

375.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 MAGGIO 1975

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa	22066	Proposta di legge costituzionale di iniziativa regionale (Annunzio)	22065
Disegni di legge:		Proposte di legge:	
<i>(Approvazione in Commissioni)</i>	22095	<i>(Approvazione in Commissione)</i>	22095
<i>(Autorizzazione di relazione orale)</i>	22084	<i>(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)</i>	22084
<i>(Proposte di assegnazione a Commissioni in sede legislativa)</i>	22084	<i>(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)</i>	22084
<i>(Trasmissioni dal Senato)</i>	22065	<i>(Trasmissioni dal Senato)</i>	22065
Disegno di legge (Discussione):		Interrogazioni e mozione (Annunzio)	22095
Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali (3567)	22084	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	22066
PRESIDENTE	22084	Interrogazioni (Svolgimento):	
ALTISSIMO	22085	PRESIDENTE	22067
BOVA, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i>	22085	ALFANO	22079
CORTI	22090	BARDELLI	22070
DI VAGNO	22087	CARENINI, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i>	22068
FERRARI-AGGRADI	22092	LUCCHESI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	22073
MOLÈ, <i>Relatore</i>	22085	PANI	22077
		SIGNORILE	22080
		SINESIO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	22079, 22080

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

	PAG.		PAG.
Interrogazioni urgenti sull'arresto di alcuni braccianti in Sardegna (Svolgimento):		Comunicazioni del Presidente	22066
PRESIDENTE	22081	Corte costituzionale (Annunzio di sentenze)	22065
BERLINGUER GIOVANNI	22082	Ministro della difesa (Trasmissione) . . .	22066
DELL'ANDRO, <i>Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia</i>	22082	Ordine del giorno della seduta di domani .	22095
TOCCO	22083	Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo	22097
Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radio-televisivi (Nomina)	22083		

La seduta comincia alle 17.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge il processo verbale delle sedute pomeridiane del 6 maggio 1975.

(È approvato).

Annunzio di una proposta di legge costituzionale di iniziativa regionale.

PRESIDENTE. La Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670 (testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige), la seguente proposta di legge costituzionale di quel consiglio regionale:

« Modifica dello statuto di autonomia per garantire ai ladini della val di Fassa in provincia di Trento i medesimi diritti di cui godono i ladini della provincia di Bolzano » (3750).

Sarà stampata e distribuita.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

CASTELLUCCI: « Concessione di pensione straordinaria a favore dei deputati dichiarati decaduti nella seduta del 9 novembre 1926 » (già approvato dalla I Commissione permanente della Camera e modificato da quella I Commissione permanente) (52-B);

« Soppressione dell'Ente nazionale per la distribuzione dei soccorsi in Italia » (già approvato dalla II Commissione permanente della Camera e modificato da quella II Commissione) (2848-B);

Senatori DELLA PORTA ed altri: « Proroga della legge 20 dicembre 1971, n. 1155, recante norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani dei comuni di Tuscania e di Arlena di Castro, in provincia di Viterbo, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo

dei comuni predetti, colpiti dal terremoto del febbraio 1971 » (approvato da quella IV Commissione permanente) (3749);

« Adeguamento dell'indennità giornaliera per i servizi collettivi di ordine pubblico fuori sede » (approvato da quella I Commissione permanente) (3751);

« Corresponsione di un premio di arruolamento ai carabinieri, alle guardie di finanza, alle guardie di pubblica sicurezza, agli agenti di custodia e alle guardie forestali » (approvato da quella I Commissione permanente) (3752);

« Provvidenze per le iniziative assistenziali dell'Unione italiana ciechi » (approvato da quella I Commissione permanente) (3753);

Senatore BUCCINI: « Inquadramento giuridico degli insegnanti elementari di ruolo distaccati presso le scuole di polizia » (approvato da quella I Commissione permanente) (3754);

Senatori ALBERTINI e CENGARLE: « Modifica agli articoli 7 e 8 della legge 5 luglio 1964, n. 607, concernente il regolamento di alcune questioni economiche, patrimoniali e finanziarie tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania » (approvato da quella I Commissione permanente) (3755).

Saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale ha trasmesso con lettere del 7 maggio 1975 copia delle sentenze nn. 103, 108 e 110, depositate in pari data in cancelleria, con le quali la Corte ha dichiarato:

a) l'illegittimità costituzionale dell'articolo 255 dell'ordinamento degli enti locali nella regione siciliana, approvato con decreto legislativo regionale 26 ottobre 1955, n. 6, poi recepito nella legge regionale 15 marzo 1963, n. 16;

b) l'illegittimità costituzionale dell'articolo 225 del testo unico della legge comu-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

nale e provinciale approvato con regio decreto 4 febbraio 1945, n. 148, richiamato in vigore con l'articolo 23 della legge 9 giugno 1947, n. 530, nella parte in cui attribuisce a qualsiasi contribuente, anziché a qualsiasi cittadino, l'esercizio dell'azione popolare ivi disciplinata » (doc. VII, n. 541);

l'illegittimità costituzionale della legge approvata il 5 giugno 1974 e riapprovata il 12 novembre dello stesso anno dal consiglio regionale della Campania, recante: « Inquadramento del personale del CIAPI di San Nicola La Strada nel ruolo del personale della giunta regionale della Campania » (doc. VII, n. 546);

l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1 della legge 30 novembre 1973, n. 766, nella parte in cui introduce il terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580 (misure urgenti per l'università) (doc. VII, n. 547).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Trasmissione dal ministro della difesa.

PRESIDENTE. Informo che il ministro della difesa, con lettera del 9 maggio 1975, ha comunicato, in adempimento alle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, l'autorizzazione concessa a dipendenti di quel Ministero a prestare servizio presso organismi internazionali.

Comunicazioni del Presidente relative ad una ordinanza di archiviazione emessa dalla Commissione inquirente per i procedimenti d'accusa.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 29 aprile 1975 è stata data comunicazione dell'ordinanza di archiviazione degli atti relativi ad una denuncia a carico degli onorevoli Emilio Colombo, nella sua qualità di Presidente del Consiglio dei ministri, ed Antonio Giolitti, nella sua qualità di ministro del bilancio e della programmazione economica, emessa dalla Commissione inquirente per i procedimenti d'accusa nella sua seduta del 23 aprile 1975.

Informo la Camera che, entro il termine di cinque giorni previsto dal secondo comma dell'articolo 18 del regolamento parlamentare

per i procedimenti d'accusa, non sono state presentate richieste di onorevoli componenti il Parlamento per procedere all'inchiesta.

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.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto nella precedente seduta, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che i seguenti progetti di legge siano deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede legislativa:

VII Commissione (Difesa):

« Estensione della legge 5 marzo 1973, n. 29, ai sottufficiali e militari di truppa dei corpi della Guardia di finanza, delle guardie di pubblica sicurezza e degli agenti di custodia » (3652) (con parere della I, della II, della IV, della V e della VI Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

VIII Commissione (Istruzione):

« Aumento del contributo per i tavoli di studio alla stazione zoologica di Napoli » (approvato dalla VII Commissione del Senato) (3729) (con parere della V Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

IX Commissione (Lavori pubblici):

Senatori MADERCHI ed altri: « Modificazione dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1035, recante norme per l'assegnazione e la revoca nonché per la determinazione e la revisione dei canoni di locazione degli alloggi di edi-

lizia residenziale pubblica » (*approvato dalla VIII Commissione del Senato*) (3723) (*con parere della VI Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa anche la seguente proposta di legge, vertente su materia identica a quella contenuta nel predetto progetto di legge n. 3723:

BUSETTO ed altri: « Modifiche e integrazioni del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1035, recante norme per l'assegnazione e la revoca nonché per la determinazione e la revisione dei canoni di locazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica » (2242).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Barca, Bardelli, Di Giulio, D'Alema, Peggio, Pochetti e Raucci, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri del bilancio e programmazione economica e dell'industria, commercio e artigianato, « per conoscere i dati analitici su cui sono stati basati gli aumenti di prezzo dei fertilizzanti e del cemento e per conoscere più in generale gli orientamenti, i criteri e le procedure che il Governo intende seguire nell'attuale fase: a) per rendere effettiva, a tutela dei consumatori e delle masse popolari, una politica di controllo e contenimento dei prezzi; b) per dare il massimo di pubblicità al processo di formazione di decisioni sui prezzi che da un giorno all'altro comportano guadagni di miliardi per la rivalutazione delle scorte; c) per evitare che tutta la politica imprenditoriale pubblica e privata sia sempre più influenzata e orientata dall'attesa di periodici aumenti e dalle manovre intese a conseguirli » (*ex interp.* 2-00446) (3-03543);

Prearo, Bortolani, Schiavon, Andreoni, Stella, Vetrone, Balasso, Baldi, Bottari, Tantalò, Castellucci e Traversa, al Governo, « per

conoscere - preso atto del vivo malcontento esistente tra i coltivatori sia per l'elevatezza del prezzo dei fertilizzanti, sia per l'introvabilità degli stessi in commercio; constatato che nel paese si sta effettuando l'incetta dei fertilizzanti, soprattutto azotati, per esportarli, al fine di lucrare la differenza di prezzo che esiste in alcuni paesi rispetto al prezzo di vendita dei fertilizzanti stessi sul mercato interno; accertato che a causa di tali speculazioni effettuate soprattutto da operatori economici privati i fertilizzanti esportati nei mesi di novembre e dicembre del 1974 hanno subito un incremento di circa il 30 per cento rispetto alle quantità di fertilizzanti esportate nello stesso periodo del 1973; rilevato che per l'incremento della produttività è doveroso porre a disposizione dei coltivatori i fertilizzanti azotati (e soprattutto l'urea) loro occorrenti ed al prezzo più basso possibile - se intende adottare con urgenza interventi concreti per far cessare le denunciate manovre speculative e se non si ravvisi la necessità, se non di bloccare le esportazioni di fertilizzanti, necessarie per riequilibrare la bilancia dei pagamenti, almeno di limitarle alle sole industrie produttrici e, ove ciò non potesse effettuarsi, almeno di controllare la esportazione stessa. Il controllo potrebbe avvenire mediante l'obbligatorietà di particolari imballaggi per l'esportazione dei fertilizzanti, distinti da imballaggi per il prodotto destinato al mercato interno, opportunamente stampigliati, o mediante l'istituzione di un certificato d'origine. I provvedimenti invocati, per avere la loro efficacia, si auspica che vengano adottati con sollecitudine in considerazione della imminente campagna di fertilizzazione e si ritiene che possano essere possibili in considerazione del fatto che le massime industrie produttrici sono limitate di numero » (*ex interp.* 2-00581) (3-03544);

Macaluso Emanuele, Bardelli, Bonifazi, Giannini, Pegoraro, Esposto, Di Marino, Mirate, Valori, Marras, Scutari, Riga Grazia e Talassi Giorgi Renata, ai ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria, commercio e artigianato, « per conoscere se rispondano al vero le notizie di stampa secondo le quali la Montedison e l'ANIC avrebbero presentato al CIP domande intese ad ottenere nuovi rilevanti aumenti del prezzo dei fertilizzanti, rispettivamente del 55,3 e del 34,7 per cento, e che le stesse industrie avrebbero posto in atto una manovra di imboscamento che sta determinando una mancanza di fertilizzanti, in particolare di urea, sul mercato interno

proprio nel momento di maggiore necessità di tali prodotti per la nostra agricoltura e mentre si registra un incremento delle esportazioni. Le notizie predette hanno suscitato vivo allarme e profondo malcontento tra i produttori agricoli, già duramente colpiti dai recenti gravosi aumenti del prezzo dei fertilizzanti, che hanno determinato una contrazione dei consumi dei fertilizzanti stessi con conseguenze sotto ogni aspetto negative per la produzione agricola. La richiesta di nuovi aumenti non appare giustificata da alcuna valida ragione. Non risulta esservi stato negli ultimi tempi un aumento dei prezzi delle materie prime sul mercato internazionale. D'altro canto, il fatto che i prezzi dei fertilizzanti sarebbero in Italia inferiori a quelli praticati in altri paesi dell'area comunitaria non può costituire motivo per autorizzare nuovi aumenti, poiché notevolmente inferiori sono in Italia i livelli di reddito dei produttori agricoli e di consumo di fertilizzanti rispetto a quelli degli altri paesi comunitari. L'eventuale autorizzazione di nuovi aumenti del prezzo dei fertilizzanti, oltre a danneggiare ulteriormente i produttori italiani e la produzione agricola, sarebbe in stridente contrasto con la esigenza ripetutamente affermata dallo stesso Governo di favorire un rilancio della produzione agricola nazionale. Ciò premesso, gli interroganti chiedono di sapere: a) quale posizione ha assunto o intende assumere il Governo di fronte alla richiesta delle industrie produttrici di nuovi aumenti del prezzo dei fertilizzanti; b) quali misure intende adottare per stroncare manovre di imboscamento e per controllare le esportazioni di fertilizzanti allo scopo di assicurare il regolare approvvigionamento del mercato interno; c) se il Governo non ritenga necessario promuovere una approfondita inchiesta, avvalendosi anche della collaborazione delle organizzazioni professionali e cooperative dei produttori agricoli, in merito alla dinamica dei costi di produzione dei fertilizzanti, ai prezzi di vendita finali praticati dalle organizzazioni commerciali collegate alle grandi industrie produttrici, e in particolare alla "Federconsorzi", alla quantità e qualità dei fertilizzanti prodotti negli ultimi anni, all'incremento delle esportazioni nel frattempo intervenuto, all'andamento dell'uso dei fertilizzanti e ad altri elementi di conoscenza necessari per avere un quadro esatto della situazione esistente nel settore » (ex interp. 2-00631) (3-03545);

Macaluso Emanuele, Di Giulio, D'Alema, Barca, Bardelli e Peggio, ai ministri dell'in-

dustria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste, « per sapere: 1) quali sono i dati che hanno convinto il Governo a determinare l'enorme aumento del prezzo dei concimi chimici, che costituisce un nuovo insopportabile peso per l'agricoltura in crisi; 2) quali sono stati i criteri e i metodi seguiti dal Governo nelle trattative con gli industriali del settore, che per ottenere l'aumento del prezzo dei concimi nella misura da loro richiesta hanno da mesi, con la complicità della "Federconsorzi", bloccato la distribuzione dei concimi; 3) per quali ragioni non sono stati ascoltati, nella fase istruttoria, i produttori agricoli; 4) se prima di decidere l'aumento del prezzo dei concimi sia stata accertata la consistenza delle scorte presso le industrie produttrici e i punti di vendita della "Federconsorzi" e degli altri grossisti; 5) se è vera la notizia che l'aumento del prezzo dei concimi farà realizzare alla "Federconsorzi" un superprofitto di circa venti miliardi attraverso la vendita di scorte di concime acquistato ai vecchi prezzi; 6) se il Governo intende promuovere una trattativa con tutte le forze interessate per un esame dei costi di produzione delle aziende agricole e dei costi di produzione e di vendita dei prodotti industriali che incidono in maniera determinante sul costo dei prodotti agricoli; 7) quali provvedimenti intende adottare il Governo per garantire i redditi dei coltivatori diretti colpiti dai rincari dei prodotti industriali decisi dal Governo » (3-01994).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato ha facoltà di rispondere.

CARENINI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. La revisione del prezzo dei fertilizzanti venne determinata nell'ottobre scorso dalla critica situazione che si era constatata nell'approvvigionamento degli stessi, principalmente a causa della scarsa remuneratività dei prezzi a suo tempo fissati, con il provvedimento del 29 dicembre 1973 del Comitato interministeriale per i prezzi, sulla base dei costi allora sostenuti dall'industria italiana del settore. Da quell'epoca, infatti, i costi di produzione erano notevolmente cresciuti, sia per le cospicue variazioni intervenute nei prezzi delle materie prime, specie delle fosforiti essenzialmente di provenienza estera, sia per i sensibili aumenti subiti dai costi della manodopera e del denaro. Forti tensioni, pertanto, si erano manifestate per il ritocco dei

prezzi di tali prodotti, la cui progressiva raffermazione creava seri motivi di preoccupazione in ordine al regolare rifornimento del mercato per l'imminente campagna autunnale. La primaria esigenza di garantire la ripresa degli approvvigionamenti all'agricoltura imponeva, pertanto, la necessità di un aumento dei prezzi dei concimi chimici, seppur contenuto al massimo per evitare ripercussioni negative sui prezzi finali dei prodotti alimentari. A tale principio fu ispirato il provvedimento del CIP n. 44 del 1974, che ammise incrementi di prezzo per i fertilizzanti sia semplici sia composti in relazione agli aumenti di costo di alcune materie prime esattamente accertati in quel momento, rinviando le più complesse analisi sulle altre voci di costo.

Sulla base di tale criterio, a fronte di una richiesta dell'industria di concedere aumenti di prezzo per un totale di 92 miliardi di lire, pari al 40 per cento, la revisione dei prezzi fu limitata a 28 miliardi e 500 milioni di lire, pari al 12,3 per cento. Gli aumenti di prezzo, contenuti dunque a livelli inferiori a quelli richiesti, sono stati poi ripartiti in modo differenziato sui vari tipi di concimi, in dipendenza degli aumenti di costo accertati per le materie prime.

Si ritiene per altro che l'azione del CIP concretatasi nel provvedimento n. 44 del 4 ottobre 1974, pur contribuendo a ricondurre verso la normalità la produzione degli azotati e dei perfosfati, e la loro distribuzione all'agricoltura, non sia stata sufficiente a superare tutti gli inconvenienti connessi al forte divario tra i prezzi interni e quelli internazionali. Sono proprio tali inconvenienti a spingere a preferire la via dell'esportazione della merce e a provocare i deprecati fenomeni speculativi dell'imboscamento e dell'accaparramento. E va fatta presente l'obiettivo difficoltà pratica di seguire il movimento dei fertilizzanti dal momento della produzione a quello della distribuzione e quindi della destinazione finale, attesa l'esistenza della più completa libertà di contrattazione, che sottrae alla competenza degli organi governativi i rapporti intercorrenti fra industriali e commercianti.

Secondo quanto è stato fatto presente dai produttori, sembrerebbe che si siano verificati casi-limite di rivendita del prodotto a commercianti da parte degli stessi agricoltori. Proprio al fine di ovviare ai succitati fattori negativi, il Ministero dell'agricoltura aveva chiesto alle imprese private e a quelle di Stato di rifornire in via prioritaria il mer-

cato interno, sollecitando il Dicastero del commercio con l'estero a controllare le esportazioni. Si sarebbe con ciò potuto disporre degli strumenti necessari per seguire rispettivamente l'andamento del mercato interno e delle esportazioni, anche attraverso l'istituzione di registri presso le imprese stesse, comprese quelle a carattere commerciale.

L'ANIC e la Montedison avevano assicurato di procedere regolarmente alla consegna dei fertilizzanti in attuazione degli accordi raggiunti. Poteva esserne riprova il fatto che le segnalazioni di carenze provenivano praticamente dalla sola Sicilia, dove per altro le necessità di concimazione, per ragioni climatiche, si presentano in epoca successiva a quelle delle altre regioni. L'ANIC anzi aveva comunicato che, tramite la Federazione dei consorzi agrari di Roma, immetteva nel territorio siciliano fertilizzanti azotati e complessi in quantità superiore a quelli consegnati nello stesso periodo dell'anno precedente.

