

92.

SEDUTA DI MARTEDÌ 27 FEBBRAIO 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDICE

	PAG.		PAG.
	PAG.	ACHILLI ed altri: Nuove norme per Venezia (1195)	5312
Missione	5311	PRESIDENTE	5312, 5330
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente e in sede legislativa	5311 5312	BENEDIKTER	5343
Disegni di legge:		MORO DINO	5325
(<i>Annunzio</i>)	5311	PELLICANI GIOVANNI	5312
(<i>Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa</i>)	5312	VISENTINI	5330
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	5311	ZANINI	5338
(<i>Trasmissione dal Senato e assegnazione a Commissione in sede referente</i>)	5311	Proposte di legge:	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione):		(<i>Annunzio</i>)	5311
Interventi per la salvaguardia di Venezia (<i>approvato dal Senato</i>) (934);		(<i>Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa</i>)	5312
PELLICANI GIOVANNI ed altri: Norme per la salvaguardia e la rinascita di Venezia (783);		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	5345
		Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	5312
		Ordine del giorno della seduta di domani	5345
		Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	5346

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

MORO DINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 22 febbraio 1973.

(È approvato).

Missione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Elkan è in missione per incarico del suo ufficio.

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

LUCIFREDI: « Interpretazione autentica dell'articolo 2 della legge 18 marzo 1968, n. 263, concernente gli ex combattenti » (1747);

REGGIANI e ARNAUD: « Nomina a sottotenente di complemento, con contemporanea iscrizione nel ruolo d'onore, dei militari di truppa in congedo, mutilati e invalidi di guerra, in possesso di particolari requisiti » (1749);

SALVATORI: « Norme per il conferimento del ruolo *ad personam* ai docenti delle scuole secondarie statali abilitati, in servizio, con nomina a tempo indeterminato e non licenziabili » (1750).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio
di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Il ministro della difesa ha presentato alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

« Soppressione dell'orfanotrofio della marina militare di Napoli » (1746);

« Istituzione e ordinamento dell'Istituto radar e telecomunicazioni della marina militare " Giancarlo Vallauri " » (1748).

Saranno stampati e distribuiti.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge, approvati da quel Consesso:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 gennaio 1973, n. 1, concernente disposizioni per la cassa unica per gli assegni familiari » (1745);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Francia riguardante il tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970 » (1752).

Saranno stampati e distribuiti.

**Trasmissione di un disegno di legge dal
Senato e sua assegnazione a Commissione
in sede referente.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge approvato da quel Consesso:

« Approvazione ed esecuzione degli accordi tra gli Stati membri della Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA) e la Comunità stessa da un lato, e l'Austria, l'Islanda, il Portogallo, la Svezia e la Svizzera dall'altro, concernenti i settori di competenza della predetta Comunità, firmati a Bruxelles il 22 luglio 1972 » (1751).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso, a norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, alla III Commissione permanente (Esteri) in sede referente, con il parere della VI e della XII Commissione.

**Assegnazione di progetti di legge
a Commissioni in sede referente.**

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

alla II Commissione (Interni):

« Proroga delle provvidenze assistenziali in favore dei profughi di guerra e dei rimpa-

triatì ad essi assimilati » (approvato dalla I Commissione del Senato) (1557) (con parere della V e della XIII Commissione);

alla VIII Commissione (Istruzione):

« Lavori da farsi in economia o a trattativa privata per servizi del Ministero della pubblica istruzione nel settore delle antichità e belle arti » (1544) (con parere della VI Commissione);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

« Ulteriore finanziamento dei lavori di sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia » (1588) (con parere della II e della V Commissione);

alla XIII Commissione (Lavoro):

ANSELMI TINA ed altri: « Modifica della legge 13 marzo 1958, n. 264, per la tutela del lavoro a domicilio » (1663) (con parere della IV Commissione);

alla XIV Commissione (Sanità):

« Concessione di un contributo straordinario per l'XI congresso internazionale di cancerologia » (approvato dalla XII Commissione del Senato) (1612) (con parere della V Commissione).

Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, le sottoidicate Commissioni permanenti hanno deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti provvedimenti, ad esse attualmente assegnati in sede referente:

II Commissione (Interni):

« Provvidenze a favore dell'editoria giornalistica per il 1972 » (1451);

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

VII Commissione (Difesa):

DE MEO: « Denominazione dei gradi degli ufficiali della marina militare » (604);

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

IX Commissione (Lavori pubblici):

« Autorizzazione al Ministero della difesa ad acquistare o costruire alloggi di tipo economico per il personale militare » (1006);

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo che il seguente disegno di legge sia deferito alla VI Commissione (Finanze e tesoro) in sede legislativa, con il parere della VII Commissione:

« Modifiche alla legge 29 maggio 1967, n. 371, recante disposizioni sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente della Guardia di finanza » (1501) (con parere della VII Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Interventi per la salvaguardia di Venezia (approvato dal Senato) (934) e delle concorrenti proposte di legge Pellicani Giovanni ed altri (783) e Achilli ed altri (1195).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Interventi per la salvaguardia di Venezia; e delle concorrenti proposte di legge Pellicani Giovanni ed altri e Achilli ed altri.

È iscritto a parlare l'onorevole Giovanni Pellicani. Ne ha facoltà.

PELLICANI GIOVANNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione di questo disegno di legge per la salvaguardia di Venezia non può essere considerata come un fatto isolato, così come da varie parti si vorrebbe. Altri hanno già rilevato che l'ecce-

zionalità del problema non sta nella circostanza che noi ci troviamo di fronte ad un caso isolato, bensì nel fatto che siamo di fronte al più illustre dei centri storici, il più grande ed il più prestigioso, il cui pericolo mortale ha suscitato una comprensibile emozione e l'apprensione dell'opinione pubblica nazionale ed internazionale.

La situazione di Venezia, della quale non vogliamo certo negare la specificità (lo conferma il fatto che ci siamo fatti promotori di una di quelle leggi speciali alle quali non ricorriamo di frequente), ci impone un richiamo a quella più generale dei centri storici del nostro paese, di cui Venezia rappresenta l'emblema.

Affrontando questa discussione, ci tornano alla memoria, non senza emozione, le parole appassionate, il lucido giudizio che un nostro grande ed indimenticato compagno, Mario Alicata, espresse nell'ultimo discorso pronunciato in quest'aula il 5 dicembre 1966. Anche allora l'argomento all'ordine del giorno — quello che fu definito il « sacco di Agrigento » — investiva un episodio che, come oggi, si voleva configurare come eccezionale, ma che giustamente Alicata allora collegò ad una serie di avvenimenti che contrassegnavano tragicamente la vita del paese, per collocarlo in un quadro politico più ampio. E fra l'altro Alicata affermò: « Le recenti calamità hanno fatto comprendere a tutti gli italiani (...) l'entità dei pericoli che minacciano la struttura fisica del nostro paese e la sopravvivenza stessa della fisionomia tradizionale di città come Firenze e Venezia, le quali, come Agrigento, rappresentano anelli insostituibili di un processo storico e culturale, di fronte al quale non si dovrebbe essere insensibili, se si è non dirò dotati di coscienza nazionale, ma uomini civili e moderni, e cioè animati da quel senso della storia che all'uomo moderno è o dovrebbe essere proprio ». E più avanti Alicata aggiungeva: « ...vi è almeno un elemento comune che non può non apparire chiaro e chiunque si volga con l'occhio attento alla tragedia di Firenze e della Toscana, di Venezia e del Veneto e di Agrigento stessa: è il fatto che, per favorire un certo tipo di sviluppo economico nel nostro paese (...) si sono calpestati i diritti della natura e della storia, si sono volute ignorare le caratteristiche fisiche del nostro paese e le sue caratteristiche storiche ».

Da allora, non solo questi problemi non sono stati risolti, ma anzi si sono aggravati, a Venezia e nel resto del paese. Ogni giorno la cronaca ci richiama ad una cruda realtà, ci

pone di fronte alla crisi progressiva dei centri storici, a scempi sempre più gravi che si compiono sul nostro patrimonio di arte e di cultura. Ormai si può dire che da Venezia a Firenze ad Agrigento vi è una enorme massa di opere monumentali, di strutture urbane originali che vanno in pezzi, deperiscono, sono stravolte e distrutte dalla logica del profitto e della speculazione.

Non è passata che qualche settimana da che questa Camera ha dovuto occuparsi dei tragici e luttuosi eventi che hanno investito ancora una volta il Mezzogiorno, la Calabria, la Sicilia, la Campania, dove sono bastati pochi giorni di pioggia per determinare disastri immensi e nuove sciagure. E in questo quadro che va collocato il dramma di Venezia, che non può essere considerato un dramma a sé, una conseguenza della natura inclemente o tutt'al più imputabile alle beghe interne di gruppi locali, come vorrebbero certa pubblicistica o certi settori della maggioranza. Non è quindi dentro questi limiti angusti, meschini e mistificanti che si possono cercare l'origine politica e le cause dei mali di Venezia; cause che è necessario individuare non solo per indicarne con chiarezza le responsabilità, ma anche perché ciò meglio consentirà di esprimere una volontà politica chiara e precisa da parte del Parlamento.

Attorno a Venezia si è studiato e scritto molto, vi è stato il lavoro del comitato interministeriale per lo studio della difesa della laguna con le indagini collaterali, si sono mossi il Consiglio nazionale delle ricerche, vari settori dell'amministrazione statale, del comune di Venezia e vi è stato infine il noto intervento dell'UNESCO con il rapporto su Venezia, senza citare la pubblicistica sull'argomento, il gran numero degli articoli di cui ormai si è perso il conto. Eppure, di fronte ad un così largo impegno anche finanziario — il comitato interministeriale di cui parlavo prima si avvia ormai ad aver consumato 4 miliardi e più — non si è saputo giungere a conclusioni tecnico-scientifiche sufficientemente precise; ciò non sempre è dovuto alla inevitabile complessità dei problemi. Ciò non vuole certo costituire una nota critica ai singoli scienziati, impegnati in un lavoro improbo, né al fatto che possono esistere giudizi scientifici diversi, ma vuole esprimere la preoccupazione sul modo come si è venuto coordinando lo studio, la ricerca stessa, sulle lentezze che si sono verificate e che tuttora si verificano, sulla confusione di competenze.

Nonostante un così largo impegno, che pure ha consentito di analizzare i singoli

aspetti della situazione di Venezia, le cause politiche effettive sono rimaste volutamente in ombra e volutamente in ombra, signor Presidente, onorevoli colleghi, le hanno tenute i gruppi dominanti, certa stampa, che pure vuole apparire preoccupata delle sorti di Venezia, le forze politiche della maggioranza, della democrazia cristiana in particolare, che nei vari governi ha sempre avuto un peso prevalente.

Fino ad ora si è teso con larghezza di mezzi a far apparire i mali di Venezia come un fatto ineluttabile, conseguenza di fattori fisici, o tutt'al più a ricercarne le responsabilità a livello locale. È una posizione che va respinta e non perché noi vogliamo negare la esistenza di elementi naturali — elementi ormai noti, come la subsidenza profonda e quella meno profonda, l'eustatismo, l'innalzamento del livello del mare, il livellamento con quello della laguna — né per altro verso perché vogliamo ignorare, affetti da una ossessione panautonomistica, come c'è stato rimproverato da qualcuno, le responsabilità del comune di Venezia o meglio delle varie amministrazioni comunali che dal 1951 si sono succedute alla sua direzione. Se non ci associamo alla campagna di aggressione che si svolge contro il comune di Venezia, dove sarà bene ricordare che noi abbiamo svolto e svolgiamo tuttora una costante e serrata opposizione — mentre altri, oggi così critici, siedono comodamente sui banchi della giunta — è perché distinguiamo la critica costruttiva dall'attacco forsennato agli enti locali che per questa via si vorrebbe portare avanti, in nome di una supposta efficienza dell'amministrazione centrale o in nome di organismi nuovi che dovrebbero nascere, come espressione della nuova tecnocrazia di Stato, almeno a quanto ci pare di indovinare; e perché respingiamo la linea portata avanti in modo particolare dall'onorevole Battaglia del PRI, il quale, nel dibattito svoltosi in Commissione, ha affermato « la necessità imprescindibile, di cui il disegno di legge in esame si fa carico, di studiare nuovi modelli di organizzazioni istituzionali che meglio consentano, anche attraverso l'apporto di forze del mondo scientifico e culturale, la compresenza e il temperamento di interessi nazionali e locali », giungendo però a concludere con la proposta di risuscitare vecchi organismi burocratici, superati dall'avvio di una politica di decentramento democratico con la nascita delle regioni.

È un'impostazione che respingiamo, perché attraverso questo provvedimento si vuole comprimere ulteriormente il necessario svi-

luppo del decentramento democratico del nostro paese. D'altro canto, se sono giuste le critiche che vengono rivolte a certi enti locali come, ad esempio, al comune di Venezia e ad altri comuni che potrebbero essere elencati, da Roma a Napoli e via dicendo, non possiamo trascurare l'occasione del dibattito odierno per ricordare l'opera meritoria che altri enti locali hanno saputo svolgere sul terreno della difesa del patrimonio artistico e dell'ambiente. Non possiamo porre sullo stesso piano Roma, Venezia, Napoli e Bologna, che pure viene citata da persone non sospette, da uomini illustri della cultura del nostro paese che godono della stima comune nostra e del collega Battaglia: come Antonio Cederna, ad esempio, che ha indicato in Bologna un comune che ha saputo affrontare in modo esemplare i problemi della difesa della sua struttura storica e artistica. E come non ricordare — altro esempio — la lotta all'inquinamento, per la difesa dell'ambiente, contro l'aggressione condotta dalle forze monopolistiche (e anche in questo caso è la Montedison la punta di diamante), condotta dal comune di Scarlino e dalla regione toscana che, con una battaglia coerente, si sono opposti alla politica di questo gruppo monopolistico, all'opera di distruzione dell'ambiente attuata con lo scarico di centinaia di migliaia di tonnellate di « fanghi rossi », che minacciano di distruggere il mare Tirreno, incontrando la ferma protesta della stessa Francia? Come non ricordare che questa iniziativa di un ente locale, di un'assemblea elettiva come la regione toscana, è contrastata dalla stessa amministrazione statale, dal Ministero della marina mercantile, che ha permesso che questo scempio si compisse?

Respingiamo fermamente l'impostazione di comodo con cui i maggiori responsabili, i gruppi dominanti, i vari governi e la democrazia cristiana in particolare, vorrebbero scaricare le loro responsabilità. Infatti — e mi riallaccio alle considerazioni iniziali — le cause della drammatica situazione di Venezia vanno ricercate nel tipo di sviluppo che si è affermato in questi anni, a Venezia come nel resto del paese, e che è rappresentato da quella logica che emargina, fino a distruggerli, i valori ideali e culturali, logica di cui è espressione la politica perseguita dai vari governi della democrazia cristiana. Una politica che, come si sa, ha comportato l'abbandono della tutela attiva di Venezia e della sua laguna e lo sfruttamento delle risorse umane e naturali della stessa Venezia, che sono state cinicamente subordinate alle spietate esi-

genze del profitto e della convenienza di pochi gruppi monopolistici, da Volpi a Cini, dalla SADE alla Montedison, nell'arco dei cinquant'anni di esistenza di Porto Marghera, mentre non sono state eseguite le più elementari opere di protezione e difesa dal mare (e non mi riferisco solo alle opere di natura eccezionale, ma a quelle ordinarie, che pure lo Stato poteva e doveva realizzare senza ricorrere a particolari provvedimenti legislativi). La laguna, la sua portualità, venivano sempre più poste al servizio di pochi gruppi, e in nome della rivitalizzazione di Venezia si è ulteriormente sviluppata la concentrazione avviata da Volpi e Cini, con la protezione del fascismo, al di fuori e contro ogni linea di programmazione. Lo Stato e gli enti locali vi hanno investito, direttamente o indirettamente, centinaia di miliardi in opere di canalizzazione, e imbonimento, senza prima verificarne la compatibilità con il delicato equilibrio idraulico della laguna.

Gli esiti di questa politica sono noti. Non si è rivitalizzata Venezia, non si è recuperato neppure il cosiddetto ritardo storico del Veneto (secondo la definizione della democrazia cristiana). A cinquanta chilometri da Venezia esistono sacche enormi di disoccupazione e di pendolarismo: a Cavarzere, a Portogruaro migliaia e migliaia di lavoratori impiegano ogni giorno delle ore sui mezzi di trasporto per andare al lavoro (quando lo trovano). Gli esiti di questo tipo di sviluppo — dicevo — sono noti. Sono costituiti dal degrado del patrimonio storico, artistico, abitativo di Venezia; dalla burocratizzazione, dalla crisi che ha investito prestigiose istituzioni culturali, come la Biennale, al cui rinnovamento democratico tuttora il Governo, questa maggioranza, si oppongono. Ed ancora, gli esiti sono stati l'emarginazione delle tradizionali attività economiche veneziane, ivi compresa quella così essenziale del porto commerciale. Ciò ha concorso grandemente a determinare l'esodo della popolazione, che, per la sua dimensione e caratteristica sociale, si è trasformato in una vera e propria espulsione.

Alcuni dati sono sufficienti per dare un'idea degli sconvolgimenti fisici, economici, sociali verificatisi nel corso di questi venti anni. La popolazione diminuisce di 70 mila unità, il fenomeno delle acque alte si acutizza in modo preoccupante, sia per le acque alte eccezionali (superiori cioè a 110 centimetri sul livello del mare), sia per quelle considerate normali (superiori a 70 centimetri sul livello del mare).

Si determina, così, una progressiva liquidazione delle attività economiche della città e si arriva alla manifestazione emblematica della eliminazione dell'arsenale, oggetto di tante promesse elettorali dell'onorevole Ferrarini-Aggradi. La crisi delle attività economiche ha investito i settori più disparati ed in modo particolare le attività tipiche, che avevano sempre costituito un tratto caratteristico di Venezia. Tutto ciò ha riguardato altresì il settore cantieristico ed i settori connessi all'attività portuale-commerciale, che significativamente è tuttora ferma al volume di traffici del 1913 (neanche 3 milioni di tonnellate). Le stesse conseguenze dei fenomeni naturali sono state esaltate dalla politica perseguita e dall'assenza assoluta di interventi.

Basti pensare, ad esempio, al fenomeno della subsidenza. Esso è determinato — e del resto ciò è riconosciuto dalla stessa relazione della maggioranza — in gran parte dall'emungimento delle acque, per usi sia industriali sia civili. Tali conseguenze non sono certo scoperte recenti, se è vero che già nella discussione svoltasi in quest'aula nel dicembre del 1962, intorno alla legge n. 366 che istituiva norme per la salvaguardia della laguna di Venezia e di Grado, il fenomeno in questione veniva già largamente e precisamente individuato. Per altro, addirittura sul terreno degli studi, ci è voluta l'acqua alta del 1966 per arrivare alla formazione del comitato di cui abbiamo parlato. Il comitato interministeriale per lo studio della difesa della laguna di Venezia, istituito nell'anno 1962, ottenne i primi finanziamenti nel dicembre del 1966, un mese dopo — cioè — l'evento eccezionale che portò l'acqua alta ad un metro e 94 centimetri.

Ed ancora, basti pensare alle conseguenze gravissime derivanti dall'inquinamento dell'aria e dell'acqua. Ormai, neppure gli organi ufficiali possono più tacere al riguardo, come dimostra la recente disposizione dell'ufficio del lavoro, anche se non è certamente con le maschere antigas o mettendo un cappello alle ciminiere che potrà essere affrontato un problema così grave. Ciò impone, invece, come noi e le stesse organizzazioni sindacali sosteniamo e abbiamo indicato, una diversa organizzazione del lavoro, una modifica profonda dell'apparato produttivo.

Questa politica non si è realizzata, quindi, come oggi si vorrebbe far credere, contro la volontà dei gruppi dominanti e del blocco di potere che ha governato il paese, e non si è realizzata nemmeno contro la volontà dell'amministrazione statale; anzi, da quest'ultima non è stata neanche ostacolata, in quanto essa

— come avrò modo di documentare e com'era ovvio, del resto — si è mossa in modo funzionale alle scelte politiche governative. Solo degli sprovveduti potrebbero pensare che 1.300 miliardi di investimenti — di cui 150 da parte degli enti pubblici — nonché opere enormi di canalizzazione, di imbonimento, di attrezzature portuali private, costruite col denaro pubblico, possano essere la conseguenza di un esasperato localismo o dell'imprevidenza di un qualche imprenditore, di un qualsiasi Rossi Mario, come ha dichiarato qualche settimana fa in Commissione lavori pubblici il sottosegretario Vincenzo Russo, quasi che in questi venti anni, ed in particolare negli ultimi dieci, questi problemi — cioè, il tipo di sviluppo e la concentrazione di Marghera — non siano stati al centro di uno scontro politico e sociale.

Questo scontro non ha visto una specie di blocco di interessi locali, ma è stato caratterizzato dalla contrapposizione della classe operaia e dei suoi alleati alla politica padronale dei vari governi. Lo scontro è via via cresciuto e ha consentito alla classe operaia — che si è fatta portatrice di un nuovo tipo di sviluppo — di incidere all'interno degli schieramenti avversari, di far maturare una riflessione autocritica tra le forze politiche locali e, in particolare, nella democrazia cristiana, che, a cavallo degli anni '60, aveva secondato (sia pure con l'illusione illuministica di condizionarne gli esiti) il tipo di sviluppo che i gruppi monopolistici e la democrazia cristiana nel suo complesso venivano proponendo. Forse si spiega perché certi organi di stampa, che hanno taciuto per tanto tempo, oggi — mentre matura un processo autocritico, anche se faticoso e non privo di momenti di contraddizione — dimostrino tanto accanimento contro gli enti locali e tacciano invece sulle responsabilità del Governo e ancor più su quella dei grandi gruppi monopolistici, e della Montedison in particolare, della quale si tace anche il nome.

Tutte le scelte — dicevo — sono avvenute o per iniziativa o con il beneplacito di tutti gli organi dello Stato. Vi sono particolari che molti vogliono ignorare e dimenticare. Possiamo ricordarne solo alcuni, per non abusare della pazienza dei colleghi, riferendoli in ordine cronologico e soffermandomi in particolare sui più rilevanti: sul fatto che è stata « inventata » un'isola di 17 ettari dai soliti privati « illuminati », guidati da mani sicure dei vari ministeri e dei vari magistrati alle acque: l'isola del Tronchetto; sul fatto che il piano regolatore della terza zona, della quale tanto si parla, non è nato di notte: quel piano regolatore ha avuto l'avallo autorevole del Consi-

glio superiore dei lavori pubblici il quale, in data 19 luglio 1956 — leggo solo la parte finale del dispositivo — a proposito della sicurezza idraulica diceva: « La cui superficie, tenuto conto dello stato attuale del rapporto tra laguna viva e laguna morta, dovrà essere circa un quarto di quella totale prevista dal piano regolatore della terza zona, e conseguentemente possa procedersi alla esecuzione dei lavori previsti nella prima fase della terza zona, per l'importo presunto di lire 20 miliardi »; sul fatto che esiste una legge (da me già citata) per la tutela della laguna di Venezia e di Grado, la legge n. 366 del 5 marzo 1963, che, per esempio, all'articolo 10 stabilisce che « entro l'ambito lagunare non possono esercitarsi industrie che refluiscano in laguna rifiuti atti a inquinare o intorbidire le acque. Chi eserciti o intenda esercitare tali industrie è tenuto ad adottare idonei dispositivi di epurazione secondo le prescrizioni che saranno date dal magistrato alle acque nell'atto di concessione, sentita l'autorità sanitaria ».

Allora non si spiega — e qualcuno invece dovrebbe spiegare a questa Assemblea — come mai poi, nel rapporto che il professor Ventramini ha elaborato per conto del comitato che si è occupato degli studi per la difesa della laguna di Venezia, leggiamo che, per quanto riguarda la laguna in generale, la zona che appare più inquinata, sia batteriologicamente sia chimicamente, è quella posta di fronte alla prima e alla seconda zona industriale di Mestre e Marghera. Sono queste, dunque, zone particolarmente inquinate pur esistendo delle norme specifiche e precise che dovevano disciplinare l'insediamento dell'industria e tutto l'apparato dello scarico in laguna. È evidente, dunque, che i controlli non sono stati esercitati, che le autorizzazioni sono state concesse in deroga e contravvenendo alla legge proprio da quegli stessi organi che oggi si vorrebbero portare ad esempio della tutela di Venezia, ed ai quali per altro qualcuno vorrebbe e vuole tuttora affidare dei poteri particolari.

Ma c'è ancora un punto, che non è certo secondario, e riguarda i lavori di canalizzazione e i lavori di imbonimento, sempre relativi alla terza zona e al famoso e famigerato canale dei petroli. Nel 1968, mentre i lavori erano appena iniziati, si accese all'interno del consiglio comunale di Venezia una grossa battaglia e noi esprimemmo, anche a nome di altre forze sociali e culturali, la preoccupazione per i pericoli che queste opere potevano determinare nella laguna di Venezia; e chiedemmo che il comitato si pronunciasse sulla opportunità o meno della continuazione di

quei lavori. Ebbene, quel « comitatone » — nel quale erano pur presenti i rappresentanti dei vari organi che qui si vorrebbero portare ad esempio di garanzia per la laguna di Venezia e in generale di garanzia per la tutela e la conservazione dell'ambiente — quel « comitatone », come si legge a pagina 174 del rapporto 30 giugno 1971, esprimeva un giudizio tranquillante anche sugli effetti che l'avvenuta interclusione delle barene della terza zona industriale poteva aver indotto sul regime lagunare; e concludeva che la costruzione della nuova via d'acqua lagunare, che poteva a quell'epoca essere fermata, pur avendo certamente accentuato la velocità di propagazione della marea in laguna in conseguenza dell'aumento dei fondali, non aveva potuto dare che un incremento trascurabile alle escursioni della marea nella laguna stessa, in quanto le condizioni di eguaglianza tra le escursioni in marea e quelle in laguna erano state già pressoché raggiunte con la sistemazione moderna delle bocche portuali anche prima della creazione delle zone industriali di Porto Marghera.

Mentre lo stesso canale, la cui costruzione allora non si volle fermare in attesa di approfondimento degli studi che erano in corso, fu inspiegabilmente fermato una volta che giunse al porto petroli, al porto di San Leonardo, e una volta che da quel punto attraverso oleodotti si potevano comodamente rifornire e le raffinerie e il complesso petrolchimico e l'insediamento della Montedison, un insediamento inquinante, un insediamento pericoloso, come avremo modo anche più avanti di dimostrare. Quindi, si ha per lo meno il sospetto che tali opere siano state volute in funzione di determinati indirizzi produttivi ed a sostegno di ben precisi gruppi monopolistici, sostenute da forze e da organismi che sono diretta emanazione dell'amministrazione statale, del Governo.

Ecco allora che la nostra analisi, che fa derivare l'attuale situazione di Venezia da scelte complessive della politica dei gruppi dominanti e dei vari governi del paese, dalla mancata attuazione di una politica di riforme e di programmazione democratica, trova ampia e piena conferma; ed ecco perché noi riteniamo che la stessa legge speciale non potrà dare risposte adeguate ai complessi problemi della città, della laguna e del suo entroterra, se non si collocherà nel quadro di una politica di rinnovamento profondo del paese. Ecco perché riteniamo che questa legge speciale avrebbe dovuto e dovrebbe offrire l'occasione per costituire un esempio pilota mediante una normativa rinnovatrice per quanto riguarda

l'urbanistica, i problemi dell'inquinamento e della difesa del suolo, per una politica di contenimento delle esigenze della protezione dell'ambiente e quelle dello sviluppo economico, ed in particolare per la riqualificazione della difesa dei centri storici.

In quale direzione, invece, si è mosso il Governo? Ci si è mossi fin dall'inizio con un atteggiamento che da una parte non garantiva la soluzione dei problemi fondamentali — per cui può giustificarsi la legge speciale stessa — quali la tutela fisica o il risanamento conservativo, mentre dall'altra parte si è via via assunta la salvaguardia come pretesto per riattivare il vecchio meccanismo di sviluppo basato sui poli e sull'incentivazione massiccia (sia pure ridefinendo le funzioni di Marghera e sottintendendo la creazione di un nuovo polo di Porto Levante, a sud di Venezia) per innescare lo sfruttamento speculativo del patrimonio artistico della città, per inserire in termini scandalosi scelte di carattere infrastrutturale che poco hanno a che fare con la salvezza di Venezia; tali scelte sono invece funzionali alle nuove ipotesi di sfruttamento del territorio lagunare del Veneto, ed assorbiranno enormi risorse. Basti pensare all'inserimento nella legge dell'autorizzazione per la costruzione dell'autostrada Venezia-Monaco, che la maggioranza di centro-destra ha voluto introdurre al Senato e mantenere anche nel testo proposto dalla Commissione. Infine si è teso a stravolgere il quadro istituzionale, concependo un meccanismo accentrato ed autoritario in nome di una presunta efficienza, tentando di accreditare l'idea che la mancata soluzione dei problemi di Venezia dipenda da uno scarso potere di direzione degli organi centrali. È vero che il testo oggi al nostro esame ha subito non poche modifiche, e talune anche di rilievo; ed è bene ricordare come i risultati siano stati strappati alla maggioranza in uno scontro difficile, e le modifiche apportate costituiscano un primo risultato nei confronti del Governo, che aveva sostenuto l'intoccabilità della legge. Ciò dovrebbe costituire per altro motivo di riflessione anche per quanti, fuori di qui, con autorevoli appelli, certo in buona fede, avevano sostenuto la bontà di un testo che oggi nessuno osa più sostenere.

Nonostante tutto questo però, la legge, come abbiamo affermato nella relazione di minoranza, mantiene i tratti negativi principali, non corrisponde alle esigenze ed alle finalità principali che ci si era prefissi (e cioè la salvaguardia fisica ed ambientale, il risanamento dei centri storici di Venezia e di Chioggia, il rilancio della più alta funzione culturale di

Venezia, la riqualificazione del tessuto economico e sociale), mentre mantiene, sia pure in modo attenuato, il suo carattere centralistico di mortificazione dei poteri degli enti locali e della stessa regione.

Il primo punto sul quale credo occorra richiamare l'attenzione dell'Assemblea, anche se brevemente, poiché su ciò in modo più ampio altri colleghi interverranno, è quello relativo all'aspetto costituzionale. È noto come su ciò si sia sviluppato, prima al Senato e poi presso le Commissioni lavori pubblici ed affari costituzionali della Camera, un acceso dibattito; e non è certo casuale il fatto che agli atti non vi sia il parere della Commissione affari costituzionali, poiché tale Commissione non lo ha espresso. La maggioranza, sia pure fortemente divisa, ha voluto mantenere la formulazione dell'articolo 1, con la dichiarazione del preminente interesse nazionale per il territorio di Venezia e della sua laguna, dichiarazione alla quale il relatore ritiene, con evidente imbarazzo, possa essere assegnato un significato ideologico, culturale, senza conseguenze immediate di carattere giuridico. Ma le conseguenze più gravi derivano dall'impianto della legge, caratterizzata da una sequela di deleghe al Governo; da comitati condizionati dalla pesante presenza di organi ministeriali e burocratici; dalla espropriazione dei poteri dei comuni per quanto attiene alla pianificazione democratica; dalla voluta ambiguità che si è voluto mantenere anche su questo aspetto, sia pure mitigando la formulazione contenuta nel testo del Senato a proposito dell'organismo che dovrà elaborare il piano comprensoriale: organismo che non si è voluto coincidesse con il consorzio dei comuni, così come noi ed i compagni socialisti avevamo proposto. E non solo si è previsto tutto questo, ma lo si è delineato in modo confuso, tanto che, per evincerne la esistenza, bisogna ricorrere alla lettura combinata degli articoli 3 e 6, determinando con ciò una confusione di competenze e un'invasione della regione su poteri appartenenti agli enti locali in materia di redazione del piano. Senza considerare, poi, che è rimasto intatto l'articolo 5, che affida le decisioni in materia urbanistica al ministro dei lavori pubblici, invadendo poteri che primariamente e indiscutibilmente appartengono alle regioni. Le conseguenze temute, quindi, ci sono già tutte, anche se il relatore per la maggioranza non le collega all'articolo 1.

A parte questo, vorrei riproporre all'attenzione del relatore per la maggioranza e di quanti hanno potuto accettare una formula-

zione che, in spregio alla legge, è tutta in chiave ideologica, le osservazioni autorevoli del senatore Branca che, durante il dibattito in Senato, affermò: « Le questioni di principio si pongono nei discorsi, negli interventi, nelle relazioni; ma non si immettono in un testo normativo, dato che le presunte o pretese affermazioni di principio, immesse in un testo normativo, acquistano efficacia normativa. Ora, la parola "interesse", in una legge che riguarda materia di competenza dello Stato o della regione, una materia rispetto alla quale vi può essere conflitto di competenza tra lo Stato e la regione, non ha un significato generico, ma un significato preciso, tecnico, giuridico ». Questo è il vero pericolo, il pericolo che noi abbiamo già da tempo denunciato.

Noi abbiamo indicato la necessità di affrontare il problema di Venezia con il concorso di tutti i poteri in cui si articola la Repubblica, con una larga partecipazione dei cittadini, delle organizzazioni democratiche, delle forze culturali. Non sono il significato o il valore nazionale della salvezza di Venezia (che per altro non si affronta a parole) ad essere in discussione; ma il modo con cui si vuole porci mano.

Del resto, se andiamo ad una verifica concreta, tra le finalità della legge, la pomposa affermazione di preminente interesse nazionale e gli obiettivi indicati, la normativa proposta, emerge chiaramente la contraddizione. Appare anche chiara la posizione strumentale di certe forze, che pure hanno assunto la salvezza di Venezia come loro problema fondamentale: sorge il dubbio che lo abbiano fatto per cercare popolarità a buon mercato, più che per effettiva preoccupazione della salvaguardia degli interessi della città di Venezia.

Questa legge porta il titolo di « Interventi per la salvaguardia di Venezia ». Ebbene, proprio sotto questo profilo sono rilevabili le carenze più gravi. La tutela fisica, la difesa dalle insidie del mare, il risanamento ed il rilancio della funzione culturale di Venezia, l'avvio di un diverso sviluppo che consenta di riqualificare il tessuto economico non solo del centro storico ma di tutto l'entroterra e dell'ambiente lagunare; lo stesso problema qualificante del risanamento del centro storico vengono elusi o affrontati in termini distorti. Ci troviamo di fronte ad un compromesso deleterio fra le forze di maggioranza; un compromesso che da una parte lascia intatto il vecchio meccanismo di sviluppo che sta alla base della stessa compromissione della laguna, del degrado di Venezia; e dall'altra avvia

ed incentiva una gigantesca operazione speculativa sulla città, utilizzando il suo stesso degrado, il suo patrimonio di storia e di cultura.

Si sa come attorno al problema della salvezza di Venezia non siano mancate le polemiche, anche le più aspre; si sa anche che all'interno della maggioranza vi è chi ha la pretesa dell'esclusiva di tale salvezza. Quando però si è trattato di tradurre in norme precise queste vocazioni, le forze in parola sono mancate all'appuntamento. Ancora una volta, il problema della salvezza di Venezia viene presentato in termini mistificati.

Si è detto — e lo hanno ripreso con evidenza molti giornali, facendo eco alle posizioni della maggioranza o di una parte di essa — che uno dei punti centrali della legge è l'articolo 3, che con una norma contraddittoria pone il divieto di nuovi imbonimenti. Che la norma sia contraddittoria non c'è dubbio, e lo si può evincere da tutto il dibattito che vi è stato in Commissione. Forse emergerà anche nel corso di questa discussione, come del resto emerge dalla stessa relazione della maggioranza, là dove la democrazia cristiana attribuisce un significato a questa norma e il gruppo repubblicano ne assegna uno completamente opposto.

È ovvio che noi non possiamo, in linea di principio, che essere d'accordo sul divieto di imbonimenti in laguna. Non possiamo certo essere collocati tra i fautori degli imbonimenti. Siamo tra quelli che vi si sono opposti con maggiore fermezza e tra i primi abbiamo posto questo problema. Non possiamo essere collocati tra i patiti della terza zona, contro la cui espansione ci siamo battuti e continueremo eventualmente a batterci, ammesso che il problema possa riproporsi. Ma è mistificante porre e far coincidere il problema della salvezza di Venezia con questa norma, così come è mistificante per altro verso, come sostiene una parte dei colleghi della democrazia cristiana, far dipendere le sorti del rapporto sicurezza-sviluppo a Venezia da una preventiva destinazione delle zone tuttora colmate, tuttora arginate per nuovi insediamenti industriali, sia pure diversi da quelli attuali.

Noi sostenemmo che la questione non andava risolta per legge, anche perché queste norme non convincono nessuno, ma che si sarebbe dovuto elaborare un piano comprensoriale indicando in quella sede le linee lungo le quali occorre muoversi per affrontare correttamente il problema della salvaguardia e della tutela di Venezia e del suo

stesso sviluppo. Abbiamo sempre affermato che obiettivo primario era la realizzazione di un equilibrio idraulico, geologico ed ecologico dell'ambiente e del territorio cui Venezia appartiene, partendo dalla premessa che è necessario realizzare una tutela che consenta di recuperare anche gli aspetti sociali ed economici. Indicammo chiaramente gli obiettivi e il loro ordine di priorità e di urgenza: la realizzazione delle opere di salvaguardia fisica; la difesa dei litorali; l'eliminazione delle alte maree mediante la regolazione della chiusura delle bocche di porto o altri interventi che non intacchino l'unità ecologica e fisica della laguna; la ricerca di nuovi sbocchi alla espansione delle maree; l'apertura delle valli chiuse, obiettivo che abbiamo realizzato nel corso di questa prima parte della discussione svoltasi nel Parlamento, il recupero di eventuali zone imbonite.

Ma questi interventi vanno strettamente correlati ad un tipo di sviluppo che rimuova le cause che hanno deteriorato sotto tutti gli aspetti Venezia, il bacino lagunare e lo stesso Veneto.

Naturalmente sono fuor di luogo e senza senso, riteniamo, le fantasticherie circa l'eliminazione di Porto Marghera. Ciò che realisticamente si pone è invece l'esigenza di realizzare un nuovo e corretto rapporto tra ambienti e apparato produttivo, oltre che tra questo e l'economia veneta nel paese. Occorre, cioè, muoversi secondo un indirizzo di conservazione attiva che noi abbiamo individuato nella difesa della portualità, svincolata da quelle ipoteche monopolistiche che finora l'hanno condizionata; nello sviluppo delle attività produttive strettamente connesse all'attività portuale stessa; nella definizione di un ruolo direzionale del centro storico; nella sua qualificazione come luogo permanente di rinnovate istituzioni culturali, di centro per gli studi e la ricerca, in una politica di risanamento che corrisponda da un lato a questa dimensione produttiva e dall'altro al recupero pieno della destinazione abitativa a favore delle grandi masse lavoratrici.

Oggi quindi, più ancora che per il passato, proprio in base agli stessi esiti negativi e squilibranti dello sviluppo imposto in questi anni e che prima ho tratteggiato, dobbiamo ribadire la nostra ferma opposizione alla espansione del polo di Porto Marghera, così come alla riproposizione di un nuovo polo di sviluppo a sud di Venezia, a Porto Levante.

Riteniamo, invece, che si debba assumere il fine di trasformare la stessa concentrazione

di Porto Marghera in funzione degli obiettivi della difesa dei livelli occupazionali attuali e di un nuovo indirizzo degli insediamenti produttivi; in particolare, ciò deve significare l'eliminazione del porto petroli, lo sviluppo della cantieristica, il rinnovamento delle strutture esistenti nel settore dell'alluminio, il blocco di ulteriori investimenti nella chimica di base, il decentramento di attività che non richiedono uno sbocco al mare nelle zone della regione investite da larga disoccupazione e da maggiore pendolarità.

Coerentemente con questa impostazione, molto più opportunamente che metterci a disputare su quanto avverrà o non avverrà sulle zone imbonite, come pare sia avvenuto all'interno della maggioranza, ci era parso e ci pare di dover concentrare l'attenzione su quanto sta avvenendo oggi sulla laguna, a Porto Marghera, e che potrebbe vanificare la stessa legge e gli stessi obiettivi del piano comprensoriale. A Porto Marghera siamo oggi in presenza di un processo complesso, non di una fase di deindustrializzazione come temono alcuni colleghi della democrazia cristiana; siamo in presenza di un processo di ristrutturazione non solo aziendale ma settoriale, territoriale. Per cui Porto Marghera, dove è prevalente, anche in termini di proprietà, la Montedison, si va definendo come polo chimico. Del resto, tale indicazione è chiaramente precisata nel piano chimico, ammesso che si possa parlare ancora di un piano chimico, o in quello che comunque passa per essere un piano chimico, dove si afferma, parlando dell'area nord-orientale, che l'ulteriore espansione di questa area può prevedersi dopo il 1975, secondo due alternative: raddoppio dello *steam-cracker* di Porto Marghera a 500 mila tonnellate (attualmente è in funzione uno *steam-cracker* di 250 mila tonnellate); entrata in marcia nell'area di un *steam-cracker* di grandi dimensioni (si parla già di portare le 500 mila tonnellate a un milione di tonnellate di produzione di etilene).

È in atto ormai da tempo, quindi, un processo che è collegato all'ipotesi, divenuta più consistente, di realizzare a sud di Venezia, più precisamente a Porto Caleri, una nuova concentrazione, ripetendo l'esperienza di Porto Marghera. E non a caso si è svolto qualche mese fa un convegno delle camere di commercio del Veneto, dove è stata presentata questa ipotesi alla presenza di autorevoli personaggi e rappresentanti della democrazia cristiana. Si spiegano così anche le infrastrutture che si vanno costruendo, dalla Trento-Vicenza-Padova (già in costruzione),

alla Venezia-Monaco, che viene surrettiziamente proposta in questa legge e che viene contrabbandata come un servizio a favore di Venezia mentre forse molto più opportunamente viene concepita in funzione del nuovo polo di Porto Levante. Ma di questo avremo modo di parlare più avanti.

In questo quadro, quindi, pareva a noi molto più pertinente, volendo andare davvero al merito dei problemi, porre subito l'obiettivo delle direttive del piano, nel quadro del potenziamento dell'attività portuale dalla quale Venezia non può essere separata; porre l'obiettivo di impedire l'ulteriore sviluppo della petrolchimica di base e quello dell'allontanamento del porto petroli e dell'allontanamento dalla laguna di Venezia di un impianto allucinante, il TDI, per la lavorazione del fogene, un gas altamente tossico. È un impianto che ha già avuto numerose fughe di gas e che ha determinato un numero altissimo di intossicati (fino a questo momento 168), molti dei quali gravi. Già vi sono state due ordinanze di chiusura e due successive riaperture, sotto il solito ricatto della disoccupazione, del licenziamento dei lavoratori.

Il relatore si è dimostrato scettico circa la opportunità di inserire nella legge una simile norma non solo perché si tratterebbe di una disposizione troppo specifica, ma perché sostanzialmente egli sembra ritenere che questo impianto non sia poi così pericoloso come si vorrebbe fare apparire. A tale proposito vorrei segnalare al relatore per la maggioranza (sempre che già non ne abbia preso visione) un articolo apparso sul quotidiano del suo partito, e cioè *Il Popolo* del 13 febbraio di quest'anno, nel quale si denuncia l'estrema gravità della situazione in atto a Porto Marghera. Di questo articolo mi limiterò a leggere, per brevità, il titolo e il sommario: « C'è una bomba da disinnescare - I primi risultati della Commissione giudiziaria sul petrolchimico hanno confermato la minaccia che la fabbrica costituisce per gli operai e gli abitanti della zona e l'opportunità di sostituire gli attuali impianti del micidiale fogene ». Questa è la valutazione che della situazione di Porto Marghera dà l'organo ufficiale della democrazia cristiana, che non può certo essere sospettato di parzialità.

Ebbene, l'emendamento del nostro gruppo che proponeva di inserire tra le finalità del piano comprensoriale il conseguimento di questi obiettivi è stato respinto con la giustificazione che era troppo specifico. Ma allora serve a ben poco porre ad esempio il divieto di nuove utilizzazioni fino alla redazione del

piano comprensoriale, come stabilisce l'articolo 6, se nel frattempo, nell'area di proprietà della Montedison (che ha ancora 260 ettari a disposizione nella seconda zona), si completa il programma chimico di base con il raddoppio dello stabilimento petrolchimico, accentuando una forma di industrializzazione pericolosa non solo per i lavoratori ma per la stessa sopravvivenza di Venezia e della sua laguna. Questo articolo 6 a ben poco servirà se nel frattempo continueranno a funzionare impianti pericolosi come il TDI, se anzi essi saranno ulteriormente ampliati, se cioè invece di ristrutturare le industrie di trasformazione si svilupperanno i settori inquinanti a basso tasso di occupazione, accentuando così i fattori di squilibrio in atto a Porto Marghera e che recano danno non solo a Venezia ma a tutto il Veneto e al paese nel suo complesso.

Del resto le stesse provvidenze e le stesse agevolazioni che la maggioranza ha voluto proporre all'ultimo momento — trovando in un battibaleno 50 miliardi che non si erano trovati qualche settimana prima per gli stanziamenti a favore delle vittime delle alluvioni che hanno colpito le regioni meridionali — e cioè gli interventi previsti dall'articolo 16, si muovono in questa logica, quando prevedono la concessione di agevolazioni, sia pure in conto interessi, alle imprese industriali costrette a ridurre il numero dei lavoratori dipendenti. Simili provvedimenti equivalgono alla concessione di premi ai licenziamenti, se non si subordinano le agevolazioni a concedere alle industrie (che a Porto Marghera, del resto, godono già di larghe economie di scala) ad un preciso programma di trasformazione dell'apparato produttivo.

Ancora più scandaloso e inammissibile, anche per il metodo prescelto, è quanto previsto dall'articolo 18 del disegno di legge, e cioè la deroga alla legge 29 aprile 1971, n. 287, che, come noto, prevede il blocco della costruzione di nuove autostrade e ne subordina l'autorizzazione all'approvazione del piano quinquennale. Ebbene, ancora una volta si sottrae alla scelta della programmazione, di una programmazione democratica che sempre più è necessaria nel nostro paese, la realizzazione di una infrastruttura di così grande importanza come l'autostrada Venezia-Monaco di Baviera, affidandone la costruzione in concessione a una società italo-tedesca, la « Batia », che rappresenta una combinazione fra la democrazia cristiana italiana e quella tedesca e che è presieduta, guarda caso, dal senatore Caron. Ciò che è ancora più indegno è l'uso spregiudicato che si è fatto di questa legge

a favore di Venezia, attraverso un atto che assume un significato emblematico, e cioè con l'introduzione di un articolo con il quale si compiono scelte che nulla hanno a che vedere con la salvaguardia di Venezia e che costituiscono una minaccia e una probabile insidia ad uno dei contesti paesaggistici del nostro paese come è quello dolomitico. Anziché salvaguardare Venezia si insidiano altri contesti ambientali di grande valore !

Così, dopo l'autorizzazione del traforo autostradale del Fréjus avvenuta qualche mese fa; dopo che in questi giorni si tenta di eludere le leggi vigenti autorizzando l'amministrazione statale a quadruplicare l'autostrada Firenze-Roma, si vorrebbe consentire con questa legge la costruzione di una nuova autostrada: ecco il nuovo colpo di mano: scelta difficilmente sostenibile con le solite argomentazioni che hanno fornito il pretesto per approntare, nel nostro paese, 4.500 chilometri di autostrade, per avviarci al prestigioso traguardo di 6.700 chilometri, senza tener conto del fatto che poi, magari, vengono a mancare gli ospedali e le scuole, del fatto che nel nostro paese si verificano 3.000 frane ogni anno, del fatto che il sud è soggetto periodicamente ad alluvioni; non importa se poi i problemi relativi alla salvaguardia di Venezia non sono affrontati adeguatamente. Non importa se questa stessa autostrada attraversa la zona disastrosa del Vajont e la provincia di Belluno; non importa se il sistema ferroviario è in crisi e 20 mila vagoni sono in sosta permanente ogni giorno, mettendo in difficoltà tutto il sistema dei trasporti delle merci e dello stesso sistema portuale del nostro paese.

Tutto ciò non conta, per la democrazia cristiana e la maggioranza. Ma il fatto più grave, scandaloso, che va denunciato, è rappresentato dal territorio ristretto in cui si colloca questa autostrada: in tale territorio vi sono già tre autostrade. Attualmente vi è in esercizio — ed è passiva — la Verona-Brennero; è in costruzione la Trento-Vicenza-Rovigo, dai veneti definita: « Pirubi », dalle iniziali dei promotori: Piccoli, Rumor, Bisaglia, il potente trio veneto, ma non soltanto tale, in quanto essi sono anche, rispettivamente, presidente del gruppo parlamentare della democrazia cristiana, ministro dell'interno, vicesegretario del proprio partito. Tale autostrada è stata definita la più inutile d'Italia, e tuttavia è in costruzione e costerà 150 miliardi. L'autostrada Venezia-Monaco verrà a costare 300 miliardi, ed il Governo tra pochi giorni presenterà un altro provvedimento, dell'ordine di 12 miliardi, relativo al prolungamento e com-

pletamento dell'idrovia Venezia-Padova, una struttura che, dal punto di vista idroviario, è inesistente ed inutile, e non avrà mai una sua possibilità di successo.

Tanti saluti, quindi, alla programmazione e all'uso equilibrato delle risorse; alla centralità del problema del Mezzogiorno, che la democrazia cristiana ripropone ancora nei discorsi dei suoi dirigenti; tanti saluti ancora, in modo particolare, ai repubblicani che, in una loro recente risoluzione, hanno affermato che il grado di civiltà di un paese non si misura in base allo sviluppo della rete autostradale la quale, al contrario, può costituire un sintomo di irresponsabilità di una classe politica e dirigente alla ricerca di nuove forme di sottogoverno. A meno che il partito repubblicano, pur continuando a far la predica ai metalmeccanici, abbia in questa occasione cambiato il concetto di civiltà, o quello di sottogoverno: lascio ai repubblicani la possibilità di scegliere. Né le giustificazioni addotte a sostegno di questa scelta sono in grado di reggere, anzi si rivelano pretestuose: si dice che non vi è alcun onere per lo Stato, perché l'autostrada sarà costruita con fondi tedeschi. A questo proposito va osservato che non è ancora chiaro se vi sarà o meno una fideiussione statale, come il relatore ha segnalato alla pagina 10 della sua relazione. Abbiamo già visto come la Verona-Brennero sia passiva; con tre autostrade in un arco di 100 chilometri, non vi è dubbio che andremo incontro ad ulteriori passività, per sopperire alle quali prima o poi lo Stato dovrà intervenire. A parte questo, dove saranno rastrellate le risorse? Nel nostro paese, fruendo delle altre agevolazioni e provvidenze che la legge n. 287 prevede: l'articolo 9 considera la possibilità di ricorrere al credito per le opere pubbliche, sottraendolo ad altre opere ben più urgenti non solo nel Veneto e a Venezia, ma soprattutto nel paese, nel Mezzogiorno, la cui centralità — torniamo a ribadire — solo a parole la democrazia cristiana ed i repubblicani spesso e volentieri pongono al centro dei loro discorsi sulla necessità di una politica di programmazione.

Né si potrà dire che questa struttura porterà giovamento al porto di Venezia. Anzi, è probabile che essa sia funzionale per quell'altro insediamento cui accennavo prima, che è sostenuto da potenti gruppi economici e della democrazia cristiana. Il porto di Venezia non è in crisi a causa di un mancato collegamento viario: è in crisi per l'assenza di una politica coordinata dei porti nel nostro paese, di una politica coordinata del trasporto, soprattutto

ferroviario; è in crisi perché si è andato sempre più privatizzando, favorendo un certo tipo di insediamento industriale. Se oggi un collegamento è necessario, come noi per altro verso riteniamo sia necessario per rilanciare il porto di Venezia e collegarlo con il centro dell'Europa, esso va individuato in un sistema ferroviario che colleghi Ravenna con il centro dell'Europa, servendo nel contempo anche un sistema di porti integrati. Comunque, non è attraverso questo disegno di legge, in un modo surrettizio, scandaloso e offensivo, che questa scelta doveva essere fatta; essa andava fatta in sede opportuna, così come aveva indicato la stessa legge n. 287, che i vari componenti della maggioranza avevano tutti votato e che si apprestano a violare, direi quasi menzilmente.

Da un lato, quindi, onorevoli colleghi, restano intatti, anzi per certi versi vengono assecondati, gli indirizzi fissati dai grandi gruppi monopolistici e vengono assorbite enormi risorse a sostegno di queste forze; dall'altro lato, non viene adeguatamente affrontato il problema della sicurezza fisica (il motivo vero per cui nasce questo disegno di legge) e della difesa di Venezia dalle insidie del mare, che noi (e non solo noi, ma anche l'opinione pubblica nazionale ed internazionale) riteniamo prioritario. L'opinione pubblica nazionale ed internazionale, infatti, ed i veneziani aspettano prima di tutto questo: la difesa di Venezia dalle insidie del mare.

Ecco dov'è la mistificazione. L'articolo 7 del disegno di legge alla nostra attenzione fissa, tra le opere di competenza dello Stato, la regolazione dei livelli marini in laguna. L'onorevole Ferrari-Aggradi, parlando a nome del Governo italiano all'assemblea dell'UNESCO, qualche settimana fa, ha affermato che vi sono tre soluzioni e che si tratterà di scegliere la più idonea. Ha aggiunto di ritenere per altro che la più idonea sia quella del restringimento fisso e della chiusura mobile delle bocche di porto. Ma egli è stato immediatamente smentito, mi pare, dal relatore per la maggioranza, il quale, pur non indicando una soluzione tecnica, la fraintende in modo abbastanza chiaro, allorché afferma: « Il Parlamento ha già compiuto e si appresta a sviluppare con il presente disegno di legge le scelte fondamentali per conseguire la riduzione dei livelli di marea a Venezia entro limiti compatibili con le necessità di vita della città e la conservazione del suo patrimonio artistico e monumentale ». E più avanti, nella sua relazione scritta, l'onorevole Padula afferma: « ... entro limiti da sempre sopportati dai veneziani... »: questo

vuol dire che le acque alte, in misura più o meno cospicua, a Venezia dovranno continuare a verificarsi, secondo le scelte contenute in questo disegno di legge.

Non ci si dica che noi vogliamo far compiere delle scelte con questo disegno di legge, perché le scelte tecniche sono in esso sottintese, attraverso la correlazione che esiste fra l'indicazione dell'obiettivo, che è la riduzione dei livelli marini e non l'eliminazione delle acque alte o comunque la tendenza alla loro eliminazione, e le imputazioni di spesa, che sono assolutamente insufficienti a compiere quelle opere che sole potrebbero favorire l'eliminazione delle acque alte a Venezia.

Si sa che le soluzioni indicate erano tre: la chiusura mobile di sole due bocche di porto, con l'apertura della bocca di porto di Malamocco (ma ciò avrebbe comportato la separazione artificiale della laguna: soluzione ormai esclusa, anche se in un primo tempo era caldeggiata dalla democrazia cristiana); la riduzione fissa delle bocche di porto; la regolazione mobile, con la chiusura totale delle bocche di porto; la regolazione mobile, con la chiusura totale delle bocche di porto nei momenti eccezionali. Ora per quest'ultima soluzione, che sottintende appunto la possibilità di chiudere completamente le bocche di porto, la spesa prevista dal « comitatone » nel 1971 - si tratta quindi di due anni fa - era di 100 miliardi. Gli stanziamenti fissati dalla legge ammontano a 87 miliardi per tutto il complesso delle opere, non solo per la regolazione dei livelli marini e quindi per le spese di progettazione, ma anche per i marginamenti lagunari e la sistemazione dei canali, per cui è prevista una spesa di 10 miliardi. Quindi praticamente in questo caso la soluzione tecnica è già dettata dallo stanziamento. Come si può quindi pensare che noi si possa indicare attraverso il disegno di legge la soluzione tecnica? È la maggioranza che già di fatto l'ha indicata non solo respingendo un nostro emendamento che si proponeva quale obiettivo l'eliminazione o quanto meno la tendenza alla eliminazione delle acque alte, ma anche proponendo questo tipo di stanziamento.

Quali sono le conseguenze di questa scelta? È bene che il Parlamento ne prenda piena coscienza, visto che si tratta della legge per la difesa e la salvaguardia di Venezia. Del resto il relatore ha già ammesso che si tratterà solamente di ridurre le maree. Ma vediamo che cosa dice la relazione del « comitatone » a pagina 110. Troviamo scritto testualmente che « nella fase ascendente l'ampiezza è piccola, pure con altezze di maree elevate il beneficio

è più modesto, così - questo è il punto sul quale vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi - « per la marea eccezionale del 3 e 4 novembre 1966, che ha avuto il colpo dell'altezza massima fino ad ora registrato, cioè di metri 1,94, preceduta da una successione di onde di piccola ampiezza sui livelli medi, progressivamente crescenti, l'effetto moderatore del restringimento è assai scarso, la riduzione infatti risulta di soli 0,11 metri; invece per la marea, pure assai rilevante, del 2 e 3 novembre 1968, che ha l'ampiezza di 0,80 metri, la riduzione risulta di 0,25 metri ».