Per quanto riguarda il problema delle esportazioni di fertilizzanti, la soluzione di sottoporre automaticamente a licenze tutte le esportazioni di concimi, prescindendo dalla loro destinazione, è stata giudicata inapplicabile agli scambi con i paesi della CEE dalla stessa Commissione delle Comunità europee, appositamente consultata, sulla base di una nota sentenza della Corte di giustizia. D'altro canto, considerato che il permanere del regime di libera esportazione verso la CEE renderebbe di fatto inoperante ogni controllo verso le altre destinazioni, dopo varie riunioni interministeriali ed incontri con le categorie produttive nazionali il Ministero del commercio con l'estero ha ritenuto di non adottare iniziative restrittive delle esportazioni, anche nel convincimento che mal si concilierebbe il nostro interesse con il permanere di analoghe restrizioni all'importazione; né è possibile intervenire in favore delle aziende agricole nazionali con aiuti e sovvenzioni, perché vietati dalla Comunità economica europea per evitare distorsioni della concorrenza.

È, per altro, allo studio una nuova regolamentazione degli scambi dei fertilizzanti, la quale, pur senza introdurre vere e proprie restrizioni quantitative, adotti opportuni strumenti di controllo, capaci di impedire operazioni commerciali a carattere anomalo e speculativo.

D'altro canto, non è possibile ignorare che il divario tra i prezzi interni italiani e i prezzi internazionali è andato progressiva-

mente aumentando. Ad esempio, per l'urea, che è il fertilizzante azotato di maggiore impiego, mentre il prezzo di base stabilito dal CIP in Italia è pari a 7.785 lire il quintale, negli altri paesi comunitari il prezzo di mercato oscilla intorno alle 15 mila lire, e prezzi ancora più elevati vengono praticati negli altri mercati. Questo divario di prezzo non può essere considerato solamente come un effetto di manovre speculative e, quindi, transitorio, ma riflette almeno in parte gli aumenti intervenuti nei prezzi delle materie prime e negli altri elementi di costo.

Pertanto la normalizzazione del mercato interno dei fertilizzanti non può avvenire ignorando totalmente la dinamica dei costi, anche per evitare il ripetersi di casi analoghi a quello della calciocianamide, per la quale il mancato riconoscimento dei costi reali di produzione ai fini della determinazione del prezzo ha portato alla cessazione completa della produzione interna, con la conseguente necessità di ricorrere alle importazioni per l'intero fabbisogno nazionale.

Le percentuali di aumento indicate nell'interrogazione dell'onorevole Emanuele Macaluso ed altri n. 3-03545 corrispondono alla media ponderata delle richieste avanzate dai principali produttori. Su tali richieste gli uffici del CIP hanno condotto un'accurata indagine, anche con controlli presso singoli stabilimenti, al fine di accertare esattamente la struttura e la dinamica dei costi. Tale indagine essendo in fase di ultimazione, non si ravvisa l'opportunità di promuovere una nuova inchiesta avente il medesimo oggetto, come è richiesto dagli onorevoli interroganti.

PRESIDENTE. L'onorevole Bardelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per le interrogazioni Barca e Macaluso Emanuele, di cui è cofirmatario.

BARDELLI. La risposta, signor Presidente, onorevoli colleghi, del sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato non può che essere considerata elusiva e deludente, sotto ogni aspetto, sia per quanto riguarda il passato sia per quanto riguarda il rischio incombente di nuovi, rilevanti aumenti dei prezzi dei fertilizzanti. Per il passato, il Governo, per bocca del sottosegretario che ha risposto, avalla e giustifica tutti gli aumenti dei prezzi deliberati negli ultimi tempi e, in modo particolare, gli ultimi due aumenti. Per quanto riguarda le richieste di ulteriori rincari, nell'ordine del 55 per cento da parte della Montedison e del 34

per cento da parte dell'ANIC, il Governo rifiuta di assumere qualsiasi impegno e di opporsi alla deliberazione da parte del CIP di questi nuovi aumenti.

Credo che sia necessario richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo sulla gravità della situazione in cui versa la nostra agricoltura e sulla portata delle conseguenze che gli aumenti dei prezzi dei fertilizzanti e di tutta una serie di altri mezzi tecnici necessari alla coltivazione ha avuto in questi ultimi anni.

È ormai da tutti riconosciuto che una delle cause di fondo dell'arretratezza, della bassa produttività e della crisi della nostra agricoltura consiste nella crescente subordinazione del settore primario alla grande industria produttrice di mezzi tecnici e di servizi di interesse agricolo: la più grave conseguenza di questa subordinazione è stata ed è l'enorme aumento dei costi di produzione agricola, non compensati da un incremento della produttività e da un conseguente aumento dei prezzi dei prodotti agricoli all'origine. Senza bloccare ed invertire questa tendenza non è possibile in alcun modo conseguire lo sviluppo della produzione e della produttività in agricoltura. L'eccezionale gravità di questo fenomeno è documentata dai dati forniti dalla *Relazione generale sulla situazione economica del paese nel 1974*, distribuita proprio pochi giorni fa. Da questi dati ufficiali risulta infatti che, mentre la produzione lorda vendibile dell'agricoltura e dell'allevamento, dal 1970 al 1974, in valori costanti è aumentata soltanto del 6 per cento, i consumi intermedi (cioè i mezzi tecnici ed i servizi necessari all'agricoltura), sono aumentati del 20 per cento, sempre in valori costanti; di conseguenza il valore aggiunto in agricoltura, nel considerato quadriennio, è aumentato soltanto del 2 per cento. In lire correnti, sempre secondo la relazione suddetta, il valore dei mezzi tecnici è passato da 1.442 miliardi nel 1970 a 2.956 miliardi nel 1974, con un aumento del 105 per cento, mentre la produzione lorda vendibile, sempre in lire correnti, è aumentata circa del 70 per cento nello stesso periodo. Solo nel 1974, rispetto all'anno precedente, il valore corrente dei mezzi tecnici necessari all'agricoltura è aumentato del 40 per cento in un anno, passando da 2.182 miliardi del 1973 ai già ricordati 2.956 miliardi nel 1974, con un'incidenza quindi del 27 per cento, complessivamente, sulla produzione lorda vendibile.

Veniamo al problema specifico dei concimi chimici, oggetto delle interrogazioni. Nel

1974, onorevole sottosegretario, rispetto al 1973 (sono sempre i dati della citata relazione), il loro prezzo è aumentato mediamente del 58 per cento. La spesa complessiva per concimi chimici è salita da 205 miliardi del 1973 a 302 miliardi nel 1974. La prima conseguenza è stata una riduzione dell'impiego dei concimi chimici nel 1974 rispetto al 1973, nella misura del 6,6 per cento, con punte del 10 per cento per i concimi complessi. Nel valutare questi dati relativi all'impiego dei concimi, occorre tener conto del fatto che il nostro paese è l'ultimo, distanziato di molte lunghezze, nel consumo medio dei fertilizzanti, in tutta l'area comunitaria. I dati sono noti: il consumo medio di fertilizzanti in chilogrammi-ettaro nei vari paesi del mercato comune europeo, è il seguente: Francia, 121; Germania, 213; Olanda, 265; Belgio, 270; Italia, 61. Il consumo in Italia è pari al 27 per cento di quello medio degli altri quattro paesi ricordati. Se non ci fossero i dati ufficiali a confermare questa situazione, forse nessuno potrebbe crederci.

Si tratta di una situazione che trova ragione, oltre che nella dissennata politica dei prezzi dei concimi, anche nella struttura oligopolistica del settore, dominato dalla presenza della Montedison e dell'ANIC, e da un rapporto tra queste imprese e le strutture distributive fondato sulla speculazione (e mi riferisco, in modo particolare, alle strutture distributive che fanno capo alla « Federconsorzi »). La Montedison e l'ANIC hanno puntato sul massimo sfruttamento delle risorse produttive esistenti, non programmando, non investendo, non innovando in tutti questi anni; entrambe hanno scelto una politica di dilatazione dei prezzi, di stagnazione produttiva e di blocco degli investimenti. La Montedison ha smobilitato, negli ultimi anni, circa venti impianti e in numerosi altri sono fermi i lavori di manutenzione più urgenti, nonostante l'accordo sottoscritto recentemente con i sindacati in materia di investimenti. Tutto questo accade mentre il fatturato della società è aumentato, nel 1974, del 64,5 per cento, solo per effetto dell'aumento dei prezzi. Lo stesso discorso vale per l'ANIC, la cui politica non si è discostata e non si discosta da quella della Montedison. Se non si affrontano questi nodi — intervento dell'ENI, direttive della Montedison, controllo pubblico sul gruppo, controllo sulle esportazioni, programmazione dei settori strategici produttivi (primo fra tutti quello della produzione dei fertilizzanti) — diventa pura illusione pensare di modificare la situazione esistente.

La politica nazionale del settore dei concimi e dei fertilizzanti deve essere finalizzata al rilancio dell'agricoltura, quale fattore decisivo per la ripresa economica generale del paese. Purtroppo i vari governi si sono sempre dimostrati incapaci di modificare questa situazione di oligopolio produttivo e distributivo e hanno sempre dato ascolto alle richieste di rincari di prezzo, troppo spesso esorbitanti, sulle quali il CIP ha ogni volta deliberato sotto il peso del ricatto e delle manovre di imboscamento dei produttori, i quali, per forzare la mano al Governo, hanno fatto mancare il prodotto proprio nei momenti di maggiore necessità. Di fatto, il CIP ha funzionato fino a questo momento come cassa di risonanza degli interessi delle grandi industrie produttrici di fertilizzanti. Negli ultimi sedici mesi sono così stati concessi due aumenti di prezzo dei concimi: il primo il 29 dicembre 1973, il secondo il 14 ottobre 1974. Dopo il primo aumento, l'allora ministro dell'industria (che, se non vado errato, era l'onorevole De Mita), rispondendo ad una nostra interrogazione, così si pronunciava: « La situazione dell'approvvigionamento dei concimi deve ritenersi ormai in via di normalizzazione, a seguito dell'emanazione del provvedimento CIP del 29 dicembre 1973, che, avendo fissato nuovi e più elevati prezzi, consentirà una maggiore regolarità della produzione e della distribuzione nel settore agricolo ». Quella risposta reca la data del 30 marzo 1974. A sette mesi di distanza da essa ed esattamente il 15 ottobre 1974, si è avuta la seconda « stangata »: un ulteriore e rilevante aumento dei prezzi. Anche allora, in un momento tecnicamente delicato com'è quello dell'avvio delle semine, si registrava sul mercato una rarefazione di fertilizzanti soprattutto di quelli più richiesti, in coincidenza con un notevole incremento dell'esportazione da parte delle grandi industrie o delle organizzazioni commerciali collegate alle medesime.

Stando così le cose, non vi è da stupirsi che dalle organizzazioni professionali agricole sia venuta una ferma denuncia, che ha trovato eco su tutta la stampa, contro i metodi e i criteri con i quali il Comitato interministeriale per i prezzi ha deliberato l'ulteriore aumento dell'ottobre 1974. È stato denunciato come il CIP non avesse svolto alcuna previa indagine per accertare la veridicità dei dati unilateralmente allegati dalle sole Montedison e ANIC, prendendoli acriticamente come base di calcolo per adottare la deliberazione di rincaro.

Di fronte a una denuncia così esplicita il CIP ha osservato il silenzio più assoluto, il Governo non ha sentito il dovere di replicare, di chiarire le cose, di dare una risposta. Avendo l'Alleanza dei contadini impugnato entrambe le deliberazioni del CIP in materia davanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio, e avendo questo ordinato alcuni mesi fa al CIP di esibire entro 60 giorni gli atti concernenti le istanze delle industrie, quelle eventualmente formulate dai ministeri competenti e gli accertamenti istruttori compiuti, non si è ottemperato all'ordinanza.

PRESIDENTE. Onorevole Bardelli, vorrei pregarla di concludere, poiché il suo tempo sta scadendo.

BARDELLI. Concludo, signor Presidente. Ma domando: il Governo, se davvero ritiene giustificati i rincari sanciti, perché non interviene per indurre il Comitato interministeriale per i prezzi ad ottemperare all'ordinanza del tribunale? Potrà così dimostrare le ragioni del suo operato. Noi lo invitiamo a farlo, anche per tranquillizzare i produttori in vista di ulteriori richieste, cui oggi siamo dinanzi, di rialzo del prezzo imposto.

A nostro avviso, però, gli aumenti sanciti non sono per nulla giustificati, in quanto da parecchi mesi a questa parte non vi sono stati rincari sul mercato delle materie prime. D'altra parte, il fatto che negli altri paesi della Comunità i prezzi dei fertilizzanti siano più elevati di quelli praticati in Italia non può costituire motivazione idonea a consentire altri aumenti, perché in quei paesi i redditi dei produttori agricoli raggiungono livelli assai diversi da quelli dei produttori italiani. Occorre quindi opporsi a questa nuova richiesta di aumento e occorre trovare le forme per impedire esportazioni di prodotti senza incappare in veti della Comunità; ed è possibile farlo se si vuole intervenire sulle due maggiori industrie, che sono a partecipazione statale e devono attenersi ad una regola che sia rispondente agli interessi della nostra agricoltura.

Se dopo gli accertamenti, che devono essere fatti seriamente, si dovesse constatare che ulteriori aumenti possono essere necessari, allora bisognerebbe porsi il problema dell'introduzione del prezzo politico, per lo meno per i fertilizzanti più richiesti. Sarebbe il solo mezzo per risparmiare un altro colpo alla nostra agricoltura, che concorrerebbe a disincentivare ulteriormente l'interesse dei produttori a sviluppare le produzioni, soprat-

tutto le più pregiate, di cui ha bisogno il paese.

Ecco perché noi torneremo ad insistere in tutte le forme e in tutte le sedi opportune sulla proposta di un'inchiesta, che dovrà essere svolta non dal CIP, ma dagli organi ministeriali con la partecipazione delle organizzazioni professionali e delle cooperative dei produttori agricoli. Concludo dichiarando ancora una volta la mia piena insoddisfazione per la risposta del Governo, che sfiora — mi si consenta di dirlo — il senso dell'irresponsabilità se solo si tiene conto della gravità della crisi nella quale versa la nostra agricoltura. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Poiché i presentatori dell'interrogazione Prearo non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla replica.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Pani, Marras, Cardia e Giovanni Berlinguer, ai ministri della marina mercantile, dei trasporti e dei lavori pubblici e al ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord, « per conoscere quali siano gli orientamenti del Governo in rapporto alle seguenti questioni relative alla Sardegna: 1) quali misure di potenziamento temporaneo e permanente si intendono adottare nelle linee marittime della " Tirrenia ", dei traghetti delle ferrovie dello Stato e nelle linee aeree dell'ATI, considerato che già da oggi, cioè prima dell'aumento del flusso turistico e prima del rientro degli emigrati, è impossibile trovare su qualunque mezzo marittimo in servizio tra la Sardegna e il resto dell'Italia anche il solo " passaggio ", e considerato che il volume totale delle merci trasportate cresce in misura costante ed in determinati periodi si svolge solo attraverso il meccanismo delle liste contingente, senza con ciò rendere possibile di esportare dall'isola merci deperibili come i carciofi e di importare le quantità necessarie di mangimi e persino di medicinali, mentre le misure straordinarie sino ad ora preannunciate si presentano addirittura inferiori a quelle dell'anno scorso per disponibilità di posti a causa della riduzione da quotidiana a trisettimanale della linea Porto Torres-Civitavecchia e a causa della mancata immissione in servizio della motonave *Torres* adibita la scorsa estate a corsa supplementare; 2) sulla base di quali considerazioni di ordine economico sono state aumentate le tariffe per il trasporto dei passeggeri nelle relazioni tra la Sardegna e il resto dell'Italia, atteso che il carattere insulare della Sardegna non consente alter-

native al trasporto aereo e marittimo e le spese di trasporto incidono in misura assai notevole nei bilanci familiari, ove si pensi che per esempio una famiglia di 4 persone per la traversata di andata e ritorno Porto Torres-Genova, la più frequentata dagli emigranti, spende in classe turistica ben 160 mila lire; 3) in quale misura si vuol tenere in considerazione il fatto che il trasporto di merci, dato il carattere insulare della Sardegna e le debolezze del suo mercato interno, rappresenta una vera e propria diseconomia; ed in particolare entro quali termini e con quali modalità si intende dare attuazione all'ordine del giorno accettato dal Governo il 28 marzo 1974 in occasione della conversione in legge del decreto-legge concernente l'istituzione di una tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea e marittima e che impegnava appunto il Governo ad operare in favore dell'isola una drastica riduzione delle tasse previste; 4) quali misure urgenti e straordinarie si intendono adottare per rendere funzionale il porto di Cagliari, danneggiato dalle ultime mareggiate in misura tale da rendere inagibili le banchine di attracco per le navi quotidiane di linea, ed al fine di evitare la completa paralisi delle attività portuali; 5) quali misure sono state adottate o si intendono adottare a breve e medio termine per il potenziamento degli altri porti sardi e per la dotazione degli aeroporti di Cagliari, Alghero ed Olbia di *radar* di sicurezza e di altre attrezzature per l'atterraggio strumentale, idonei mezzi di illuminazione e adeguati servizi antincendi; 6) entro quali termini è prevista in modo certo l'entrata in funzione del nuovo aeroporto di Olbia-Venafiorita; 7) quali investimenti sono riservati alla Sardegna nel piano pluriennale delle ferrovie dello Stato in ordine soprattutto alla rettifica e al raddoppio dell'intera rete, all'ammodernamento tecnologico degli impianti fissi e all'aumento del parco del materiale rotabile, con particolare riferimento all'aumento del numero dei locomotori Diesel; 8) quali orientamenti e quali decisioni intende assumere il Governo in ordine al problema relativo alla completa ristrutturazione, ammodernamento e pubblicizzazione dell'intero sistema delle ferrovie complementari della Sardegna; 9) per quali motivi la regione sarda non viene regolarmente consultata dalla "Tirrenia" e dall'ATI prima della determinazione degli orari dei rispettivi mezzi di trasporto, in modo tale che siano evitati gravi disagi per i passeggeri come avviene soprattutto per la parte settentrionale del-

l'isola; 10) per quali singolari ragioni i passeggeri provenienti dalla Sardegna allo sbarco nel porto di Genova subiscono un incredibile e paradossale controllo doganale, sia personale sia sui bagagli, talvolta più pignolo e fastidioso di quanto non avvenga alle frontiere dello Stato, pur trattandosi di una relazione di traffico interno e quindi non soggetta alle norme vigenti negli scali internazionali; 11) infine se il Governo, in considerazione della particolare arretratezza ed inefficienza di tutto il sistema dei trasporti interni della Sardegna e del sistema delle relazioni di traffico tra la Sardegna e il resto dell'Italia, non ritenga indispensabile ed urgente confrontare i propri orientamenti con quelli della regione sarda e con quelli delle organizzazioni sindacali dell'isola » (*ex interp.* 2-00507) (3-03546).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere.

LUCCHESI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In merito alle misure adottate per il potenziamento dei collegamenti con la Sardegna svolti dalla società « Tirrenia », si fa presente che sin dal mese di giugno 1974 si è proceduto ad un riassetto dei servizi della società al fine di dar loro una maggiore funzionalità e rispondenza alle esigenze dei settori interessati. In tale quadro è stata data sistemazione, in particolare, alla linea Genova-Olbia, la quale, oltre ad essere potenziata sotto il profilo nautico mediante l'assegnazione di una nave-traghetto trasformata, in luogo della precedente unità del tipo tradizionale, è stata migliorata anche nell'itinerario, con l'inclusione in essa di nuovi collegamenti con Cagliari ed Arbatax.

La linea infatti si articola ora nel seguente modo: una corsa settimanale Genova-Olbia; una Genova-Olbia-Arbatax; una Genova-Olbia-Cagliari.