Questo che cosa significa? Significa che avremo normalmente con questa soluzione la riduzione di marea fino a 20 centimetri e che, se si dovessero ripetere eventi come quelli del 4 novembre 1966, avremo a Venezia le stesse conseguenze, appena mitigate, di quelle verificatesi in tale data. Ci si potrà obiettare che quello era un evento eccezionale. Ma chi può giurare, chi può affermare in questa Assemblea fra i colleghi di maggioranza che questo evento si verificherà fra cento anni o fra dieci o fra cinque oppure due volte in cinquant'anni? Nel momento in cui noi affrontiamo con un finanziamento così cospicuo, così massiccio, un provvedimento per la salvaguardia di Venezia, credo che abbiamo l'obbligo e il dovere di affrontare il problema alla radice. Viene da chiederci se, con un provvedimento di questa portata, che pensa a tante cose, perfino all'autostrada Venezia-Monaco, non debba adottarsi una soluzione che protegga definitivamente Venezia dalle acque alte, qualunque sia la loro dimensione. È tale quesito che poniamo soprattutto a chi ha affermato di non voler rinunciare ai punti essenziali della difesa di Venezia, perché si muova con coerenza, a meno che non si voglia evidenziare e rivelare una posizione strumentale, più preoccupata di cogliere qualche momentaneo successo propagandistico che della difesa di Venezia.

Il problema del risanamento è, accanto a quello della difesa fisica e della tutela ambientale, l'altro vero punto qualificante della legge. Non a caso si è verificato nella Commissione, nella riunione del comitato ristretto, uno scontro duro, e ciò anche in relazione alla incidenza che la legge per Venezia inevitabilmente avrà anche sulla sorte degli altri centri storici, per i quali si dovrà affrontare quello che oramai si presenta come un grande problema nazionale, di scelta di civiltà: sottrarre all'uso capitalistico l'enorme patrimonio di storia, di arte e di cultura delle nostre città, e di Venezia in particolare, che è il più grande centro storico del mondo.

È nota la situazione del patrimonio abitativo della nostra città. Già precaria attorno agli anni '50, si aggrava progressivamente e costituisce una delle cause fondamentali di una espulsione di massa: 174 mila abitanti nel 1951, 108 mila abitanti oggi, 70 mila in meno; ma, il fenomeno è ancora più sconvolgente se si pensa che nel frattempo sono emigrate 50 mila persone e quindi il processo di espulsione ha investito 120 mila persone, per di più appartenenti ai ceti sociali meno abbienti (operai, artigiani, piccoli commercianti), per cui è andata mutando anche la fisionomia della città stessa. La condizione delle abitazioni non è forse diversa da quella di altri centri storici, ma ciò non è certamente un'attenuante, e non può farci dimenticare la particolarità di Venezia che, proprio per essere non solo un centro storico, ma una città storica, vede il problema aggravato. Non si tratta, quindi, solo di restaurare monumenti, palazzi e case, ma di risanare una città. Se l'intervento di risanamento non si proporrà di fermare l'esodo e la selezione sociale che oggi è in atto, o di invertirne la tendenza, si supererà lo stesso limite fisiologico che i demografi giudicano decisivo per la scomparsa di una comunità; e tutti i discorsi sulla salvaguardia si ridurrebbero a conservare una città morta.

Questo è il dilemma che si pone in maniera pressante a Venezia più ancora che negli altri centri storici, proprio perché si tratta di una città storica.

In che direzione si colloca la posizione della maggioranza? Abbiamo denunciato da tempo, e con noi un largo schieramento di forze, che ha investito la democrazia cristiana, i repubblicani, i socialisti e i socialdemocratici, il disegno che è in atto a Venezia, e non solo a Venezia: quello di fare di Venezia una nuova Montecarlo. Nel corso di queste settimane è stato possibile attenuare gli aspetti più scandalosi di questo provvedimento, quelli che consentivano ai privati di ottenere finanziamenti fino al 100 per cento senza alcun limite per la destinazione degli immobili; e, mediante convergenze anche con settori della sinistra della democrazia cristiana, è stato possibile affermare la direzione pubblica del risanamento, anche se il relatore, non a caso, si ripropone di maturare questa direzione pubblica a favore di una direzione tecnocratica, sostenuta fino ad oggi, in Commissione, dalla maggioranza.

Nonostante le modificazioni apportate al provvedimento, anche sotto questo profilo è rimasta, nel testo proposto dalla Commissione,

una normativa disarticolata, carica di molte ambiguità per quanto riguarda l'espropriazione per pubblica utilità e la possibilità di intervento affidata direttamente ai privati, in mancanza di strumenti urbanistici e di precisi piani di risanamento. Si sono volute mantenere formulazioni la cui indeterminatezza non era sfuggita allo stesso relatore: come egli stesso ha affermato, si tratta di formulazioni che significano tutto e niente, ma è più probabile che significhino niente, nel nostro paese, dove, più che gli espropri, si fanno tante cause. Il rappresentante liberale ha chiesto e ottenuto la conferma di questa norma, e ciò, evidentemente, nell'intento di limitare le possibilità di esproprio, di non consentire all'ente locale di perseguire una politica tesa non solo a salvaguardare gli altissimi valori storico-ambientali, ma a garantire la permanenza dei ceti popolari nelle abitazioni restaurate, nelle attività commerciali e artigianali: la permanenza di quei ceti che sono legati al lavoro. Un potere di esproprio da far funzionare — sia chiaro — come strumento alternativo, accanto all'incentivo da accordare ai proprietari, a favore di quei proprietari che intendono destinare la loro proprietà risanata a residenza dei lavoratori dietro corrispettivo di fitti economici, sopportabili dai lavoratori e dai ceti intermedi e compatibili con i loro redditi.

Ma tutta la normativa va in una direzione opposta, nonostante le modifiche apportate. Non si tutela sufficientemente la sistemazione temporanea, per cui avremo una fase in cui i lavoratori, con la scusa che devono « temporaneamente » lasciare le loro abitazioni, saranno magari trasferiti a Mestre, per non tornare mai più. Inadeguate sono le sanzioni previste per i proprietari che non osservano gli obblighi e che avranno tutto l'interesse a non osservarli, per liberare gli appartamenti da inquilini scomodi quali sono gli operai ed i piccoli commercianti, per dare agli appartamenti in questione un altro uso e una destinazione diversa (turistica, prevalentemente). Una linea, cioè, completamente opposta a quella sostenuta da un largo schieramento di forze, non solo politiche, ma anche culturali. Vorrei, in modo particolare, segnalare all'onorevole Battaglia la posizione di Italia Nostra, avendo lo stesso tante volte preteso di farsi portavoce di questa associazione. Ebbene, Italia Nostra ha espresso una posizione negativa a proposito del problema del risanamento.

Cosa accadrà, secondo questa normativa, delle 78.500 persone che vivono in affitto a Venezia (una percentuale altissima, più alta

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

che nelle altre città)? Saranno, queste persone, l'oggetto dell'attacco che si scatenerà nei prossimi mesi, se la normativa al nostro esame non verrà profondamente modificata.

L'onorevole Ferrari-Aggradi ha recentemente affermato che noi vorremmo l'esproprio generalizzato con il pagamento di un prezzo sulla base di criteri cosiddetti sociali, cioè differenziati, fissati in modo difforme a quanto previsto dalla Costituzione. Ebbene, ciò è completamente falso. Evidentemente l'onorevole Ferrari-Aggradi, ministro di questo Governo, o non ha letto la nostra proposta di legge n. 783 — e ciò è comunque grave — o afferma cose non vere. Noi abbiamo proposto che l'esproprio avvenga alle condizioni stabilite dalla legge n. 865; a meno che l'onorevole Ferrari-Aggradi non voglia insinuare l'incostituzionalità dei meccanismi previsti dalla legge in questione. Le nostre critiche sono state largamente condivise e del resto hanno dovuto in parte essere accolte per quanto concerne la graduazione dei contributi: esse hanno dimostrato tutta la loro fondatezza. Oggi si pone, così, in modo imperioso, il problema di mutare profondamente questo aspetto della legge, sempre che non si intenda dar vita ad un provvedimento che sancisce la cacciata massiccia, ulteriore, di lavoratori da Venezia.

L'onorevole Ferrari-Aggradi, sempre nello scritto che ho citato, ha affermato che noi vorremmo privare della casa i lavoratori veneziani. Dobbiamo dire che i comunisti non hanno mai privato della casa alcun lavoratore; che la DC — già responsabile della cacciata di 120 mila persone da Venezia — si renderà responsabile — se verrà approvata nel suo testo attuale questa legge — della privazione della casa per altre decine di migliaia di lavoratori veneziani.

Onorevoli colleghi, con la posizione espressa nella nostra proposta di legge n. 783, con l'azione tenace che abbiamo svolto a tutti i livelli e, nel corso di queste settimane, nella Commissione lavori pubblici, nel comitato ristretto, abbiamo dimostrato — fuori da ogni facile atteggiamento retorico — in che modo debba essere considerato il problema di Venezia come grande questione nazionale, che può e deve essere risolta nel quadro di un profondo rinnovamento politico ed ideale di cui tutta l'Italia ha bisogno. Abbiamo assunto un atteggiamento volto a trasformare profondamente la posizione del Governo, esprimendo con ciò piena coerenza con la nostra politica; esprimendo al tempo stesso le nostre meditate convinzioni e le aspirazioni, le esigenze, le

proposte di un largo schieramento di forze sociali e politiche.

Lo schieramento politico e sindacale, che si è espresso nella posizione unitaria non solo del consiglio comunale di Venezia, ma di decine di comuni dell'entroterra, l'ampiezza e la decisione del movimento di massa, culminata nella manifestazione che ha visto riunite 40 mila persone di varie categorie e che ha consentito al mondo del lavoro di presentarsi come la forza autentica, cui è affidato il compito di salvaguardare con Venezia una città viva; tutto ciò sia di monito a quanti pensano, secondo gretti calcoli di potere e logiche di risciate maggioranze, di imporre a Venezia e al mondo un disegno di legge che suonerebbe un'offesa non solo ai monumenti, ma agli uomini.

Noi lavoreremo ancora in questi giorni con il paziente e tenace confronto delle posizioni per cambiare il disegno di legge, che, se approvato nell'attuale testo, non potrà chiamarsi « per la salvaguardia di Venezia ».

Ma se la maggioranza vorrà restare insensibile, non solo alle nostre critiche, ma anche a quelle delle altre forze di sinistra, ed a quelle così ampie che esistono al suo stesso interno, sappia che a Venezia e nel paese c'è ormai un movimento robusto, espressione di una vasta articolazione democratica che non consentirà che Venezia e gli altri centri storici d'Italia, con il loro grande patrimonio culturale, siano consegnati nelle mani delle forze più retrive del paese. Questo grande movimento democratico saprà affermare un nuovo indirizzo, che consentirà che la grande tradizione storica delle nostre città, dei nostri beni culturali e di Venezia, che ne è l'emblema, si trasformino in forza vitale capace di sviluppo nuovo, in elemento essenziale del progresso civile della nazione. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

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

MORO DINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, comitati di salute pubblica che si muovono sotto l'insegna di salvare Venezia; quarantamila operai che lavorano nelle industrie di Porto Marghera con le maschere antigas; Venezia che sembra essere diventata Yprès del 1914-1915 sul fronte franco-tedesco per la presenza a Porto Marghera di una industria che fabbrica quello che oggi si chiama il fogsene e che, in realtà, è il gas asfissiante usato nella guerra 1914-1918; Venezia che ha l'onore delle cronache internazionali e mon-

diali, che compare su tutti i principali organi di informazione europei ed extra-europei: di questo stato di cose è bene che la nazione, il Parlamento italiano, le forze politiche nazionali ed internazionali sappiano che nessuna responsabilità può essere ascritta, né in fase storica né attuale, al movimento popolare, al movimento operaio, al movimento socialista del nostro paese. L'utilizzazione capitalistica della laguna di Venezia e della sua gronda lagunare ha inizio subito dopo la fine della prima guerra mondiale e viene portata avanti coerentemente dai gruppi capitalistici italiani e dal fascismo, senza alcuna responsabilità politica del movimento operaio, popolare e socialista del nostro paese. In ordine alla strumentalità di una tale campagna, che oggi tende a distorcere la pubblica opinione italiana ed internazionale sulle effettive responsabilità dello stato presente della vita sociale ed economica di Venezia e della sua laguna, il movimento operaio e socialista del nostro paese e, con esso, il partito socialista italiano, non hanno nulla da recriminare a se stessi, non hanno alcuna posizione difensiva da assumere, ma hanno — se mai — una posizione di attacco e di denuncia verso responsabilità precise che risalgono alla classe dirigente economica e politica del nostro paese, in particolare alla fine della guerra mondiale e durante il regime fascista.

Ecco perché, onorevoli colleghi, noi oggi ci sentiamo di avere tutte le carte in regola per dare una corretta impostazione alla soluzione del problema di Venezia, ed ecco perché ci sentiamo di poter assumere interamente tutte le nostre responsabilità come parte integrante del movimento popolare veneto ed italiano e di parlare a nome dei ceti più profondamente popolari, non solo di Venezia e del Veneto. E intendiamo anche denunciare la strumentalizzazione che si è voluta operare intorno a Venezia e ai suoi problemi attraverso certa stampa particolarmente attenta e particolarmente interessata a distorcere l'opinione pubblica italiana e internazionale, la quale denuncia un determinato stato di cose senza arrivare all'affermazione delle responsabilità economiche e politiche che stanno alla base dello stato di cose che si è verificato a Venezia e nel Veneto, del tipo di sviluppo che si è inteso dare all'economia veneziana e veneta puntando principalmente su Porto Marghera come polo di sviluppo di tutta l'economia regionale, con una politica che per forza di cose non poteva che distorcere la corretta impostazione dello sviluppo della regione veneta.

Ed ecco perché, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, noi ci chiediamo quale fosse l'impostazione corretta da dare al problema di Venezia e alla sua soluzione; se cioè si potesse o meno dare fiducia alla classe dirigente politica veneziana e del Veneto; se si potesse o meno dare fiducia ai rappresentanti elettivi della popolazione veneziana e delle popolazioni venete nel determinare il tipo di sviluppo, nel determinare il destino non solo della comunità veneziana ma dell'intera comunità veneta.

E di fronte all'impostazione del disegno di legge nel suo testo attuale, impostazione centralistica ed autoritaria, che muove da una profonda e sostanziale sfiducia nella capacità e nel senso di responsabilità degli amministratori, che sono i più diretti rappresentanti delle popolazioni interessate, noi vogliamo ricordare e dare atto qui dell'abnegazione, del senso di responsabilità, dei sacrifici di cui si sono resi capaci nel nostro paese, dalla liberazione ad oggi, i consiglieri comunali, a qualunque partito politico essi appartenessero, i sindaci dei comuni italiani i quali sono stati i protagonisti della ricostruzione del paese dal 1945 fino ad oggi e hanno risolto spesso, anzi quasi sempre, problemi la cui diretta soluzione sarebbe stata di pertinenza dello Stato. E di fronte alla denigrazione costante, alla quale assistiamo, dell'operare di questi uomini che agiscono e hanno agito nelle realtà locali, noi ricordiamo le effettive responsabilità dello Stato italiano, che emergono in una particolare dimensione nei riguardi della politica adottata e portata avanti per Venezia e per la sua laguna. Vi è, ad esempio, il problema fondamentale della riduzione delle alte maree a Venezia e nella sua laguna; cosa hanno fatto i responsabili degli uffici periferici dello Stato fino ad oggi per risolvere questo fondamentale problema? Hanno concesso l'uso di dodicimila ettari a privati perché vi potessero esercitare la pesca, ed hanno consentito che venissero recintati con argini costruiti con massi dello stesso tipo di quelli usati per la costruzione delle difese a mare per proteggere la laguna di Venezia. Solo con una battaglia particolarmente aspra condotta in sede di Commissione lavori pubblici siamo riusciti ad ottenere che in questa legge si codificasse il principio che per la riduzione delle alte maree nella laguna veneta si consenta l'eventuale apertura delle valli da pesca.

GUARRA. Perché aspra? Non è vero, siamo stati tutti d'accordo.

MORO DINO. Quando parlo di battaglia aspra intendo fare riferimento a ciò che sta a monte del risultato ottenuto.

Abbiamo assistito alla meraviglia ed allo stupore del sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Vincenzo Russo, di fronte alla nostra precisa denuncia del fatto che, nonostante l'insistenza con cui si continuava ad imporre il divieto di ulteriori imbonimenti della laguna veneta, il genio civile di Venezia seguita tranquillamente ad imbonire per conto proprio la sacca San Mattia di Murano.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi riteniamo che non sia corretto da parte delle forze politiche del nostro paese e soprattutto da parte del Parlamento italiano accogliere questo sostanziale motivo di sfiducia su cui si regge tutta l'impalcatura del disegno di legge per la salvaguardia di Venezia nei confronti di coloro che rappresentano legittimamente le popolazioni venete. Di fronte a certa stampa che è specializzata in quest'opera di denigrazione dei sindaci e dei consiglieri comunali, ritengo sia qui doveroso ricordare che il consiglio comunale di Venezia ha invitato a grande maggioranza il sindaco ad adottare una decisione per la chiusura temporanea di uno stabilimento che produce fogsene, stabilimento nel quale si erano verificate pericolose fughe di gas. Non credo siano molti i sindaci del nostro paese ad aver adottato provvedimenti del genere, e ad aver avuto il coraggio di manifestare il proprio senso di responsabilità nei confronti della popolazione e nei confronti dell'esigenza della tutela della pubblica salute e della pubblica igiene.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, pare a noi che questo disegno di legge sia viziato, oltre che da questa sostanziale sfiducia che esso esprime nei confronti del senso di responsabilità degli amministratori veneziani e di tutta la regione veneta, anche da un altro elemento di contraddizione che ne deforma sostanzialmente i contenuti e che impedisce di vedere chiaramente quali obiettivi lo stesso disegno di legge intenda perseguire.

Vi è, in altre parole, in questo disegno di legge una profonda contraddizione fra quella che dovrebbe essere una legge di procedura, una legge cioè che si limiti a determinare il metro da seguire per la salvaguardia di Venezia, ed alcune precise indicazioni contenute, in forma particolarmente precettiva, nel testo approvato dal Senato e modificato — in alcune parti anche profondamente — dalla Commissione lavori pubblici.

Gli articoli 3 e 6 del testo sono l'immediata espressione di questa fondamentale

contraddizione. Il piano comprensoriale, che dovrà essere elaborato in collaborazione fra enti locali e regione veneta (anche se non si sa bene in quali termini e con quali strumenti verrà determinata la divisione di competenze), è già pregiudizialmente per certi versi determinato da alcune scelte contenute in questo disegno di legge, scelte che prevedono soprattutto l'intervento del Governo.

Nessuno di noi ha mai negato l'esigenza di una programmazione generale, approvata dal Parlamento, che costituisca lo strumento dell'azione anche quotidiana del Governo: ritengo anzi di poter affermare in piena coscienza che noi siamo stati fra i primi che hanno asserito nel nostro paese una esigenza di questo genere. Non è però accettabile il principio secondo cui il piano comprensoriale (che, come ho detto, dovrebbe essere elaborato dagli enti locali e dalla regione veneta) viene fin da oggi assoggettato a delle limitazioni precise contenute in questo disegno di legge; limitazioni nella cui elaborazione gli enti locali e la regione non hanno avuto alcuna parte.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa contraddizione fondamentale esistente nel disegno di legge trova per forza di cose uno sbocco logico e naturale nel cumulo di deleghe che vengono decise in favore del Governo; deleghe che, per la forza stessa dei contenuti precettivi degli articoli 3 e 6, faranno sì che il piano comprensoriale riproduca in buona sostanza il risultato di scelte elaborate al di fuori degli enti locali e della stessa regione veneta.

Insieme con questi elementi di palese contraddizione, ritengo di dover sottolineare il fatto che, dopo aver rivendicato alle autorità centrali il diritto di dettare dall'alto determinate norme, non si abbia poi neppure il coraggio di andare fino in fondo, di giungere cioè a quelle conseguenze che sarebbero logiche e necessarie per il fatto stesso di aver dato una impostazione di questo tipo al disegno di legge su Venezia. Mi pare che sia emblematico l'atteggiamento sui due problemi fondamentali, veramente qualificanti di ogni capacità e potere di intervento per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna: il problema della portualità veneziana ed il problema del risanamento edilizio di Venezia. Sembra che oggi tutte le parti politiche del nostro paese siano giunte alla conclusione che è indispensabile qualificare Venezia come uno dei porti più importanti dell'Italia del nord e dell'Adriatico; che il rilancio economico di

Venezia avverrà solo se verrà rilanciata la sua portualità.

In sede di comitato ristretto, nella Commissione lavori pubblici, abbiamo sentito affermazioni di questo genere da parte di tutte le forze politiche che hanno preso parte alla discussione. Però, quando si prefigurano talune scelte, non ci si assume in questo disegno di legge la responsabilità politica di dire come si debba risolvere la portualità veneziana. Ci si limita alla constatazione di alcuni dati statistici come quelli secondo cui l'economia veneziana si regge per oltre il 50 per cento sull'attività portuale; ma, mentre si pretende di imporre dal di fuori e dall'alto ai comuni e alla regione ciò che essi dovranno fare, non si ha il coraggio di dire che cosa si voglia e si debba fare per rilanciare la portualità veneziana, perché Venezia ridivenga non soltanto il porto del Veneto, ma, nel quadro di una programmazione economica che riguardi anche l'utilizzazione dei porti dell'alto Adriatico, il porto dell'Europa centro-meridionale. Non si ha il coraggio in questo disegno di legge di manifestare la propria opinione su uno dei problemi caratterizzanti per il rilancio del porto di Venezia, sulla esigenza o meno di continuare nella escavazione del canale Malamocco-Marghera, che è una richiesta della classe lavoratrice veneziana, dei sindacati veneziani, che è un argomento che è stato oggetto di lotta politica delle classi popolari veneziane e della provincia di Venezia, perché con la prosecuzione della escavazione del canale Malamocco-Marghera si ha la possibilità di risolvere il problema oggi particolarmente grave di difendere gli attuali livelli di occupazione di Porto Marghera, che sono quotidianamente minacciati. Ci si maschera dietro un ordine del giorno espresso dal consiglio superiore dei lavori pubblici, in una sede nella quale qualche membro aveva espresso parere esattamente contrario a quello manifestato in sede di comitato per lo studio dei problemi di Venezia (il cosiddetto « comitato »).

Mentre si afferma che non si fanno delle scelte, e invece delle scelte si fanno, come è chiaramente messo in evidenza dagli articoli 3 e 6, non si ha il coraggio di dire o non ci si assume interamente la responsabilità di affermare che cosa bisogna fare per ridurre i livelli dell'alta marea nella laguna e nella città di Venezia. Si preferisce costruire un grosso problema intorno a ciò che in realtà non è mai stato un grosso problema. Si preferisce tentare di sollevare la pubblica opinione italiana e internazionale su un preteso disegno che

oggi non è delle forze politiche veneziane, o per lo meno non lo è a tutti i costi, circa la utilizzazione della cosiddetta terza zona industriale.

Ritengo che debba essere messa qui in evidenza la posizione espressa responsabilmente di fronte alla Commissione lavori pubblici, allorché questa Commissione esperi una serie di indagini conoscitive e senti, tra gli altri, i rappresentanti degli enti locali di Venezia, del territorio lagunare e della regione veneta. Nessuno dei responsabili dei consigli comunali di Venezia e degli altri comuni del comprensorio veneziano e della regione veneta ipotizzò l'esigenza della utilizzazione attuale della terza zona industriale. Nessuno di questi sindaci, di questi consiglieri comunali che vengono messi sotto accusa ha oggi rivendicato l'utilizzazione immediata della terza zona industriale per il bilancio o lo sviluppo dell'industria chimica di base o dell'industria petrolchimica.

Va affermato qui, di fronte a tutte le distorsioni di cui può essere vittima la pubblica opinione, che le autorità elettive di Venezia, dei comuni interessati al territorio lagunare, hanno espresso su questo problema una posizione estremamente responsabile accettando il principio di devolvere il problema dell'eventuale utilizzazione della cosiddetta terza zona industriale alla elaborazione del piano comprensoriale che, secondo le indicazioni della legge, dovrà essere realizzato — in maniera a nostro avviso incostituzionale e assurda — con una commistione di responsabilità fra gli enti locali e la regione veneta, ove la regione veneta diventa insieme elaboratrice di un piano con la capacità poi di approvare il piano stesso. È una commistione di poteri che a nostro modo di vedere è di dubbia costituzionalità e comunque, quand'anche così non fosse, va contro uno dei diritti fondamentali degli enti locali del nostro paese costituzionalmente stabilito, cioè il diritto dei consigli comunali di essere gli strumenti primi della elaborazione del destino economico e sociale delle popolazioni che essi rappresentano.

Queste cose vanno dette, perché è indispensabile che la pubblica opinione italiana e quella internazionale sappiano che sui problemi di Venezia e del suo corretto sviluppo economico e sociale i rappresentanti delle forze politiche e sociali, soprattutto i rappresentanti delle forze popolari veneziane, hanno assunto una posizione di estrema responsabilità, condannando qualsiasi tentativo di volere comunque continuare a utilizzare la laguna di Venezia nel modo come è stata utilizzata in

passato, con la creazione di Porto Marghera, che è diventato non già un polo industriale di sviluppo, cui possa fare riferimento tutta l'economia veneta, ma un particolare polo di sviluppo: quello della chimica di base e della petrolchimica.

Questo problema della terza zona industriale, che ad un certo momento è sembrato essere l'unico problema importante agli occhi della pubblica opinione (o di un certo tipo di pubblica opinione che determinata stampa cosiddetta di informazione, nel nostro paese e talora anche all'estero, ha cercato di mobilitare e di sollevare in una certa direzione) in realtà è soltanto un tentativo di mistificazione dei problemi reali dello sviluppo sociale ed economico di Venezia, del comprensorio lagunare e dell'intera economia del Veneto.

L'altro problema qualificante che si pone per ogni legislatore che voglia intervenire a favore di Venezia e della sua popolazione, nonché dell'intero comprensorio lagunare, è quello del risanamento edilizio della città. Fortunatamente la Commissione lavori pubblici è riuscita a correggere un incredibile errore (mi esprimo eufemisticamente, signor Presidente), che era passato all'ultimo momento nel testo del disegno di legge approvato dal Senato e che aveva dato luogo all'inserimento nella legge di una norma con la quale si concedevano *sic et simpliciter*, a chiunque ne facesse richiesta, contributi di entità superiore al 30 per cento.

Si è ottenuto anche qualcosa di più e cioè l'introduzione nell'articolo 13, con un apposito emendamento, di una norma a nostro avviso assai importante al fine del risanamento edilizio della città, e cioè la costituzione di aziende comunali. Non riteniamo tuttavia che, anche nell'attuale formulazione della Commissione lavori pubblici della Camera, l'articolo 13 possa essere considerato soddisfacente e si muova nella direzione indicata dalla maggioranza del consiglio comunale di Venezia in ordine al tema del risanamento edilizio della città. L'attuale formulazione dell'articolo 13 non offre alcuna garanzia che i 100 miliardi destinati al risanamento dei centri storici di Venezia e di Chioggia non possano in realtà consentire la più colossale speculazione edilizia alla quale il nostro paese potrebbe assistere dopo quella avvenuta all'indomani della conquista di Roma del 1870.

In particolare non vi è alcuna garanzia che con la legge per la salvaguardia di Venezia si eviti l'espulsione dalla città delle categorie più popolari, dei cittadini che hanno dovuto lasciare la città in questi ultimi anni, cedendo

le abitazioni sino ad allora da essi occupate per metterle a disposizione di coloro che hanno la possibilità di venire a Venezia a passarvi la fine settimana o intendono eleggere Venezia come città di alta residenzialità.

Se si esaminano le statistiche più recenti sui movimenti di popolazione registratisi a Venezia, non si è colpiti soltanto dall'entità dell'esodo dal centro storico ma anche e soprattutto dalla constatazione che sono state le categorie sociali appartenenti ai ceti popolari quelle che hanno scontato le conseguenze di questo esodo, quelle che hanno dovuto sopportare il peso del tipo di politica fatta sino ad oggi a Venezia. Non sono soltanto le categorie più popolari, ma sono le categorie dei piccoli imprenditori, dei piccoli commercianti: sono alcune categorie che costituivano una degli elementi più importanti del tessuto economico e sociale di Venezia. Sono soprattutto i giovani che se ne sono andati o se ne stanno andando da Venezia, e si resta colpiti dall'attuale età media della popolazione veneziana, che oscilla dai 40 ai 43 anni. Sono questi i problemi che vengono posti da qualsiasi tipo di intervento per la salvaguardia di Venezia, che al limite sarebbe inutile salvaguardare fisicamente dall'aggressione del mare e delle acque se si prescindesse dalla salvaguardia della comunità veneziana, della popolazione veneziana, quale fine ultimo della tutela materiale della città stessa.