La linea Genova-Sardegna-Tunisi-Sicilia è stata ristrutturata al fine di conferirle una maggiore celerità e di aumentarne la capacità di trasporto mediante l'impiego anche di un mezzo moderno e maggiormente adeguato alle esigenze di traffico (nave-traghetto del tipo *Poeta*). Anche le linee Civitavecchia-Cagliari e Napoli-Cagliari sono state rese più rispondenti alle rispettive esigenze di traffico attraverso una migliore redistribuzione del materiale nautico sulle stesse impiegate. Tenuto conto, infatti, che sulla prima linea - servita nel trasporto di merci da sei viaggi settimana-

nali di un traghetto del tipo *Poeta* — le corse del sabato e della domenica erano scarsamente utilizzate dagli autotrasportatori, mentre, per contro, nel secondo collegamento — disimpegnato in due viaggi settimanali da un traghetto trasformato — si verificava una sensibile affluenza di autoveicoli pesanti anche nelle corse del sabato e della domenica, si è ritenuto opportuno che in tali giorni le corse siano servite da un traghetto trasformato sulla Cagliari-Civitavecchia e da un traghetto del tipo *Poeta* sulla Cagliari-Napoli.

In merito alla linea Civitavecchia-Porto Torres si fa presente che essa veniva disimpegnata con frequenza giornaliera dalla società « Tirrenia » fuori di convenzione, e cioè senza contributo statale, fino al 18 aprile 1974. A seguito dell'aumento del prezzo dei combustibili e della sua conseguente incidenza sull'onere di esercizio della linea, la « Tirrenia » decise di sospendere il servizio dalla data menzionata.

Allo scopo di venire incontro alle esigenze degli ambienti economici e portuali sardi interessati, è stata poi disposta la riattivazione, con frequenza trisettimanale, della linea, proponendone l'inclusione tra quelle di convenzione. Non è stato possibile mantenere la frequenza giornaliera poiché, a seguito del riassetto di cui sopra si è fatto cenno, tutte le unità sociali sono risultate intensamente utilizzate. In particolare, i traghetti del tipo *Poeta* che assicurano i collegamenti sulla linea Civitavecchia-Porto Torres ruotano nell'arco della settimana su numerose altre linee.

Per quanto attiene alla riduzione dei servizi straordinari, e in particolare alla mancata immissione in servizio della motonave *Torres* adibita nell'estate del 1973 a corse supplementari, si fa presente che anche per il periodo estivo dell'anno 1975 è stato predisposto un programma di servizi sussidiari secondo il consueto numero di corse sulla linea Civitavecchia-Olbia dal 27 luglio al 31 agosto, sulla linea Genova-Porto Torres dal 29 giugno al 15 settembre, sulla linea Livorno-Bastia-Porto Torres dal 24 giugno all'8 settembre. Sono state altresì disposte ulteriori corse straordinarie sulle predette linee Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres, oltre che sui collegamenti Carloforte-Calasetta e Carloforte-Portovesme in relazione a particolari esigenze di traffico. Analogo programma di servizi sussidiari è stato predisposto per il periodo estivo del corrente anno; sul detto programma sarà tempestivamente sentito il parere della regione.

Per quanto concerne i riflessi che la ristrutturazione della flotta FINMARE, ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684, esplicherà sui collegamenti marittimi con la Sardegna, è da rilevare subito che l'insieme dei collegamenti oggi esistenti sarà nettamente incrementato, sia come numero sia come materiale nautico adibito alle linee. È infatti prevista l'istituzione di un nuovo collegamento Livorno-Olbia, cui verrà adibito un traghetto misto di nuova costruzione; la funzione di questa linea sarà quella di realizzare un più frequente collegamento tra il continente e la Sardegna mediante lo sfruttamento delle moderne infrastrutture viarie che fanno capo a Livorno, allo scopo anche di avviare velocemente nell'isola gli autoveicoli commerciali. Il nuovo collegamento costituirà, poi, un necessario volano per lo scorrimento del traffico per passeggeri, specialmente nei periodi di maggiore affollamento delle altre linee (Natale, Pasqua e ferie estive).

Il programma di riassetto, inoltre, prevede che entro il 1977 le antiquate navi tradizionali del tipo *Città di Napoli* ed i traghetti del tipo *Regione* trasformati — adibiti alle linee esistenti — verranno sostituiti da nuovi traghetti del tipo *Poeta*: verrà in tal modo conseguito un determinante rafforzamento del complesso delle linee oggi esistenti tra continente e Sardegna.

È da tenere anche presente che le linee che collegano la Sardegna alle sue isole minori saranno anch'esse incrementate: infatti la « Tirrenia » procederà al più presto allo snoleggio delle due unità oggi in servizio su Carloforte e sulla Maddalena (*Elba Ferry* e *Lauro Express*, rispettivamente) e, correlativamente, all'acquisto di altrettanti traghetti di adeguate prestazioni.

In merito all'aumento delle tariffe per il trasporto di passeggeri nelle relazioni tra la Sardegna e il continente, come è noto, l'aumento stesso è stato disposto in conformità di quanto attuato dalle ferrovie dello Stato per le proprie tariffe per passeggeri, in corrispondenza agli aumenti del costo del carburante.

In ordine alla revisione di tali aliquote (previste dal decreto del Presidente della Repubblica del 13 marzo 1974) per quanto concerne le merci imbarcate o sbarcate nei porti della Sardegna, si fa presente che, in attuazione degli ordini del giorno accettati dal Governo in sede di conversione in legge del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, è già stata predisposta una bozza di decreto contenente le opportune modificazioni da valere

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

per i porti dell'Italia meridionale e delle isole; e su tale bozza si è in attesa di conoscere l'avviso delle amministrazioni interessate.

In merito al problema del rafforzamento dei servizi di traghetto tra il continente e la Sardegna gestiti dalle ferrovie dello Stato, si fa presente che esso viene tenuto nella massima considerazione da tale azienda.

Nel periodo dal 2 agosto al 6 settembre 1974 anche la nave-traghetto *Reggio* — normalmente utilizzata nello stretto di Messina — è stata impiegata sulla rotta Civitavecchia-golfo degli Aranci, al fine di consentire lo smaltimento della punta di traffico estiva, interessante in particolare i viaggiatori. Dal 21 dicembre 1974 la nave-traghetto *San Francesco di Paola* è stata trasferita in via continuativa dallo stretto di Messina alla rotta continente-Sardegna.

Il traghettamento delle autovetture viene favorito nei limiti del possibile e, allo scopo di facilitare i movimenti turistici, nei periodi di maggiore richiesta (vacanze estive, festività di fine d'anno, ecc.) questo servizio gode anche di una priorità su quello dei carri ferroviari. Nei mesi di agosto e settembre 1974 sono state complessivamente trahettate nelle due direzioni circa 61 mila autovetture.

Premesso che il volume del traffico in entrata in Sardegna è assai maggiore di quello in uscita, l'ammissione al traghettamento dei trasporti di merci su carro destinati in Sardegna è effettivamente sottoposta a limitazioni derivanti dall'inadeguatezza dei mezzi disponibili rispetto all'entità della domanda. Le relative autorizzazioni vengono concesse sulla base di una graduatoria stabilita su indicazioni fornite dai competenti organi regionali. Per altro, a richiesta dei medesimi organi, alcune merci interessanti l'economia sarda — come i mangimi — vengono accettate prescindendo dalla graduatoria stessa. I trasporti di merci in partenza dalla Sardegna per il continente non sono viceversa attualmente sottoposti ad alcuna limitazione, data la loro non rilevante entità. In particolare, circa l'affermazione che in determinati periodi non si riesca ad esportare dall'isola merci deperibili, come i carciofi, non risulta che, durante la campagna orticola, trasporti di derrate abbiano subito ritardi in Sardegna per attendere il traghettamento. L'assegnazione alle varie stazioni dei carri per il trasporto di carciofi e degli altri prodotti orticoli avviene nella misura stabilita dagli organi assessoriali della regione sarda unitamente ai rappresentanti delle camere di commercio

provinciali, salvo rari casi di forza maggiore. La richiesta giornaliera di carico delle derrate nelle singole stazioni della Sardegna non ha mai superato la quantità stabilita dagli organi sopraddetti. Nel periodo della scorsa campagna carciofaria della Sardegna (ottobre 1973-maggio 1974) sono stati trahettati in continente 4.434 carri di derrate, con la punta massima di 1.219 carri nel mese di marzo 1974. Durante la campagna in corso dall'ottobre 1974 sono stati trahettati 2.292 carri fino al 28 febbraio 1975, di cui 1.027 nel mese di febbraio.

Per quanto riguarda, infine, i trasporti di medicinali destinati in Sardegna, si segnala che tale merce viene spedita in piccole partite a resa accelerata e che il relativo inoltro avviene costantemente con la massima sollecitudine.

Per quanto riguarda l'aumento delle tariffe per il trasporto delle persone sulle navi-traghetto delle ferrovie dello Stato in servizio sulla linea Civitavecchia marittima-golfo degli Aranci, si fa presente che esso è stato adottato nell'ambito del provvedimento di aumento generale delle tariffe ferroviarie di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 16 aprile 1974, n. 165, tenuto conto del livello bassissimo delle tariffe stesse, ferme dal 1° gennaio 1963, e della notevole evoluzione dei costi, avvenuta nel frattempo.

Circa gli investimenti destinati alla Sardegna nell'ambito del programma di interventi straordinari per 2 mila miliardi di lire disposto con la legge n. 377 del 1974, destinato a migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale e approvato nelle sue particolarità esecutive con decreto ministeriale 20 febbraio 1975, n. 145, si comunica che sono stati stanziati in favore del compartimento di Cagliari complessivamente 20 miliardi e 760 milioni di lire.

I provvedimenti previsti comprendono il completamento del raddoppio della tratta Cagliari-Decimomannu, con parziale rettificazione del relativo tracciato; un'ulteriore fase di sistemazione a piano regolatore degli impianti di Cagliari, Sassari e Golfo degli Aranci; il miglioramento degli impianti del magazzino d'approvvigionamento e del deposito costiero di combustibili di Cagliari. In aggiunta a questi provvedimenti specifici si prevede di realizzare, per le linee ed impianti della Sardegna (a carico di aliquote a corpo contemplate per particolari settori per i quali è ancora da elaborare la programmazione di dettaglio), ulteriori interventi per la sistemazione di impianti per viaggiatori e per merci in stazioni

minori (marciapiedi, pensiline, sottopassaggi, scali per merci, allungamenti di binari), per il rinnovamento dell'armamento su linee della rete fondamentale, per l'ammodernamento degli impianti di segnalamento e sicurezza (impianto di apparati centrali elettrici ad itinerari, soppressione ed ammodernamento di passaggi a livello, rinnovamento e sistemazione di cavi telegrafonici) e per il miglioramento degli ambienti di lavoro del personale. A vantaggio delle comunicazioni ferroviarie interessanti la regione si tradurrà ovviamente anche la graduale immissione in servizio sulla rete del nuovo materiale rotabile, in particolare a trazione Diesel, contemplato nel citato programma. E inoltre prevista la costruzione di una nuova nave-traghetto, di caratteristiche idonee alla rotta sarda, che permetterà di restituire la nave-traghetto *San Francesco di Paola* al suo normale servizio nello stretto di Messina.

Quanto alla questione della ristrutturazione e ammodernamento dell'intero sistema delle ferrovie complementari della Sardegna, si comunica che è in corso di ultimazione, da parte delle suddette ferrovie, il programma di interventi approvato fin dal 1964 e comprendente il tronco di penetrazione in Cagliari e lo spostamento degli impianti della stazione terminale (tali lavori sono rimasti a lungo interrotti in dipendenza delle difficoltà sorte in sede realizzativa per le interferenze con gli impianti di raccordo ferroviario di alcuni stabilimenti industriali). La necessità di ulteriori, più decisivi interventi è ben presente all'amministrazione. Tuttavia attualmente, come è noto, mancano le necessarie disponibilità finanziarie.

Quanto all'acquisizione in mano pubblica della rete di cui trattasi, il problema dovrebbe considerarsi al presente soddisfacentemente risolto con l'avvenuta istituzione della gestione commissariale governativa, a seguito della pronuncia di decadenza del concessionario.

Infine, venendo ai trasporti aerei, si fa presente che un notevole miglioramento, a carattere permanente delle linee aeree ATI con scalo nell'isola è il risultato dei recenti provvedimenti concretatisi nel completamento del processo di sostituzione, già da tempo avviato, dei velivoli ad elica in servizio sulle linee in questione con apparecchi a reazione *DC-9*.

La ristrutturazione così operata, con i connessi vantaggi di offerta all'utenza di un maggior numero di posti, di maggior rapidità e *comfort* dei servizi e di incremento nella loro frequenza, va ad integrarsi con un secon-

do ordine di miglioramenti dei servizi della rete ATI, pure esso a carattere permanente, e che è il riflesso dell'adeguamento — in parte già realizzato e in parte in corso di realizzazione ai sensi della legge n. 825 — degli impianti radioelettrici ed elettronici di assistenza al volo e di altre infrastrutture operative a terra.

Per quanto concerne il miglioramento delle strutture portuali della Sardegna, si fa presente che, con riferimento all'attuazione della legge 6 ottobre 1971, n. 853, la Cassa per il mezzogiorno ha finanziato o si appresta a finanziare tre importanti opere: nel porto industriale di Porto Torres, un molo banchinato e le relative attrezzature, per un importo di 6 miliardi e 99 milioni di lire (progetto approvato, lavori in corso di esecuzione); nel porto industriale di Oristano, un secondo lotto di lavori riguardante l'escavazione del canale di penetrazione dell'avamposto (progetto approvato per 3 miliardi e 9 milioni di lire, lavori in corso di esecuzione) e un terzo comprendente il banchinamento del molo sottoflutto e di parte del canale di penetrazione (progetto approvato per 2 miliardi e 755 milioni di lire, lavori in corso); nell'ambito del progetto speciale per la realizzazione del nuovo porto industriale di Cagliari, sul primo lotto, comprendente parte delle opere foranee per un importo di 13 miliardi e 194 milioni di lire, sono in corso i lavori di un primo stralcio (molo di sopraflutto e radice del molo di sottoflutto, opere di arginamento), mentre per i lotti successivi è stato già approvato il progetto generale con riserva di riprova in vasca, per la quale, ultimati i rilievi, si è in attesa della relazione.

In merito agli interventi intesi ad assicurare la funzionalità del porto di Cagliari, gravemente danneggiato dalle mareggiate del dicembre 1973 e del marzo 1974, oltre che degli altri porti della Sardegna si precisa che, con decreto interministeriale del 15 febbraio ultimo scorso, in applicazione della legge 6 agosto 1974, n. 366, sono stati stanziati cospicui fondi. In particolare, per il porto di Cagliari si tratta di complessivi 10 miliardi di lire, così ripartiti: 7 miliardi per l'esecuzione del prolungamento del molo foraneo di levante (primo lotto) e delle opere di ristrutturazione del molo foraneo di ponente (primo lotto); 350 milioni per la ristrutturazione dei moli (vecchio e nuovo) di levante; 400 milioni per l'escavazione fino a 12 metri di fondale dello specchio d'acqua antistante le calate di ponente e del canale di raccordo con l'imboccatura (secondo lotto); 100 milioni per

il potenziamento dell'impianto elettrico portuale e infine 2 miliardi e 150 milioni per il potenziamento, adeguamento e riparazione delle strutture portuali del bacino di ponente e relativo molo (compresi gli scavi di alaggio presso la banchina di via Roma, lo sporgente sabauda e la calata Sant'Agostino). Per le attrezzature portuali di Porto Torres è stata stanziata la complessiva somma di 3 miliardi e 500 milioni, dei quali 1 miliardo e 500 milioni per il rafforzamento delle opere foranee e 2 miliardi per l'ampliamento del bacino di evoluzione. Infine, per i porti di Olbia e di Carloforte sono stati stanziati rispettivamente 600 milioni (escavazione dei bacini di evoluzione e dell'accesso al porto interno) e 500 milioni (costruzione di un secondo sporgente banchinato dotato di due denti d'attracco fra il molo San Carlo e il molo centrale).

Le esigenze dei porti della Sardegna saranno inoltre tenute presenti in sede di elaborazione del piano pluriennale di investimenti che dovrà essere presentato al Parlamento, per il conseguente finanziamento, entro il 23 agosto del corrente anno, ai sensi dell'articolo 1 della legge 6 agosto 1974, n. 366.

In merito ai controlli effettuati dalle dogane nei porti sardi, si fa presente che essi rientrano nelle normali operazioni di istituto svolte dagli uffici finanziari in tutti i porti italiani.

Circa l'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda, ricordo che dall'estate scorsa esso è regolarmente in funzione.

Per quanto si riferisce infine alla strumentazione *radar* degli aeroporti della Sardegna e alle altre infrastrutture per l'atterraggio strumentale sugli stessi scali, presso l'aeroporto di Elmas verrà installato un *radar* di precisione (*PAR*), mentre il servizio di avvicinamento verrà svolto dal *radar* di Decimomannu; si prevede inoltre presso lo stesso scalo la sostituzione delle attuali radioassistenze con altre di seconda categoria, che saranno approvvigionate con l'esercizio finanziario 1975 in forza della legge n. 825. Nell'aeroporto di Alghero si prevede invece che il *radar*, già approvvigionato, possa essere installato ed entrare in funzione entro il prossimo anno; presso quello di Olbia-Costa Smeralda sono attualmente in funzione le radioassistenze di tipo *DTVOR* e *ILS* ed è allo studio la possibilità di installare il *VOR* che, a seguito di sostituzione, si renderà disponibile a Palermo.

Quanto all'esigenza di una previa consultazione della regione sarda da parte dell'ATI e della « Tirrenia » in ordine agli orari dei

servizi stagionali, si fa presente che è prassi costante, in ossequio alle competenze che alla regione sarda sono attribuite dalla legge in materia di trasporti, comunicare alla regione stessa gli orari delle compagnie aeree per ottenerne preventivamente il parere e che la stessa prassi viene seguita dalla società « Tirrenia » in relazione a questioni di particolare interesse per la regione.

Da ultimo si aggiunge, in relazione all'opportunità che il Governo confronti i propri orientamenti con quelli dei competenti uffici sardi in materia di traffici marittimi, che, in occasione del cennato riassetto dei servizi della società « Tirrenia », è stato tenuto in particolare conto quanto prospettato dalla regione sarda per l'istituzione del nuovo collegamento con Arbatax e per la ripresa della linea Civitavecchia-Porto Torres.

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

PANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la lunga risposta del rappresentante del Governo forse poteva anche essere più breve e contenere proposte, decisioni e orientamenti più precisi in ordine al problema del rafforzamento di tutte le relazioni di traffico con la Sardegna.

In verità ogni anno si verifica un aumento eccezionale di passeggeri, in particolare turisti ed emigrati che rientrano, soprattutto nel periodo estivo; ed ogni anno si verifica regolarmente che a Civitavecchia, ad Olbia, a Porto Torres, a Genova, a Cagliari migliaia di persone restano a lungo in attesa di imbarcarsi. L'anno scorso si è creata una situazione drammatica nel porto di Civitavecchia e il Governo, incontrando in questo anche la particolare sensibilità dei sindacati, ha dovuto ricorrere a uno spostamento dallo stretto di Messina del traghetto *San Francesco di Paola*.

Ora, per quanto concerne la necessità di potenziare — per l'immediato futuro ed in particolare per il periodo estivo — i collegamenti con la Sardegna, mi sembra che il Governo non sia andato oltre le misure tradizionali, già adottate in passato e rivelatesi del tutto insufficienti (esse hanno dato luogo, tra l'altro, ad episodi gravissimi e preoccupanti sotto il profilo dell'ordine pubblico).