Ebbene, nella legge non figura alcuna garanzia per consentire il ritorno a Venezia di coloro che se ne sono andati, cioè degli operai, dei ceti più popolari della comunità veneziana; anzi non c'è alcuna garanzia che questo esodo non continui o, peggio ancora, non si aggravi, con un'ulteriore degradazione del tessuto economico e sociale della città e con la conseguenza che la città di Venezia verrebbe relegata al ruolo di un grande museo, con il venir meno, sostanzialmente, della pulsante attività umana.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi riteniamo che in merito ai due elementi qualificanti di qualsiasi intervento per la salvaguardia di Venezia, cioè il rilancio della sua attività economica ed il risanamento della sua edilizia, congiuntamente alla salvaguardia fisica della città e della sua laguna, il provvedimento in esame non contenga indicazioni precise, mentre si propone obiettivi che, a nostro modo di vedere, sono assai pericolosi. Il provvedimento sembra muoversi nell'ambito di una sostanziale contraddizione fra la pretesa di un potere centrale, autoritariamente caratterizzato, di fornire indicazioni precettive

su un determinato tipo di sviluppo della comunità e dell'economia veneta, da una parte, e, dall'altra, un'incapacità, una mancanza di volontà, da parte di questo stesso potere centrale, di andare fino in fondo lungo la strada della scelta operata, la mancanza, cioè, del coraggio di assumersi in proprio e fino in fondo questa volontà precettiva, nell'indicare determinate cose che devono esser fatte al fine di un intervento veramente efficace per la salvaguardia della città e della laguna, per lo sviluppo della comunità e per il rilancio dell'economia di Venezia.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questi temi sono stati da noi già sottolineati nel corso della discussione svoltasi prima in sede di Comitato ristretto e poi nella Commissione lavori pubblici di questa Camera, e sulla base di essi noi abbiamo presentato in Commissione degli emendamenti che ripresenteremo in aula, perché consideriamo alcuni di essi qualificanti, al fine non già (ce ne rendiamo conto) di capovolgere l'impostazione che è stata data al disegno di legge, bensì di richiamare ancora una volta — come abbiamo fatto durante la discussione in sede di Commissione lavori pubblici — il senso di responsabilità dell'attuale maggioranza parlamentare o di alcune forze in essa presenti, le quali hanno espresso chiarimenti dubbi, perplessità e riserve in Commissione. Alcune di esse hanno avuto il coraggio — del quale noi diamo loro atto — di assumersi la responsabilità di presentare degli emendamenti, uno dei quali diretto a modificare largamente su un punto qualificante il testo trasmesso dal Senato.

PRESIDENTE. Onorevole Dino Moro, le ricordo che ella sta parlando da quasi 45 minuti: è questo il tempo massimo concesso per i singoli interventi dall'articolo 39, comma primo, del regolamento. La invito pertanto a concludere il suo intervento.

MORO DINO. Mi avvio rapidamente alla conclusione, signor Presidente. Come stavo dicendo, noi riproporremo in aula questi nostri emendamenti, rivolgendoci in particolare ai colleghi della maggioranza parlamentare, molti dei quali — lo sappiamo — condividono il nostro atteggiamento e si trovano sulle nostre stesse posizioni, anche perché sanno di non poter portare in Parlamento una voce, una opinione, una posizione che sia eccessivamente difforme da quella che hanno portato in altre sedi, nel consiglio comunale di Venezia e nel consiglio della regione veneta. Essi sono coscienti che il senso della lotta della classe po-

polare veneziana, che si è espressa in maniera così massiccia, come è accaduto mercoledì scorso 21 febbraio, è quello di rivendicare il pieno diritto a determinare essa stessa il proprio destino economico, il proprio sviluppo sociale, e a dare il proprio contributo allo sviluppo della provincia di Venezia, della regione veneta e dell'Italia intera.

La capacità di lotta della classe lavoratrice veneziana ci ha confortato nella battaglia che abbiamo condotto durante la discussione presso la Commissione lavori pubblici, e ci darà la forza di continuare nella nostra azione allorché si tratterà di discutere e votare gli articoli e gli emendamenti, certi come siamo, signor Presidente, onorevoli colleghi, che le soluzioni che noi indichiamo sono quelle accolte e per le quali si sono battuti e si battono i ceti più popolari di Venezia e della regione veneta e le forze politiche democratiche regionali più responsabili. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI — Congratulazioni*).

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

VISENTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, parlare di Venezia è estremamente difficile sia per la complessità dei problemi che riguardano questa città sia per la vastità dell'argomento che, se dovesse venire esaminato in ogni suo aspetto, richiederebbe ben di più del tempo regolamentare. Molti sono i rischi a cui si va incontro quando si parla di Venezia e confesso che io stesso, veneto di terra ferma che ho sempre amato e conosciuto i problemi di questa città, ho avuto perplessità a prendere la parola.

Il primo rischio a cui si va incontro è, per esempio, quello della retorica. Vi è poi quello di farsi prendere ed imprigionare dal proprio bagaglio culturale. D'altra parte Venezia è un prodotto della cultura, se per cultura noi intendiamo, come è, la capacità che ha l'uomo con la sua intelligenza e con la sua volontà di modificare la realtà esterna e di creare una realtà diversa. « *Ville contre nature* », « città contro natura », la chiamò Chateaubriand nel 1833 e tredici secoli prima il vecchio Cassiodoro rivolgendosi ai fuggiaschi d'Aquileia, rifugiatisi nelle quattrocento piccole isole attorno a quella che sarà più tardi chiamata Rivoalto, diceva: « *hic vobis non hominum sed aquatilium avium more domus est* », « qui voi non come uomini ma come uccelli acquatici vivete »; e mi pare che poche espressioni come queste abbiano bene espresso il carattere di Venezia quale prodotto unico della capacità

creatrice dell'uomo. D'altra parte ancora, soltanto la cultura, intesa in questo caso come documento del passato, ci può dare il senso, nei limiti in cui la parola scritta può trasformarsi in immagine, di alcune delle bellezze scomparse oggi da Venezia.

Noi arrivando a Venezia dalla parte occidentale, cioè dai ponti che la collegano con la terraferma, non abbiamo il senso di quello che è stato distrutto e dobbiamo andare a ritrovarlo nelle lettere, nei memoriali, negli scritti degli scrittori fino ai primi decenni dell'ottocento. Lì solo sentiamo il fascino, o almeno comprendiamo qual era il fascino che provavano nell'arrivare a Venezia, città insulare separata dal mare, venendo dalla terraferma, la grazia di entrare a Venezia per Cannaregio e la maestà di entrare nella città per quella parte del Canal Grande che va da Santa Chiara agli Scalzi, oggi mutilata, deturpata e definitivamente distrutta dalle brutture che l'anticultura e l'ignoranza hanno creato in quella zona di Venezia.

Vero è che la tecnica moderna ci dà un compenso: noi oggi possiamo vedere Venezia come i nostri nonni non potevano vederla. Essi potevano, al massimo, salire sul campanile di San Marco. Noi, invece, vediamo Venezia dal cielo, arrivando e partendo in aereo. Ma anche in questo caso, anziché vedere quella che, con l'immagine del *Riccardo II* di Shakespeare, dovrebbe essere la « pietra incastonata nel mare d'argento », vediamo dalla parte della terraferma la selva delle ciminiere, i depositi di petrolio, e soprattutto i fumi che si levano al cielo dalla zona industriale e si abbassano sulla città insulare e storica. E così vediamo il mare di Venezia, perché il problema di questa città è essenzialmente il problema di Mestre e di Marghera, non soltanto come problema di sicurezza e di integrità fisica, ma anche come problema economico.

Evidentemente, sotto l'aspetto economico, la questione si inserisce in una vicenda storica più vicina, che risale a quel fatale venerdì 12 maggio 1797 quando il Gran Consiglio deliberò la fine della Repubblica e al successivo martedì 16, quando, con l'entrata di cinquemila soldati napoleonici, per la prima volta truppe straniere toccavano San Marco; e che risale, nei suoi termini più lontani — e dobbiamo tener presenti questi problemi, perché ci aiutano a capire la situazione di oggi — alla fine del XV e al XVI secolo quando, con le scoperte geografiche, la vita economica si spostò dal Mediterraneo all'Atlantico, mentre si andavano formando le grandi potenze, la Spagna, l'Inghilterra, la Francia e l'impero

asburgico e, ahimé per Venezia, l'impero ottomano.

Venezia e i veneziani, per mille anni della loro storia, avevano difeso la loro città dal mare, non soltanto per difendersi dai corsari, dai genovesi, dai turchi, ma anche per difendersi dal mare. Cinquant'anni fa circa, sulla base di un provvedimento legislativo del 1917, modificato e ampliato notevolmente nel 1919, nel 1920 e nel 1923, gli interessi, l'affarismo, l'ignoranza e l'imprevidenza crearono il porto industriale sulla laguna. Un grande porto industriale si doveva creare sul mare. Eventualmente, ove ve ne fossero state le possibilità (teniamo presente che non c'era, allora, il porto di Ravenna) a sud di Chioggia, con collegamenti stradali con Padova. Invece, si creò il porto industriale sulla laguna. È altrettanto evidente che un grande porto industriale deve essere a valle, non alle spalle di una città, come è per Rotterdam o per Amburgo. Avendo creato il porto nella laguna anziché sul mare si fu costretti a portare il mare al porto, con distruzione della laguna stessa; e, siccome il porto era alle spalle della città anziché a valle, si portò il mare alla città o sulla città.

Questo è il dramma ed il problema di Venezia. Nei loro aspetti scientifici e tecnologici i problemi sono chiari. Chi volesse negare le distruzioni che la parte industriale, il porto industriale ha creato su Venezia, o chi volesse contestare i rimedi proposti, sarebbe facilmente smentito, come è avvenuto in data 5 dicembre 1972, allorché Roberto Frassetto, il capo del laboratorio per lo studio della dinamica delle grandi masse, parlò davanti alla Commissione lavori pubblici di questa Camera. Egli ancora una volta espose — come fece poi alcuni giorni dopo, il 25 gennaio, a Parigi — gli aspetti tecnici e scientifici del problema, in modo che non è contestabile: a meno che, evidentemente, si trovino degli avvocati che si vestano da tecnici o da scienziati. Oggi, dunque, i problemi tecnici sono chiari e non c'è che da affrontarli, non da attendere dieci o venti anni, pensando che da qui a qualche tempo esisteranno soluzioni tecniche più avanzate. Tra venti anni non avremo, probabilmente, più l'oggetto da salvare. Questa legge, che tanto ha ritardato, deve dunque affrontare subito i diversi problemi tecnici.

Ed io prendo atto in questa sede di una dichiarazione importante che, a nome del Governo (così ebbe ad affermare lo stesso oratore), l'onorevole Ferrari-Aggradi ha fatto a Parigi il 25 gennaio scorso. Lo ricordava, giustamente, poc'anzi il collega onorevole Gio-

vanni Pellicani. L'onorevole Ferrari-Aggradi, ripeto, ha detto (dopo aver prospettato tre ipotesi, egli ha esplicitamente scelto la seconda) che tutte e tre le bocche di porto - Lido, Malamocco e Chioggia - verranno ristrette e su tutte e tre verranno create delle chiuse mobili. Tengo a dichiarare che è su tale dichiarazione di un ministro, fatta a nome del Governo, seppure non in questa sede, che voterò a favore della legge al nostro esame, prendendo appunto atto della stessa e di alcune altre che spero di avere in quest'aula.

BUSETTO. Converrà che siano ripetute in questa sede !

VISENTINI. Io spero che vengano ripetute. Ho tenuto a farvi riferimento e a dichiarare quanto ho detto, perché debbo dire che non altrettanta chiarezza ho riscontrato nella relazione di maggioranza. Siccome, per altro, un ministro, a nome del Governo, ha fatto certe dichiarazioni, le ripeto in questa sede per l'importanza che le stesse rivestono.

I problemi di carattere economico e sociale di Venezia sono evidentemente, per la natura stessa dell'argomento, meno suscettibili di una risposta incontestabile e scientificamente esatta, fornita con la precisione dei termini tecnico-scientifici. Consentitemi in materia di mettere subito da parte (per quanto mi riguarda almeno) un argomento più volte ripetuto: che si voglia fare di Venezia un museo, un monumento, o una città morta. Consentitemi di affermare che l'argomento non ha neppure il pregio della novità. Da 70-80 anni a questa parte, esso viene sempre buttato in faccia a coloro che difendono l'integrità fisica di Venezia. Ed abbiamo poi visto a quale punto i « vincitori della modernità » abbiano portato la città ! Basterà ricordare - mi limito a questo - tutta la polemica di Pompeo Molmenti, raccolta in un libro in cui sono anche riportati larghi stralci degli argomenti degli avversari: è opera pubblicata nel 1924 ed intitolata *I nemici di Venezia*. Ogni volta che vi era un suo tentativo, che veniva espressa una sua volontà di difendere Venezia, Molmenti veniva attaccato come colui che voleva fare di Venezia un museo.

D'altra parte, l'argomento della modernità di Venezia, del suo sviluppo economico, l'argomento contro i vecchioni che volevano fare della città un museo, era quello che i giornalisti fascisti di Venezia negli anni successivi al 1922, ed alcuni servizievoli personaggi locali addussero come argomento-base per la polemica su quello che allora era ancora chia-

mato il « ponte carrozzabile », che venne sostituito alcuni anni dopo.

Nessuno può pensare (e io sono ben lontano dal farlo) che si possa fare di Venezia un museo o un monumento e neppure il luogo di soggiorno, di vacanze e di passatempo di un ceto ambiente ristretto, non congiunto da effettivi legami con la città. Non lo penso, anche perché questo significherebbe la stessa distruzione fisica di Venezia, perché essa non è una città che ha determinati monumenti, ma è tutta, nel suo insieme, un unico monumento. E quella che viene chiamata edilizia minore abitativa, non è il tessuto connettivo dei monumenti, ma è essa stessa un monumento quanto e, in un certo senso, più dell'edilizia monumentale. E l'edilizia minore abitativa non si salva coi decreti, con le leggi, con i regolamenti, con gli enti pubblici, come era previsto nel disegno di legge giunto al Senato e, per fortuna, corretto sia al Senato sia alla Camera; l'edilizia minore abitativa si salva con la gente che vi abita, con l'affetto e con l'impegno che ciascuno che abiti nella città mette nella propria casa. Questo presuppone - per salvare Venezia - che vi sia una città abbastanza ricca, abbastanza prospera, in cui la gente viva abbastanza bene per avere l'affetto, la cura e la possibilità di mettere a posto la propria casa. Le due cose si legano strettamente: non si salva la struttura fisica e monumentale di quell'unico monumento che è Venezia se non si salva anche la sua vitalità economica e sociale, cioè la presenza di una vita effettiva nella città.

Certo è che, se si vuole evitare di fare di Venezia un monumento - e noi vogliamo evitarlo - bisogna evitare anche di distruggerla e di farne un cimitero. Tra le cose curiose, che forse è bene ricordare, vi è il fatto che ancora nel 1924 Mussolini - che allora governava ancora in regime relativamente parlamentare - disse, in risposta a Molmenti, che se egli avesse potuto comandare da solo, avrebbe fascisticamente distrutto anche il ponte ferroviario sulla laguna. Nove anni dopo, si ha il messaggio con il quale Mussolini inneggiava alla fascistica modernità del ponte stradale e della relativa zona industriale vicina. In questo senso, era molto più coerente Marinetti, che fin dai primi anni del '900 aveva auspicato la distruzione di Venezia come espressione dei miti romantici e decadenti. Ma debbo dire che sono certo (pur non avendo conosciuto Marinetti, anche per ragioni anagrafiche) che egli, essendo uomo di intelligenza e di cultura, che procedeva per simboli ed esasperazioni culturali, e che era tutto cultura, oggi

non sarebbe lieto di vedere che il suo auspicio si è in così larga parte verificato.

Per esaminare — dicevo — i problemi odierni di Venezia e della sua vitalità, anche economica, occorre richiamarsi a qualche precedente storico, sia pur brevemente. Infatti, non si può comprendere la situazione di oggi se non si tiene presente la situazione di ieri. Mi limiterò, naturalmente, a pochi cenni. Con la fine della repubblica e con il ventennio — quasi — di guerre napoleoniche, Venezia vide veramente il crollo della sua vita economica: fu un precipizio. Dopo che con le scoperte geografiche la vita economica si era spostata nell'Atlantico, Venezia riuscì a creare alcuni collegamenti di traffico, attraverso il Portogallo, con le Indie. Inoltre, nel 1600 e nel 1700 i veneziani erano riusciti a creare un importante artigianato piccolo-industriale e ad esportare prodotti di lusso in tutti i paesi d'Europa (che allora erano, praticamente, tutti i paesi del mondo) e questi prodotti erano i vetri, i merletti, i velluti, i tessuti di lusso, i legni dorati, i cuoi. Essi consentivano a Venezia una certa vita economica abbastanza buona.

Con il crollo della Repubblica e con le guerre napoleoniche tutto questo cadde e Venezia ebbe il periodo di maggior miseria — credo — nella sua storia, tra il 1797 e il 1815; anche perché alla dominazione francese succedette nel gennaio del 1798 la dominazione austriaca, indi quella francese e infine nuovamente quella austriaca, che soltanto dopo il congresso di Vienna si stabilizzò. Ancora nella metà del settecento — e scusate i riferimenti storici, che però ci fanno capire certe cose — verso il 1749, se non sbaglio, furono scritte alcune pagine stupende dal presidente De Brosses che descrivono la solida vitalità della vita economica veneziana, della piazza di San Marco e dei traffici che ivi si svolgevano, degli incontri tra mercanti di paesi diversi. Pochi anni dopo — veramente vale la pena di tenerle presenti — ci sono due righe, soltanto due stupende righe nelle memorie di Lorenzo Da Ponte, che descrivono lo squallido e desolante ingresso in piazza San Marco nei primi mesi del '98 attraverso l'Arco dell'orologio. Effettivamente quelli furono gli anni più terribili di Venezia.

Dopo il 1815 l'Austria fece alcune cose positive: creò alcune attività economiche, ridiede vita all'arsenale e creò il porto franco, la manifattura tabacchi e qualche altra attività; e cominciò il tentativo di inserire Venezia nella vita economica del continente e soprattutto nella vita economica del Lombardo-Veneto. In questo programma entra il ponte ferrovia-

rio, che venne difatti salutato alla sua inaugurazione come lo strumento e l'espressione dell'inserzione di Venezia nel Lombardo-Veneto. Può essere interessante ricordare — soprattutto a noi repubblicani ma anche agli altri — che nei primi mesi del 1841, poco prima che cominciassero i lavori del ponte (i quali mi pare che risalgano all'aprile del 1841), Carlo Cattaneo nelle pagine del *Politico*, scriveva che si doveva « far punto per ora a Mestre » (si trattava appunto della ferrovia Milano-Venezia, che l'Austria costruì) « e sospendere e vietare in ogni modo ogni prematuro tentativo di lavori in laguna ».

Con l'unione all'Italia, Venezia ebbe gli anni difficili — i decenni difficili che si registrarono alla fine dell'ottocento in tutta Italia — e poi la ripresa al principio del novecento. Ci fu allora un equilibrio, uno sviluppo economico medio. Si ebbe anche un importante sviluppo del turismo, un turismo ricco, che portava molto danaro anche con gli acquisti e che quindi dava un certo sollievo alla vita economica veneziana. Si crearono gli uffici regionali, gli uffici giudiziari e amministrativi dello Stato che servivano tutta la regione, fu sviluppato il porto commerciale e infine alcune intelligenti iniziative sul piano culturale (e vale la pena di ricordare il nome di Fradeletto); si creò la prima scuola di economia e commercio in Italia — la Ca' Foscari — e la Biennale, che fu la prima manifestazione del genere in Europa. Insomma ci fu qualcuno che con affetto e intelligenza si occupò di Venezia, per cui alcune iniziative furono avviate.

Accanto a tutto questo — e occorre tenerlo presente — c'era il Veneto povero. Il Veneto era area depressa e quindi il fatto che esisteva soltanto Venezia come centro di una qualche importanza faceva sì che tutto il Veneto fluisse su Venezia, sì che questa città divenne il luogo dove i più abbienti si recavano per fare gli acquisti più qualificati: le compere di un certo pregio e valore, i corredi per le figlie, insomma tutti gli acquisti di un ceto più qualificato, economicamente più elevato, che da tutto il Veneto affluiva a Venezia.

Tutto questo è finito, ed è finito — cosa che va tenuta presente, e per questo ho voluto rubare quattro o cinque minuti di tempo per questi ricordi storici — proprio per lo sviluppo del Veneto; lo sviluppo economico del Veneto ha fatto venir meno la funzione di Venezia come capoluogo. Il Veneto si è organizzato in modo autonomo, e non ha più bisogno di ricorrere a Venezia; le stesse rappresentanze delle ditte commerciali ed industriali nazionali che prima stavano a Venezia oggi si sono

trasferite a Padova, ed è importante il grande sviluppo che nel Veneto ha avuto Padova. A Venezia, per di più, si sono poi verificati in modo veramente intollerabile i fenomeni delle acque alte, per cui la gente fa fatica a vivere in quella città; i centri economici, e quindi le possibilità di vita, si sono spostati sulla terra ferma, a danno di Venezia. Tutto questo ci porta a riconoscere due punti, la cui considerazione deve essere tenuta presente per valutare ciò che si deve e si può fare. Il primo punto è che Marghera e Mestre non hanno in alcun modo risolto e non risolvono i problemi di Venezia; in un certo senso li hanno aggravati, perché hanno accelerato — non dico determinato perché forse si sarebbe verificato lo stesso — il deflusso da Venezia verso la terra ferma.

È un errore, o un'illusione, pensare di superare i problemi di Venezia con la esistenza di un unico comune che comprende Mestre e Marghera da un lato e Venezia dall'altro. Questa è una finzione, e significa veramente fare di Venezia un museo od un monumento, perché significa fare di Venezia il quartiere monumentale di un grande comune industriale. Lo sviluppo economico di Mestre e di Marghera — con i loro 250 mila abitanti — non è lo sviluppo economico di Venezia. Venezia — con tutti i discorsi che si fanno — si riduce ad essere il centro monumentale, vuoto di contenuto, del grande comune industriale di Mestre e di Marghera. Per evitare che Venezia diventi un museo, non basta, come è nei voti di tutti — e giustamente è stato qui ripetuto — incrementare l'occupazione a Mestre ed a Marghera, ma bisogna incrementare l'occupazione a Venezia. Ed è inutile parlare di una globalità, come le autorità comunali hanno fatto a Venezia, dicendo che i problemi vanno visti nel loro complesso, perché la globalità è uno dei modi per non vedere i problemi; i problemi vanno sempre analizzati, e bisogna quindi incrementare l'occupazione a Venezia.

L'articolo 117 della Costituzione attribuisce alle regioni la competenza in materia di circoscrizioni comunali; le regioni ci sono, e perciò quella competenza è sottratta alla legge nazionale. Non ho quindi la possibilità di presentare un emendamento a questo disegno di legge perché l'attuale comune di Venezia sia diviso in due comuni, uno che comprenda la terra ferma, e l'altro che comprenda la città insulare. Devo dire che questo gioverebbe non soltanto a Venezia, ma anche a Mestre, che ha a sua volta la necessità di assumere una responsabilità diretta per quanto riguarda la propria gestione, per quanto riguarda i pro-

blemi urbanistici, ospedalieri, di vita civile, tutti i suoi problemi, per essere un centro urbano degno di questo nome. Se Venezia non deve essere il quartiere monumentale di una città industriale, Mestre deve cessare di essere considerata la zona industriale di una città storica. Non mi illudo che la regione affronti questo problema, ma il problema esiste, ed è fondamentale sia per Mestre sia per Venezia. Spero che a un certo momento quella che a me pare — e naturalmente posso sbagliare — la realtà delle cose si imponga. La realtà socio-economica di Venezia è completamente diversa dalla realtà socio-economica di Mestre; non c'è alcuna complementarità tra le due, come non c'è — a prescindere dall'aspetto fisico distruttivo — alcuna incompatibilità. L'incompatibilità c'è con la petrolchimica, e non con la città di Mestre, che è tutt'altra cosa, e che può benissimo avere un suo sviluppo al di fuori della petrolchimica, come lo ha avuto.

Il secondo punto che dobbiamo tenere presente è lo stesso cui accennavo prima: lo sviluppo del Veneto è avvenuto in modo diffuso. Il Veneto non si è sviluppato attorno a un centro soltanto (a parte la discussione sui poli o meno, cose che neppure a me piacciono e che anzi considero pericolose).

Il Veneto (tengo a sottolinearlo, forse rivendandomi in questo troppo veneto) ha avuto il mirabile sviluppo economico che ha avuto, senza incentivi, senza aiuti governativi, senza partecipazioni statali. Niente di tutto questo: il Veneto si è sviluppato per conto suo, perché aveva una lunga tradizione di capacità intellettuale e culturale e quindi, non appena il paese ha offerto le possibilità di sviluppo, i veneti hanno saputo bene utilizzare le occasioni che si presentavano.

Dicevo che si è trattato di uno sviluppo diffuso: Treviso, Vicenza, Conegliano, Legnago, Cerea, Battaglia, Cadoneghe, Arzignano e un'altra cinquantina ancora di piccoli centri sono divenuti tutti — importanti o meno — comuni che vivono su attività industriali ed economiche.

Tutti questi centri fanno capo, per tutte le loro esigenze (finanziarie, commerciali, di consulenza professionale), ai loro capoluoghi di provincia; per le cose più importanti a Padova e per quelle ancora più importanti a Milano. Il grosso dell'industria veneta (piccola o media che sia) gravita infatti su Milano e su Padova, un poco su Verona: non si sogna neppure più di gravitare su Venezia. Questo è naturale e irreversibile, perché la logica di sviluppo del Veneto lo porta — anche per tutto il suo sistema di comunicazioni — a lasciar

fuori questa appendice del tutto estranea che è Venezia.

Quando pertanto il ministro Ferrari-Aggradi, il « progetto 80 », il progetto pilota, parlano di un triangolo industriale Treviso-Venezia-Padova dicono una cosa che non esiste in realtà, che è solo frutto di una elaborazione a tavolino.

Il collega onorevole Olivi, che mi sta qui di fronte, e che conosce bene Treviso e Padova, sa benissimo che, intanto, quel triangolo dovrebbe semmai essere Mestre-Treviso-Padova (senza Venezia); e poi che l'economia di Mestre ha ben poco a che fare con quella di Padova e assolutamente niente con quella di Treviso. Si possono quindi fare a tavolino tutte le costruzioni che si vogliono (triangoli o cose del genere) ma la realtà non è questa.

Partendo dalle descritte premesse (che a me sembrano indispensabili per capire un po' meglio l'oggetto delle nostre cure e delle nostre preoccupazioni), vediamo quale giudizio io do di questa legge. Non mi sentirei di dare una risposta sicura e neppure univoca.

Nella legge vi sono indubbiamente molti aspetti positivi: i 300 miliardi da destinare alle chiuse, alle fognature e a tutte le altre iniziative di difesa; gli emendamenti con cui al Senato si sono vietati l'imbonimento e la terza zona; gli emendamenti introdotti dalla Commissione per l'apertura delle valli da pesca; e molti altri punti sono positivi.

Su altri punti, in realtà, avrei preferito dei divieti più precisi, come ad esempio a proposito dello sviluppo della petrolchimica e del divieto dell'industria del gas fosgene, se veramente è pericoloso per la salute.

Positivi sono anche gli emendamenti introdotti al Senato a proposito della conservazione delle abitazioni, in quanto non sarebbe certo stato pensabile che un ente pubblico potesse restaurare le case dei privati stabilendo dove mettere il bagno o la camera da letto e magari anche il colore delle pareti. Credo anche che un contributo pari al 40 per cento sia appena sufficiente per far fronte al maggior costo che una riparazione a Venezia comporta in rapporto alla stessa riparazione fatta in terraferma. Credo che sia troppo esiguo il limite di 33 miliardi e 300 milioni per i contributi che possono essere devoluti a questo fine. Però questi sono indubbiamente degli aspetti positivi.

Si è parlato di speculazione edilizia. Io non so se ce ne sarà; alcuni colleghi avevano esposto dei dati, che occorrerà controllare per verificare se in essi sono compresi le proprietà alberghiere, che evidentemente sfaserebbero

molto i dati (la Compagnia dei grandi alberghi ha una grossa proprietà). D'altra parte l'articolo 13, al numero 6) pone dei limiti e dei divieti (abitare direttamente, oppure dare in locazione secondo i canoni stabiliti dal comune). Credo inoltre che anche la ricerca di un utile sia un legittimo incentivo che può spingere a mettere a posto le case, a riordinarle e a conservarle. Poi deve intervenire lo strumento fiscale. Io mi permetto di ricordare che dal 1° gennaio di quest'anno vi è un'imposta *ad hoc* che colpisce gli incrementi dei valori patrimoniali: si tratta dell'imposta sui valori patrimoniali estesa dalle aree fabbricabili, come era prima, a tutta la proprietà immobiliare. È un'imposta comunale, con aliquote progressive. Se ci sono degli utili, il comune di Venezia sarà il socio necessario di questa operazione speculativa - o di questa operazione che porti utile - che viene svolta dai privati, i quali però intanto riparano le abitazioni di Venezia.