Per quanto riguarda il potenziamento permanente, viene accolta l'esigenza di provvedere in tal senso. Non sembra, però, che si tenga sufficientemente conto del fatto che, in Sardegna, il collegamento con il continente

può avvenire soltanto per nave o per via aerea: e ciò ha rilevanza anche per quanto concerne le tariffe la cui fissazione sembra non tener conto di questa mancanza di alternative, esistenti invece per le altre regioni. Sembra quindi che l'aumento tariffario messo in atto per quanto concerne i collegamenti con la Sardegna, specialmente quelli marini, non sia giustificato.

Per quanto concerne il collegamento permanente con la Sardegna in rapporto agli adempimenti a carico delle ferrovie dello Stato, non è stato assunto alcun impegno preciso, mentre è da tutti riconosciuta l'esigenza di disporre di altri due traghetti, relativamente al trasporto delle merci e dei passeggeri.

Per quanto concerne, invece, il problema della società « Tirrenia », sembra che il Governo voglia rimandare ogni cosa al programma di ristrutturazione della flotta FINMARE, evitando intanto di rispondere alle richieste che sono state avanzate in merito alla situazione che si verificherà prevedibilmente nella prossima estate, in coincidenza con il rientro degli emigranti: e, ciò, sia per il traffico in arrivo verso l'isola (composto di persone che hanno diritto di giungere sollecitamente nelle proprie case), sia per il flusso in senso contrario (con particolare riguardo per quei lavoratori che debbono rientrare sollecitamente nei luoghi di lavoro e che, se la situazione resterà immutata, possono addirittura rischiare di perdere il posto). Noi pensavamo che il Governo potesse adottare la decisione di destinare ai collegamenti con la Sardegna in via temporanea — per la prossima estate cioè — la *Raffaello*, prima della sua ristrutturazione, ciò per assicurare la soluzione di un problema assai grave in considerazione della situazione d'emergenza creatasi.

Venedo alle altre questioni sollevate nella interrogazione, dirò che la risposta del Governo a proposito del problema degli aeroporti è assolutamente insoddisfacente. Per quanto riguarda l'aeroporto di Alghero, si continua a ripetere che il *radar* di sicurezza e gli altri strumenti per l'atterraggio strumentale verranno realizzati e posti in funzione entro il prossimo anno: ma questa stessa affermazione era già stata fatta due anni or sono, e successivamente ripetuta! Lo scalo di Elmas si trova nell'assurda situazione di essere soggetto a periodiche chiusure; ora, addirittura, verrà chiuso per diversi mesi (non se ne conosce neppure la ragione) ed i voli saranno dirottati all'aeroporto di Decimomannu, che, essendo militare, non dispone di attrezzature per la ricezione di passeggeri.

Per quanto si riferisce all'esigenza di ridurre le tasse di imbarco e sbarco delle merci, il Governo — a distanza di un anno da quando fu approvato un apposito ordine del giorno — sta ancora elaborando il relativo decreto.

Per quanto, poi, concerne le ferrovie, il Governo ripropone per la Sardegna — con la cosiddetta « legge dei 2 mila miliardi » — lo stesso impegno che era stato assunto nella cosiddetta « legge-ponte dei 400 miliardi », senza per altro rendersi conto della situazione particolare, e per certi versi assurda, in cui si trova l'isola. Basti pensare che un treno per merci, a coprire la distanza tra Olbia e Cagliari, impiega circa dodici ore, con una velocità commerciale di 35 chilometri l'ora mentre un treno per passeggeri copre la stessa distanza in circa cinque ore, con una velocità commerciale non superiore ai sessanta chilometri l'ora: il treno « di bandiera » della Sardegna ha la velocità più bassa d'Italia!

Per quanto riguarda la rete ferroviaria della Sardegna, ove esiste un problema di rettificazioni e raddoppiamenti, il Governo sembra orientato a migliorare l'attrezzatura tecnica, adottando il sistema della dirigenza con centrali operative, un sistema cioè che è già stato in parte sperimentato, ma non ha dato risultati positivi.

Per questo complesso di ragioni, credo di poter infine dichiarare la più completa insoddisfazione per la risposta del Governo, mancando in essa impegni precisi per l'immediato e per il futuro, pur di fronte alla complessità dei problemi che erano stati sollevati nella mia interrogazione. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Alfano, al ministro dei trasporti, « per sapere: se sia a conoscenza del fatto che sul tratto ferroviario Napoli-Roma via Formia, il treno rapido in partenza dalla stazione di Napoli-Mergellina alle ore 8,15, con arrivo previsto alla stazione di Roma-Termini per le ore 9,45, senza alcun preavviso, non ha effettuato la partenza da Napoli nei giorni di domenica; se è a conoscenza che tale inconveniente o disservizio provoca le giuste rimostranze di gruppi di viaggiatori, interessati a quel rapido (più clamorosamente sono avvenute due domeniche or sono, in occasione di una importante partita di calcio svolta nella capitale); se è a conoscenza, altresì, che nessuna specifica annotazione risulta iscritta in calce agli orari ferroviari, che l'ente provinciale per il turismo dispensa ai viag-

giatori ed ai turisti, in ordine ad eventuali e previste soppressioni del detto convoglio ferroviario nei giorni di festività; per sapere se intenda intervenire e quali provvedimenti si proponga di adottare, nelle sedi competenti, per evitare il grave e comprensibile disagio a nutriti gruppi di utenti dell'Italia meridionale, particolarmente rispetto al divieto di circolazione automobilistica in atto » (3-02112).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, la pesante situazione creatasi per trasporti ferroviari di merci nell'ultimo periodo dell'anno 1973 consigliò di procedere alla soppressione nei giorni di sabato e domenica, cominciando dal 1° dicembre 1973, di alcuni treni per viaggiatori — per i quali era stata accertata una scarsa frequentazione in tali giorni — allo scopo di assicurare una più proficua utilizzazione dei mezzi di trazione e del personale a servizio del trasporto di merci. La soppressione del treno n. 894, in partenza da Napoli-Mergellina alle ore 8,15 nei giorni di domenica, venne pertanto attuata nel quadro di quanto sopra detto.

Il programma di tutte le soppressioni fu portato a conoscenza del pubblico mediante il supplemento n. 1 dell'orario ufficiale invernale 1973-1974 delle ferrovie dello Stato e mediante l'edizione 1° dicembre 1973 dell'orario generale delle ferrovie dello Stato, entrambi editi dalla ditta Pozzo e messi a disposizione del pubblico una settimana prima del 1° dicembre 1973; tempestivi comunicati sono stati fatti alla stampa, per cura delle direzioni compartimentali ferroviarie interessate; si sono altresì aggiornati i quadri degli arrivi e delle partenze, esposti nelle principali stazioni della rete ferroviaria per comodità del pubblico. In particolare, si conferma che la stazione di Napoli-Mergellina aveva provveduto tempestivamente all'aggiornamento di tali quadri per quanto riguarda il super-rapido n. 894.

Per quanto concerne gli orari contenuti in opuscoli di formato ridotto, distribuiti gratuitamente dall'azienda delle ferrovie dello Stato a scopo propagandistico — tramite gli enti provinciali per il turismo — vi si fa presente che non sono previste pubblicazioni di aggiornamento ad ogni successivo cambiamento dell'orario ferroviario (estivo ed invernale). Su ciascuno di essi è riportata apposita annotazione, da cui risulta che le ferrovie dello

Stato non rispondono di variazioni di orari e di servizi sopravvenute dopo la stampa degli opuscoli stessi.

In atto, il provvedimento di soppressione del treno n. 894 è stato mantenuto, tanto più che, essendo cessato il divieto di circolazione degli autoveicoli nei giorni festivi, si è attenuato il disagio che poteva essere stato procurato all'utenza. I mezzi ed il personale così resi disponibili sono stati impegnati per altri servizi — anche per viaggiatori — che altrimenti la limitata disponibilità di mezzi non avrebbe consentito di espletare.

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

ALFANO. Onorevole sottosegretario, nel ringraziarla per la cortesia che mi ha usato rispondendo alla mia interrogazione, mi permetto di farle presente che in realtà ella tutto ha fatto tranne che rispondermi.

La mia interrogazione, infatti, trattava di un argomento molto importante che chiaramente le è sfuggito. Evidentemente, ella non sa, onorevole sottosegretario, che il super-rapido che parte da Napoli alle 8,15 e dovrebbe arrivare a Roma alle 9,45 (tutti i giorni, compresa la domenica), arriva in realtà non prima delle 10.

C'è poi il problema degli incontri di calcio tra la Roma e il Napoli: è mai possibile che l'amministrazione delle ferrovie, il Governo, dimentichino questi avvenimenti che, con il *folklore* che li accompagna, diventano un fatto veramente popolare, non soltanto nell'ambito della nostra città, ma anche nell'ambito di tutto il Mezzogiorno? È mai possibile, onorevole sottosegretario, che l'amministrazione delle ferrovie — e per essa il suo dicastero — sia così sensibile da istituire addirittura treni speciali per determinate manifestazioni (ad esempio, politiche), quando poi, in occasione dell'incontro di calcio Roma-Napoli la corsa del treno n. 894 viene soppressa?

Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario sull'opportunità di far rimettere in funzione quel treno rapido, che dovrebbe essere tanto comodo, e invece non lo è perché il 15 per cento dei viaggiatori è costretto a viaggiare in piedi. Lo scontento non viene soltanto dai viaggiatori, ma anche dai « tassisti », i quali, all'arrivo a Roma di tali viaggiatori, non li accolgono cordialmente; a volte addirittura si allontanano dopo avere atteso invano il loro arrivo per 30 o 35 minuti.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

Per la verità, non posso dichiararmi soddisfatto, perché la risposta dell'onorevole sottosegretario ha eluso l'oggetto della mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Signorile, al ministro dei trasporti, « per sapere se stia avendo un inizio di attuazione il piano pluriennale di sviluppo delle ferrovie deliberato (con i relativi stanziamenti) dal CIPE e del quale costituisce parte importante l'assegnazione di commesse di materiale rotabile ad aziende del settore, in particolare — secondo le direttive del piano medesimo — a quelle operanti nel Mezzogiorno. Per conoscere, in particolare: a) se gli risulti che si prospettano notevoli ritardi rispetto alla prevista utilizzazione entro il 1975 di una parte dei finanziamenti disponibili; ciò avendo presente soprattutto la dichiarata funzione anticongiunturale di questi primi interventi diretti a favorire la salvaguardia dei livelli di occupazione nelle aziende del settore; b) se non ritenga, quindi, — data la situazione di grave crisi di molte aziende meridionali e, segnatamente della FERROSUD di Matera — che ogni slittamento nel rendere realmente operativa, fin dall'anno in corso, l'utilizzazione dei fondi del piano rischia, in casi come quello della FERROSUD, di concorrere a determinare la chiusura di aziende che fondano la loro attività esclusivamente su commesse pubbliche divenute, negli ultimi tempi, sempre più rare » (3-03119).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

SINESIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con decreto interministeriale 20 febbraio 1975, n. 145, è stato approvato il programma di interventi straordinari concernente opere e forniture per l'importo complessivo di 2 mila miliardi, di cui un miliardo e 250 milioni destinati agli impianti fissi e 750 al parco del materiale rotabile, autorizzato dalla legge 14 agosto 1974, n. 377.

Per quanto attiene al materiale rotabile, il consiglio d'amministrazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha già approvato i piani di ordinazioni relativi ai mezzi di trazione e ai carri, mentre le ordinazioni concernenti le carrozze saranno esaminate quanto prima.

Nel quadro delle commissioni già approvate, risultano affidate alla società per azioni FERROSUD di Matera le seguenti ordina-

zioni, per un importo di 17 miliardi e 725 milioni di lire: 38 parti meccaniche per locomotive *D-245*, 1.200 carrelli *Y-25-CS-2* per carri, 350 casse per carri *Gabs*, 100 telai carri *RGS*.

Per quanto riguarda la situazione della suddetta ditta, è da far presente che, nell'arco di tempo 1967-1973 in conto dei finanziamenti del piano decennale (secondo e terzo piano quinquennale) e del « piano-ponte », alla ditta in parola sono state assegnate commissioni per un importo complessivo contrattuale di circa 19 miliardi e 700 milioni di lire.

Alla data attuale, la FERROSUD deve ancora consegnare, a fronte di precedenti ordinazioni: 3 casse per carrozze a cuccette di classe mista, 40 carrelli per carrozze *self-service*, 20 bagagliai per treni di gran *comfort*, 36 telai per carri *RGS* (« piano-ponte »), 82 carrelli *B-18* per carri (« piano-ponte »), 110 carrelli per elettromotrici (« piano-ponte »), per un importo pari a 4 miliardi e 863 milioni di lire.

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

SIGNORILE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, molto rapidamente devo dire che la risposta del Governo, se è molto dettagliata e precisa per quanto riguarda la seconda parte della mia interrogazione, e in particolare per quel che riguarda la situazione produttiva della FERROSUD, non è né dettagliata né precisa sulla prima parte, cioè su quella che si riferisce alla gestione degli stanziamenti previsti, e in particolare alla gestione per il materiale rotabile.

Tali stanziamenti non riguardano soltanto la FERROSUD. Ringrazio l'onorevole Sinesio per la risposta specifica su questa ditta, ma esistono molte altre società che operano nel Mezzogiorno e che giustificavano la mia interrogazione. Desidero dire, cioè, che per riconoscimento implicito — troppo implicito, onorevole Sinesio — del Governo vi sono dei ritardi obiettivi nella gestione di questi finanziamenti, ritardi che lo stesso onorevole sottosegretario ha detto dover essere ricondotti in una individuazione specifica delle assegnazioni, delle ordinazioni e soprattutto degli obiettivi produttivi ai quali si vuole tendere attraverso i finanziamenti stessi.

Il secondo motivo della mia insoddisfazione consiste nel fatto che, anche se molto preciso è stato il rapporto tra domanda e produzione già realizzato dalla FERROSUD, non

altrettanto preciso è stato il discorso sul meccanismo di questi finanziamenti. Voglio dire — come il Governo sa benissimo — che molto spesso all'assegnazione del finanziamento non corrisponde una disponibilità di credito. Tutto ciò comporta per l'azienda in questione e per tante altre nella stessa situazione un obiettivo accumularsi di oneri passivi che gravano, soprattutto in una situazione congiunturale come questa, sulle stesse capacità produttive delle aziende e quindi sulla loro efficienza imprenditoriale. Per queste ragioni — ripeto — non posso che dichiararmi insoddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Grilli, al ministro dei trasporti, « per sapere se non ritenga ormai improrogabile che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato disponga il finanziamento necessario per il raddoppio della linea Falconara-Orte. L'interrogante fa presente che attualmente per percorrere tale tratto (200 chilometri circa) i convogli impiegano circa tre ore e mezzo, con una velocità di 60 chilometri orari. Tale tempo di percorrenza, veramente lento per una linea importante come la Ancona-Roma, rende oltremodo disagiato l'uso di tale tratto ferroviario, che, oltre a collegare una larga fascia litoranea adriatica con la capitale, serve importanti zone commerciali e industriali, come quelle della valle Esina e del Fabrianese, che abbisognano di collegamenti sempre più rapidi » (3-03279).

Poiché l'onorevole Grilli non è presente, s'intende che abbia rinunciato all'interrogazione.

Svolgimento di interrogazioni urgenti sull'arresto di alcuni braccianti in Sardegna.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno, delle quali il Governo riconosce l'urgenza:

Cardia, D'Alema, Gramegna, Marras, Berlinguer Giovanni e Pani, ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia, « per sapere per quali motivi siano stati arrestati otto braccianti e il segretario della "Federbraccianti" provinciale di Cagliari in lotta per la occupazione e gli assetti civili nell'azienda "Sa Zeppara" di proprietà della "Bosco

Sarda" nel Guspinese; e per conoscere quale sia il giudizio del Governo sulle motivazioni assurde e antisindacali delle incarcerazioni dei lavoratori e del loro dirigente e quali iniziative intenda prendere per la soluzione dei problemi che stanno alla base di una giusta vertenza sindacale contro i licenziamenti » (3-03547);

Manca, Di Vagno e Tocco, ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia, « per sapere se siano a conoscenza e se intendano informare il Parlamento del grave atto repressivo compiuto da un sostituto procuratore della Repubblica di Cagliari, il quale ha fatto arrestare otto braccianti e il segretario provinciale della "Federbraccianti" CGIL, Antonello Mancosu. Il mandato di cattura a carico del dirigente sindacale e degli otto lavoratori, dipendenti della grande azienda agraria "Sa Zeppara" di Guspini, di proprietà di una filiale della Finanziaria Bastogi, fa riferimento ad imputazioni tanto gravi quanto grottesche: blocco stradale, violenza privata, rapina aggravata e addirittura sequestro di persona. Il tutto a causa del fatto che i braccianti in questione, durante una lunga lotta condotta per la difesa del posto di lavoro e contro la minaccia di licenziamenti, avevano di loro iniziativa proceduto alla mungitura delle pecore e alla distribuzione del latte ricavato a tutti gli asili infantili della zona di Guspini. A giudizio degli interroganti, l'incriminazione dei nove lavoratori sulla base di capi d'imputazione di tale gravità configura chiaramente un atto intimidatorio rivolto contro l'intero movimento dei lavoratori della terra del comprensorio guspinese, che da mesi sono protagonisti di una dura lotta per la garanzia dei livelli di occupazione, e quindi attraverso di essi teso a colpire il movimento operaio. Tutto questo, a giudizio degli interroganti, assume carattere di particolare gravità nel momento in cui il Cagliaritano è investito, come purtroppo altre zone del paese, da una ondata di squadristo e di violenza fascista contro cui sarebbe necessario procedere con fermezza e severità: quella fermezza e severità di cui purtroppo non ha dato prova in alcuni casi recenti la stessa magistratura cagliaritano. Si chiede pertanto ai ministri interrogati quali misure intendano adottare nell'immediato a proposito di questi gravi fatti e comunque quale sia il loro giudizio sui fatti stessi » (3-03554).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia ha facoltà di rispondere.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. La procura generale presso la corte d'appello di Cagliari, con riferimento alle interrogazioni in esame, ha fornito le seguenti precisazioni in relazione all'arresto di 8 braccianti e del segretario della « Federbraccianti » Antonello Mancosu. Il procuratore della Repubblica di Cagliari ha informato che il giorno 17 aprile molti elementi dipendenti della società « Bosco Sarda », capeggiati dal sindacalista Antonio Mancosu, bloccarono completamente anche con autoveicoli la strada statale n. 126. I carabinieri fecero presente al Mancosu e agli altri occupanti la sede stradale che tale fatto integrava il reato di blocco stradale. Il Mancosu e gli altri dimostranti risposero che avrebbero risposto dei loro reati, ma che avrebbero proseguito nell'azione. Il giorno successivo il blocco fu ripetuto dalle ore 7 alle 10 del mattino, e venne ostruita anche l'altra strada dove il giorno precedente era stato dirottato il traffico veicolare. La volontà di violare la legge penale fu anche manifestata ad un giornalista del quotidiano locale *Tutto*, il quale riportò la notizia. Successivamente, il giorno 28 aprile, il Mancosu ed altri dimostranti, di cui otto identificati, costrinsero otto dipendenti della « Bosco Sarda » ad abbandonare il posto di lavoro ed a restituire gli attrezzi occorrenti per esso; inoltre si impossessarono, con violenza e minaccia alle persone, di cinque pastori, di un gregge di 600 pecore in danno della « Bosco Sarda » e di 300 litri di latte prodotti dalla mungitura del detto gregge. Nelle stesse circostanze furono privati della loro libertà personale e rinchiusi in una stanza due tecnici olandesi, venuti in Sardegna per montare e collaudare macchinari della « Bosco Sarda », ed altro personale dipendente dalla stessa azienda. A seguito di ciò e per evitare il ripetersi di tali fatti che sarebbero sicuramente avvenuti con ulteriore pericolo per l'ordine pubblico, come riferito dai carabinieri di Villacidro, fu spedito un ordine di cattura — in data del 6 maggio 1975 — a carico di Mancosu e di altri otto braccianti. L'ordine venne eseguito dai carabinieri il mattino del giorno 8 per i reati di blocco stradale, violenza privata, rapina e sequestro di persona. Sono ancora in corso gli interrogatori degli arrestati.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Berlinguer, cofirmatario dell'interrogazione Cardia, ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

BERLINGUER GIOVANNI. Signor Presidente, l'unico aspetto positivo della risposta del Governo sta nella sollecitudine con cui essa è stata data: da esso ci si attendeva infatti una valutazione politica dei fatti, e non un rapporto di questura.

Il rappresentante del Governo non ha compreso nella sua elencazione dei fatti i licenziamenti che hanno luogo nelle aziende sarde e lo stato di esasperazione che prende i lavoratori, tenuto anche conto che il numero dei disoccupati si è accresciuto nel solo ultimo anno del 13 per cento: è questa la media più alta nel paese. L'onorevole sottosegretario non ha nemmeno ricordato che i lavoratori coinvolti nella vicenda, tutti incensurati e notoriamente stimati, accusati di reati infamanti quali violenza privata, blocco stradale, e sequestro di persona, lottavano per il lavoro, contro la disoccupazione, per trasformare la produzione agricola della Sardegna. Non si è tenuto conto inoltre che il metodo di lotta prescelto è stato quello di ricercare la solidarietà della popolazione, tanto è vero che il latte di cui l'onorevole sottosegretario accusa i lavoratori di essersi impossessati è stato, invece, munto dalle pecore per impedire che si ammalassero e distribuito alla popolazione tramite istituti di carità e suore. Non si è tenuto conto, ovviamente, del fatto che a Cagliari vi è un particolare clima politico-giudiziario, che consente a fascisti di sparare agli studenti e di ottenere immediatamente la libertà provvisoria; un clima tale che qualche tempo fa, per mandato dello stesso procuratore della Repubblica, è stato arrestato il segretario regionale della CGIL, e tale da permettere continui attentati con bombe, che restano impuniti.

Ovviamente, poi, nella valutazione politica l'onorevole sottosegretario non ha detto che quando in Italia — come sta accadendo da qualche settimana — si scatena una campagna di opinione pubblica contro le forze del lavoro, per dividerle e per cercare di escluderle dalla partecipazione reale alla direzione dello Stato, è inevitabile che ciò incoraggi qualche magistrato troppo solerte ad intentare persecuzioni contro lavoratori che lottano per i loro diritti.

Questi fatti, signor Presidente, offendono la coscienza civile e democratica della Sardegna e di tutto il paese; essi costituiscono una sfida a tutto il movimento sindacale dei lavoratori italiani, impegnati in queste settimane in dure lotte per l'occupazione e per gli investimenti; costituiscono, essi stessi, un ulteriore aggravamento delle tensioni nell'or-

dine pubblico, che, a parole, si proclama di voler tutelare. Credo che da ciò derivi sostanzialmente l'ondata di sdegno che vi è stata in Sardegna e che vi è in tutta Italia per questi avvenimenti, con solidarietà che si sta manifestando in ambienti ben lontani da quelli del sindacalismo bracciantile e che coinvolge uomini di cultura, organizzazioni dei lavoratori e forze politiche, in Sardegna e in tutto il paese. Tale solidarietà andrà crescendo, finché i lavoratori arrestati non saranno restituiti alle loro famiglie, al loro lavoro e alle loro lotte e finché finalmente la magistratura, la giustizia, l'amministrazione dello Stato non colpiranno i veri responsabili dei reali e dei disordini che aggravano la situazione del paese, e rivolgeranno invece — com'è accaduto in questo caso — le loro malevole attenzioni verso lavoratori onesti, in lotta per i loro diritti. Mi dichiaro, perciò, profondamente insoddisfatto. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

TOCCO. Signor Presidente, l'argomento oggetto dell'interrogazione non è di poco momento, perché ha costituito oggetto di riprovazione — io credo — in larghi strati politici del paese. Esso va inquadrato, certamente, in un clima generale, o in un clima che si intende creare. Parrebbe l'inizio o il primo episodio (dopo altri avvenimenti) che sta ad indicare una certa recrudescenza nei riguardi dei lavoratori, i quali — come altre volte è accaduto: centinaia e centinaia di volte — avevano occupato le strutture aziendali nell'intento esclusivo di non perdere il lavoro. Questa, la loro colpa. Certo, avevano effettivamente provocato un blocco stradale ed avevano effettivamente munto un gregge di pecore ed offerto il latte ad asili e ad altri istituti di beneficenza. Ma tutto questo — strano a dirsi — era accaduto altre volte, senza che per altro si arrivasse (così come si è fatto in questa occasione) all'arresto. Mi sorprende che dalle parole dell'onorevole sottosegretario, il quale così cortesemente e sollecitamente ha risposto, traspaia chiaramente che l'ordine di cattura sarebbe stato emesso presupponendo più gravi avvenimenti nel corso dei giorni successivi: questo mi è sembrato di intendere, ascoltando e giudicando letteralmente le parole dell'onorevole sottosegretario.

A parte questo — non intendo esorbitare dai limiti di tempo — credo di poter asserire

che l'episodio di cui ci occupiamo vada collocato nel generale contesto della zona in cui si è verificato, il Guspinese, dove si registra una gravissima crisi economica succeduta a quella mineraria. È perfettamente inutile servirsi delle manette per risolvere casi che vanno affrontati prendendo in considerazione i problemi da cui oggi sono assillate quelle popolazioni, facendo cioè onore agli impegni che il Governo ha assunto al cospetto delle medesime, in ordine alla creazione di posti di lavoro, e non già all'abolizione di quelli che esistono. Va ricordato che il passaggio di quelle zone e delle aziende che ivi operano ad una società di tipo capitalistico, che ha provocato la misura di cui parliamo, con una cosiddetta « razionalizzazione » del settore produttivo agricolo, va considerato con molta attenzione. Ci rifiutiamo infatti di pensare che, in Sardegna, tale razionalizzazione comporti la perdita di posti di lavoro in agricoltura. In tale regione, come in poche parti d'Italia, razionalizzare l'agricoltura può significare invece creare nuova occupazione, e non licenziare. Questo problema affonda le sue radici in una situazione di crescente crisi, mineraria da una parte ed agricola dall'altra: crescente crisi che può essere eliminata non con il ricorso alle misure che abbiamo visto e delle quali parliamo, bensì affrontando in profondità le cause originarie della crisi stessa, che è di ricerca di lavoro e di pace sociale. Per questo, non posso dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interrogazioni urgenti sull'arresto di alcuni braccianti in Sardegna.

Nomina della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, prevista dalla legge 14 aprile 1975, n. 103, i deputati: Achilli, Antoniozzi, Baldassari, Belci, Bogi, Bubbico, Delfino, Francanzani, Galloni, Galluzzi, Mariotti, Petrucci, Quillieri, Righetti, Roberti, Sedati, Stefanelli, Tesini, Tortorella Aldo e Trombadori.

Informo altresì che il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione i senatori: Attaguile, Benaglia, Bloise, Branca, Brugger, Bruni, Canetti, Carollo, Ca-

valli, Cipellini, Coppola, De Vito, Gatto Eugenio, Gonella, Santalco, Tedeschi Franco, Tedeschi Mario, Valenza, Valori e Zanti Ton-di Carmen.

Avverto che la Commissione è convocata per la propria costituzione presso la Camera dei deputati domani, mercoledì 14 maggio 1975, alle ore 12, nell'aula appositamente predisposta al quinto piano del palazzo di Montecitorio.

Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

alla II Commissione (Interni):

« Adegumento dell'indennità giornaliera per i servizi collettivi di ordine pubblico fuori sede » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (3751) (*con parere della V e della VII Commissione*);

« Corresponsione di un premio di arruolamento ai carabinieri, alle guardie di finanza, alle guardie di pubblica sicurezza, agli agenti di custodia ed alle guardie forestali » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (3752) (*con parere della IV, della V, della VI e della VII Commissione*);

Senatore **BUCCINI:** « Inquadramento giuridico degli insegnanti elementari di ruolo distaccati presso le scuole di polizia » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (3754) (*con parere della I, della V e della VIII Commissione*);

alla VII Commissione (Difesa):

« Nuove norme per il servizio di leva » (*approvato dalla IV Commissione del Senato*) (3745) (*con parere della I, della II, della V e della VIII Commissione*).

Le suddette proposte di assegnazione saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

Proposta di trasferimento di un progetto di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa del seguente progetto di legge per il quale

la I Commissione permanente (Affari costituzionali), cui era già stato assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

SCOTTI: « Interpretazione autentica dell'articolo 5, comma primo, della legge 6 giugno 1973, n. 313, recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1480, concernente il personale operaio addetto agli stabilimenti ed arsenali dipendenti dal Ministero della difesa » (3114).

La suddetta proposta di trasferimento sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Autorizzazioni di relazione orale.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta di domani la III Commissione permanente (Esteri) in sede referente, esaminerà i seguenti disegni di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo all'applicazione della convenzione europea del 21 aprile 1961 sull'arbitrato commerciale internazionale, firmato a Parigi il 17 dicembre 1962 » (3400);

« Approvazione ed esecuzione dell'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento professionale e tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 » (3622);

« Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con memorandum, effettuato a Roma il 2 aprile 1974 » (3722).

Nell'ipotesi che ne concluda in tempo l'esame, chiedo sin d'ora che la Commissione sia autorizzata a riferire oralmente all'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali (3567).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ri-

cerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da parte di alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Il relatore, onorevole Molè, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MOLÈ, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.

BOVA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

ALTISSIMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, nel prendere in esame il disegno di legge n. 3567 io credo sia importante non solo fare riferimento al suo contenuto, ma anche vedere in esso un'importante occasione per definire la politica di uno dei settori più rilevanti dell'industria moderna, e cioè del settore aeronautico. Per svolgere le mie osservazioni, prenderò come base la relazione al provvedimento nella quale si fa, anche storicamente, un *excursus* sulle vicende dell'industria aeronautica europea negli ultimi anni. Facendo un confronto tra l'industria aeronautica tedesca, francese e inglese e quella italiana, ci si accorge che, purtroppo, il nostro paese è rimasto assai indietro in questo settore, e non soltanto nell'ambito della progettazione degli aerei, ma anche relativamente alle altre sue varie componenti. Ritengo perciò che quando si affronta un discorso relativo ad interventi di politica economica nel campo della produzione industriale si debba far riferimento, necessariamente, alla situazione in cui ci troviamo: da quando la crisi petrolifera ha colpito il nostro paese, da quando si è accelerato un processo di decadimento della produzione industriale, si è fatto molte volte riferimento alla necessità della riconversione delle strutture industriali del paese e alla necessità di ristrutturare interi settori dell'economia nazionale. Ricordo, in proposito, per il suo valore esemplare, il discorso diretto ad ottenere una de-

terminata produzione di autobus, il cosiddetto « piano bus », fermo ormai da circa due anni e mezzo. Ben più importante è, dunque, il discorso relativo al settore aeronautico perché, specie per quanto riguarda il Mezzogiorno, da anni andiamo sostenendo la necessità di trasformare l'industria esistente in un'industria ad altissimo contenuto tecnologico, che abbia la capacità indotta di produrre non solo innovazioni nel campo tecnologico, ma anche un tipo di manodopera qualitativamente preparata, per determinare uno sviluppo anche culturale del mondo industriale.

In riferimento all'importanza che noi diamo al disegno di legge in esame, visto come un momento della politica industriale, vorrei fare alcune precisazioni. Una prima perplessità riguarda la mancanza di collegamento, in un settore così importante, con l'industria europea. Noi crediamo che sarebbe stato più opportuno determinare la funzione che l'Italia avrebbe dovuto svolgere in questo settore tenendo conto dell'esigenza di un coordinamento europeo. A noi risulta, ad esempio, che l'industria francese e quella inglese hanno in corso un progetto di collaborazione con il gruppo *Lockheed* americano per la progettazione di un nuovo aviogetto, che sarà corrispondente al tipo di aviogetto previsto nel provvedimento in discussione.

Non voglio dare valutazioni positive o negative circa la mancata partecipazione dell'Italia al progetto *Lockheed*, ma in un settore come questo sarebbe stato opportuno che avessimo chiaro il contesto in cui l'Italia avrebbe potuto inserirsi.

Fatta questa premessa di carattere generale, vi sono altre perplessità che riguardano il progetto di legge in discussione. In sede di Commissione bilancio e partecipazioni statali abbiamo discusso sulla validità del progetto in esame; e ne siamo rimasti convinti dopo gli incontri avuti con gli esponenti della Finmeccanica, con quelli della FIAT, con quelli dei consumatori, cioè dell'Aeritalia. Siamo per altro convinti della validità del *partner* con il quale siamo associati nella costruzione di questo nuovo velivolo a medio raggio degli anni '80.

Siamo del resto d'accordo con il relatore, onorevole Molè, quando afferma che il fallimento dei tentativi europei nell'industria aeronautica è derivato dal fatto che essi non erano orientati verso il mercato. Proprio le capacità di *marketing* degli Stati Uniti, e in particolare della *Boeing*, ci danno una certa garanzia sullo sviluppo che potrà avere questo settore industriale. Facendo riferimento

ad una partecipazione italiana del 20 per cento in un progetto come questo, si può ipotizzare (in valore di lire del 1973) un lavoro per i prossimi 10 anni di circa 1.800-2.000 miliardi di lire.

È quindi un progetto importante, che dà garanzia di posti di lavoro e soprattutto di una certa continuità di sviluppo per settori tecnologici avanzati: il che costituisce la nostra preoccupazione principale. A nostro avviso, l'industria aeronautica è una industria traente. Del resto il CIPE, il 20 novembre 1969, approvando il piano della commissione interministeriale per l'industria aeronautica, precisò che si trattava di un settore traente per l'industria nazionale, in quanto avente capacità di espansione tecnologica in altri settori, e affermò, infine, che esisteva una precisa necessità di sviluppo armonico di tutti i settori dell'aeronautica. Se avessimo — diceva il CIPE in quell'epoca — puntato soltanto su uno di questi settori avremmo avuto uno sviluppo squilibrato nell'industria aeronautica italiana, mentre, proprio in concomitanza con quanto avveniva nel resto dell'Europa, occorreva che tutti i settori si sviluppassero in modo armonico; e « tutti i settori » significava da quello delle cellule a quello degli equipaggiamenti e, in una certa misura, anche a quello dei motori.

Ed è tanto vera questa affermazione che quando al CIPE venne sottoposto per l'approvazione il *memorandum* d'intesa fra la *Boeing* e l'Aeritalia l'11 novembre 1971, per quanto riguardava proprio la progettazione del 7X7, il CIPE stesso sottolineò con precisione che non si trattava di collaborare soltanto alla progettazione della cellula, ma si trattava di collaborare a tutti i settori interessati alla progettazione dell'aereo. Mi sia consentito di rileggere il testo esatto delle dichiarazioni del CIPE; si parlava ancora allora di una partecipazione italiana al 50 per cento del progetto. In quel testo si diceva: « Almeno il 50 per cento della cellula dell'aereo prescelto verrà eseguito in Italia; verrà pure eseguito in Italia il 50 per cento delle apparecchiature, dei sistemi e dei sottosistemi del velivolo, esclusi i motori e le apparecchiature di serie già affermate sul mercato, con la partecipazione di imprese italiane, in aggiunta all'Aeritalia, allo sviluppo, alla progettazione e alle prove dei medesimi ». Non è casuale il fatto che il CIPE abbia fatto riferimento non soltanto alla cellula, ma anche al complesso delle industrie del settore, perché evidentemente un investimento diretto soltanto alla costruzione di quella che, scherzosamente,

se volete, in Commissione si è chiamata « carpenteria metallica di alto bordo », e che il relatore ha invece definito « meccanica di precisione », avrebbe avuto un significato ben preciso. Cioè, a nostro giudizio, questo progetto vale nella misura in cui porta avanti un discorso concreto, che non si riferisce soltanto ad una parte del velivolo, ma anche, e soprattutto, ai settori industriali che riguardano le apparecchiature, gli equipaggiamenti in senso generico, comprendenti quindi la avionica, l'elettronica, eccetera, e che direttamente interessano la costruzione del velivolo.

Qual è, in sostanza, la nostra preoccupazione? Noi non vorremmo che si fosse chiamati a partecipare ad un discorso riguardante esclusivamente la parte meccanica, la parte della cellula o la parte dei montaggi, perché evidentemente, senza minimamente sottovalutare l'importanza di queste lavorazioni, certamente dobbiamo riconoscere che esse hanno un contenuto tecnologico decisamente inferiore a quello del settore degli equipaggiamenti; e, d'altra parte, il nostro paese, proprio in quest'ultimo settore, ha avuto ed ha aziende estremamente dinamiche e capaci, che hanno dimostrato anche recentemente, con la partecipazione allo sviluppo del programma *MRCA* e con la partecipazione allo sviluppo dell'*airbus*, di essere ad un livello internazionalmente competitivo nella produzione delle strumentazioni più sofisticate nel settore dell'avionica o più, in generale, nel settore degli equipaggiamenti.

A parte questo fatto qualitativo che mi premeva sottolineare, vi è un altro fatto, per me estremamente rilevante, di ordine quantitativo. Sempre da un allegato alla relazione redatta dal CIPE in merito a questa convenzione, a questo *memorandum* di intesa tra la *Boeing* e l'Aeritalia, si ricava un dato relativo all'occupazione nell'industria aeronautica. In tale documento si dice che nel settore delle cellule sono occupate 12.800 persone, che nel settore dei motori sono occupate 5.100 persone, che nel settore degli equipaggiamenti sono occupate 9.300 persone. Risulta quindi che quasi il 50 per cento degli addetti al settore aeronautico opera nel settore degli equipaggiamenti; senza contare altre 10.000 unità, che si può indicativamente supporre siano occupate nel settore delle aziende subfornitrici e delle industrie produttrici di equipaggiamenti. Arriviamo così ad una forza lavoro occupata nel settore di oltre 20-22 mila unità. Ed è estremamente importante quindi pensare a questa manodopera, alta-

mente qualificata, che oggi teme di perdere il posto di lavoro, proprio perché l'industria aeronautica italiana non offre in questo momento garanzie di continuità di lavoro, in quanto non ha certezza di commesse per quel che riguarda il futuro.

In questa luce, a nostro giudizio, occorre apportare al testo del disegno di legge una modifica che, facendo riferimento a quanto, nel 1971, il CIPE aveva indicato, a proposito della partecipazione dei vari settori al progetto, riservi a quello degli equipaggiamenti una quota del 20 per cento rispetto all'intero velivolo. Riteniamo sia opportuno, anzi necessario, inserire nel provvedimento una norma che quantifichi la partecipazione delle aziende di equipaggiamento al disegno generale del progetto. Per contro, nella relazione che accompagna il disegno di legge si dice che il progetto riguarda soltanto la parte della cellula. Ora, noi riteniamo necessario estendere la partecipazione al settore degli equipaggiamenti. Torno a dire che la nostra preoccupazione è proprio quella che la convenzione lo escluda, in quanto, se esso non è indicato per legge, si nega ai nostri operatori la possibilità, al momento della convenzione, di far riservare la quota del 20 per cento alle industrie italiane del settore degli equipaggiamenti.