Per quanto riguarda le perplessità su questo disegno di legge, io ne ho due. Innanzitutto direi che questa legge, complicata, contorta, di difficile comprensione, con troppi comitati, manca di una linea direttiva o di una spina dorsale. In primo luogo si deve osservare infatti che vi è un'estrema dispersione di competenze: rimangono gli organi statali (le sovraintendenze, il magistrato delle acque) ai quali si aggiungono gli organi comunali, e poi la regione e poi tutti i comitati che vengono creati dalla legge. C'è una dispersione di competenze e di compiti che renderà estremamente difficile l'applicazione di questa legge. Per questo, qualcuno di noi (io da molti anni) aveva proposto la creazione di un organo di decisione e di esecuzione unitario, con il compito di coordinare tutti gli interventi per Venezia, togliendo questa competenza anche agli organi statali. Io mi meraviglio quando a questo proposito si sente parlare di centralismo. Al contrario. L'articolo 5 della Costituzione dice che lo Stato adegua i principi ed i metodi della sua legislazione alle esigenze dell'autonomia e del decentramento. Questo non riguarda i comuni e le province, ma nuovi organi che possono essere istituiti. Questo sarebbe, a mio parere, il caso tipico e la Costituzione parla non solo di decentramento, ma anche di autonomia. Quindi la creazione di un organo specifico che riassume tutte le competenze per gli interventi per Venezia, coinvolgendo Stato, comune, regione, con capacità tecnica e unità decisoria, sarebbe stato elemento indispensabile per l'esecuzione e l'attuazione di questa legge. Questo organo non

sarebbe al di fuori del Parlamento, come è stato detto. Un organo del genere deve dipendere dal Governo, con un suo consiglio di amministrazione, un presidente, e di fronte al Parlamento, come per tutti gli enti pubblici, risponderebbe il Presidente del Consiglio.

In questo senso vi era un progetto di legge di iniziativa parlamentare presentato dai deputati repubblicani, tra gli altri dall'onorevole Ugo La Malfa, che aveva appunto come sua peculiare caratteristica la proposta di introdurre questo organo.

Qualche dubbio è anche da esprimere sull'importante ruolo che questa legge dà alla regione, anche in considerazione del fatto che la regione è un organo nuovo, ed affidando questi compiti a un organo che si va formando si può correre il rischio che esso faccia le spese dei suoi inevitabili errori iniziali sulla legge per Venezia.

A mio avviso c'è quindi il gravissimo rischio che alla fine, tra qualche anno, ci si trovi a constatare che le cose che hanno funzionato sono gli interventi direttamente affidati allo Stato e quel poco che i privati potranno fare per la conservazione delle case nell'ambito di quei 33 miliardi e 300 milioni che vengono dati di sussidio; mentre ho il timore — e spero di tutto cuore di sbagliarmi — che per il resto vi sia una serie di lentezze, di beghe, di macchinosità e di congegni che impediranno che la legge possa concretamente essere attuata.

Vi è poi, a mio avviso, una gravissima carenza in questo disegno di legge. Dopo tutto il parlare che si è fatto, giustamente ed anche oggi, nel senso che Venezia non deve essere un museo, non ho potuto trovare una norma né nel disegno di legge governativo (tranne il riferimento al porto commerciale), né nelle proposte di iniziativa parlamentare, né nelle relazioni, della maggioranza e di minoranza, che indichi in quale senso si debba operare per promuovere la vita economica e sociale di Venezia. Non basta dirlo!

Si tratta di un problema difficile da risolvere e il fatto che, affermata l'esigenza, in nessuno di questi progetti vi siano norme specifiche che affrontino il problema indica proprio l'estrema difficoltà di esso. Alla stesura dei progetti e delle relazioni hanno infatti collaborato uomini esperti ed intelligenti; ed anche io non posso certo dire di avere in mano la soluzione. Vi è una serie di ricerche di soluzioni che si possono indicare, per esaminare come sia possibile portarle avanti.

In proposito occorre pensare, in prima approssimazione, a due punti. In primo luogo

si dovrebbe fare in modo che le attività economiche che ancora esistono a Venezia non se ne vadano, e quindi, attraverso degli emendamenti, creare qualche incentivo a favore delle attività che vengono esercitate a Venezia. Certo, se si riuscisse ad evitare il fenomeno delle acque alte e tutti gli altri gravi problemi di Venezia, già vi sarebbe un maggiore incentivo a rimanere; ma a mio avviso non è sufficiente e ritengo che occorra anche qualche incentivo di carattere economico. Dobbiamo infatti considerare che operare a Venezia, in tutti i settori, per il professionista, per il commerciante, per colui che produce, costa notevolmente di più che operare in terraferma.

In secondo luogo si dovrebbe creare qualche incentivo perché talune attività tornino o vadano a Venezia. Certo, non possiamo illuderci che ci vadano grandi industrie, non ci sarebbe nemmeno lo spazio. Forse però qualche media industria, in settori puliti, con qualche incentivo potrebbe essere spinta ad andare a Venezia.

Vi è ancora un'altra considerazione che ho fatto più volte, non ancora in questa sede, ma in tante altre sedi dopo tanti anni che ci si occupa di questi problemi. Venezia può essere un luogo favorevole per l'insediamento di centri di preparazione del personale di grandi industrie, per centri di dimostrazione ai clienti, ovviamente per quelle industrie che abbiano un tipo di attività che può richiedere 15, 20, 30 giorni di istruzione, di preparazione tecnica. A Venezia potrebbero anche trovare luogo centri amministrativi decentrati o che possano essere decentrati da grandi aziende. Parimenti essa potrebbe essere il centro di facoltà universitarie e di collegi universitari.

A quest'ultimo riguardo i colleghi veneti possono darmi atto che abbiamo assistito al congestionamento dell'università di Padova, dopo di che abbiamo visto sorgere università a Verona, a Vicenza, a Feltre e persino a Preganziol, a pochi chilometri da Treviso. Dappertutto tranne che a Venezia.

Anzi, abbiamo visto di peggio: l'università di Venezia, volendo istituire una facoltà di urbanistica, l'ha trasferita vicino a Treviso, a Preganziol. La stessa università di Venezia, dunque, ha abbandonato Venezia.

Ritengo anche a questo proposito che la creazione di un organismo unitario di decisione e di promozione sarebbe di sicura utilità, perché per realizzare questo complesso di interventi occorrerebbe avvalersi di alcuni strumenti di incentivazione e operare facendo previsione in molti sensi, in modo da riuscire a portare qualche iniziativa nuova a Venezia,

operando non solo con intelligenza e con il gusto di fare certe cose, ma direi con affetto, e anche con molta pazienza.

A questo riguardo mi sia consentito nutrire qualche dubbio che in tal senso possa operare la regione, perché i suoi rappresentanti devono anche tutelare gli interessi delle loro zone. Il giorno in cui si trattasse di istituire nuove facoltà universitarie a Venezia, non so se le altre province venete darebbero facilmente il loro appoggio... In ogni modo questo è soltanto un dubbio, che ho ritenuto di dover manifestare, ma con la speranza che questi miei timori risultino alla prova dei fatti senza fondamento.

Questa legge che ci accingiamo ad approvare, e che deve essere approvata per i suoi aspetti positivi, è sostanzialmente una legge che lascia aperti molti problemi. La legislazione su Venezia, con i problemi politici che essa implica, non si conclude con questa legge: dovranno venire altre norme che integrino il provvedimento al nostro esame, colmino le lacune, e che correggano i punti negativi che ho individuato. Se quest'ultima ipotesi si verificherà (ma, ripeto, mi auguro di sbagliarmi), dovremo esaminare insieme, alla luce dell'esperienza, quali norme integrative dovranno essere emanate in un momento successivo.

Siamo dunque di fronte ad una legge aperta, la cui sostanza si riassume nell'attribuzione a Venezia di 300 miliardi, nell'indicazione in larghissima massima della destinazione di questa somma e nella previsione di alcuni canali di spesa. Tutto qui. Manca il modo nuovo e diverso di affrontare il problema di Venezia, manca l'impostazione nuova e diversa di vedere in una più ampia visuale i vari problemi che si pongono alla città.

Questa, dunque, è una legge-quadro, una legge-delega, in un certo senso una legge di buone intenzioni e non di contenuto. Bisognerà vigilare attentamente perché ai vari livelli di delega e di esecuzione, regionale e statale, le buone intenzioni diventino effettivamente realtà e le astuzie non si sostituiscano alla leale competizione e alla leale discussione.

Non posso non ricordare che, in attesa di questa legge, negli ultimi anni si sono costituiti vari comitati privati che hanno fatto molto per Venezia. I comitati privati inglese, francese, tedesco, americano, australiano e anche quello italiano hanno raccolto complessivamente un miliardo e mezzo e hanno devoluto l'intera somma per la restaurazione di una serie di monumenti e di opere d'arte della città, da Santa Maria del Giglio alla Madonna

dell'Orto, alla Chiesa della Salute, a San Giorgio degli Schiavoni e molte altre, senza sottrarre ai fondi raccolti alcunché per spese di gestione, telefoniche e postali, di rappresentanza e così via, spese tutte che ciascuno di noi ha fronteggiato con i propri mezzi, facendo sì che il miliardo e mezzo raccolto sia andato interamente a Venezia e impiegando quella somma nel modo con cui si spendono i propri quattrini, per aggiustare la propria casa... È questo un esempio che potrebbe essere imitato e bisogna rivolgere un vivo ringraziamento a quei comitati e ai privati cittadini che hanno dato i contributi.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel concludere questo mio intervento vorrei ricordare che in uno dei momenti più difficili della sua storia Venezia si distaccò dai suoi alleati e trattò direttamente col nemico per salvare ciò che essa riteneva ancora salvabile. A chi lamentava questa mancanza di « solidarietà cristiana », l'ambasciatore veneziano rispondeva: « Prima viniziani e poi cristiani... ». Ora io mi guarderò bene dall'applicare alla presente situazione parole pronunziate in un'occasione ben più importante e solenne: non siamo a questo punto, né a quell'epoca. Vorrei, in modo più modesto ed aggiornato, con il dovuto rispetto, chiedere: prima veneziani e poi democristiani. Non so se questa mia richiesta sia un po' ingenua: non l'ho detto io, ma è stato osservato autorevolmente dagli esponenti delle varie correnti e anche, recentemente, da autorevoli personaggi, che questo provvedimento ha subito un ritardo di almeno tre anni a causa degli interni conflitti delle correnti e delle fazioni democristiane a Venezia, che a loro volta hanno sempre trovato un supporto in sede nazionale. E tengo a ricordare in questa sede Indro Montanelli, per ringraziarlo dell'opera svolta a favore di Venezia, e per il modo schietto con cui ha parlato e ha portato a conoscenza dell'opinione pubblica la situazione veneziana.

Noi, di Venezia, non abbiamo il sogno: noi vogliamo la realtà. Il sogno di Venezia, di una città che si dissolve nell'incanto, si trova in una stupenda poesia di Platen: « *Venedig liegt nur mehr im Land der Träume* ». Cioè, Venezia è ormai soltanto nel sogno.

Noi siamo oggi molto lontani dai miti di Venezia, romantici e decadenti, creati da Byron e che hanno trovato il loro ultimo grande esponente in Thomas Mann. Siamo, e sono, anche lontani dal mito storico di Venezia, il mito della repubblica dalla buona am-

ministrazione, il mito del saggio e buon governo. Il mito storico di Venezia trovò la sua prima espressione in una nota e stupenda lettera del Petrarca e, prima delle recenti dissacrazioni, ha trovato ancora espressione in una bella pagina di Luigi Einaudi. Io amo Venezia, nell'analisi e nella critica dei documenti del passato che essa ci offre e nell'impegno civile dei problemi attuali che essa comporta. Io amo Venezia non attraverso il filtro del mito letterario o storico, ma in modo realistico e diretto: amiamo Venezia, non le sue pietre, non il desiderio di Venezia, non il sogno di Venezia, non il modello storico di Venezia. Nello stesso tempo, però, onorevoli colleghi, non vorrei che fra qualche anno si rivelasse essere stato un mito e un sogno quello di aver avuto fiducia nella capacità dello Stato e del Parlamento italiano di risanare Venezia nelle sue strutture fisiche, per renderla nuovamente viva come realtà umana, economica e sociale. (*Vivi applausi dei deputati del gruppo repubblicano — Congratulazioni*).

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

ZANINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento al nostro esame, che ha per titolo: « Interventi per la salvaguardia di Venezia », dovrebbe e potrebbe anche essere denominato la terza legge speciale per Venezia, in quanto, pur costituendo il più rilevante ed organico intervento dello Stato a favore della città, è stato preceduto dalle leggi 31 marzo 1956, n. 294, e 5 luglio 1966, n. 526, le quali avevano affrontato il problema e disposto provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia.

La drammatica giornata del 4 novembre 1966 ha avuto l'effetto di suscitare l'allarme necessario, in tutti gli ambienti, sulle reali condizioni della città, mettendo a nudo il pericolo che incombeva su di essa, evidenziando l'insufficienza delle opere di difesa dalle mareggiate e la mancanza di qualsiasi sistema che potesse la città al riparo dalle alte maree.

Va qui però ricordato, oltre alle provvidenze legislative già citate (e va ricordato perché è stato dimenticato da tutte le voci che si sono levate in questi tempi a criticare e a condannare), che, dopo le alluvioni del 1966, furono stanziati ingenti somme per il rifacimento totale del cordone litoraneo, i cosiddetti « murazzi », che costituiscono la prima linea di protezione della città dal mare. Ma è vero

che il 4 novembre ha posto in massima evidenza le piaghe decennali e secolari di un patrimonio della civiltà umana, per la cui conservazione erano state pur sempre destinate dotazioni finanziarie largamente insufficienti e certamente non adeguate ad affrontare alla radice i mali della città.

Vi provvede questa legge, che certamente non potrà risolvere compiutamente i problemi complessi ed ardui che si pongono alla nostra responsabilità di legislatori, ma costituisce il massimo sforzo possibile in questo momento (e di ciò deve essere dato atto con soddisfazione e con riconoscenza al Governo), nella certezza che, una volta avviata seriamente e concretamente l'operazione, che chiamerei « salvezza », più che « salvaguardia », di Venezia, essa continuerà nel tempo, fino a quando le nostre coscienze di cittadini italiani e di cittadini del mondo potranno raggiungere la certezza morale di avere tutto compiuto perché Venezia rimanga nei secoli cosa viva, unica e meravigliosa.

Ebbene, di fronte ad un impegno di questa gravità e di fronte ad una impresa che ha scosso e mobilitato, si può dire, tutto il mondo, sarebbe stato preferibile che il dibattito che si è aperto si fosse svolto con tutta la passione che la causa della salvezza di Venezia non poteva non suscitare, ma con grande senso di misura, vorrei dire di rispetto nei confronti di temi e problemi, scientifici e tecnici, ma prima ancora umani e sociali, che non si possono risolvere con campagne giornalistiche a senso unico, alle quali è mancata, come purtroppo accade per altre questioni del nostro paese, l'indispensabile verifica critica di altre voci, di altri argomenti che avvicinarsero l'opinione pubblica alla reale dimensione dei problemi di Venezia.

Tanto meno ha giovato al servizio di una ragionata riflessione sui temi che riguardano il futuro di Venezia, l'impostazione manichea che è venuta dalla radicalizzazione della polemica, per cui chi ha condotto, come noi, una battaglia nella più completa buona fede, nel più assoluto disinteresse e nel convincimento che la via della salvezza non era né semplice né facile, chi non poteva accettare la resa di Venezia ad una destinazione soddisfacente per un certo accademismo culturale che ha imperversato sul tema di Venezia, è stato additato e bollato presso l'opinione pubblica con l'accusa di incapacità, è stato giudicato sommariamente di rapace spregiudicatezza elettorale ed è stato del tutto gratuitamente imputato di intenzioni di svendita del patrimonio storico, artistico, monumentale di Venezia alla insa-

ziabile supremazia degli interessi industriali di Marghera.

Se la polemica non avesse assunto questi toni e queste tinte da tenzone medioevale, avrebbe potuto emergere la posizione di chi, più con umiltà che con presunzione e tracotanza, non ha mai negato il primato delle esigenze spirituali e, nel nome dello spirito, della civiltà, dell'arte, del sapere, della ricerca, ha tentato, non sempre purtroppo con successo, di elevare, di nobilitare il proprio impegno.

Ma questa sarebbe aspirazione incompiuta e riservata ad *élites*, sarebbe al limite il portato di una cultura di classe se non sapesse conciliarsi con le esigenze del tempo, del nuovo, se non sapesse esprimere anche idee e proposte capaci di affrontare i bisogni vitali della popolazione, se non sapesse far convivere e difendere assieme ai valori dello spirito i valori comunitari, la ricchezza delle tradizioni, i fermenti di una società che vuole progredire. Questo è il vero problema di Venezia, vorrei dire anzi che questa è Venezia e sotto questo aspetto essa può assurgere ad emblema, a stimolo del nostro tempo. Quale merito avremmo di fronte al mondo e alla storia se ci limitassimo al compito di salvaguardare un museo, di ben conservarlo e custodirlo per il godimento delle comitive turistiche nelle escursioni estive o ci limitassimo a favorire una residenzialità per una ristretta cerchia di ceti abbienti alla ricerca della evasione settimanale in un ambiente saturo di silenzi e di ricordi?

È stato detto che è difficile resistere al fascino di questa città, crocevia di civiltà, al di fuori del tempo e dello spazio, nel quale è possibile incontrare ad ogni passo le memorie ancora vive della civiltà bizantina, di quella turca, del cosmopolitismo settecentesco e della stagione più raffinata e più decadente, con gli echi di Wagner, di D'Annunzio, di Thomas Mann. Ebbene, noi siamo fra quelli che, pur avvertendo questo fascino — chi vi parla vive a Venezia da quasi cinquant'anni — si sono proposti il compito più arduo di far coesistere a Venezia, proprio per farla sopravvivere nel tempo, l'antico e il nuovo, siamo fra quelli che non accettano una dicotomia pregiudiziale fra Venezia centro storico e la sua terraferma. Questo non può essere il modo corretto per capire Venezia ed i suoi problemi. Con una tale ottica rischieremmo di creare delle scissioni psicologiche e di fatto, ma ancora peggio ci potremmo trovare nella situazione di condurre ad una divisione, ad una segregazione fra le classi sociali, mentre il nostro compito deve essere quello di recuperare a Venezia una

residenzialità per chi vi nasce, per chi vi cresce, per chi vi lavora.

Si deve dare atto alla Commissione lavori pubblici della Camera di aver lavorato con estremo impegno e con una ricerca attenta di quei miglioramenti della legge che si impongono come affinamento delle scelte e degli strumenti più idonei a raggiungere il fine che si deve perseguire e cioè la risoluzione della globalità dei problemi cittadini alla luce della duplice esigenza della salvaguardia fisica e della conservazione del patrimonio artistico e ambientale, nonché della crescita civile e sociale della intera comunità veneziana.

Il piano comprensoriale introdotto nella legge come strumento pressoché nuovo di regolamentazione urbanistica dovrà costituire, anche perché alla sua redazione coopereranno regioni ed enti locali, la garanzia che i problemi di Venezia troveranno soluzione in un contesto di indirizzi e di scelte che dovranno certamente tener conto delle peculiarità del centro storico e del circostante sistema lagunare, ma non potranno non inserire Venezia e le sue potenzialità portuali, commerciali ed industriali e la sua funzione di capoluogo della regione veneta in un progetto urbanistico che la veda compenetrarsi nel territorio, in una funzione vitale e di interrelazioni con il territorio stesso. In ciò si può già scorgere una scelta che allontana i pericoli di un isolamento e quindi di un depauperamento e di una certa decadenza, isolamento che, si tenga conto, costituisce una delle minacce più serie alla sopravvivenza della città. Infatti lo sforzo che si deve compiere ulteriormente è quello di non pensare a Venezia dissociata dalla sua regione, dal Veneto, anche perché solo programmando una organizzazione del territorio che renda finalmente complementari le diverse realtà e vocazioni delle nobili province venete, puntando cioè a fare del Veneto un aggregato unitario, si potranno correggere gli squilibri e le contraddizioni che hanno ritardato lo sviluppo del Veneto rispetto alle altre regioni e hanno compromesso la stessa fase del suo inserimento in una moderna vocazione allo sviluppo. Sarebbe per altro far torto alla verità asserire che il Veneto non abbia conseguito indiscutibili progressi, soprattutto negli ultimi quindici anni. In questo breve arco di tempo, infatti, la regione si è rapidamente trasformata nelle sue strutture economiche e sociali, passando da una situazione caratterizzata dal prevalere dell'attività agricola ad una struttura produttiva tipicamente industriale. Tale processo di sviluppo ha motivazioni assai complesse e multiformi, che non è il caso di descrivere minu-

tamente. Alcuni tratti caratteristici di tale sviluppo vanno tuttavia rilevati.

In primo luogo esso sembra derivare dal naturale espandersi oltre i confini originari del processo in atto nel tradizionale triangolo industriale in ciò favorito da una congiuntura nazionale e internazionale che, valutata in un arco di tempo sufficientemente ampio, non può non definirsi favorevole. Ma tale onda riflessa di sviluppo, che ha investito il Veneto, non sarebbe, da sola, sufficiente a favorire una risposta valida, se accanto ad essa non fosse possibile individuare anche motivi originatisi all'interno della regione.

Sotto il profilo economico, un elemento indubbiamente favorevole all'industrializzazione della regione fu la tradizionale abbondanza di manodopera, che ha comportato, fino ad un certo tempo fa, per gli imprenditori, una sensibile riduzione del costo della medesima.

In sintesi, è possibile affermare che lo sviluppo della regione è avvenuto, in maniera esclusiva, per effetto dell'agire delle forze spontanee del mercato, con tutte le conseguenze positive e negative che tale fatto comporta. Uno degli aspetti maggiormente negativi dello sviluppo economico in atto nella regione è la mancata uniforme diffusione su tutto il territorio regionale, che ha comportato l'accentuarsi di squilibri settoriali e territoriali. Per tale motivo il piano regionale di sviluppo approvato dal comitato regionale per la programmazione veneta nel marzo 1968 poneva tra i suoi principali obiettivi proprio l'attenuarsi degli squilibri di varia natura esistenti all'interno della regione. A tal fine venivano indicati una serie di interventi nelle aree meno sviluppate della regione, la cui attuazione era, ovviamente, affidata al potere pubblico. La grave crisi di credibilità che la programmazione a tutti i livelli sta oggi attraversando è la conseguenza inevitabile della mancata attuazione sia del piano quinquennale sia dei piani regionali. Anche il piano per il Veneto ha subito la stessa sorte, rimanendo largamente inattuato nelle sue principali indicazioni.

Alla luce delle considerazioni precedenti appare dunque spiegabile come si stiano manifestando, nella regione, preoccupanti sintomi di decelerazione del suo processo di sviluppo, che ripropongono l'eterno problema dell'equilibrio occupazionale. In assenza, infatti, di direzione pubblica, cioè di indirizzi programmatori, il meccanismo di sviluppo ha potuto contare solo sulle forze spontanee le quali, come era facile prevedere, tendono a ridurre il loro effetto espansivo sia per il progressivo contrarsi delle originali condizioni

favorevoli di localizzazione, sia per effetto della mutata congiuntura nazionale. A ciò devono aggiungersi le incertezze e i sospetti che tuttora perdurano su uno dei punti di maggiore concentrazione industriale non solo della nostra regione, vale a dire su Porto Marghera e che, proprio in questo momento, comincia a manifestare favorevoli effetti positivi di integrazione con le altre industrie regionali. Se, allora, uno dei problemi maggiori è quello di Marghera, e non solo quello della « terza zona industriale », occorre abbattere certi miti che hanno contribuito ad alterare i reali termini delle stesse questioni vitali che riguardano la sopravvivenza di Venezia. Venezia e la sua laguna si salvano dalle alte maree e dal fenomeno della subsidenza con le soluzioni tecniche che sono allo studio e per le quali la legge stanziava la cospicua cifra di 87 miliardi. Dobbiamo sperare che essa sia sufficiente per ottenere il risultato ottimale di garantirci non solo contro ogni evento calamitoso, ma di darci la certezza che le maree saranno sicuramente controllabili e regolabili.

Ho parlato di soluzioni tecniche e di prescrizioni legislative, intendendo non escluderne alcuna, ma volendo comprendere anche quelle che possono correlativamente arrestare il fenomeno dell'abbassamento della città e, così come prevede la legge, considerando anche quelle che possono ampliare il bacino di espansione delle maree.

Circa l'eliminazione degli inquinamenti dell'acqua e dell'aria, è quanto meno poco ragionevole ritenere di risolverla spostando le industrie e mandandole ad inquinare qualche altra parte del Veneto meno preziosa agli occhi del mondo.

L'acquisita sensibilità anche dell'opinione pubblica italiana ai problemi dell'inquinamento, non può che esigere una sola soluzione: l'obbligo della installazione di impianti di depurazione per gli stabilimenti industriali, ovunque si localizzino. Così come occorre che rapidamente si eliminino le fonti civili di inquinamento, dotando la città di un sistema di fognature e obbligando, come prescrive la legge che stiamo esaminando, all'uso dei combustibili gassosi per l'esercizio degli impianti termici situati nella Venezia insulare e nelle altre isole della laguna.

La seconda errata convinzione da smitizzare è quella concernente le relazioni economiche esistenti tra Marghera ed il Veneto e gli effetti che la concentrazione industriale ha avuto sulla struttura urbana regionale. Marghera, si sa, è nata come grosso intervento coloniale di capitale solo in parte vene-

to, che per lunghi anni — dal 1920 al 1955 — ha presentato scarsissime relazioni economiche con la restante struttura industriale regionale. In 35 anni, Marghera si era mostrata soltanto capace di crescere pagando bassi salari alla sovrabbondante offerta di lavoro veneta e di provocare la crescita di una delle più brutte congestioni urbane del paese, Mestre.

Questa immagine di Marghera, concentrazione industriale isolata dal contesto economico regionale ed elemento perturbatore del policentrismo urbano veneto, a favore di una megalopoli veneziana, immagine concreta per interpretare la situazione fino al 1955, continua ad essere il punto di riferimento anche oggi quando la situazione, sia pure gradualmente, va modificandosi.

Oggi l'integrazione economica del tipo fornitore-cliente, propria dell'industria di base, tra Marghera ed il Veneto, comincia ad essere una realtà. La modificazione è facilmente spiegabile. La più recente analisi degli effetti diffusivi dei poli di sviluppo (costituiti da industrie di base) hanno dimostrato come la relazione economica tra industrie manifatturiere ed industrie di base sia sempre provocata dalle prime. È l'industria non di base che chiede all'industria di base le materie prime, non quest'ultima che le offre.

Nel Veneto lo sviluppo industriale è di origine recente; è solo in questo ventennio, 1951-1971, che la struttura industriale veneta si è sviluppata e si è articolata. È evidente allora che, al contrario del periodo 1920-1950, sono aumentate le occasioni di scambio economico tra l'industria manifatturiera veneta e l'industria di base (Marghera), in modo da far apparire progressiva l'integrazione regionale delle industrie veneziane. Anche sotto il profilo dello sviluppo urbano, la situazione di Venezia nei confronti del Veneto è profondamente mutata dopo il 1952. Da quella data, nonostante la crescita degli addetti all'industria di Marghera, dal 1951 al 1966, la popolazione del comune di Venezia cresce ad un tasso inferiore a quello degli altri capoluoghi veneti, con la sola esclusione di Rovigo; negli anni 1969 e 1970, segna addirittura variazioni in assoluto negative (meno 314 abitanti nel 1969, meno 50 abitanti nel 1970).

Ebbene, nonostante Marghera cominci a dare qualcosa al Veneto, in cambio di quello che ha avuto fino ad ora; nonostante Marghera non possa più spaventare in termini di squilibrio nei confronti della struttura urbana veneta, essa è già entrata in crisi: i livelli di occupazione sono in pericolo, perché alcune società, alcuni imprenditori, di fronte all'insicu-

rezza delle prospettive ed ai problemi della ristrutturazione, si trovano in difficoltà.

Questo è un altro dato della situazione di Venezia che deve preoccupare. Non vorremmo, cioè, che la situazione di incertezza circa il destino di Marghera divenisse la causa di spostamenti di imprese che, giunte alla obsolescenza degli impianti, e dovendo decidere di rinnovare *in loco*, o di trasferire altrove, preferissero andarsene.

Di tutta questa problematica deve farsi carico il piano comprensoriale. Nessuno degli aspetti che abbiamo toccato può essere ignorato: la difesa dalle maree e dagli inquinamenti, la difesa delle fonti di lavoro, la portualità di Venezia, il recupero residenziale del centro storico in termini adeguati ai livelli dei ceti operai e dei ceti medi, tutti questi ed altri problemi costituiscono un tutt'uno che non consente dissociazioni od opposizioni preconcette, ma impone una esercitazione programmatica fra le più ardue e impegnative.