Si parla di programmazione, si fanno discorsi alucici, in occasione delle discussioni sul bilancio, circa la necessità di tornare ad una programmazione, ma vi è, a mio avviso, uno scollamento tra il momento delle enunciazioni e il momento operativo. Infatti, quando si giunge al momento operativo, come nel caso dell'approvazione del disegno di legge in esame (che, a nostro giudizio, è veramente importante per la politica industriale), si prende in considerazione solo una parte delle deliberazioni o delle indicazioni del CIPE, snaturandole. Mi pare, invece, che l'oggetto del provvedimento in discussione sia importante non solo sotto l'aspetto occupazionale, ma anche al fine più ampio del generale sviluppo industriale del paese.

Un'ultima osservazione riguarda gli aspetti nuovi che il disegno di legge presenta per quanto riguarda sia il sistema di controllo, sia il sistema del recupero finanziario da parte dello Stato nei confronti dell'azienda. Noi esprimiamo un giudizio positivo sui due aspetti: infatti, si introduce un criterio che, riteniamo, verrà rispettato, qual è quello della rivalsa a favore dello Stato. Una seconda innovazione è contenuta nell'articolo 4, che prevede la costituzione di un comitato

tecnico-amministrativo. Dobbiamo ritenere che tale comitato avrà funzioni precise in rapporto alla convenzione: funzioni di controllo sui flussi finanziari. Purtroppo, nel testo non sono definite le competenze e le funzioni del comitato, ma ci si limita a dire che esso potrà essere sentito su tutte le questioni relative alla concessione e ai rapporti con la società concessionaria. A noi sarebbe parso opportuno indicare esattamente le funzioni del comitato, soprattutto in considerazione del più generale problema del controllo sulle partecipazioni statali, che non può essere da noi affrontato in questa sede, ma che lo sarà nel corso della prossima settimana. Si tratta, dunque, di un'esigenza di più attenta determinazione dei rapporti tra Parlamento e partecipazioni statali, nonché delle forme di controllo del primo sulle seconde.

A questo proposito noi liberali abbiamo presentato emendamenti che riteniamo rispecchino le esigenze sottolineate dal comitato per la programmazione, e su di essi ritorneremo nel prosieguo del dibattito. (*Applausi dei deputati del gruppo liberale*).

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

DI VAGNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, debbo innanzitutto complimentarmi con l'onorevole Molè per la completezza, la puntualità e la ampiezza della relazione, che esime chi parla sul disegno di legge dal fare considerazioni di carattere storico o tecnico. Possiamo, dunque, limitarci ad esprimere opinioni e pareri sulla parte connessa alla convenienza industriale e soprattutto alla originalità della formula proposta dall'Aeritalia nel chiedere il finanziamento di 150 miliardi. La originalità consiste nel fatto che il provvedimento adottato evita che possa accadere tutto ciò che in passato si è verificato soprattutto in relazione all'effettivo impiego dei fondi di investimento concessi alle partecipazioni statali, fondi di investimento sui quali si è molto discusso e intorno ai quali il Parlamento discuterà ancora, stante il fatto che l'argomento « partecipazioni statali » è ormai sulla scena (il ministro Bisaglia, in sede di Commissione bilancio, risponderà prossimamente a molti angosciosi interrogativi che sono stati posti sul funzionamento di questo importante settore dell'attività dello Stato).

Con il provvedimento in esame — dicevo — si applica una formula moderna, che non soltanto permette il controllo della spesa e for-

nisce la sicurezza che le somme stanziare saranno effettivamente utilizzate per raggiungere gli obiettivi dichiarati, ma concede altresì al Parlamento la possibilità di valutare la capacità manageriale di chi dirige l'impresa che si accinge a realizzare il programma dato in concessione dal ministro delle partecipazioni statali, valutazione che dovrà riguardare la rispondenza dei risultati alle premesse poste a base della concessione stessa.

Prescindo, a questo punto, dall'esame degli articoli della legge, poiché ritengo che qualche miglioramento vada apportato ad essi soprattutto nell'intento di aumentare i controlli che Governo e Parlamento possono esercitare. Debbo, però, affermare che si tratta di un settore che, a ragione del suo avanzamento tecnologico e della vecchia aspirazione del nostro paese ad entrarvi in modo più dignitoso e « corposo », deve farci valutare il disegno di legge in esame con mente aperta e senza ricorrere ad argomenti che potrebbero, invece, essere calzanti ed utili per altre circostanze e per altri settori produttivi.

L'industria aeronautica è in crisi in tutto il mondo. L'industria aeronautica più potente è quella americana, anche se essa ha avuto ed ha le sue vicissitudini: tutti conoscono la storia della *Lockheed*, tutti conoscono le difficoltà a suo tempo affrontate dalla *Douglas*, e tutti sanno come la *Boeing* debba soltanto agli enormi utili che si è assicurati con le forniture militari il fatto di essere rimasta in piedi e di essere poi divenuta il gruppo più importante del mondo nel settore.

Ma non è la consapevolezza della necessità di superare la crisi dell'industria aeronautica che può da sola bastare a darci tranquillità nell'approvare il disegno di legge in esame. Dobbiamo far presente la nostra perplessità, espressa anche in sede di Commissione da parte di tutti i settori, circa una presunta antinomia tra la convenzione con l'Aeritalia e la organizzazione europea. Questa convenzione potrebbe rappresentare un indizio pericoloso — hanno detto alcuni — di un distacco dell'Aeritalia dalla organizzazione europea; e questo naturalmente deve far meditare il Parlamento.

Certo, la circostanza, riportata nella relazione, relativa alla possibilità di un'opzione che è stata lasciata aperta da parte della *Boeing* sull'ingresso nella combinazione di altre industrie europee, tant'è che la *Boeing* è pronta a ridurre la percentuale della sua partecipazione nell'affare dall'80 per cento — credo — al 51 per cento, e la disponibilità, già espressa in via breve dall'Aeritalia, a ridurre

anche il suo 20 per cento, pur di avere a fianco delle imprese europee, questa circostanza, dicevo, è molto importante e tranquillante anche se sappiamo che le iniziative precedenti — quelle per esempio relative all'*aerobus* — hanno trovato difficoltà presso il Governo italiano, prima per ragioni finanziarie e poi per una presa di posizione non accettabile della Francia, la quale ha preteso una *leadership* assoluta nella combinazione. Adesso, naturalmente, le industrie europee sono in difficoltà, perché, avendo già lanciato il programma *aerobus*, esse, aderendo a questa combinazione, praticamente smentirebbero se stesse, indebolirebbero la forza di quel programma. Ma il nostro paese non è tanto forte finanziariamente né tanto « piazzato » sul piano tecnologico nel settore aeronautico per non dover fare una oculata scelta e per non dover scegliere naturalmente l'alleato più forte.

L'esperienza recente — come la relazione spiega molto bene — dimostra che se si fa a meno del mercato americano si è destinati fatalmente all'insuccesso. C'è da ricordare l'esempio del *Concorde* e di altri aerei che, pur tecnicamente apprezzati, non sono riusciti — come si dice in gergo commerciale — a « sfondare », perché hanno prescisso dal mercato americano (il *Caravelle*, il *BAC 111* inglese).

Ritengo pertanto che, sul piano della scelta, l'Aeritalia, dopo i vari tentativi che contraddistinguono la sua storia piuttosto travagliata, abbia imboccato la via giusta: avere un potente alleato, che ha già registrato degli importanti successi nel settore degli aerei commerciali, come il 707 e il 347, è già una premessa importante.

Bisogna poi dire che l'Italia da parecchio tempo aspira ad entrare in questo settore. Tutte le volte che in quest'aula si è discusso del problema del Mezzogiorno; tutte le volte che si è parlato della qualità dell'industria meridionale; tutte le volte che si è fatto il processo alle « cattedrali nel deserto »; tutte le volte che si è detto che il Mezzogiorno è stato destinato soltanto a un'industria di seconda fila (tant'è che si è lamentato che le aziende non hanno mai portato i loro centri direzionali, i centri di studio, i centri di ricerca nel meridione, degradando quindi il tessuto industriale del Mezzogiorno), alla fine ci si è sempre domandato quale potesse essere il settore tecnologicamente avanzato in grado di portare il Mezzogiorno su di un livello diverso. E due sono i settori industriali che sono stati sempre richiamati, l'industria aeronautica e l'industria elettronica.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

L'industria aeronautica è stata oggetto di molta attenzione da parte del CIPE, da parte del Ministero delle partecipazioni statali, da parte degli organi cui è affidato il compito della programmazione economica. I tentativi precedenti sono stati sfortunati; ma questo nuovo tentativo non può essere posto nel nulla né ostacolato. Altrimenti, avremmo degli effetti negativi di carattere particolare e di carattere generale. Avremmo soprattutto un effetto negativo particolare sull'Aeritalia, la quale, avendo delle strutture che in questo momento sono esuberanti rispetto alle necessità, sarebbe fatalmente condannata a ridurre i suoi quadri e a ridurre sostanzialmente il suo livello di occupazione. Infatti, ciò che in questo momento occupa l'attività dell'Aeritalia, cioè il lavoro di assistenza e di manutenzione o di fornitura alle forze armate italiane e di costruzione di pezzi staccati di aerei stranieri, non rappresenta uno scopo industriale adeguato e sufficiente a prevedere sviluppi dell'azienda, che anzi bisogna prevedere una contrazione dell'attività dell'azienda stessa. Questo programma, invece, dà la possibilità di rilanciare questa nostra azienda, e di far nascere anche un nuovo stabilimento, con l'occupazione di circa duemila addetti. I traguardi iniziali erano molto ambiziosi: ricordo che al CIPE si parlava di 5-6 mila addetti. Poi la crisi si è abbattuta sul mondo, e la crisi petrolifera si è tradotta anche in crisi aeronautica. Quindi, riteniamo che stabilire un traguardo di 2 mila addetti oggi, nel mezzogiorno d'Italia, in una zona come quella di Poggia, sia una scelta quanto mai oculata, soprattutto se si considerano le modalità con cui l'Aeritalia chiede questo finanziamento. Sostanzialmente l'Aeritalia chiede un finanziamento con promessa di restituzione, ed è la prima volta che sentiamo una azienda a partecipazione statale impegnarsi alla restituzione di quanto chiede allo Stato. Pertanto, rispetto a tutte le centinaia di miliardi che sono finiti nella voragine dei fondi di dotazione, siamo indubbiamente in una situazione migliore; naturalmente questa proposta dovrà essere vagliata con molta attenzione, in sede preventiva e in sede di controllo successivo, cioè in sede di realizzazione.

La Commissione bilancio ha compiuto, a mio giudizio, una istruttoria meritevole di ogni elogio, in quanto per la prima volta si è voluta fare una specie di ricerca di mercato da parte del Parlamento; non ci si è fidati, cioè, soltanto delle dichiarazioni dei *managers* dell'azienda e del Ministero com-

petente, ma si sono ascoltati i rappresentanti delle aziende interessate al settore, i quali hanno esposto in Commissione le loro perplessità ed anche i loro apprezzamenti. Su questa base, il Parlamento può procedere con maggior cognizione di causa nell'esame di questo disegno di legge, sia pure sottoponendo lo stesso ad opportuni miglioramenti.

Quanto alle partecipazioni statali, questa poteva essere indubbiamente una grossa occasione per poter riprendere su di esse quel discorso che è stato iniziato soltanto in Commissione, anche perché la credibilità di tutto quanto avviene nel settore delle partecipazioni statali soffre di quanto intorno alle partecipazioni statali sta accadendo, si sta dicendo, si sta vedendo. In merito, sono indicativi gli episodi dell'EGAM-Fassio, quelli relativi al rifiuto da parte dell'ENI, o del suo presidente, di fornire al ministro dell'industria i dati esatti sul ricavo delle vendite del metano; quello che in questi giorni sta accadendo, in maniera molto oscura, in relazione a Gioia Tauro (il Governo potrebbe cogliere l'occasione per fornire qualche chiarimento e con ciò un po' più di tranquillità all'opinione pubblica e al Parlamento). Sulla questione di Gioia Tauro non sappiamo bene che cosa stia avvenendo: si parla con il porto, che costerà all'erario 100-120 miliardi; la Cassa per il mezzogiorno completa a tempo di *record* i suoi piani; i lavori vengono iniziati, e all'improvviso la FINSIDER — che è la protagonista di quell'investimento — fa sapere, sia pure per canali non ufficiali, ma comunque abbastanza attendibili, che non ha più bisogno del porto, che la nuova struttura industriale sarà orientata in maniera da aver bisogno soltanto di una organizzazione viaria e di una organizzazione ferroviaria. Questo è un fatto veramente sconcertante, ed io ritengo che su questo punto il Governo debba darci delle assicurazioni con molta rapidità. Non voglio poi parlare di quello che sta accadendo con la Montedison e con le partecipazioni pubbliche della Montedison. Discutere di tutto questo porterebbe ad un ritardo enorme nell'approvazione di una legge che, a mio giudizio, deve essere un po' staccata da questi problemi, perché rappresenta un momento di resipiscenza — se mi si può permettere l'espressione — da parte delle partecipazioni statali, che si sono rese conto finalmente che non si può chiedere a scatola chiusa denaro al pubblico erario, che non si può chiedere fiducia illimitata, che bisogna trattare con il Parlamento con oculatezza e soprattutto con franchezza.

Ritengo pertanto che questa legge possa avere la nostra approvazione di massima — che preannuncio a nome del gruppo socialista — e possa rappresentare l'inizio di un nuovo modo di trattare queste cose, un nuovo modo di spendere il pubblico denaro, un nuovo modo di impostare in termini manageriali e moderni (e non irresponsabili come si è verificato in altri episodi) l'industrializzazione del nostro paese.

Per quanto riguarda l'ubicazione nel Mezzogiorno, vorrei fare un'osservazione. Non si pensi che il mio atteggiamento sia influenzato dal fatto che io rappresento, come deputato, la circoscrizione Bari-Foggia, nell'ambito della quale dovrebbe sorgere lo stabilimento dell'Aeritalia: sarebbe estremamente meschino sostenere la bontà di un programma o richiedere l'approvazione di un provvedimento per motivi particolaristici. Debbo dire, invece, che il Mezzogiorno è stato, in questi ultimi anni, lusingato con una serie di « pacchetti », che hanno costituito motivo di grande speranza per le popolazioni meridionali, in quanto si riferivano a progetti comportanti occupazione per decine di migliaia di addetti. Il sottosegretario Bova, essendo calabrese, sa bene cosa sono stati e a che punto sono i « pacchetti » siciliani e calabresi! Ebbene, anche sotto questo profilo, è necessario fare ammenda, e pertanto si può dire che l'iniziativa in esame costituisce un nuovo modo di presentare la volontà politica del Governo e dello Stato di intervenire nel Mezzogiorno.

La zona prescelta è indubbiamente congeniale. L'azienda, è vero, ha fatto delle osservazioni in relazione ai particolari costi sociali derivanti dalla necessità di prevedere a Napoli il centro di ricerca ed a Foggia il centro di produzione; ma a me sembra che questa sia già un'ottima situazione, rispetto a quella in cui si trovano aziende che hanno nel sud gli impianti manifatturieri ed i laboratori, ed al nord (magari a Torino o a Milano) le direzioni generali ed i centri di ricerca e progettazione.

Di fronte al miglioramento che indubbiamente si è ora realizzato, ritengo che debbano essere concessi all'Aeritalia i fondi (150 miliardi di lire) che essa richiede; anche se — e qui anticipo le nostre perplessità sull'articolazione del provvedimento — è opportuno prevedere controlli più rigidi di quelli prefigurati nel disegno di legge. Tali controlli dovrebbero operare non soltanto in via successiva, ma anche in via preventiva: la formu-

lazione corretta e non lacunosa della convenzione, infatti, è il punto centrale per le responsabilità del Parlamento e del Governo. Per il controllo in via successiva, ritengo che il ministro delle partecipazioni statali — visto che il programma dovrebbe essere realizzato, secondo le assicurazioni fornite dall'azienda, entro due anni al massimo — dovrebbe esercitare un controllo semestrale su quelli che in gergo si chiamano « stati di avanzamento », e ciò anche per poter affrontare e superare le difficoltà che eventualmente insorgessero nella fase di esecuzione.

Ritengo, quindi, che con questo provvedimento il Parlamento possa da un lato manifestare la sua fiducia nei confronti delle aziende a partecipazione statale che si muovano su un giusto binario di umiltà (e non su binari talvolta autoritari, come è avvenuto in passato) e dall'altro dimostrare alle aziende a partecipazione statale che, quando il meccanismo e gli strumenti proposti rispondono alle esigenze obiettive di sicurezza e di certezza, il Parlamento stesso è pronto ad andare incontro alle loro esigenze.

Il provvedimento avrebbe dovuto essere discusso e approvato in Commissione. Il gruppo comunista ha però chiesto la discussione in Assemblea, e ritengo che le motivazioni di tale richiesta siano fondate. Abbiamo anche noi gradito che il dibattito avvenisse in questa sede, poiché in tal modo possiamo dare un'importanza emblematica alla approvazione del disegno di legge, configurando questo episodio come un esempio che potrà essere seguito da altre aziende a partecipazione statale.

Per queste ragioni, ritengo che il gruppo socialista possa anticipare il suo giudizio positivo nei confronti del provvedimento. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

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

CORTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo provvedimento giunge all'esame dell'Assemblea dopo una preparazione direi esemplare, quale raramente si è verificata, dopo, cioè, una serie di *hearings* e di consultazioni con coloro che conoscono il problema dal punto di vista tecnico e da quello economico, sì che siamo in condizione di fare una valutazione politica fondata su dati di fatto obiettivi e reali, riscontrati attraverso il confronto di opinioni e di interessi anche non convergenti.

E che questa preparazione sia stata buona lo dimostra l'eccellente relazione del collega Molè, al quale già altri colleghi hanno giustamente rivolto parole di apprezzamento.

Per quanto mi riguarda, ho avuto modo di occuparmi di questa materia (cioè della presenza della nostra industria anche nel settore aeronautico) ancora prima di divenire deputato, quando ero sindacalista. Ricordo che le organizzazioni sindacali proprio su questo argomento riuscirono per la prima volta a concordare un documento unitario (in tempi in cui l'unità o almeno questo tipo di unità di azione era ancora in uno stadio appena sperimentale) in cui chiedevano allo Stato di intervenire nel settore, superando le difficoltà e le polemiche (che allora erano acutissime nel paese) tra iniziativa privata e iniziativa pubblica, tra industria privata e partecipazioni statali, per affermare la presenza di un settore produttivo giustamente considerato di grande importanza.

Tutti oggi, e direi finalmente, abbiamo ben presente lo squilibrio di quello che è stato lo sviluppo industriale del nostro paese, sicuramente incentrato in maniera eccessiva su beni finali di consumo rispetto a quelli strumentali, beni di consumo che sono i più soggetti sia agli andamenti ciclici delle crisi sia alla concorrenza dei paesi ad industria emergente, i quali entrano sui mercati mondiali proprio con questi prodotti che richiedono minore tecnologia, minori capacità professionali, minori investimenti per impianti, e per i quali la concorrenza la si può fare con i bassi salari. Questo spiega, per esempio, la crisi che coinvolge alcuni settori importantissimi della nostra industria, come ad esempio quello calzaturiero, quello dell'abbigliamento e quello degli elettrodomestici: tutte industrie importanti, che hanno costituito il fondamento del *boom* industriale del nostro paese, ma che oggi vanno incontro a questo nuovo tipo di concorrenza.