Ho parlato di posizioni preconcette intendendo, con questa breve, sommaria e lacunosa esposizione, spiegare il perché della preoccupazione che continua a turbarci, per i caratteri eccessivamente vincolistici che mantiene ancora la legge, ancorché un lodevole sforzo sia stato compiuto per ridare agli enti locali i poteri, le competenze e la fiducia che ad essi spettano, e non altrettanto per liberare l'opera dei programmatori comprensoriali ad un lavoro che, non disattendendo le prescrizioni più pregnanti che interessano la salvaguardia dell'ambiente e l'equilibrio della laguna, consenta ad essi di essere pienamente autorizzati e responsabilizzati intorno alle scelte da compiere.

Anche qui sarà il caso di sottolineare che la preoccupazione degli amministratori locali e la nostra non riguardano di certo le quote di potere da difendere o da conquistare, ma attengono al pericolo di una inerzia, di un immobilismo e di una paralisi che potrebbero determinarsi a danno e non a vantaggio della città, per i limiti e gli appesantimenti burocratici che dovranno essere sopportati almeno sino alla redazione — non facile e non rapida — del piano comprensoriale.

Ancora mortifica il fatto che tutte le polemiche che si sono accese intorno a Venezia — talune anche alimentate da scelte e da interessi concorrenti — hanno finito per offrire l'immagine di una Venezia rinunciataria o che deve rinunciare all'antico, e ancora attuale, ruolo di ponte fra le civiltà d'oriente e d'occidente. È di questo respiro internazionale che ha ancora bisogno Venezia per essere se stessa. Questa sua vocazione ad ampliare gli spazi

della sua presenza oltre i confini della sua terra non può certo più destare i sospetti e i timori di un tempo. È la sua natura di città marinara che la fa guardare ai commerci e alle relazioni con altri popoli. L'autostrada Venezia-Monaco, che viene ad inserirsi per taluni in modo improprio ed inaccettabile in una legge che riguarda la salvaguardia di Venezia, può costituire invece un elemento tra i più validi per il rilancio economico della città e per il potenziamento del suo porto commerciale. Essa è certo una struttura che si inquadra e corrisponde puntualmente a questo ruolo e a questa vocazione di centro portuale.

Giuseppe Donati, temporaneamente incaricato di reggere la segreteria del partito popolare a Venezia, nella relazione al congresso provinciale tenutosi nel 1921 poneva al primo posto per l'interesse della città i problemi del suo porto e proponeva in linea primaria la trasformazione del provveditorato al porto in ente amministrativo comunale, integrato — rilevante, questa indicazione anticipatrice del nostro tempo — dalle rappresentanze dei lavoratori e delle categorie commerciali interessate alla vita del porto. Aggiungeva subito dopo, nella sua relazione al congresso, l'esigenza per Venezia di un miglioramento delle comunicazioni con il Trentino, il Veneto orientale, la Baviera, fino alla Svizzera orientale. Anche di una rete idroviaria padana, facente capo a Venezia, si era largamente occupato. Il suo soggiorno a Venezia era stato breve, ma era bastato ad una mente fervida come la sua e ad un animo coraggioso come il suo per individuare con decisione e chiaroveggenza gli obiettivi economici classici di una città come Venezia.

Mi sia consentita una seconda ed ultima singolare citazione storica. Con sovrana risoluzione del 23 maggio 1820, l'imperatore d'Austria Francesco I presentava per la nomina a patriarca di Venezia il vescovo di Zips Giovanni Ladislao Pyrker. La sua nomina rientrava nel nuovo corso della politica religiosa austriaca nelle terre italiane, intesa a ribadire la dipendenza da Vienna dei titolari di sedi metropolitane. Dice, nel suo diario, il patriarca Ladislao Pyrker — unico straniero nella storia sulla cattedra di San Marco — che un suo memoriale per la conservazione di Venezia, spedito all'imperatore Francesco I dopo la visita pastorale alle parrocchie del patriarcato nel 1821 (durante la quale egli aveva avuto modo di rendersi conto della reale situazione della città e delle condizioni di estrema povertà in cui versava gran parte della popolazione), trovò fervidi oppositori — sembra di

leggere la cronaca e le polemiche di questi giorni — negli ambienti del governo di Vienna. Un autorevole esponente affermò che Venezia non era tanto importante da spendere grandi somme per la sua conservazione perché, come è destino di tutte quelle cose che debbono perire rapidamente, di lì a 40 o 50 anni si sarebbe ridotta ad un mucchio di sassi. Anche allora non si usavano mezzi termini e la polemica su Venezia non era meno aspra di quella di oggi.

Il memoriale del patriarca Pyrker, come oggi le polemiche su Venezia, trovò ospitalità nella stampa internazionale, nel *Times*, nel *Journal des débats*, e — dice sempre il Pyrker — « mise in moto a Vienna molte teste e penne »; e si deve alla volontà dell'imperatore e alla sua sensibilità se le proposte del prelado, che era convinto della necessità e della possibilità di rilanciare economicamente la città, furono accolte dopo che Francesco I aveva fatto verificare da un suo consigliere segreto, con sopralluoghi a Venezia e a Trieste, la fondatezza delle buone ragioni sostenute dal patriarca.

Ecco le proposte formulate per la conservazione di Venezia: 1) porto franco (che poi fu concesso); 2) ripristino del porto di Malamocco con una grande diga, perché era l'unico attraverso il quale le navi più grandi potevano raggiungere la laguna (il porto fu terminato nel 1845 con una spesa di 7 milioni e mezzo di franchi); 3) la diminuzione dei dazi riguardanti i generi alimentari, per interessi locali bene specificati; 4) la riduzione dei tempi nella costruzione delle navi in arsenale (già a tre settimane dalla consegna di questo memoriale fu presa una decisione con la quale il numero degli operai nell'arsenale fu aumentato da 300 a 800 persone); 5) collegamenti nella città.

Non meraviglia che nel 1821 fossero di attualità gli stessi problemi di oggi; l'arsenale di allora è la zona industriale di oggi. Allora a Venezia cominciava ad affacciarsi quel problema che noi oggi chiamiamo la difesa dei livelli occupazionali. Il ripristino del porto di Malamocco è la soluzione che abbiamo adottato, senza per altro completarne l'opera, anche noi per dirottare il traffico marittimo dall'itinerario che attraversa la città. Non meraviglia che uomini illuminati abbiano prima di noi individuato i problemi di sempre della città. Meraviglia che il patriarca Pyrker, trovandosi nel tempo più oscuro della decadenza di Venezia e con non pochi affanni per le condizioni di degrado economico in cui si trovava; meraviglia che Giuseppe Donati, intrepido an-

tifascista, nel 1921, nel tempo più difficile della nostra storia più recente, con l'angoscia nel cuore per una democrazia vicina alla resa; meraviglia che questi uomini essendo estranei a Venezia, abbiano avuto fiducia e speranza, in tempi ben più ardui del nostro, abbiano creduto in Venezia e nel suo futuro più di quello che siamo capaci di credere noi. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

BENEDIKTER. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, la battaglia per la salvaguardia del bacino lagunare, una battaglia lunga, tormentosa ed irta di ostacoli, nel momento in cui questo disegno di legge sta per essere discusso qui, alla Camera, è arrivata certamente ad una svolta importante. L'approfondita e seria, seppur talvolta accesa, discussione svoltasi negli ultimi mesi in sede di Commissione lavori pubblici, alla quale ho l'onore di appartenere, ci ha fornito una sintesi documentata di tutti gli aspetti del problema di una città e della zona circostante, che è da un lato senza dubbio fra le più belle del mondo, forse l'unica, che ancora conserva una fetta di dimensione umana. Dal lato opposto si presenta il triste quadro di una città morente, il cui fascino del tramonto è rispecchiato dal libro di Thomas Mann o dal noto film di Visconti.

Il rovesciamento del fronte demografico, il pauroso esodo della sua popolazione attiva con tutti i suoi risvolti sociali ed economici, il forse inevitabile decadimento del suo patrimonio edilizio storico ed artistico, sono fatti preoccupantissimi che giustamente turbano da anni l'opinione pubblica italiana e del mondo intero.

Qualche settimana fa, in una conferenza a palazzo Torlonia, è stata presentata l'opera di Alvise Zorzi in due volumi, *Venezia scomparsa*; quest'opera pone in rilievo l'entità veramente incredibile dei danni sofferti dalla città lagunare in poco più di un secolo e mezzo, ed esattamente da subito dopo la caduta della Serenissima fino alla disastrosa alluvione del 4 novembre 1966. Si tratta di un fitto e vasto repertorio nel quale sono documentate e commentate le distruzioni, le alterazioni e le manomissioni che si sono succedute nei palazzi, nelle chiese, nei conventi monumentali della città e delle isole, e nel quale si mette in rilievo quanti numerosi ed importanti valori artistici e storici siano andati di-

strutti o dispersi per colpa dell'uomo prima che della natura. Non è certo senza significato la coincidenza della pubblicazione di questi due volumi con l'azione che stiamo svolgendo in quest'aula per assicurare le provvidenze necessarie a garantire la salvaguardia e la sopravvivenza di Venezia. Salvare Venezia, onorevoli colleghi, è un alto traguardo; per poterlo raggiungere è necessario colpire i veri nemici della città lagunare. Per rilanciare Venezia è necessario lottare decisamente contro i vari fattori che sono all'origine del grave processo di degradazione in atto, e cioè subsidenza, acqua alta ed inquinamento. Per salvare Venezia è certo che non occorre riportare la città alla sua antica funzione di museo, di meraviglia della natura a portata di mano del turismo di massa; né si tratta di pretendere di abbattere le ciminiere di Porto Marghera, ove secondo recenti disposizioni gli operai dovrebbero portare la maschera antigas appesa al collo.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, una città come Venezia, secondo me, non può vivere soltanto del suo glorioso passato, come desiderano certi romantici, poiché questo significherebbe una sua lenta condanna a morte. La Serenissima, che ha perso la speranza nel suo futuro, deve acquistare un filo di ottimismo, necessario per potersi muovere verso la sua definitiva salvezza. Il travagliato iter del disegno di legge in discussione ha suscitato polemiche e preoccupazioni sin dall'inizio; interessi politici, settoriali ed anche elettorali si sono immischiati per turbare il tentativo di deliberare in merito ad un provvedimento per la salvaguardia di Venezia come realtà sociale ed economica, come realtà viva e palpitante. Il disegno di legge approvato dal Senato è senza dubbio (nonostante i difetti e le imperfezioni in esso contenuti, e che occorre eliminare) nelle sue linee essenziali, dopo tanti anni di inutili polemiche e dopo che sterili fiumi di retorica e di inchiostro sono stati versati su questo argomento, un valido contributo con il quale si cerca di riparare ai molti guai di cui soffrono la città e l'ambiente lagunare. Concordo con il giudizio del relatore di maggioranza circa il fatto che questo testo migliorato dalla Commissione lavori pubblici ha certamente il merito di configurare un intervento organico di tipo programmatico sulla base di un approccio interdisciplinare, come è richiesto da una città che è e deve rimanere una realtà viva soprattutto dal punto di vista economico.

Le scelte base che ispirano questo disegno di legge sono dunque, a mio modesto parere,

positive. Valido ed efficiente appare anche il metodo proposto: quello di un intervento urbanistico articolato che si basi su un programma comprensoriale coordinato con la programmazione economica.

D'altro canto, mi sono già associato in Commissione a coloro che hanno giustamente criticato alcuni punti del testo trasmesso dal Senato, punti che non corrispondevano certamente alle esigenze socioeconomiche di cui la città ha invece urgente bisogno.

Singole disposizioni, nonostante tutte le buone intenzioni — che non pongo in dubbio — destavano delle profonde perplessità. Ritengo, per esempio, che sia stato necessario modificare l'articolo 5 e l'articolo 13 (soprattutto il punto 2), che hanno sollevato unanimi, profonde e giuste critiche.

Due principi, ho già detto in sede di Commissione, vanno assolutamente mantenuti, nel modo più chiaro e fermo, nel testo definitivo di questa legge.

Il primo è che la legge su Venezia deve riconoscere alla regione e al comune gli ampi poteri previsti dalla Costituzione e dallo statuto regionale, come per esempio il compito di approvare un piano comprensoriale coordinato con i cosiddetti interessi nazionali. Ogni tentativo di espropriare o spogliare gli enti locali della competenza di decidere sull'assetto del loro territorio sarebbe dannoso. E dico subito perché. In un sistema come il nostro, fondato anche sulle autonomie locali, ritengo che le popolazioni interessate abbiano il sacrosanto diritto-dovere di far sentire la loro voce in questioni che le riguardino direttamente.

Per quanto riguarda questo obiettivo, si deve però constatare che la Commissione lavori pubblici in sede referente ha senza dubbio migliorato, in senso decisamente regionalistico, l'originario testo pervenuto dal Senato.

Il secondo principio su cui si basa questo mio breve intervento è che noi tutti, signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo chiamati ad elaborare un testo definitivo che, accogliendo le modifiche ed i ritocchi proposti dalla Commissione, non si risolva nel semplice restauro conservativo dei beni artistici (un traguardo soltanto per coloro che prestano attenzione ai sogni ad occhi aperti), ma che tenga conto del potenziale delle strutture sociali ed economiche di Venezia, delle sue vocazioni commerciali, portuali e produttive.

Per quanto riguarda l'articolo 1 della legge in esame, vorrei limitarmi a dire che tutti noi sappiamo da tempo che la causa principale delle alluvioni, delle frane, degli smottamenti in Italia, va ricercata nella mancata sistema-

zione idrogeologica del suolo, nella mancata difesa del suolo e dell'ambiente. Il segno più drammatico dell'attuale situazione nel nostro paese non sta certo nella imprevedibilità della tragedia ma, al contrario, nel suo puntuale ripetersi a date che potremmo già fissare preventivamente — senza pericolo di esagerare — sul calendario. La situazione attuale degli interventi dello Stato in questo importantissimo settore è purtroppo caratterizzata da una normativa in generale antiquata e, per quanto attiene al coordinamento, provvisoria. Inoltre, la cessazione dei finanziamenti dovuti a leggi speciali (i mezzi ordinari di bilancio hanno infatti limitato rilievo) ha provocato il mancato avvio di nuove opere e l'interruzione di lavori già intrapresi.

Alla carenza legislativa si dovrebbe ovviare, a mio avviso, entro tempi non eccessivamente lunghi, con una legge organica che tenga conto sia dei risultati del lavoro della commissione interministeriale per la sistemazione idraulica e la difesa del suolo presieduta dal professor De Marchi, sia delle conclusioni della indagine conoscitiva promossa dal Senato. Secondo me, terremoti ed alluvioni non possono essere considerati soltanto eventi ineluttabili causati dalla natura. Il paese non può rimanere più a lungo indifferente a questi importantissimi problemi che investono tutti gli aspetti umani della nostra vita. Ben venga, dunque, anche sotto questo profilo, l'annuncio Ministero dell'ambiente, al quale spetterà la responsabilità della pianificazione territoriale della difesa del suolo, del controllo delle acque e della lotta agli inquinamenti.

Per quanto concerne l'articolo 18 (articolo 16 del testo del Senato) debbo precisare subito che, per motivi che ho già avuto occasione di illustrare ampiamente in sede di Commissione, noi siamo contrari all'emendamento proposto dai colleghi del gruppo comunista, inteso a sopprimere l'articolo stesso. So che si è fatto un gran parlare sulla necessità, o almeno sull'utilità, di questo articolo, so anche che si è ironizzato sul fatto che attenesse ad una materia presumibilmente non pertinente con le finalità di questo provvedimento in quanto, a giudizio dei colleghi socialisti e comunisti, non avrebbe nulla a che vedere con la salvaguardia di Venezia.

Nonostante queste opinioni, che noi invece non condividiamo, siamo dell'avviso che il punto di vista della regione veneta, della provincia di Belluno e della provincia autonoma di Bolzano, che concordemente dichiaravano e dichiarano tuttora prioritaria tale infrastruttura, non sia del tutto infondato. La deroga

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

all'articolo 11 della legge n. 287 del 1971, che consentirebbe la rapida costruzione dell'autostrada « d'Alemagna », darebbe senz'altro un impulso sicuro ai traffici dei porti dell'alto Adriatico ed un prezioso sostegno alle circostanti zone depresse. Si inserisce, inoltre, armonicamente nello schema del programma di sviluppo economico nazionale e gioverà certamente al potenziamento del porto di Venezia. E questo non è un pretesto — come osservano i colleghi socialisti e comunisti — bensì una realtà, non un espediente per camuffare esigenze clientelari o speculative di alcuni *leaders* del partito di maggioranza, ma un tentativo di uscire dalla grave crisi economica che colpisce in maniera grave le zone depresse del Veneto, del Bellunese e del sud Tirolo. L'articolo 1 di questo disegno di legge, che stabilisce le sue finalità, vuole giustamente assicurare anche la « vitalità economica della città, nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della regione ». Da qui la ragione dell'articolo 18, della deroga all'articolo 11 della legge n. 287, della costruzione dell'autostrada « d'Alemagna ». Infatti, nessuno può negare che la costruzione di una autostrada potrebbe significare un certo contributo per raggiungere i fini sopra indicati. È chiaro che la società autostradale dovrà elaborare un tracciato definitivo che tenga conto delle esigenze degli enti locali, soprattutto in materia della tutela del paesaggio. A tale scopo ho presentato, insieme con altri colleghi, un ordine del giorno che non ha bisogno di particolari chiarimenti.

Certamente non meno importante sarebbe il potenziamento della viabilità minore, soprattutto nelle zone di confine. Mi sia consentito, signor Presidente, di fare, tra parentesi, alcune considerazioni sull'argomento. Non mi stancherò mai di dire, e non temo di ripetermi, che la sistemazione in primo piano delle strade statali con collegamento internazionale nella nostra provincia — quella di Bolzano — è divenuta già da molto — anzi da troppo tempo — un problema indilazionabile. Mi riferisco, per esempio, alle strade statali della valle Pusteria e della valle Venosta, ambedue in uno stato di deplorabile, anzi scandaloso, abbandono.

L'immediata sistemazione di queste e di altre strade ed una migliore e duratura manutenzione della strada statale del Brennero — la famosa « E-6 » — che assomiglia attualmente ad un « gruviere » o ad un campo appena arato, sarebbe non soltanto un atto a favore di circa 15 milioni di turisti stranieri che vengono ogni anno, percorrendo queste

strade malandate e pericolose, nel nostro paese, ma sarebbe anche nell'interesse nazionale di uno Stato che tenesse al proprio prestigio.

Concludendo questo mio intervento vorrei dire che noi tutti dobbiamo fare il massimo sforzo possibile per deliberare finalmente una legge efficace ed operante di cui Venezia ha profondamente bisogno. Non possiamo più eludere le già disattese speranze dell'opinione pubblica italiana e internazionale, giustamente ansiosa per le sorti di una città, unica al mondo, che ha, anche tramite questa legge per la sua salvaguardia, la speranza di rinascere dal suo stato di disfacimento e di povertà per diventare, come speriamo tutti, di nuovo una città viva e palpitante, una grande capitale del mare.

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

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

MORO DINO, Segretario, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 28 febbraio 1973, alle 16:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

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

Interventi per la salvaguardia di Venezia (*approvato dal Senato*) (934);

e delle proposte di legge:

PELLICANI GIOVANNI ed altri: Norme per la salvaguardia e la rinascita di Venezia (783);

ACHILLI ed altri: Nuove norme per Venezia (1195);

— *Relatori:* Padula, per la maggioranza; Busetto e Pellicani Giovanni; Achilli, di minoranza.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme integrative della legge 27 dicembre 1953, n. 967, sulla previdenza dei dirigenti

di aziende industriali (*approvato dalla XI Commissione permanente del Senato*) (1110);

— *Relatore*: Cuminetti.

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

Disciplina dei rapporti tributari sorti sulla base del decreto-legge 2 ottobre 1972, n. 550 (*approvato dal Senato*) (1512);

— *Relatore*: Frau.

5. — *Discussione delle proposte di legge*:

MACALUSO EMANUELE ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, di colonia ed altri in contratto di affitto (467);

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

SALVATORE ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948).

6. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento)*:

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

— *Relatore*: De Leonardis;

BOFFARDI INES e CATTANEI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola

redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211);

GALLONI e GIOIA: Provvidenze a favore degli istituti statali per sordomuti e del personale (*urgenza*) (120);

— *Relatore*: Salvatori;

e della proposta di legge costituzionale:

PICCOLI ed altri: Emendamento al terzo comma dell'articolo 64 della Costituzione (*urgenza*) (557);

— *Relatore*: Lucifredi.

La seduta termina alle 20,30.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Di Gioia n. 3-00091 dell'11 luglio 1972 in interrogazione con risposta scritta n. 4-04092.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZIATE****INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

DE LEONARDIS. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se sia confermato che nessun intervento autoritativo diretto a limitare l'impiego dell'olio di colza — in relazione al suo contenuto in acido erucico — nell'alimentazione umana sia stato adottato nei paesi produttori e consumatori del predetto olio, quali gli Stati membri della CEE, il Canada, la Polonia, la Cecoslovacchia, la Repubblica democratica tedesca, l'Ungheria e la Svezia;

quali acquisizioni scientifiche siano state realizzate mediante sperimentazioni su animali da laboratorio in ordine all'influenza su questi di diete altamente lipidiche a base di olio di colza;

su quali animali da laboratorio le predette acquisizioni siano state, se del caso, raggiunte;

se dette sperimentazioni siano state estese all'organismo umano;

se le acquisizioni scientifiche eventualmente raggiunte su animali siano, allo stato attuale, estrapolabili all'uomo;

se è vero che l'intera problematica della presunta tossicità dell'acido erucico fosse all'attenzione del Ministero della sanità già da alcuni anni e che per verificare la fondatezza delle ipotesi delineate da qualche parte sia stata costituita una commissione di studio presso l'Istituto superiore di sanità e a quali risultati sia pervenuta detta commissione.

(5-00319)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

GARGANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se per alleviare le condizioni economiche di una vasta zona particolarmente depressa e aprirle nuove prospettive di sviluppo è prevista la costruzione di un'autostrada o superstrada a scorrimento veloce, trasversale, Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni.

In caso affermativo, se ne è stata iniziata la progettazione e quando si prevede possa essere completata; quando presumibilmente verranno appaltati i lavori e quando potrà entrare in funzione. (4-04088)

DI GIESI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione determinatasi presso il Tubificio Vianini di Binetto (Bari) a seguito del minacciato licenziamento di 150 dei 320 operai in servizio.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere quali urgenti provvedimenti siano stati o siano per essere adottati al fine di scongiurare una soluzione tanto grave per un così gran numero di lavoratori che, in mancanza di interventi appropriati, si troverebbero di colpo nell'impossibilità di assicurare il necessario sostentamento alle rispettive famiglie.

Chiede, infine, di sapere se non ritenga il Ministro interessato di dover intervenire, con l'urgenza che il caso richiede, perché, in attesa che siano definite le soluzioni possibili, il minacciato licenziamento venga comunque sospeso, evitando anche, in tal modo, il ricorso a forme di lotta esasperate da parte dei lavoratori. (4-04089)

MARIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere la causa del notevole ritardo nella corresponsione degli assegni agli oltre mille ciechi civili pensionati della provincia di Chieti, scaduto il 1° febbraio 1973;

se il Governo non ritenga opportuno e doveroso disciplinare diversamente il meccanismo di erogazione delle pensioni ai ciechi civili, invalidi civili e sordomuti per consentire ai medesimi il ricevimento dei ratei di pensione ed assegni alla scadenza fissata dalla legge, evitando il ritardo, ta-

lora di diversi mesi, come attualmente si verifica un poco in tutta Italia, nel pagamento in esame, con evidente grave danno per gli interessati;

se il Governo non ritenga doveroso ripristinare le primitive proporzioni tra le pensioni ed assegni dei ciechi civili e quelle delle altre pensioni ed assegni dell'INPS e degli invalidi civili e sordomuti, proporzione alterata a seguito all'entrata in vigore del decreto-legge 30 giugno 1972, n. 276, da cui sono stati esclusi solo i ciechi;

se il Governo non ritenga doveroso estendere a tutti i ciechi civili con residuo visivo fino ad 1/10 in ambo gli occhi, con eventuale correzione, i benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1956, n. 32 e del decreto-legge 30 giugno 1972, n. 267 e che ne sono tuttora esclusi;

che cosa ha impedito l'erogazione dell'assistenza sanitaria ai ciechi civili che ne sono esenti, in esecuzione dell'articolo 9 della legge 27 maggio 1970, n. 382. (4-04090)

DI GIOIA, PISTILLO E VANIA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere — premesso che gli interroganti attendono ancora risposta all'interrogazione n. 4-01347 del 25 agosto 1972 pubblicata sul sommario dell'11 settembre 1972 — quali iniziative sono state adottate in tutto questo tempo e cos'altro si pensa di fare per sbloccare la situazione dell'ILCA di Lucera (Foggia) che da oltre un anno ha chiuso i battenti della fabbrica, per difficoltà di carattere finanziario, mettendo sul lastrico oltre 200 lavoratori e, per sapere, inoltre, quali motivi hanno impedito al Ministro del lavoro di emettere il richiesto decreto, ai sensi della legge 8 agosto 1972, n. 464, per prorogare l'assistenza della cassa di integrazione per il trimestre settembre-novembre 1972 a favore delle maestranze rimaste senza lavoro.

Tenuta presente la drammatica situazione in cui sono venuti a trovarsi questi lavoratori con le rispettive famiglie (non hanno riscosso nemmeno il salario degli ultimi mesi di lavoro) e considerato i riflessi di questa situazione sulla già provata economia cittadina che, negli ultimi anni, ha subito una forte contrazione, per la perdita di numerosi posti di lavoro, dovuta alla soppressione della ferrovia, l'incendio del Mulino e Pastificio Sacco, il blocco dell'edilizia, i danni del maltempo in agricoltura, eccetera;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

per sapere, altresì:

a) se, i Ministri interessati, non ritengono dover uscire dal silenzio che ha caratterizzato finora la loro azione e dichiarare esplicitamente il modo come pensano di risolvere la questione al fine di assicurare la ripresa produttiva della fabbrica prima che i residui impianti subiscano ulteriore deterioramento;

b) se, in attesa degli invocati provvedimenti, il Ministro del lavoro, non ritiene dover firmare, senza ulteriore indugio, il richiesto decreto per la proroga del diritto alla cassa integrazione da parte delle maestranze, a norma della legge n. 464, non essendo, finora, venuti meno i motivi per i quali fu dichiarata la crisi di settore per la prima applicazione della legge n. 1115. (4-04091)

DI GIOIA, PISTILLO E VANIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza di atti di provocazione e di violenza verificatisi a Foggia nella notte tra il sabato 8 e la domenica 9 luglio 1972, contro sedi del PCI (la sede provinciale del partito e la sezione territoriale « Antonio Gramsci ») da parte di forze ben individuate della teppaglia fascista locale, non nuova a queste imprese nella città e nella provincia di Foggia, ed abbastanza nota alle autorità locali di polizia e alla magistratura.

Quali misure urgenti intenda prendere perché sia fatta luce su questi episodi e siano severamente colpiti gruppi ed organizzazioni che si dedicano programmaticamente ad iniziative di provocazione, di teppismo e di violenza. (4-04092)

BENSI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso:

che l'articolo 12, secondo comma, della legge 15 febbraio 1958, n. 46, contenente nuove norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato, recita che hanno diritto alla pensione di reversibilità gli orfani maggiorenni e le orfane nubili maggiorenni, inabili a proficuo lavoro, conviventi a carico del dipendente civile o del pensionato, e nullatenenti;

che il terzo comma dello stesso articolo dichiara che non possono considerarsi nullatenenti gli orfani maggiorenni che usufruiscono di un reddito superiore alle lire 240.000 annue;

che detto terzo comma è stato dichiarato illegittimo dalla Corte costituzionale, con sentenza n. 133 del 12 luglio 1972, limitatamente

alla parte in cui si considera nullatenenti gli orfani maggiorenni che usufruiscono di un reddito superiore alle lire 240.000 annue, anziché quelli che risultassero non assoggettabili per l'ammontare del loro reddito complessivo all'imposta complementare, ai sensi delle leggi in vigore;

che tale dichiarazione di incostituzionalità ha creato una nuova categoria di aventi diritto alla pensione di reversibilità tra gli orfani maggiorenni, il cui reddito sia compreso tra il vecchio limite (lire 240.000 annue) e il nuovo limite (lire 960.000 annue);

che alle istanze di tali nuovi aventi diritto non è stato dato alcun legittimo esito, trincerandosi, in genere, i competenti uffici provinciali del tesoro, dietro la non conoscenza o la non esatta comprensione della portata della sentenza della Corte costituzionale, o dietro la necessità di ricevere istruzioni direttive, circolare da parte della direzione generale competente —

se da parte del Ministero del tesoro non si intenda emanare una circolare esplicativa al fine di richiamare gli organi provinciali al sollecito espletamento delle pratiche di concessione delle pensioni di reversibilità con la osservanza del nuovo limite e della nuova definizione di nullatenenza;

chiede altresì di sapere se s'intende o meno intraprendere iniziative che pongano termine alla trepida attesa e al disagio dei nuovi aventi diritto. (4-04093)

VINEIS. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritiene di dover prendere in giusta considerazione l'istanza inoltrata dal sindaco di Cuneo in data 21 dicembre 1972 e trasmessa dal provveditorato agli studi di Cuneo al Ministero con raccomandata n. 17430 del 29 dicembre 1972, diretta ad ottenere il consenso al Civico liceo linguistico di Cuneo ad utilizzare più di un insegnante in servizio presso la stessa scuola statale della città;

fa presente che si tratta di un ente che funziona con otto classi senza oneri per il bilancio statale e con frequenza gratuita e che la mancata concessione della autorizzazione porrebbe l'ente stesso in una situazione di gravissimo disagio. (4-04094)

MARIOTTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia, secondo la quale l'amministrazione finanziaria intende trasferire da Firenze ad altre

città della penisola oltre 100 ex dipendenti della società Trezza, già incaricata di riscuotere le imposte di consumo in Firenze. I 100 dipendenti, trasferiti da oltre due mesi alle dipendenze dello Stato per effetto della riforma tributaria, hanno famiglia e da moltissimi anni risiedono a Firenze. E facilmente intuibile quindi il grave disagio e tensione cui verrebbero sottoposte le famiglie di tali dipendenti dal punto di vista affettivo, economico e sociale, ove venisse posto in essere il ventilato proposito di trasferimento ad altri uffici fuori della sede di attuale residenza.