Sta di fatto, in definitiva, che manca un equilibrio tra questi settori ed altri con maggior contenuto tecnologico; uno squilibrio, questo, che crea condizioni di inferiorità che appaiono oggi ad ognuno di tutta evidenza.

Siamo tutti d'accordo, dunque, sull'opportunità di entrare a nostra volta in un settore ad alto contenuto tecnologico, in cui è richiesta una forte specializzazione ed un'alta capacità professionale. Ed è questo indubbiamente che giustifica anche la spesa di denaro pubblico.

Ci si potrebbe chiedere: se veramente si tratta di un affare, perché non lo hanno già fatto i privati? A parte le ovvie considerazioni su quelle che sono le capacità economiche e le dimensioni del settore privato nel nostro paese, bisogna constatare che in questo campo si è sempre registrata una carenza di cui probabilmente non si può fare colpa a nessuno, visto che nel nostro paese dalla fine della guerra in poi non c'è mai stata una industria aeronautica militare a fare da supporto a quella civile, come accade in USA, né ci sono stati contributi di denaro pubblico come avviene in altri paesi europei. Da qui la giustificazione dell'intervento pubblico sia pure attraverso una società nella quale è presente anche l'iniziativa privata rappresentata dalla FIAT. Esiste dunque un'esigenza generale del paese di essere presente in un settore di produzione di beni strumentali ad altissimo contenuto tecnologico e che richiedono importanti capacità professionali a tutti i livelli. Diversamente il nostro paese resterebbe escluso da un circuito produttivo essenziale per l'intera struttura industriale nazionale.

È saggia la scelta? I colleghi che mi hanno preceduto hanno risposto affermativamente. C'è stata l'obiezione dell'europesismo. Credo di poter affermare, proprio perché sono un convinto europeista, che fare del vero europeismo significa fare tutto il possibile per essere europei, ma non significa fare scelte sbagliate. Se esistesse un progetto valido e adeguato sul piano europeo, evidentemente la nostra scelta sarebbe stata orientata prioritariamente in quella direzione. Purtroppo, le esperienze europee in questo campo hanno fatto registrare molto spesso dei disastri, e fortunatamente noi non ci siamo lasciati prendere la mano, ad esempio, nel momento in cui qualcuno lamentava che non fossimo entrati nel programma *Concorde*.

Dunque, la scelta europeistica in questo caso non c'entra, perché il bene dell'Europa non si ottiene concludendo affari sbagliati. L'affare sbagliato di un paese europeo va a danno di chi lo fa ed anche di tutti gli altri. Noi abbiamo fatto una valutazione sul piano dell'opportunità economica e tecnica. Abbiamo scelto il *partner* che ha maggiore esperienza, maggiore potenza nel mondo, che è il più grande costruttore di aerei e che ha una capacità di ricerca e di mercato che è la più elevata possibile. Dunque esistono le condizioni perché questa scelta ci consenta di sperare in un successo. Ad essa siamo pervenuti, fra l'altro, dopo anni di ricerche in

tutte le direzioni. Non è da oggi, infatti, che il nostro paese cerca di entrare nel settore della produzione aeronautica; non è da oggi che l'Aeritalia, l'IRI e la FIAT hanno tentato contatti e approcci, e hanno studiato piani rivolti a tal fine.

Ricordo che si parlava di progetti per aerei *STOL*, cioè a decollo corto; si era parlato di *aerobus*. In realtà, approfondendo questi progetti certamente brillanti dal punto di vista tecnico, si è visto che il mercato non offriva garanzie di assorbimento per cui è risultato saggio non partecipare alla loro realizzazione. Ed ecco perché, viceversa, a giudizio del mio gruppo, la presente scelta è valida, utile, necessaria, e dunque rispondente ad esigenze reali del paese. Tale scelta consente una qualificazione, anche sul piano internazionale, della nostra presenza e della nostra capacità produttiva, qualificazione che ha benèfici riflessi anche indiretti. In genere, quando si parla di affari, è meglio non parlare di prestigio, ma noi sappiamo che il prestigio derivante dal possesso di certi livelli di capacità produttiva ha il suo peso su tutta l'economia di un paese.

Dobbiamo esprimere poi l'apprezzamento per lo strumento nuovo con il quale si realizza questo intervento dello Stato. Si tratta di una commessa data ad un'azienda a partecipazione statale, ma con formula nuova rispetto a quella tradizionale. È una formula che in parte forse richiama un'altra proposta fatta recentemente dal ministro Bisaglia a proposito di un sistema di controllo più penetrante sulle partecipazioni statali. Essa va dunque seguita con estrema attenzione, poiché probabilmente potrebbe darci indicazioni utili per la necessaria riforma delle aziende a partecipazione statale. Non si tratta del solito stanziamento del fondo di dotazione, che le esperienze recenti hanno dimostrato praticamente incontrollabile: in questo disegno di legge vi è una forma più penetrante e più efficace di intervento e di controllo, continua nel tempo ed affidata ad un comitato di esperti.

Ecco perché, signor Presidente ed onorevoli colleghi, penso di poter anticipare un giudizio positivo da parte del mio gruppo su questo disegno di legge, riservandomi nell'esame dell'articolato di proporre alcuni emendamenti tendenti a rendere più penetrante il controllo ed a precisare meglio, in termini di scadenze e di percentuali, la partecipazione effettiva alla produzione finale del velivolo da parte dell'Aeritalia. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSDI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ferrari-Aggradi. Ne ha facoltà.

FERRARI-AGGRADI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, cercherò di contenere in termini molto ristretti il mio intervento (anche tenuto conto del fatto che si pensava che questa seduta terminasse presto) e lo esprimerò soprattutto per punti.

Innanzitutto, un vivo ringraziamento alla Presidenza per avere accolto la richiesta che noi in Commissione avevamo fatto, sia pure insieme con altri gruppi, di consentire un esame sollecito del disegno di legge. Poi — e non è un fatto formale — un cordiale compiacimento al relatore, onorevole Molè. Questo compiacimento gli è stato rivolto da tutti, ma debbo dire, per avere seguito la sua opera, che egli ha dato un contributo veramente notevole e, tra l'altro, ha reso un servizio al Parlamento, dimostrando quanto sia stata valida l'udienza che la Commissione ha effettuato. Questa udienza è stata espressa in termini sintetici, ma estremamente efficaci, nella sua relazione.

Il mio gruppo — il gruppo della democrazia cristiana — non soltanto è favorevole al provvedimento, ma ha compiuto ogni sforzo perché esso venisse portato avanti con la massima sollecitudine possibile. Riteniamo che questo sia il momento giusto per dare concreto avvio al rilancio dell'industria aeronautica. Da alcuni gruppi — in modo particolare, dal gruppo comunista — si è tentato in Commissione di attribuire a noi la colpa del ritardo dell'approvazione del disegno di legge. Noi non possiamo non respingere questa affermazione; preferiamo non soltanto non guardare al passato, bensì soprattutto rivolgerci all'oggi ed al futuro. La realtà di oggi dimostra che il provvedimento non è stato approvato in Commissione, come noi volevamo, non per colpa della democrazia cristiana, ma per il comportamento delle opposizioni. E dobbiamo dire, con tutta franchezza, che se fosse prevalso il punto di vista che le opposizioni in Commissione hanno espresso, non solo avremmo avuto un rinvio, ma avremmo rischiato addirittura di vedere bloccata questa legge. E se questa legge non passa in un corso molto rapido di tempo, noi rischiamo...

RAUCCI. Ella sta dicendo cosa assolutamente inesatta. Il gruppo comunista la scorsa settimana in Commissione ha affermato in maniera chiarissima che voleva un dibattito in aula, ed è stato il gruppo comunista a pro-

porre, in Commissione bilancio, che il dibattito si tenesse nella giornata di oggi, come risulta dai verbali della Commissione. Dirò ancora, onorevole Ferrari-Aggradi, che se la discussione fosse stata fatta in sede legislativa, noi saremmo esattamente a questi tempi, perché la Commissione doveva discutere in sede referente, fare la richiesta alla Presidenza per ottenere la sede legislativa, che doveva essere concessa dall'aula: saremmo stati a discuterne domani mattina in Commissione in sede legislativa. Come vede, onorevole Ferrari Aggradi, non c'era alcuna intenzione da parte del gruppo comunista di ritardare lo *iter* né di bloccare il provvedimento, pur avendo il gruppo comunista da formulare riserve nel merito, riserve che saranno espresse nel corso del dibattito.

FERRARI-AGGRADI. Mentre prendo atto di questa lunga interruzione, devo dire che ne ho anche piacere. Infatti, siccome la nostra volontà era quella di procedere molto rapidamente, noi abbiamo temuto che il rinvio in aula del provvedimento rischiasse di comprometterne la tempestiva approvazione.

RAUCCI. Ella era presente in Commissione. Mi meraviglio, pertanto, che venga a dire queste cose in aula, cose che non corrispondono alla posizione del gruppo comunista.

FERRARI-AGGRADI. Mi fa piacere che qui venga riconfermata dal maggior gruppo di opposizione la volontà di approvare rapidamente il provvedimento in questa sede. Auspichiamo che questo vostro atteggiamento abbia ad esprimersi anche al Senato, in modo da vedere questo provvedimento approvato prima della sospensione dei lavori dei due rami del Parlamento. Pertanto, mi fa piacere che almeno in questo, sia pure dopo un confronto piuttosto vivace, abbiamo trovato un punto di incontro, e che qui venga solennemente affermata la volontà (che speriamo trovi attuazione in fatti concreti) di una tempestiva approvazione del disegno di legge.

RAUCCI. Un confronto vivace avrà luogo anche in questa sede, onorevole Ferrari-Aggradi. Certe questioni non sono superate; pertanto, ci confronteremo su questo terreno.

FERRARI-AGGRADI. Detto questo — e spero che veramente anche al Senato ci aiutate ad approvare rapidamente il provvedimento — perché abbiamo noi sostenuto il disegno di legge? Il relatore Molè, e gli ora-

tori che mi hanno preceduto, hanno evidenziato molti aspetti particolari, ed io voglio rifarmi ad alcuni punti essenziali.

Siamo favorevoli a questo provvedimento per sei motivi fondamentali. In primo luogo, riteniamo necessario ed urgente inserire di nuovo, in modo moderno ed efficace, il nostro paese nell'industria delle costruzioni aeronautiche, settore di grande avvenire con importanti possibilità di reddito e di lavoro. Ho ascoltato con piacere quanto detto dai colleghi Altissimo e Di Vagno in ordine al carattere trainante ed all'apporto, sul piano tecnologico e di sviluppo generale, dell'industria aeronautica.

In secondo luogo, riteniamo che questo provvedimento costituisca un accoglimento di questa linea. L'inserimento del nostro paese nell'industria aeronautica deve essere organizzato riunendo tutte le iniziative industriali in essere. Bisogna fondere insieme le forze che abbiamo disperso nel nostro paese, dando vita ad adeguate dimensioni aziendali. Qui esiste codesta volontà; infatti ci si rende conto del fatto che o realizziamo dimensioni adeguate e valide, ed allora l'industria sorgerà vitale, altrimenti rischiamo di mantenere attrezzature le quali (non voglio dire che siano artigianali) non sono in grado di competere sul piano mondiale, quello in cui l'industria aeronautica deve confrontarsi.

In terzo luogo riteniamo che, per conferire vigore alla nostra presenza nel settore delle costruzioni aeronautiche, sia indispensabile collegarci con le industrie operanti a livello mondiale: in primo luogo con quelle europee, non c'è dubbio, ma anche e soprattutto con quelle più progredite degli Stati Uniti d'America. Al riguardo, non possiamo condizionare l'esistenza dell'industria aeronautica italiana ad un accordo sul piano europeo: il punto fondamentale è quello di esistere, di essere su una linea solida. In seguito, risulteranno più facili anche gli incontri sul piano europeo. Oltre questo, condivido anche quanto qui detto in modo efficace, per esempio, dall'onorevole Corti. È stato giusto l'accordo raggiunto con le industrie statunitensi in questo campo.

In quarto luogo, era fondamentale assicurare l'appoggio ad una ricerca scientifica e tecnologica avanzata. Un'industria di questo genere procede se alle sue spalle esiste un approfondimento, sul piano scientifico e tecnologico, adeguato. Riteniamo che la scelta governativa di dare un contributo in questo settore sia giusta. Il contributo può essere recato attraverso forme surrettizie che in pas-

sato abbiamo avuto anche in Italia, e che hanno largo spazio anche negli Stati Uniti; per esempio, la concessione di commesse a prezzi alti in cui sono compresi anche i costi di ricerca. Abbiamo operato alla luce del sole: sono stati operati stanziamenti appropriati con la specifica e controllata destinazione della ricerca scientifica. Al riguardo è stato realizzato un congegno la cui modernità ed idoneità è stata riconosciuta anche da altri gruppi.

Il quinto motivo per cui sosteniamo questo disegno di legge è rappresentato dal fatto che era quanto mai opportuno mobilitare i gruppi a partecipazione statale: così facendo, mostriamo fiducia nei confronti del sistema delle partecipazioni statali, fiducia che riteniamo meritata e giusta. Nel contempo, impartiamo alle partecipazioni statali una precisa direttiva perché in questo settore rechino il loro massimo contributo di mezzi e di capacità.

L'ultimo punto riguarda il Mezzogiorno. Le nuove iniziative, infatti, andavano collocate al sud, e questo in coerenza con il programma di sviluppo del paese ed in attuazione delle scelte di fondo responsabilmente fatte. In questo quadro noi dobbiamo superare quello che l'onorevole Altissimo ha definito uno scollamento, un divario nella programmazione fra fatto decisionale e fatto operativo, perché la cosa peggiore che si possa fare nel Mezzogiorno è quella di dar vita ad aziende che non abbiano una loro vitalità economica. Noi siamo convinti che l'industria italiana debba avere un suo spazio nel settore delle costruzioni aeronautiche e che in questo settore noi dobbiamo adoperarci affinché tale vitalità sia raggiunta. Quando avremo ottenuto tutto ciò, avremo dato al Mezzogiorno, per quanto riguarda la forza trainante di questo tipo di industria, per quanto riguarda la capacità di occupazione, per quanto riguarda il *fall-out* delle conoscenze tecniche e scientifiche, per quanto riguarda il contributo a settori collaterali, un qualche cosa di veramente valido ed efficace.

Orbene, in base a queste sei esigenze da noi indicate, che sono alla base del provvedimento e ne costituiscono anzi sei punti fondamentali, chiediamo che il consenso sul disegno di legge sia il più largo possibile, ed annunciamo, con convinzione, il nostro voto favorevole. Facendo ciò noi riteniamo di operare nell'interesse del paese e, in particolare, di alcune zone di esso. Siamo molto lieti, tra l'altro, che la scelta riguardante le Puglie risponda ad esigenze di carattere obiettivo...

D'ALEMA. Non ci crede neanche lei a queste cose! Ella è una persona troppo seria per fare affermazioni del genere in questa aula.

FERRARI-AGGRADI. Io ci credo fermamente perché la zona di pianura delle Puglie è, senza dubbio, la più adatta per lo sviluppo dell'industria aeronautica.

D'ALEMA. Peggio per lei, allora. Non è questo il punto, comunque, perché quella zona potrebbe essere sede anche di altre industrie.

FERRARI-AGGRADI. In questo senso noi abbiamo operato, sulla base di valutazioni che, in sede tecnica, sono state fatte nel modo migliore. Per fare questo, tuttavia, noi dobbiamo guardare avanti nel quadro di un'azione programmata e dobbiamo auspicare — e l'auspicio è espressione di volontà — che le iniziative messe in moto in questo modo costituiscano la base di partenza per un nuovo rilancio di quell'industria aeronautica che nel nostro paese ha un passato veramente glorioso e positivo, anche dal punto di vista economico, nell'ambito di uno sviluppo della nostra attività produttiva che sia veramente armonico. E quando parliamo di sviluppo armonico vogliamo intendere che l'armonia debba intervenire non soltanto nel settore della produzione aeronautica ma anche in quello delle sue varie componenti, perché riteniamo che sia un grave errore che l'Italia si limiti a fare solo alcune parti del velivolo. Se noi rilanceremo l'industria aeronautica inseriremo senza dubbio positivamente il nostro paese in una competizione internazionale, lo metteremo in una posizione di avanguardia e gli garantiremo una fonte sicura di sviluppo economico, di redditi e di occupazione.

È per tutti questi motivi, signor Presidente che, guardando avanti, noi abbiamo insistito affinché il provvedimento venisse approvato con rapidità e, aperti agli emendamenti che ancora possono essere presentati, ne auspichiamo un sollecito esame. Noi avevamo chiesto che il provvedimento fosse discusso in Commissione in sede legislativa perché ritenevamo che in quell'ambito il dibattito avrebbe potuto essere più approfondito, più aperto e più costruttivo, specie per quanto riguarda alcuni emendamenti che, anche nel corso di indagini conoscitive, si erano profilati opportuni. Tuttavia, proprio per spirito di collaborazione, non vogliamo,

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

nemmeno in aula, chiuderci in una posizione preconcepita e negativa: se alcuni emendamenti saranno ritenuti validi al fine di rendere più efficace il provvedimento, noi li accoglieremo volentieri. L'unico punto su cui vorrei insistere è che siamo in ritardo e che bisognava provvedere prima. Evitiamo però ulteriori rinvii e facciamo in modo che non si inseriscano in questo congegno ingranaggi che costituiscano remore e motivi nuovi di ritardo. Anche sul piano dell'attuazione, sul piano operativo, noi dobbiamo porre le premesse perché si proceda nel modo più rapido possibile.

Desidero infine ringraziarla, signor Presidente, per aver accolto molto cortesemente la mia richiesta di intervenire questa sera. *(Applausi al centro)*.

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

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di oggi delle Commissioni, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti progetti di legge:

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

« Assegnazione straordinaria di lire 100 miliardi ad integrazione dei fondi per l'assistenza sanitaria a favore dei mutilati ed invalidi civili stanziati ai sensi dell'articolo 31 della legge 30 marzo 1971, n. 118. Modifiche ed integrazioni della predetta legge 30 marzo 1971, n. 118, della legge 26 marzo 1970, n. 381 e della legge 27 maggio 1970, n. 382 » *(approvato dalla XII Commissione del Senato)* (3508);

dalla II Commissione (Interni):

« Norme per l'aumento della misura e per la concessione dei soccorsi giornalieri alle famiglie bisognose dei militari richiamati e trattenuti alle armi » *(approvato dalla I Commissione del Senato)* (1850) *con modificazioni*;

« Proroga della legge 12 dicembre 1973, n. 922: " Provvidenze assistenziali in favore dei profughi di guerra e dei rimpatriati ad essi assimilati " » (3520) *con modificazioni*;

dalla IX Commissione (Lavori pubblici):

« Proroga al 31 dicembre 1975 del termine per la presentazione della documentazione ne-

cessaria per la concessione di contributi per la riparazione o ricostruzione di edifici colpiti dal terremoto del novembre-dicembre 1972 » (3404) *con l'assorbimento della proposta di legge*: STRAZZI ed altri: « Proroga del termine stabilito dalla legge 17 maggio 1973, n. 205, e dalla legge 14 ottobre 1974, n. 504, in favore delle popolazioni dell'Italia centrale danneggiate da terremoti » (3278) *la quale pertanto sarà cancellata dall'ordine del giorno*;

dalla X Commissione (Trasporti):

SABBATINI ed altri: « Provvidenze a favore delle imprese cantieristiche operanti nel porto di Ancona » (3441).