(4-04095)

TOZZI CONDIVI. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Per conoscere perché essendosi affrontate così ingenti spese per lodevolmente collegare la strada Salaria n. 4 con l'Autostrada del Sole a Passo Corese, non si sia provveduto però a facilitare detto collegamento con quanti provengono dal nord ed intendono immettersi sulla Salaria.

Infatti, o per non aver costruito il raccordo, o per erroneità di indicazioni, uscendo dal casello Roma-Nord all'altezza del raccordo per Passo Corese, ci si trova su di una strada quasi campestre, priva di indicazioni e si deve discendere verso Roma per collegarsi alla Salaria, a mezzo di una vecchia strada, all'altezza quasi del 30° chilometro dovendo ripercorrere altri chilometri prima di giungere al raccordo di Passo Corese. Si percorrono quasi 20 chilometri in più e per strade disagiate.

L'interrogante chiede nell'interesse delle popolazioni che intendono servirsi del raccordo e trovare un'agevole comunicazione — specie tra la Toscana ed Ascoli Piceno — avere le spiegazioni del caso.

(4-04096)

SALVATORI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere quali iniziative intendono assumere perché sulla base dei piani tecnici e finanziari già approntati sia assicurato il finanziamento di tutte le opere volte a risolvere il problema idrico della regione per quanto attiene alla regolazione delle acque superficiali e sotterranee, agli approvvigionamenti per usi civili, agricoli e industriali, alla riutilizzazione delle acque reflue ed alla difesa del suolo.

La sezione pugliese dell'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) occupandosi del problema, ha rilevato che l'approvvigionamento idrico della regione pugliese per i vari usi pur se avviato a soluzione a seguito degli interventi ordinari e straordinari dello Stato, è giunto ad una fase critica per cui se non si assicurano adeguati finanziamenti si rischia di vanificare gli sforzi finora fatti e di lasciare inutilizzati numerosi quantitativi di acqua già disponibile ai vari usi.

Si pensi alla diga di Occhito in provincia di Foggia.

Questa provincia vive ore drammatiche con la città di Foggia senz'acqua per giornate intere e con gli stabilimenti industriali dell'ANIC e della Chimica Dauna a Manfredonia che dichiarano la sospensione dell'attività e il passaggio dei 298 operai in cassa integrazione salariale.

Eppure l'acqua non manca sol che venissero finalmente utilizzate le acque dei complessi irrigui del Fortore, dell'Ofanto e del Sinni, risolvendo una volta per sempre le esigenze delle popolazioni, dell'industria, dell'agricoltura e del turismo.

(4-04097)

MAGGIONI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nel 1964 la pianta organica degli aiuti ufficiali giudiziari del tribunale di Monza (Milano) veniva aumentata da cinque ad otto unità;

il Ministro avvalendosi del disposto di cui al comma terzo dell'articolo 165 dell'ordinamento degli ufficiali ed aiuti ufficiali giudiziari, assumeva e destinava l'ottava unità presso il Ministero;

decisione analoga, nonostante le polemiche che già il primo provvedimento aveva suscitato, veniva ripetuta quando nel giugno 1970 la persona assunta chiedeva ed otteneva il trasferimento dal Ministero alla Corte di appello di Roma e veniva assegnata alla sede del tribunale di Monza un'altra persona essa pure destinata al Ministero — se, in occasione del prossimo collocamento a riposo di quest'ultima persona, il Ministero, stante la carenza di personale presso gli uffici di quel tribunale, non ritenga assegnare a Monza — finalmente — la persona che verrà assunta, rendendo in tal modo attuale il disposto del capitolo II, articolo 165, comma III dell'ordinamento del personale di aiuti ufficiali ed ufficiali giudiziari; un tale provvedimento porrebbe fine, dopo otto anni, ad una situazione non solo di disagio del personale nell'espletamento del

proprio servizio, ma anche per l'aspetto economico, giacché è noto come una persona « addetta » ad uffici che non sono propri percepisca ugualmente i proventi e percentuali di un lavoro che non svolge. (4-04098)

MAGGIONI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 28 della legge 22 luglio 1966, n. 613, al comma 2 statuisce che per la forma da affidarsi in gestione all'INPS per i lavoratori autonomi iscritti nelle rispettive assicurazioni obbligatorie per pensioni, saranno emanate le relative norme regolamentari;

che ad oggi dopo sette anni di attesa, esse norme non sono state ancora emanate creando una grave situazione di disagio nei confronti di una benemerita categoria di cittadini —

i motivi di tanto ritardo e, quando i Ministeri competenti sentite le associazioni di categorie interessate ritengono poter integrare la legge con quel regolamento che darà giusto riconoscimento a tante attese. (4-04099)

ZOPPETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le ragioni per le quali non sono stati ancora concessi i benefici e il riconoscimento previsti dalla legge n. 263 del 1968 all'ex combattente Merli Giacomo residente a Lodi (via Galbiano, 10) in provincia di Milano. (4-04100)

BRANDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza che la vita del liceo-ginnasio Carlo Pisacane di Satrio (Salerno), da qualche anno, è turbata da insanabili dissidi, seguiti da plateali fatti, tra la preside ed il corpo insegnante, nonché tra la preside ed il personale, e quello che è più grave ancora, tra la preside e gli alunni.

Tutto ciò si ripercuote gravemente sull'andamento didattico e disciplinare, ed in ultimo sul profitto. Per tutti questi fatti, già in passato, ed anche nel recente anno scolastico, il Ministero, nonché il provveditore di Salerno, disposero inchieste che, però, non approdarono a nulla « si dice, per interferenze politiche ».

In conseguenza di ciò la situazione di quell'istituto si è sempre più ulteriormente aggravata e fatti incresciosi si sono susseguiti a ritmo crescente fra, purtroppo, la ormai indifferenza di tutti, sfiduciati nel ritenere « a

torto od a ragione » che a quel capo di istituto sia tutto permesso.

Recentemente si è verificato altro gravissimo episodio: durante la lezione di greco, nella quinta classe del ginnasio, la insegnante di lettere per accertare se il compito di una allieva fosse frutto del suo sacco, chiamava la stessa a dare spiegazioni sul compito eseguito. L'alunna, inopinatamente, reagiva lanciando un libro sulla cattedra contro l'insegnante ed arbitrariamente si allontanava dalla classe, per rientrare, poco dopo, accompagnata dalla preside dell'istituto. Quest'ultima, alla presenza di tutta la scolaresca, inspiegabilmente e proditoriamente; aggrediva verbalmente ed in modo non certo consono ad una educatrice, la insegnante.

La reazione della malcapitata insegnante (per altro in stato interessante) fu una sola: il pianto. Per questo disgustoso e, certamente, diseducativo episodio, la stessa insegnante di lettere ha lasciato l'insegnamento. Sono intuibili i commenti interni ed esterni all'istituto.

L'interrogante che è per altro, cittadino di quel comune, allarmato di tale situazione determinatasi in quell'istituto, chiede al Ministro perché voglia disporre una immediata, accurata e severa inchiesta per accertare la veridicità dei fatti su esposti e le conseguenti responsabilità primarie del capo di quell'istituto ed adottare tutti quei provvedimenti urgenti e necessari che la particolare situazione richiede onde ridare a quell'istituto normalità e serenità. (4-04101)

MICELI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno, della sanità e di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono a conoscenza della situazione che si verifica nel comune di Agnone (Isernia), dove il pubblico mattatoio, costruito da vari anni e regolarmente collaudato, non ha potuto ancora essere attivato, per l'assurda opposizione dell'ufficiale sanitario del luogo il quale adduce che le acque di scarico del mattatoio stesso sarebbero lesive (di un non meglio identificato fondo di sua proprietà).

Sicché, per questa preminenza di un interesse privato sull'interesse pubblico, in quel comune si protrae la seguente situazione:

a) la macellazione delle carni continua ad effettuarsi nei locali di vendita al pubblico, su strade centrali dell'abitato, dove i rifiuti della macellazione, con i conseguenti miasmi che diffondono, sono alla vista di tutti;

b) recentemente sarebbero state messe in vendita carni bovine, provenienti da altro comune, che erano state dichiarate affette da tubercolosi;

c) la opposizione dei commercianti di carne all'apertura del mattatoio locale troverebbe, per ragioni non chiare, il consenso delle autorità sanitarie del luogo, le quali, mentre dovrebbero tutelarne l'osservanza, hanno, com'è evidente, assunto un indirizzo che è aperto dispregio di una norma igienico-sanitaria e costituisce altresì permanente omissione di atti del proprio ufficio.

L'interrogante chiede quindi di sapere se le predette circostanze non siano sufficienti per un intervento delle superiori autorità interessate. (4-04102)

PISICCHIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per la riforma della pubblica amministrazione.* — Per conoscere quali sono stati i criteri informativi che ha seguito il Governo, all'uopo delegato, per stabilire che: « la decorrenza degli inquadramenti e delle nomine previste dal decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1972, n. 319 (riordinamento delle ex carriere speciali), non può essere anteriore alla data del 1° luglio 1972 », scambiando il tempo concesso per analizzare le funzioni come termine di decorrenza per l'inquadramento.

Ciò è in netto contrasto con lo spirito e la lettera della legge 18 marzo 1968, n. 249 (delega al Governo per il riordinamento dell'amministrazione dello Stato, per il decentramento delle funzioni e per il riassetto delle carriere e delle retribuzioni dei dipendenti statali), la quale fissa al 1° luglio 1970 l'entrata in vigore delle nuove norme.

Pertanto, onde sanare questa anomalia e rendere giustizia ai dipendenti statali delle ex carriere speciali, ai quali peraltro è stato fatto obbligo, contrariamente al principio sancito dall'articolo 36 della Costituzione, di assolvere a funzioni superiori senza che a queste corrispondessero le retribuzioni, l'interrogante chiede che il Governo corregga la data di decorrenza degli inquadramenti e delle nomine, fissando questa al 1° luglio 1970, modificandosi in tal senso l'articolo 7 del citato decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1972, n. 319.

L'interrogante chiede infine che, allo scopo di consentire agli aventi diritto l'utilizzazione delle norme stabilite nel decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 (disciplina delle funzioni dirigenziali nelle am-

ministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo), in ispecie per quanto attiene l'esodo volontario che il provvedimento relativo all'auspicata sanatoria venga emesso con urgenza. (4-04103)

PISICCHIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso che i segretari comunali e provinciali sono ordinati in ruolo autonomo nazionale, pur essendo in servizio presso le amministrazioni comunali e provinciali e che la legge prevede con il loro particolare stato giuridico un trattamento economico paritetico a quello determinato per i dipendenti statali: ciò è espressamente enunciato dall'articolo 34 della legge 8 giugno 1962, n. 604;

in seguito all'ultima normativa per i dipendenti dirigenziali delle amministrazioni statali (decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748), rispettando il dettato dell'articolo 34 su citato, il legislatore ha riqualficato la carriera dei segretari comunali e provinciali prevedendo uno sviluppo analogo rispetto a quello determinato per i dirigenti dello Stato e al nuovo trattamento economico ad essi connesso (decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1972, n. 749);

tale nuova carriera, fra l'altro, disciplina l'attribuzione della qualifica di dirigente e le implicazioni di natura economica ad essa inerente; i segretari comunali e provinciali ai quali era attribuita la qualifica ora soppressa di segretario capo di 1ª classe, sono inquadrati nella nuova qualifica di segretario generale di 2ª classe e nel trattamento economico di « primo dirigente » (articoli 23 e 25 del decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1972, n. 749);

per quanto attiene al trattamento di quiescenza e pensionistico l'articolo 73 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, prevede per i dirigenti statali, l'adeguamento delle pensioni ordinarie da liquidare o da riliquidare rispetto alla base di quiescenza contenuta nel nuovo trattamento economico di cui all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972;

un analogo articolo non è compreso però, nella normativa che, come si è detto, ha parificato la carriera dei segretari comunali e provinciali a quella dei dipendenti dirigenziali delle Amministrazioni dello Stato, secondo il quadro di equiparazione di cui

alla tabella D del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 749;

poiché l'articolo 34 della legge 1962, n. 604 prefigura l'estensione ai segretari comunali e provinciali di ogni modificazione di carattere generale del trattamento economico disposta dallo Stato per i propri dipendenti civili, poiché la nuova legge 1972, n. 749 espressamente richiama quale sua premessa il prefato articolo 34 e poiché, infine, i su citati articoli 23 e 25 del decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1972, n. 749 corrispondono sostanzialmente al contenuto e alla qualifica di cui all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 748, appare evidente che trattasi di una pura e semplice omissione di un articolo analogo al riferito articolo 73 del decreto del Presidente della Repubblica n. 748 (forse a causa della formazione non contemporanea dei due decreti presidenziali: 30 giugno 1972 per il decreto n. 748 e 23 giugno 1972 per il decreto n. 749);

è evidente che nello spirito della normativa speciale e generale, si impone, ai fini della pensione, la liquidazione o la riliquidazione, sia pure con effetto e decorrenza diversa, del trattamento di quiescenza, per i segretari comunali e provinciali il cui ruolo corrisponde a quello che oggi è stato considerato dirigenziale, a partire dai segretari che nella precedente normativa rivestivano la qualifica di « segretario capo di 1^a classe » — quali provvedimenti si intende adottare per i segretari comunali capi di 1^a classe, i segretari generali comunali e provinciali di 2^a classe, i segretari generali comunali e provinciali di 1^a B e di 1^a A, già in pensione onde evitare il forte divario economico tra l'articolo 73 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 e la categoria suddetta. (4-04104)

PISICCHIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e dei lavori pubblici, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro dei trasporti e aviazione civile.* — Per sapere, se sono a conoscenza dello stato di agitazione permanente all'interno delle aziende ANIC e società chimica Daunia del gruppo ENI che, attualmente, interessa 298 operai e potrebbe coinvolgere a breve scadenza tutti i dipendenti

delle aziende del settore di Manfredonia-Monte Sant'Angelo.

Tale agitazione è stata determinata dal provvedimento di porre in cassa integrazione guadagni 298 dipendenti del settore, senza, peraltro aver dato alcun preavviso alle rappresentanze dei lavoratori. L'interrogante chiede ai succitati Ministri quali urgenti interventi intendano adottare per favorire un ritiro immediato del provvedimento, non essendoci reali impedimenti affinché i lavoratori usufruiscano dei « riposi di conguaglio » e ferie finora maturati e non goduti, per mancanza di personale.

È da tener presente, ancora, che il provvedimento in questione è stato determinato da una carenza di infrastrutture quali:

la mancanza di approvvigionamento idrico per uso industriale, impedito dalla lentezza dei lavori di condotta che collegherebbero le dighe già realizzate (Occhito e del Fortore) agli impianti industriali;

la scarsa viabilità dell'arteria principale di Manfredonia, via Tribuna, attualmente ancora passaggio obbligato, nonostante sia da lungo tempo in progetto la costruzione di una circonvallazione, per i veicoli pesanti che eseguono trasporti dallo stabilimento dell'ANIC al porto di Manfredonia e alla stazione ferroviaria;

la lentezza dei lavori di costruzione del porto aziendale che, in fase di efficienza garantirebbe un più agevole smaltimento di scorte, prodotti finiti e materie prime;

la mancata realizzazione del raccordo ferroviario che partendo dai pressi dell'azienda Ajnomoto giungerebbe all'ANIC, determinando, così, un notevole sgravio per le operazioni di trasporto industriale ed un ausilio non trascurabile per i lavoratori « pendolari ». (4-04105)

PISICCHIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che l'articolo 49 della legge 30 aprile 1969, n. 153, prevede che i servizi militari e quelli equiparati sono considerati utili, a richiesta dell'interessato, ai fini del diritto e della determinazione della misura della pensione dell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti, anche se eccedano la durata del servizio di leva e purché non diano diritto alla determinazione della pensione ai fini di un altro trattamento pensionistico sostitutivo dell'assicurazione generale obbligatoria;

che l'articolo 1 della legge 27 luglio 1967, n. 658, ha cambiato la funzione della Cassa nazionale previdenza marinara, la quale costituisce una gestione dell'INPS, con lo scopo di integrare il trattamento dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti;

che l'articolo 13 della stessa legge prevede che la misura della pensione è determinata sulla base di tanti trentesimi quanti sono gli anni di servizio utile, sino ad un massimo di 30;

che l'articolo 16 della legge in menzione afferma essere considerati 30 anni di servizio i 25 anni di navigazione realmente effettuata — se è legittima la pretesa della direzione generale dell'INPS — Cassa nazionale previdenza marinara — in assenza di specifica richiesta dell'interessato e senza trasmissione dell'estratto di matricola militare, di accreditare i servizi relativi nei casi previsti dagli articoli 13 e 16, quando cioè i periodi di servizio militare non concorrono né al raggiungimento del diritto, né alla determinazione della misura della pensione spettante all'assicurato nella gestione marittimi.

Poiché la *ratio* dell'articolo 49 della legge n. 153 è quella di accordare benefici a chi ha sopportato sacrifici nell'adempimento del proprio dovere verso la Patria, il Ministero non ritiene, invece, legittima la pretesa degli assicurati marittimi nel richiedere all'INPS l'accredito dei servizi militari per la loro determinazione valutativa di una quota in seno alla pensione supplementare riveniente dalla posizione assicurativa costituita a proprio nome nella gestione obbligatoria?

Chiede infine di sapere se la pretesa della direzione generale dell'INPS — Cassa nazionale marinara — oltre ad essere illegittima ed enormemente pregiudizievole degli interessi dei marittimi che possiedono i requisiti di 30 anni di servizio utile è anche contraria, oltre che ad essere in contrasto con l'articolo 49 della legge n. 153, al dettato costituzionale che, all'articolo 3, prevede parità di trattamento a parità di condizioni creando, così, una rimarchevole sperequazione nel trattamento pensionistico di lavoratori assicurati, allo stesso titolo, presso lo stesso istituto. (4-04106)

TASSI, SPONZIELLO, VALENSISE, LO PORTO, TREMAGLIA E BORRAMEO D'ADDA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se siano vere le notizie diffuse in questi giorni secondo cui la CEE

avrebbe disposto interventi economici a favore degli importatori in Italia di prodotti agricoli, onde compensarli del danno che gli stessi avrebbero subito in relazione alla disposta « fluttuazione » della lira e la introduzione da parte di diversi paesi membri della CEE di veri e propri dazi doganali o provvedimenti di analoga misura sulla esportazione dei prodotti agricoli italiani nei loro territori, facilitati nella loro commerciabilità appunto dalla predetta disposta « fluttuazione » della lira.

In caso affermativo, quali provvedimenti siano presi o stiano per essere presi, con l'urgenza che il caso richiede, per ovviare alla gravissima situazione che sarebbe determinata da quanto suindicato, segnatamente in caso di congiunta realizzazione delle indicate misure.

(4-04107)

TASSI, ROMEO, BORRAMEO D'ADDA, SPONZIELLO, VALENSISE E LO PORTO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali siano gli orientamenti in merito alla situazione creata — anche in relazione all'introduzione delle riforme del regime fiscale — per una reale difesa degli imprenditori agricoli e della produzione agricola in genere.

È grave, infatti, la situazione venutasi a creare dal 1° gennaio 1973 nelle campagne, poiché le industrie e le organizzazioni addette alla distribuzione e all'acquisto all'ingrosso dei prodotti agricoli, hanno effettuato, soprattutto nell'Italia settentrionale, una vera e propria politica e attività di « serrata » nei confronti dei singoli produttori agricoli, onde imporre loro, quale parte senz'altro economicamente più debole, contratti di compravendita dei loro prodotti a prezzi vili, notevolmente inferiori a quelli del 1972, e addirittura nemmeno remunerativi degli aumentati costi di produzione agricola (costi che per comune esperienza sono aumentati negli ultimi tempi di circa il 15 per cento).

Si chiede inoltre quali provvedimenti urgenti intenda prendere in merito il Ministro dell'agricoltura e delle foreste al fine di ovviare il grave disagio denunciato. (4-04108)

TASSI, CERULLO, SERVELLO, FRANCHI, ALFANO, DE MICHELI VITTURI E COTECCHIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda prendere onde garantire nelle scuole, soprattutto delle grandi città, segnatamente nell'Italia settentrionale, il diritto allo studio

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

a tutti i cittadini italiani, indipendentemente dalle loro personali idee politiche, molto spesso deformate e malamente qualificate da minoranze prepotenti e violente.

Casi come quello, ormai noto e gravissimo di Bologna, ove il giovane Roberto Nanni e il padre suo sono stati oggetto di gravi violenze, minacce e percosse, così come avviene ormai quotidianamente dappertutto, non fanno che confermare il grave stato in cui versa l'intera comunità italiana.

Si chiede inoltre di conoscere quali provvedimenti urgenti intenda il Ministro prendere in merito alla gravissima situazione denunciata. (4-04109)

ABELLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se non esiste la possibilità di definire in modo sollecito, stante i molti anni trascorsi, il ricorso n. 821566 presentato dalla signora Neyrotti Marcella vedova Bobba avverso il decreto ministeriale n. 001269206, attualmente giacente presso la Direzione generale delle pensioni di guerra, ad essa trasmesso, con elenco n. 6928 del 23 novembre 1972, dalla procura generale della Corte dei conti ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 28 luglio 1971, n. 585 ed in analogia al disposto dell'articolo 40 della legge 9 novembre 1961, n. 1240. (4-04110)

ABELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quale iniziativa intenda assumere per stroncare l'abuso di potere di alcuni comuni italiani, fra cui certamente quello di Torino, che limitano il diritto di propaganda dei partiti politici impedendo il lancio di volantini propagandistici.

Tali comuni non accettano il pagamento della tassa sulla pubblicità prevista dalle norme in vigore per il lancio dei volantini, considerando prevalente sulla libertà di propaganda una norma del regolamento di polizia urbana relativa all'imbrattamento del suolo pubblico: dopo il rifiuto ad accettare il pagamento della tassa applicano la multa per il mancato pagamento della tassa stessa. (4-04111)

MESSENI NEMAGNA E SACCUCCI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere —

premessi che l'Aeritalia sud che sta sorgendo nell'agro di Amendola-San Giovanni

Rotondo (Foggia) avrà bisogno di tecnici dirigenti e di maestranze specializzate che dovranno essere assorbite dalle popolazioni del sud —

se non ritenga opportuno che il CIAPI (centri internazionali addestramento per l'industria) ed il FORMEZ (istituto per la formazione di tecnici e dirigenti) inizino subito, nel quadro della politica meridionalista, la preparazione di uomini del sud, onde predisporre, per questo particolare settore aeronautico, maestranze tecniche e dirigenziali specializzate che altrimenti sarebbero reclutate nel nord. (4-04112)

SPONZIELLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non ritenga di dover provvedere a liquidare il trattamento di quiescenza privilegiato in favore dell'ex appuntato di pubblica sicurezza Manca Antonio, a cui favore lo stesso Ministero ha provveduto in data 13 novembre 1970 ad emanare decreto di pensione ordinaria n. 9966, posizione 800/30576, registrato alla Corte dei conti l'8 febbraio 1971. (4-04113)

SPONZIELLO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali sono le ragioni che hanno portato alla soppressione degli uffici finanziari nel comune di Tricase, in provincia di Lecce.

Per sapere se è a conoscenza che tale provvedimento ha determinato molto disagio e notevole dispendio di tempo e di denaro ai cittadini di Tricase e dei paesi tutti del basso Salento, costretti, dopo tale soppressione, a raggiungere Casarano per il disbrigo delle varie pratiche.

Se non ritiene che data la situazione topografica della provincia di Lecce, si impone una più razionale dislocazione dei detti uffici finanziari, ripristinando quello soppresso in Tricase.

Così operando, verrebbero eliminate le ragioni di fondata scontentezza che agita la popolazione tutta del basso Salento. (4-04114)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per le quali non viene ancora chiamato a visita presso la commissione medica per le pensioni di guerra il signor Russo Giovanni, da Massafra, che sin dal 25 luglio 1971 ha inoltrato regolare domanda. (4-04115)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per le quali non viene ancora definita la pratica di pensione di guerra, posizione n. 9063222 di Semeraro Giuseppe e se non ritenga, dato il tempo trascorso dalla presentazione della domanda, di disporre per gli opportuni adempimenti. (4-04116)

SPONZIELLO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza dell'assurda situazione in cui versano tante aziende in conseguenza dell'insufficiente concorso da parte dello Stato al pagamento degli interessi di cui alla legge 14 febbraio 1964, n. 38 e successive modificazioni e integrazioni legge 25 maggio 1970, n. 364.

Si è verificato che parte delle pratiche, con i pareri emessi dagli Ispettorati dell'agricoltura locali, hanno già assorbito l'ammontare globale della predetta assegnazione del concorso dello Stato, mentre altri pareri degli stessi Ispettorati rimangono inevasi presso gli Istituti di credito in attesa di nuove assegnazioni. Ciò nonostante, accade che giornalmente vengono emessi nuovi pareri, aggravando di più la situazione denunciata.

Se non ritenga opportuno ed urgente intervenire con nuovi accreditamenti presso gli Istituti di credito, soprattutto al fine di evitare discriminazioni tra coloro che hanno già beneficiato e gli altri aventi diritto.

È da tenere presente che detti prestiti vengono concessi, per la maggior parte, per la estinzione di obbligazioni cambiarie agrarie scadute, sulle quali decorrono gli interessi bancari di mora. Pertanto la mancata o ritardata erogazione comporta all'agricoltura o il pagamento dei predetti interessi o la rinuncia al prestito a tasso agevolato.

Ciò è dovuto alla clausola imposta sul parere che se dette passività vengono estinte non si ha più diritto al citato prestito. (4-04117)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del grave stato di tensione che regna tra le maestranze della Società idrocalce del Salento e delle gravi difficoltà finanziarie in cui si dibatte quella azienda.

Per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare per assicurare il lavoro ai numerosi dipendenti, i quali da mesi non percepiscono la paga, mentre rischiano di essere gettati nella disperazione unitamente alle proprie famiglie.

Se è concepibile il disinteresse che si dimostra da tempo nei confronti di detta azienda e se tutto ciò non contrasti con la esaltata politica in favore del Mezzogiorno che maggiormente impone e sollecita interventi che ragioni sociali rendono indispensabili e urgenti. (4-04118)

SPONZIELLO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per conoscere le ragioni del ritardo, che appare veramente ingiustificabile, a definire la pratica di reversibilità della pensione, posizione n. 19165/C-1, spettante alla signora Mangano Antonia vedova Morelli, il cui marito, già titolare di lingua francese nella scuola media di Brindisi, è deceduto sin dal 21 novembre 1970. (4-04119)

ABELLI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza che presso gli ospedali regionali, il pronto soccorso non è stato ancora strutturato secondo quanto prescritto dal vigente ordinamento ospedaliero (decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1969, n. 128) il quale all'articolo 13 così recita: « il servizio di pronto soccorso è espletato da personale sanitario con organico proprio ».

Il legislatore ha sentito il bisogno di modificare la normativa del 1938, ormai superata dal tempo, per il progressivo continuo aumento degli interventi di emergenza, dovuti sia al numero notevole di infortuni sia alla crescente incidenza di forme morbose, che richiedono la pronta applicazione di adeguate misure terapeutiche che possono essere meglio garantite da personale autonomo.

L'interrogante chiede pertanto di sapere quali provvedimenti il Ministro intenda prendere per garantire a Roma una maggiore efficienza di questo servizio di importanza veramente fondamentale con la puntuale applicazione delle norme in vigore. (4-04120)

SACCUCCI, CALABRÒ, ALFANO, PALUMBO E MESSENI NEMAGNA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e della difesa.* — Per sapere:

se siano a conoscenza dell'avvenuto incontro tra rappresentanti della Northrop Aircraft Corporation con esponenti dell'Aeritalia e dell'aeronautica militare italiana, durante il quale è stato illustrato il programma di progettazione negli USA del caccia supersonico *Cobra*;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

quali siano gli orientamenti, in ordine alle esigenze di ammodernamento degli aeromobili militari, delle autorità dell'aeronautica militare italiana a seguito del contatto informativo con gli esponenti dell'industria aeronautica statunitense. (4-04121)

BAGHINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa, dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale, della marina mercantile e delle partecipazioni statali.* — Per sapere come mai non è giunta ancora a soluzione positiva — nonostante la estrema urgenza e le prospettive allarmanti in caso di esito negativo — la pratica promossa allo scopo di porre fine alle difficoltà in cui sono venuti a trovarsi i cantieri di Pietraligure.

Vari sono i motivi in cui detti cantieri sono venuti a trovarsi e tutti, sono già a conoscenza delle autorità governative e degli Enti locali investiti da tempo della gravità della situazione che qualcuno non ha esitato a definire prefallimentare in quanto « da qualche mese mancherebbero gli approvvigionamenti necessari; le ditte satelliti che operano, per appalto, accetterebbero, a titolo di pagamento, materiali da tempo acquistati dall'azienda », le maestranze da mesi non sono regolarmente retribuite (la vigilia di Natale i dipendenti del cantiere hanno ottenuto il saldo di novembre, soltanto il 40 per cento della gratifica, e in gennaio e febbraio appena un acconto di 40 mila lire).

Da tempo la situazione — dimostratasi pesante già sei mesi orsono ed ora resasi addirittura tragica — è nota alle autorità competenti attraverso le quali sono stati interessati IMI e GEPI, ai quali sono state fornite tutte le documentazioni del caso e tutte le informazioni tecnico-amministrative richieste; si è fatto ricorso anche alle norme di anticipi previste per le commesse effettuate dalla marina militare, ma fino ad oggi non vi è stata decisione alcuna.

In realtà — a parte errori parziali nei calcoli di programmazione e l'esagerata levitazione dei costi e delle spese generali — la crisi che incombe sui cantieri di Pietraligure, è la mancanza di liquido; mancanza di contante, cioè, che non permette di fare fronte agli impegni immediati e ciò pur vantando, l'azienda, cospicui crediti, anche presso il Ministero della marina mercantile.

È mai possibile che le autorità superando anche i limiti non fondamentali che regolano

certe operazioni finanziarie, non riescano a risolvere la questione ?

Non appare superfluo ricordare che i cantieri hanno assicurato lavoro sino a tutto il 1975 con l'impiego di circa mille lavoratori ed altrettanti possono essere impiegati nell'annesso centro di allestimento, situato a Genova.

A prova di questa realtà si trascrive il piano di lavori.

In allestimento a Genova:

Costruzione n. 12 T/Ferry da 900/1.200 tonnellate per trasporto passeggeri, vagoni ferroviari — automezzi in avanzato stato di allestimento al 90,1 per cento — per conto della Soc. Arm. ALA (gruppo Rodschild) Parigi.

In cantiere a Pietraligure:

Costruzione n. 16 O/Ferry da 2.000 tonnellate per trasporto passeggeri e automezzi, attualmente sullo scalo — avanzamento scalo 25,79 per cento — per conto della compagnia Général Transméditerranée-Marsiglia;

Costruzione n. 19 Bacino galleggiante per la nostra marina mercantile da 6 000 tonnellate in fase di studio e progetto;

Costruzione n. 21 Motocisterna trasporto zolfo liquido da 7.250 TDW per conto della Soc. Arm. Centromor (Polonia). Impostata sullo scalo ed in corso di prefabbricazione sul piazzale;

Costruzione n. 22 Motocisterna trasporto zolfo liquido da 7.250 TDW per conto della Soc. Arm. Centromor (Polonia), in corso di prefabbricazione sul piazzale.

Se si vuole veramente tenere fede ad una politica occupazionale, reiteratamente dichiarata, occorre intervenire al più presto in maniera concreta e decisiva perché sia garantita la continuità e lo sviluppo dei cantieri navali di Pietraligure.

Ripetute iniziative della regione, della provincia di Savona, del comune di Loano, diversi ordini del giorno approvati dalle assemblee dei lavoratori interessati, testimoniano non soltanto la gravità della situazione l'urgenza che siano presi provvedimenti adeguati, ma soprattutto che sarebbe delittuoso trascurare i diritti di migliaia di famiglie, non salvaguardare le attrezzature perfettamente rispondenti alle esigenze e non garantirsi l'esistenza di maestranze altamente qualificate.

(4-04122)

BORROMEO D'ADDA E TASSI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — premesso che dalle norme contenute nell'articolo 16 della legge 11 novembre 1972, n. 292 e in

relazione alle allegate tabelle: A « Beni e servizi soggetti all'aliquota del 6 per cento » e B « Beni e servizi soggetti alla aliquota del 18 per cento » nelle quali non appare riportata la voce doganale 17,05 « sciroppi da estratto di frutta », questi prodotti dovrebbero soggiacere alla aliquota dell'imposta pari al 12 per cento;

premesso che nella tabella A, parte II « Altri prodotti », n. 54, sono compresi « succhi di frutta (esclusi i mosti d'uva) o di ortaggi, non fermentati, senza aggiunta di alcool, anche addizionati di zuccheri; frutta ed agrumi liofilizzati e zuccherati per le bibite » (voce doganale 20,07);

tenuto conto che le note chiarificative alla voce doganale 17,05 precisano che gli sciroppi da estratto di frutta comprendono gli sciroppi aromatizzati e o addizionati di coloranti e che gli sciroppi aromatizzati sono generalmente costituiti da soluzioni di zucchero addizionato con sostanze naturali o artificiali che conferiscono loro il particolare gusto di alcuni frutti o di alcune piante, eventualmente con un colorante e destinati ad essere consumate come bevande, dopo essere state semplicemente diluite nell'acqua o ad essere aggiunte ad alcune preparazioni alimentari o anche ad essere utilizzate per la preparazione dei liquori;

considerato che le note chiarificative alla voce doganale 20,07 precisano che i succhi di frutta o di ortaggi, ottenuti, come regola generale, dalla spremitura del frutto o dell'ortaggio, possono anche essere presentati allo stato concentrato o sotto forma di cristalli o di polvere purché siano, in questo stato, interamente o quasi solubili nell'acqua, e possano anche venire trattati con l'aggiunta di zucchero, di antifermentativi ed altro -;

se non ritenga emanare apposite istruzioni affinché, data la identità della natura merceologica degli sciroppi da estratto di frutta (17,05) e dei succhi di frutta (20,07), tutti e due i prodotti siano soggetti allo stesso trattamento di imposta assimilando gli sciroppi da estratto di frutta al regime previsto per i succhi di frutta di cui al n. 54) della parte II « altri prodotti » della su citata tabella A. (4-04123)

CASSANO. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere al fine di estendere agli insegnanti delle scuole secondarie italiane all'estero l'istituto dell'incarico a tempo indeterminato.

È evidente che esiste una ingiusta sperequazione tra le norme in vigore in questa materia per i docenti non di ruolo che prestano

servizio nelle scuole secondarie del territorio nazionale e quelle riguardanti i docenti non di ruolo che prestano servizio nelle scuole italiane all'estero.

Questa sperequazione (che comporta tra l'altro la esclusione dai corsi abilitanti speciali) pregiudica gravemente gli interessi di una benemerita categoria di insegnanti.

(4-04124)

DAL SASSO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per sapere:

se è a conoscenza che giovedì 15 febbraio 1973 alle ore 16, essendo stata indetta una assemblea sindacale della CISNAL presso lo stabilimento « Grandi impianti » della SpA Zanussi di Conegliano Veneto, la triplice sindacale ha proclamato uno sciopero in concomitanza dell'assemblea stessa per impedirne lo svolgimento ed ha organizzato fuori della fabbrica una dimostrazione di attivisti i quali si sono esibiti in grida di « morte ai fascisti », « morte ai padroni », « polizia serva dei padroni » ecc. minacciando gravemente la incolumità fisica degli operai rimasti in fabbrica per partecipare alla assemblea;

se sono stati individuati e denunciati i responsabili e gli organizzatori di tale atto di sopraffazione. (4-04125)

BIRINDELLI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per sapere:

a) se sono a conoscenza che la scuola italiana di Atene ha un deficit della cassa scolastica di 1.000.000 di dracme (pari a circa 20.000.000 di lire) e che tale deficit viene coperto in gran parte (700.000 dracme) dai genitori degli allievi, in contravvenzione alle norme relative alle casse scolastiche stesse;

b) quali misure si intende prendere per ovviare a tale situazione. (4-04126)

QUILLERI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se corrisponde a verità:

che l'Ente di gestione cinema abbia concesso al film *Tecnicamente dolce* un minimo garantito di un miliardo e cento milioni; chi è il regista del film, chi sono gli sceneggiatori e quali compensi hanno percepito;

che al film *La missione di Emilio R. nell'Italia fascista* sia stato concesso un minimo garantito di 660 milioni; chi sono gli sceneg-

giatori di questo ultimo film e quale compenso hanno ottenuto, come pure quale compenso ha avuto il regista Maselli, noto per le sue attività di contestatore;

che al film *Eia Eia Alalà* sia stato concesso un minimo garantito di 450 milioni; chi sono il regista e gli sceneggiatori di quest'ultimo film e quale compenso hanno ricevuto;

che per il film *Allons enfants* sia stato concesso un minimo garantito di 500 milioni; chi sono il regista e gli sceneggiatori di quest'ultimo film e quale compenso hanno percepito.

Per sapere infine se non ritenga opportuno dare disposizioni al nuovo presidente dell'ente affinché disponga un'accurata indagine sull'operato dell'ex presidente al fine di accertare se vi sono state violazioni di norme statutarie e cattiva gestione del pubblico danaro.

(4-04127)

QUILLERI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se corrisponda a verità che al film *La villeggiatura* diretto da Marco Letto sia stato concesso un minimo garantito di circa 200 milioni da parte dell'Ente gestione cinema.

Se corrisponde a verità che il proprietario della società Natascia film produttrice del film *La villeggiatura* è lo stesso Marco Letto che troviamo sindaco della società Alfa Cinematografica (proprietà del Gallo) nel periodo in cui lo stesso Letto percepiva regolare stipendio mentre era impiegato dell'Istituto Luce.

Se corrisponde a verità che al film *Gli amici degli amici hanno saputo* diretto da Furio Marcolin sia stato concesso un minimo garantito e quanto.

Se corrisponde a verità che i signori Giorgio e Alberto Patara proprietari della Nexus Film sono quegli stessi Patara amici del Gallo e che hanno la sede della società in via degli Scipioni 167, con il numero di telefono 316495 dove ha anche avuto, nello stesso periodo, la sede l'Alfa Cinematografica, sempre in via degli Scipioni 167, con il medesimo numero telefonico 316495.

Se corrisponde a verità, come figura dall'atto costitutivo dell'Alfa Cinematografica, di proprietà del Gallo, che il Patara, proprietario della Nexus Film, ha versato alla Banca d'Italia lire 270.000, somma che rappresenta i 3/10 del capitale sociale.

Se corrisponde a verità che al film *L'ultimo uomo di Sara* sia stato concesso un minimo garantito, e quanto.

Se corrisponde a verità che l'esponente della Grap Film, produttrice di quest'ultimo film, sia un certo signor Ascenzo Giulioli meglio conosciuto come Enzo il quale è stato organizzatore del film *La stagione del nostro amore* prodotto dalla Ga.Va. Cinematografica di proprietà del Gallo.

Se corrisponde a verità che l'Italnoleggio ha preso in distribuzione il film *Il giardino delle delizie* diretto da Silvano Agosti che con lo pseudonimo di Luca Meglio ha girato documentari per la Ga.Va. Cinematografica di proprietà del Gallo.

Se corrisponde a verità che al film *Il Messaggio* diretto da Luigi di Gianni sia stato concesso un minimo garantito, e quanto.

Se corrisponde a verità che il proprietario della casa produttrice del film *Il messaggio*, Logos Cinematografica, un certo Macchi, è quello stesso che troviamo sindaco della Nexus Film di Patara e direttore artistico della Fonorette di Giorgio Patara che lavora presso la società Universale Cine-Televisiva anch'essa in via degli Scipioni 167, telefono 316495.

Se corrisponde a verità che Luigi di Gianni è quello stesso di Gianni che ha prodotto diversi documentari per conto di Gallo.

L'interrogante chiede altresì:

di sapere quanto hanno percepito i registi dei sopra indicati film nonché i nomi degli sceneggiatori con i rispettivi compensi;

di sapere i nomi dei lettori dei copioni dell'ente e la cifra che questi ultimi percepiscono per la lettura dei copioni stessi;

di sapere i nomi del nuovo gruppo di lettori prescelti dal Gallo e, nel caso si tratti di giornalisti, a quale giornale appartengono.

(4-04128)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del bilancio e programmazione economica e dell'interno, per conoscere se sia stata prestata adeguata attenzione e, in questo caso, quali iniziative essi intendano assumere, in relazione a quanto insistentemente viene pubblicato da numerosi e qualificati organi di informazione politici ed economici circa l'attività di gruppi industriali ben definiti, tra i quali vengono indicati l'attuale gerenza della Montedison ed il gruppo editoriale-petrolifero Monti, rivolta ad acquisire la proprietà ed il controllo del massimo quotidiano lombardo *Corriere della sera*.

« Queste notizie — che, qualora confermate, costituirebbero una nuova manifestazione delle crescenti interferenze delle grandi centrali economiche, pubbliche e private, nella vita della stampa d'informazione e delle preoccupanti tendenze alla concentrazione delle testate con ovvie e negative conseguenze per la stessa libertà d'informazione — hanno assunto rilevanza anche perché la loro diffusione ha coinciso con il verificarsi di allarmanti episodi (intimidazione contro il *Corriere della sera* e contro un suo capo-cronista ed uno dei proprietari, mediante l'affissione in tutta Milano di un manifesto della cosiddetta maggioranza silenziosa e la perquisizione eseguita in una delle residenze della signora Maria Giulia Crespi, condotta in circostanze singolari e non ancora chiarite) che sono apparsi comunque obiettivamente idonei a conseguire una valorizzazione della testata e dei suoi impianti. (3-00973) « DI VAGNO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle finanze per sapere se è a conoscenza delle vive perplessità sorte in relazione all'attuale trattamento economico goduto dai contabili doganali, che sarebbe frutto di una restrittiva applicazione dell'articolo 202 del testo unico 1957 da parte della direzione generale delle dogane.

« L'interrogante, in particolare — premesso che:

1) la direzione generale delle dogane, inquadrando nel ruolo dei contabili doganali gli ex ufficiali di dogana in possesso dei requisiti richiesti dall'articolo 33 della legge n. 959 del luglio 1962, attribuiti ai medesimi l'assegno

personale di cui all'articolo 202 del testo unico 1957 raggugliandolo allo stipendio raggiunto da ciascuno alla data dell'inquadramento giuridico fissato dal suddetto articolo 33 (cioè al 14 agosto 1962);

2) il « passaggio di carriera » si verificò invece in concreto il 1° settembre 1966;

3) il Consiglio di Stato, con sentenza n. 333 del luglio 1969, ha esplicitamente dichiarato che l'assegno previsto dall'articolo 203 del testo unico 1957 deve essere determinato prendendo a base della valutazione lo stipendio raggiunto dall'interessato nel momento del concreto suo passaggio di carriera e non quello dell'eventuale anteriore decorrenza giuridica attribuitagli;

4) tale autorevole affermazione costituisce essenziale riferimento per l'interpretazione dell'articolo 202 del testo unico 1957 — chiede di conoscere quali concrete iniziative il Ministro intenda assumere per una diversa e meno restrittiva applicazione del citato articolo 202 e, comunque, per un'univoca interpretazione delle norme citate al fine anche di non continuare a negare, se dovuto, un riconoscimento retributivo a funzionari che prestano una preziosa collaborazione all'amministrazione finanziaria.

(3-00974)

« CALDORO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e dei trasporti e aviazione civile, per sapere se siano a conoscenza del grave decreto attraverso il quale il prefetto di Roma dottor Ravalli vuole impedire alla STEFER la piena utilizzazione degli ex dipendenti delle aziende di autotrasporti estromesse dalla gestione delle linee laziali;

se non ritengano che l'intervento del prefetto di Roma, che si era già rifiutato di requisire gli automezzi di proprietà degli ex concessionari, configuri un atto di oggettivo appoggio a questi ultimi e lesivo degli interessi della pubblica amministrazione e della popolazione utente;

se e come intendano intervenire allo scopo di far svolgere alle regioni in generale ed alla regione Lazio in particolare le funzioni ad essa attribuite dall'articolo 117 della Costituzione italiana in materia di trasporti pubblici.

(3-00975) « POCETTI, FIORIELLO, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA, VETERE, TROMBADORI, CAPPONI BENTIVEGNA CARLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle poste e telecomunicazioni e della pubblica istruzione, sul seguente fatto:

un candidato al concorso per 436 posti, gruppo B, del Ministero delle poste e telecomunicazioni ha ricevuto, in data 26 febbraio 1973, una lettera da parte di un " Istituto di elettrotecnica Pio XII, via dei Fori Imperiali, 1, Roma ", con la quale ci si congratula per l'ammissione agli orali e lo si informa che l'istituto stesso inizia subito la preparazione dei candidati su tutte le materie oggetto del concorso. Tale preparazione avverrebbe attraverso apposito corso, autorizzato da un non meglio identificato CIT, approvato dal Ministero della pubblica istruzione e affidato a un direttore di divisione del Ministero delle poste e telecomunicazioni, presso il quale il concorso pubblico ha luogo; direttore di cui si fa il cognome.

« Ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere:

1) come possa avvenire che un istituto privato sia in possesso dell'elenco degli ammessi agli orali e dei loro indirizzi prima ancora che pervenga comunicazione ufficiale all'interessato;

2) se si ritiene compatibile la funzione di direttore di divisione presso un ministero e quella di direttore di un corso privato per la preparazione a un concorso pubblico presso lo stesso ministero;

3) se non si reputa opportuno accertare ulteriormente i fatti e prendere adeguati provvedimenti.

(3-00976)

« MAMMI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere:

se non ritenga giusto provvedere ad una equa revisione dei compensi dovuti ai componenti delle commissioni dei concorsi magistrali, concessi ai sensi della legge n. 1031/71;

se non ritenga che siano valide le ragioni per tale richiesta, che convinsero il legislatore a rivedere il compenso dovuto per le commissioni di esame di maturità - legge 119/69 - e il compenso dovuto in favore dei docenti dei corsi abilitanti, articolo 6 della legge n. 1074/71, indennità, peraltro, corrisposta anche ai partecipanti ai corsi di aggiornamento;

se non è legittimo emanare un immediato provvedimento per la rivalutazione dei compensi indicati dalle sopracitate leggi;

se non ritenga inoltre di concedere un equo compenso giornaliero, per almeno dieci giorni dei venti di intervallo fra il termine della correzione della prova scritta e l'inizio della prova orale (tale compenso è giustificato dal lavoro dedicato all'esame dei libri di testo e alla preparazione delle tesine e alla prova di didattica);

se infine non sia opportuno che alle commissioni venga esplicitamente riconosciuta come effettivo servizio ed esercizio della propria funzione (di preside, di direttore, di docente), sicché continuino ad essere corrisposti ai componenti le indennità spettanti per la presenza in servizio.

(3-00977)

« RAUSA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno per conoscere i provvedimenti adottati o che intende adottare per garantire l'ordine democratico nel comune di Portici - richiamando, a tal fine, gli organi preposti alla tutela e alla salvaguardia dei cittadini, ad una attenta e risoluta azione - turbato di frequente da episodi di violenza da parte di elementi ed organizzazioni della destra reazionaria.

(3-00978)

« LEZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione per conoscere i provvedimenti che intende adottare in conformità con il giusto parere del soprintendente ai monumenti per la Campania con il quale si ritiene notevolmente dannoso agli aspetti paesistici ed ambientali l'intervento dello IACP nel comune di Ercolano in zona sottoposta a vincolo paesistico.

« Trattasi di un massiccio intervento che si sviluppa, nel suo complesso, immediatamente a valle dell'autostrada Napoli-Pompei per una lunghezza di metri 500, precludendo le visuali che attualmente si godono dall'autostrada verso il golfo di Napoli e, compromettendo, in modo irreparabile, l'intera zona nella quale sono situate le ville vesuviane del '700 per la salvezza delle quali è stata emanata la legge 29 luglio 1971, n. 578.

« L'intervento dell'IACP prevede la realizzazione di 4.200 vani distribuiti in edifici che raggiungono l'altezza di oltre sette piani, a seguito di un piano di zona " 167 " del comune di Ercolano compilato senza che fosse richiesto il prescritto parere di competenza della sovrintendenza ai monumenti.

(3-00979)

« LEZZI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno per conoscere quali siano i provvedimenti che si ritengono utili onde riportare la tranquillità e l'ordine civile in Parma, ove la continuata violenza di elementi di sinistra, spesso sbrigativamente qualificati come di "ultrasinistra", ha portato al fermento per colpo di arma da fuoco del giovane Ennio Ferrari del Fronte nazionale della gioventù, formazione giovanile del MSI-DN. Altresì per sapere quali interventi speciali siano stati effettuati per assicurare alla giustizia i responsabili e gli eventuali mandanti e se risponda a verità che il principale imputato — ancora latitante — avesse espresso già in diverse occasioni sentimenti di odio e di vendetta contro uno dei due giovani poi fatti segno del colpo di arma da fuoco.

« Per conoscere infine se risultino a nome di Andrea Bozzano noto attivista di sinistra e principale imputato del tentato omicidio regolare denunce per detenzione di arma da fuoco, ovvero lo stesso sia munito di porto d'armi.

(3-00980) « TASSI, CERULLO, DE MICHELI VITTURI, ALFANO, COTECCHIA, FRANCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti sono stati adottati dall'INPS a carico dei responsabili di una recente "occupazione" del Centro elaborazione elettronica dati, occupazione che — per essere avvenuta ad opera di elementi che collaborano con l'Istituto tramite "contratto privato" — sono da considerarsi estranei all'Istituto stesso e che hanno non solo ammesso precisi reati ma arrecato, per l'interruzione dei lavori del Centro, danni per decine di milioni;

per conoscere altresì quali siano i criteri con i quali l'INPS, in base a un cosiddetto "programma organico per la ristrutturazione dell'attività relativa alla elaborazione automatica dei dati" continua ad assumere elementi a contratto privato per il suo Centro elettronico, perfino sulla base di compensi di 50.000, diconsi cinquantamila lire quotidiane al netto di ogni imposta;

per conoscere, sempre in materia, come nonostante queste assunzioni — che sembra avvengano regolarmente a favore di elementi di chiara provenienza politica di sinistra — i tempi di liquidazione delle pensioni continuino ad essere intollerabilmente dilazionati nel

tempo, benché nel luglio del 1970 fosse stato assicurato ufficialmente che l'elaborazione elettronica avrebbe assicurato queste liquidazioni in un tempo massimo di un mese;

e per conoscere infine in base a quali criteri di interesse pubblico nei locali dell'INPS all'EUR si succedano comizi tenuti da esponenti politici e sindacali, con la sola esclusione, ovviamente, degli esponenti del MSI-destra nazionale.

(3-00981)

« RAUTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, a proposito del clima di violenza e di discriminazione dominante negli stabilimenti dell'Alfa Romeo e, in particolare, chiede di conoscere quali iniziative s'intendano assumere per garantire la libertà di lavoro agli operai e ai dirigenti estranei ai disegni eversivi dell'estrema sinistra e non rassegnati a subire i cedimenti dei responsabili dell'azienda di fronte alla protervia di pseudo sindacalisti e dei loro complici morali; per sapere, infine, quali provvedimenti s'intendano assumere dopo l'ennesima aggressione operata venerdì 16 febbraio 1973 con il metodo tipico di ribaldi sicuri di alte protezioni, ai danni di tre dirigenti di Arese.

(3-00982)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della sanità, per sapere — premesso che la "Commissione di esperti in farmacoterapia dell'INAM" ha ritenuto 360 specialità medicamentose inattive e superate tali da "costituire una vera e propria minaccia alla salute pubblica" —:

1) come è possibile che tali farmaci siano stati riconosciuti ed autorizzati dalla farmacopea ufficiale e siano in commercio;

2) se non ritenga di proibire la vendita dei suddetti farmaci, ammesso che i rilievi dei vari "Istituti di ricerche farmacologiche" che hanno appoggiato la tesi della commissione farmacologica dell'INAM siano esatti.

(3-00983)

« MESSENI NEMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle finanze, per sapere — premesso che le grandi saline di Margherita di Savoia (Foggia) (con produzione di 6 milioni di sale all'anno) col prossimo 1974 passeranno da gestione statale a gestione privata — quali

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1973

garanzie si intendono prendere affinché le maestranze a tutti i livelli conservino i posti di lavoro e le anzianità maturate ed ove si dovesse assumere altro personale in aggiunta all'organico attuale che lo stesso, nel quadro di una politica meridionalistica, sia reperito dalla zona.

(3-00984)

« MESSENI NEMAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli affari esteri e del tesoro, per sapere se non ritengono opportuno intervenire per la adozione di norme dirette a far passare dal cambio " commerciale " al cambio " finanziario " le rimesse dei lavoratori italiani all'estero in modo di assicurare il miglior cambio.

« Ciò per evitare che gli emigranti siano indotti a deviare per altri canali o ad altri investimenti i risparmi del lavoro da essi svolto fuori dai confini della Patria e tenendo presente che queste entrate e quelle che derivano dal turismo sono le partite attive che limitano il deficit della nostra bilancia valutaria che, nei primi undici mesi del 1972, è stato di 494 miliardi in confronto a un attivo di 622 miliardi negli stessi mesi dell'anno 1971.

« Questo raffronto da solo dimostra un deterioramento di 1.116 miliardi di lire destinato ad aumentare se le rimesse dei lavoratori italiani all'estero (che sono state negli undici mesi di 579,5 miliardi di lire) dovessero diminuire.

(3-00985)

« ROMEO, TREMAGLIA, BORROMEO D'ADDA, SERVELLO ».

INTERPELLANZA

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per conoscere quali provvedimenti intendono sollecitamente attuare per risolvere la gravissima crisi dell'assistenza ospedaliera che, nel quadro più ampio dell'assistenza sanitaria, esige interventi di assoluta urgenza.

« Al di là, infatti, dell'interpretazione che può essere data alla recentissima intervista del Ministro della sanità che espone, specialmente a riguardo degli amministratori ospedalieri, tesi facilmente confutabili, v'è la realtà di Ospedali in crisi per l'impossibilità di far fronte agli oneri di gestione, conseguenti al mancato pagamento delle rette da parte degli Istituti mutualistici, a

loro volta gravati da pesantissime situazioni debitorie. Tale realtà non opinabile è conseguenza, da un lato, della incomunicabilità tra Ministero del lavoro e Ministero della sanità, per cui, ad esempio, il Ministero del lavoro autorizza praticamente gli Istituti mutualistici a non riconoscere e quindi a non pagare rette regolarmente approvate e riapprovate dai vari organi di controllo previsti dalle leggi in vigore, con ciò evidentemente collocando in una sfera legislativa autonoma e indipendente gli Istituti mutualistici; dall'altro è conseguenza della parziale attuazione della legge di riforma ospedaliera — e dei successivi decreti delegati 128, 129 e 130 del 1969 — per cui gli amministratori ospedalieri hanno dovuto recepire indicazioni provenienti dall'esecutivo ovvero conseguenti ad intese tra l'esecutivo e le organizzazioni sindacali che hanno comportato innanzitutto il vertiginoso aumento dei salari e in un secondo tempo, un aumento del personale per garantire i 120 minuti di assistenza o una cifra inferiore comunque superiore a quella precedente.

« Poiché di tali discrasie (e qui ci si riferisce non alla giustizia della impostazione tecnico-sanitaria o delle rivendicazioni sindacali, che non si discute, quanto al tempo ed ai modi di attuazione) gli amministratori ospedalieri non sono affatto responsabili — come è peraltro dimostrato dalla mole di controlli cui sono soggetti i loro atti deliberativi, controlli che potrebbero essere pur aumentati o resi omogenei da opportune disposizioni a livello di Governo o di intese tra le Regioni — e poiché l'assistenza ospedaliera deve pur essere erogata in una condizione e in un momento in cui la domanda sanitaria si indirizza soprattutto nei confronti degli Ospedali che non possono sottrarsi, appare urgentissimo risolvere i problemi finanziari attuali che sono nell'ordine di alcune centinaia di miliardi, salvo poi trovare, sempre in tempi brevi, gli strumenti ed i modi per incidere definitivamente e razionalmente nel sistema che è certamente superato, come è stato più volte da tutti riconosciuto con la perenne invocazione alla riforma sanitaria generale.

« Resta fermo che se idonee misure non verranno urgentemente adottate, la paralisi degli ospedali sarà un fatto compiuto entro brevissimo tempo.

(2-00162)

« TANTALO ».