Annunzio di interrogazioni e di una mozione.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge le interrogazioni e la mozione pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 14 maggio 1975, alle 16,30:

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

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

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali (3567);

— *Relatore*: Molè.

3. — *Discussione dei disegni di legge*:

Approvazione ed esecuzione dello Scambio di Note tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania relativo al riconoscimento delle scuole tedesche in Italia, con *Memorandum*, effettuato a Roma il 2 aprile 1974 *(Approvato dal Senato)* (3722);

— *Relatore*: Salvi;

Ratifica ed esecuzione dell'accordo finanziario tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale del lavoro relativo al Centro internazionale di perfezionamento pro-

fessionale e tecnico di Torino, con scambi di note, firmato a Roma il 26 aprile 1974 (3622);

— *Relatore*: Salvi;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo relativo all'applicazione della Convenzione europea del 21 aprile 1961, sull'arbitrato commerciale internazionale firmato a Parigi il 17 dicembre 1962 (3400);

— *Relatore*: Salvi;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale sul cacao, adottato a Ginevra il 20 ottobre 1972 (3218);

— *Relatore*: Azzaro.

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

FRACANZANI ed altri: Legge cornice e disposizioni transitorie in materia di cave e torbiere (813);

GIRARDIN ed altri: Nuove norme in materia di ricerca e coltivazione delle cave e delle torbiere (1039);

— *Relatore*: Girardin.

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

Norme per la riscossione unificata dei contributi e la ristrutturazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (*nuovo testo della Commissione*) (2695-bis);

e delle proposte di legge:

D'INIZIATIVA POPOLARE (2); LONGO ed altri (26); LAFORGIA ed altri (93); ZAFFANELLA ed altri (97); ANSELMI TINA ed altri (107); ZAFFANELLA ed altri (110); BIANCHI FORTUNATO ed altri (183); BONOMI ed altri (266); BONOMI ed altri (267); MAGGIONI (436); BONOMI ed altri (462); ROBERTI ed altri (580); FOSCHI (789); BERNARDI ed altri (1038); BIANCHI FORTUNATO ed altri (1053); ZANIBELLI ed altri (1164); BIANCHI FORTUNATO e FIORET (1394); SERVADEI ed altri (1400); SERVADEI ed altri (1401); CARIGLIA (1444); BOFFARDI INES e LOBIANCO (1550); ROBERTI ed altri (1631); CARIGLIA ed altri (1692); BORRA ed altri (1777); BORRA ed altri (1778); PISICCHIO ed altri (1803); CASSANO ed altri (2029); SAVOLDI ed altri (2103); CARIGLIA ed altri (2105); LAFORGIA ed altri (2130); GRAMEGNA ed altri (2139); MANCINI VINCENZO ed altri (2153); POCHETTI ed altri (2342); POCHETTI ed altri (2343); BOFFARDI INES ed altri (2353); SINESIO ed altri (2355); PEZZATI (2366); RO-

BERTI ed altri (2375); BIANCHI FORTUNATO ed altri (2439); IOZZELLI (2472); BONALUMI ed altri (2603); ZAFFANELLA e GIOVANARDI (2627);

— *Relatori*: Bianchi Fortunato e Mancini Vincenzo.

6. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento):*

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore*: Mazzola;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

— *Relatore*: de Meo;

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

RICCIO STEFANO: Disciplina giuridica delle associazioni sindacali, del contratto collettivo di lavoro, dello sciopero e della serrata (102);

— *Relatore*: Mazzola;

VINEIS ed altri: Costituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sui responsabili, promotori, finanziatori e fiancheggiatori della riorganizzazione del disciolto partito fascista (*urgenza*) (608);

LETTIERI ed altri: Norme di attuazione degli articoli 65, 67 e 69 della Costituzione sullo stato giuridico ed economico dei membri del Parlamento; e disposizioni sulla pubblicità dei redditi e dei patrimoni di titolari di cariche elettive e di uffici amministrativi e giudiziari (2773);

e delle proposte di legge costituzionale:

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore*: Codacci-Pisanelli;

TRIPODI ANTONINO ed altri: Designazione con legge della Repubblica dei capoluoghi delle regioni a statuto ordinario (986);

— *Relatore*: Galloni.

7. — *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).

La seduta termina alle 19,50.

Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati così trasformati su richiesta dei presentatori:

interpellanza Barca n. 2-00446 del 16 gennaio 1974 in interrogazione con risposta orale n. 3-03543;

interpellanza Prearo n. 2-00581 del 28 gennaio 1975 in interrogazione con risposta orale n. 3-03544;

interpellanza Macaluso Emanuele numero 2-00631 del 22 aprile 1975 in interrogazione con risposta orale n. 3-03545;

interpellanza Pani n. 2-00507 del 29 maggio 1974 in interrogazione con risposta orale n. 3-03546.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

**INTERROGAZIONI E MOZIONE
ANNUNZIATE****INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

FLAMIGNI E DONELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza del vivo malcontento esistente tra il personale del corpo delle guardie di pubblica sicurezza interessato ai benefici della legge 10 ottobre 1974, n. 496 che, ad eccezione dell'articolo 1, non ha ancora avuto pratica applicazione;

per conoscere i motivi dell'ingiustificabile ritardo che perdura da oltre sei mesi e arreca danni morali e materiali agli interessati;

per sapere se il principio ricordato in una nota circolare secondo il quale il Ministro dell'interno deve essere il primo ad applicare le leggi, debba considerarsi valido anche a proposito della legge 10 ottobre 1974,

n. 496 recante disposizioni a favore di categorie del personale del corpo delle guardie di pubblica sicurezza e se non ritenga costruttiva la posizione di quanti, appartenenti alla Amministrazione della pubblica sicurezza rivendicano di organizzarsi in sindacato anche per far rispettare leggi, comprese quelle che il Ministero dell'interno disattende nonostante sia fatto obbligo a chiunque spetti di osservarle e farle osservare come leggi dello Stato. (5-01039)

RAFFAELLI, VESPIGNANI, CESARONI, NICCOLAI CESARINO E CIRILLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali iniziative intende adottare con urgenza per assicurare che le direzioni provinciali del tesoro, oggi in stato di semiparalisi, siano poste in grado di svolgere i delicati compiti loro affidati.

Ciò perché perdurando l'attuale situazione di semiparalisi, con la notevole mole di pratiche arretrate, potrebbe verificarsi il mancato pagamento anche di stipendi e pensioni.

(5-01040)

. . .

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

DE LORENZO. — *Al Ministro della difesa.* — In merito alle attuali modalità di espletamento del servizio militare di leva per i laureati in medicina e chirurgia.

Come è noto, solo una limitata aliquota di giovani laureati in medicina e chirurgia è ammessa ad espletare il servizio militare di leva in qualità di allievo ufficiale medico, stante la limitata disponibilità di posti nella scuola di addestramento.

Accade, perciò, che questi giovani, in grande maggioranza, sono costretti a prestare il servizio di leva in qualità di militari di truppa ed in tal modo vengono distolti dalla propria attività professionale, per tutta la durata di esso, proprio nel momento in cui dovrebbero integrare le proprie cognizioni teoriche con adeguato tirocinio pratico.

Tutto ciò è di danno non solo per i singoli interessati, ma per la stessa collettività, che utilizza in modo anomalo giovani energie e competenze specializzate.

Ciò premesso, l'interrogante desidera conoscere se il Ministro ritenga opportuno modificare le norme vigenti in maniera da consentire a tutti i laureati in medicina e chirurgia di accedere alla scuola per allievi ufficiali medici di complemento e, ove ciò non fosse possibile per la indisponibilità delle strutture occorrenti, per consentire che questo personale, in sostituzione del servizio militare, possa essere professionalmente utilizzato in altro settore, anche non militare, analogamente a quanto viene ora praticato per gli obiettori di coscienza. (4-13606)

BISIGNANI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali iniziative urgenti e concrete intendano prendere davanti alla grave crisi occupazionale in atto esistente nell'area industriale di Milazzo, interessata da mesi ormai da fenomeni di recessione economica e di processi di disoccupazione, con particolare riferimento all'industria « Metallurgica Sicula » di Milazzo, da cinquanta giorni occupata dalle maestranze, a seguito dei licenziamenti comunicati dalla azienda per la cessazione di attività del reparto smalteria a cen-

toundici dipendenti sui centosettanta complessivi;

per sapere se intendano esaminare — davanti all'intransigenza fin qui mostrata dalla direzione della Metallurgica — l'opportunità di intervenire a salvaguardia dell'attività produttiva e dell'occupazione attraverso gli strumenti pubblici quali ad esempio la GEPI, per altro già presente nel settore, che si inquadrirebbe nella linea di doveroso impegno delle partecipazioni statali nelle aree del Mezzogiorno così come previsto dalle leggi di finanziamento delle stesse;

per sapere, altresì, se ravvisino l'esigenza di un esame approfondito e complessivo dei problemi di tutta la zona del milazzese — con le forze politiche, economiche, sociali e degli enti locali — nella quale negli ultimi mesi si sono avuti oltre duemila licenziamenti nel settore metalmeccanico ed edile e le cui prospettive, in carenza di energici interventi, sono preoccupanti. (4-13607)

BISIGNANI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere le ragioni per cui l'ENEL non ottempera agli impegni assunti con la Galileo di Milazzo, che produce contatori elettrici, di ritirare mensilmente e per intero la quota ordinata e pattuita con regolare contratto, per il periodo 1° agosto 1974-31 luglio 1975;

per sapere se ritenga di intervenire sull'ENEL per il rispetto del contratto la cui disattenzione è motivo di seria e legittima preoccupazione dei lavoratori ai fini della salvaguardia dell'occupazione, e se ritenga anzi, allo stesso fine, di esperire le necessarie iniziative per garantire anche per l'avvenire adeguate commesse. (4-13608)

BIGNARDI E FERIOLI. — *Ai Ministri del bilancio e programmazione economica, dell'agricoltura e foreste e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere quali fondamenta hanno le notizie di un imminente, nuovo e consistente aumento dei prezzi del concime destinato all'agricoltura e se ciò, tenuto conto anche di una certa cedenza di questi prodotti sui mercati mondiali, sia ritenuto compatibile con lo sforzo produttivo delle nostre aziende agricole che sta dando non pochi risultati anche nel campo della bilancia commerciale con l'estero, attraverso una riduzione non lieve della nostra importazione dei generi alimentari. (4-13609)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

ALFANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se sono a conoscenza della campagna di stampa e di solidarietà, promossa in questi giorni da un quotidiano napoletano *Roma* e da un nucleo di giovani della cittadina di Aversa che, attraverso una colletta popolare, stanno raccogliendo i fondi necessari per consentire al giovanissimo Mario De Marco, alunno diciassettenne del corso ENAIP di Caserta, condannato a seguito di un incidente stradale all'immobilità su una sedia a rotelle, di sottoporsi ad un delicato intervento chirurgico presso il Kennedy-Hospital di New York per le cure del professor Domenico Scialabba;

che, per il volo di trasferimento in America e per le spese del programmato intervento occorrono non meno di dieci milioni di lire, al fine di poter risolvere felicemente questo doloroso e commovente caso;

se e quali interventi il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della sanità intendano svolgere, in nome della solidarietà nazionale, per aiutare quel giovane privo di mezzi ad affrontare l'indispensabile intervento, senza ricorrere al pietoso concorso di sensibili cittadini, che è destinato a sottolineare la deficiente organizzazione dello Stato in fatto di assistenza e previdenza.

(4-13610)

RENDE. — *Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere le ragioni per cui, dopo 18 anni dalla prima decisione, il trasferimento dell'abitato di Laino Castello (Cosenza) non è stato ancora realizzato.

Intanto sono state costruite le principali opere pubbliche del nuovo abitato come il mercato, la chiesa, il comune, ecc., nonché le infrastrutture primarie come la luce e l'acqua.

Mancando solo una parte degli alloggi occorrenti, le restanti opere realizzate rischiano l'abbandono e la fatiscenza.

Nonostante tali premesse, il recente piano di trasferimento degli abitati, approvato dalla regione ai sensi della legge n. 36 del 1973, non comprende il comune di Laino Castello.

LA TORRE E MACALUSO EMANUELE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza dei ripetuti atti di aggressione che sono operati nella città di Palermo

(4-13611)

da parte di ben individuati gruppi di teppisti fascisti contro giovani appartenenti ad organizzazioni democratiche. Gli interroganti chiedono, in particolare, se il Ministro è a conoscenza che nella giornata di giovedì 8 maggio 1975, in pieno giorno, nel centro della città (alla presenza di numerosi cittadini che poi sono intervenuti in sua difesa) è stato vilmente aggredito il giovane Gaetano Cipolla, che già qualche anno fa era stato gravemente ferito, insieme con il fratello Giuseppe, in una analoga aggressione.

Gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si stiano adottando da parte degli organi preposti alla difesa dell'ordine pubblico, della sicurezza e dell'incolumità dei cittadini, per sgominare queste bande di teppisti fascisti, i cui nomi sono ben noti alle autorità di polizia. (4-13612)

LOMBARDI RICCARDO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere:

1) se risponde al vero che la direzione della società Italcable del gruppo IRI-STET e l'Intersind esercitano congiuntamente una arbitraria discriminazione fra le rappresentanze dei diversi sindacati presenti nell'azienda, non consentendo di fatto ai rappresentanti della UIL di partecipare alle varie consultazioni e trattative;

2) se risponde al vero che dirigenti sindacali della suddetta organizzazione siano stati oggetto di trasferimenti in deroga alle norme vigenti relative al necessario benessere dell'organo sindacale di appartenenza a garanzia dell'autonomia del dirigente nell'esercizio del suo mandato. (4-13613)

PATRIARCA. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere i motivi per i quali non è stata accolta la richiesta avanzata dall'Ente provinciale per il turismo di Napoli e dai sindacati per la deroga alla chiusura del lunedì degli Scavi di Pompei.

La grave crisi che affligge il turismo nell'area napoletana dovrebbe spingere i responsabili a comportarsi almeno con la stessa disponibilità dimostrata per la galleria Pitti di Firenze dove lo stesso Ministero ha concesso la deroga. (4-13614)

PATRIARCA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali iniziative siano state adottate nei confronti di organi preposti alla

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

sicurezza dei cittadini i quali, secondo un duro comunicato dell'Unione magistrati italiani, non hanno saputo tutelare in modo adeguato l'incolumità e la libertà di coloro che amministrano la giustizia e si sarebbero resi responsabili di ripetuti atti di violazione del segreto di ufficio divulgando una versione dei fatti offensiva della onorabilità e personalità del magistrato. (4-13615)

NICCOLAI GIUSEPPE, BAGHINO, BUTTAFUOCO, DE MICHELI VITTURI, DI NARDO, FRANCHI, GALASSO, GUARRA, NICOSIA, MENICACCI, TASSI, TORTORELLA GIUSEPPE E TRANTINO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se hanno preso conoscenza del documento pubblicato da *l'Europeo* del 16 maggio 1975, n. 20, documento attribuito a Mario Tuti;

per sapere se sono in grado di rispondere agli inquietanti interrogativi che vengono posti, non solo nel racconto di Mario Tuti, ma soprattutto nell'articolo di apertura a firma del giornalista Corrado Incerti, dove apertamente si denunciano manovre criminose che vedrebbero polizia e cosidetti brigatisti neri collaborare, perfino negli attentati;

per sapere, in particolare, se sono in grado di rispondere ai seguenti quesiti:

1) se è esatto che Mario Tuti lavorasse per la polizia e, sempre per conto della polizia, fosse entrato in contatto con il cosidetto « fronte rivoluzionario » di Arezzo;

2) se è esatto che la collaborazione di Mario Tuti con la polizia sia stata ottenuta, dietro promessa da parte della polizia, di ottenere il permesso per collezione d'armi da guerra, più volte richiesto dal Tuti al Ministero dell'interno;

3) se è esatto che Mario Tuti riparava le armi anche per conto della polizia, riuscendo, con accorgimenti tecnici, a perfezionarle nella loro efficacia offensiva;

4) per sapere se è esatto che la tesi che Mario Tuti lavorasse per la polizia sia rafforzata dall'episodio, accertato dal Magistrato, di una telefonata ricevuta dal Tuti alla mezzanotte del giorno precedente il delitto, telefonata di certa Margherita (poi arrestata sotto l'accusa di appartenenza alla cellula eversiva di Arezzo), e con la quale si metteva in allarme il Tuti; ora se il Tuti si fosse sentito in colpa e privo di solide coperture, si sarebbe sbarazzato, se ne fosse stato in possesso, del materiale compromettente (la sua abitazione dista cento metri dall'Arno) e non si

sarebbe certo fatto sorprendere in possesso di due bombe;

5) se è esatto che l'agente Rocca, ferito alle gambe dal Tuti, aveva nelle proprie tasche due bombe, così come ha dichiarato alla TV, subito dopo il sanguinoso episodio; televisione che lo ha ripreso nel letto dell'ospedale di Empoli;

6) se è esatto che queste due bombe, che il Tuti non possedeva nella sua collezione di armi a detta dei suoi familiari, venivano, dagli agenti, di soppiatto, inserite fra le armi in possesso del Tuti e regolarmente denunciato, e ciò dopo che erano falliti i tentativi di convincere il Tuti a seguirli in Caserma, in quanto sprovvisti di mandato di cattura e dopo che si erano rifiutati, su richiesta del Tuti, di chiamare un avvocato;

7) se è esatto che fu questo atteggiamento degli agenti il motivo scatenante della omicida reazione del Tuti che da quel comportamento si vide tradito;

8) se è esatto che, dopo il delitto, il 113 è arrivato sul posto con quaranta minuti di ritardo e se di questo incredibile episodio ci sia una giustificazione;

9) se è esatto che fra le 19,30 e le 20, cioè mezz'ora prima del delitto, Mario Tuti si trovava, con la moglie, presso il negozio « Cesari » di Empoli a fare delle compere;

10) per sapere come sia possibile credere ad una affannosa e non teleguidata fuga del Tuti se questi, senza soldi, con 5000 lire di benzina nella « 128 » (come afferma la moglie), in camicia, riesce a farla franca, girando in lungo e in largo una zona che, a detta della polizia (ma non dei carabinieri) era tutta sotto controllo;

11) per sapere quale fondamento abbiano le notizie per cui Mario Tuti sapeva dove andare, a chi affidarsi « in caso di necessità » e come rendersi uccel di bosco;

12) per sapere come si debbono interpretare gli strani episodi dei documenti del Tuti (riguardanti l'amministrazione comunale di Empoli), trovati, in due tempi, sulla spagia di Vecchiano alla foce del Serchio, e soprattutto il ritrovamento presso il deposito bagagli della stazione di Firenze, in circostanze davvero strane per non avere dietro di sé una sapiente « regia », del fucile mitragliatore del Tuti e con il quale vennero assassinati i due agenti;

13) per sapere quale fondamento abbiano le notizie per cui chi portò l'auto del Tuti a Lucca aveva il preciso scopo di collegare la sanguinosa vicenda di Empoli con la cosidetta cellula nera di Lucca, collegamento

che i fatti seguenti hanno messo fortemente in dubbio;

per sapere quali spiegazioni possono dare dinanzi alle rivelazioni del settimanale *l'Europeo*, per cui la cellula nera di Lucca collaborava con la polizia. (4-13616)

MAZZOLA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, al Ministro per l'organizzazione della pubblica amministrazione e al Ministro per le regioni.* — Per conoscere quali specifici provvedimenti si intendono adottare per ovviare ai gravi inconvenienti che si verificano negli ispettorati regionali, ripartimentali e distrettuali delle foreste a seguito dell'approvazione delle leggi regionali relative allo stato giuridico ed al trattamento economico del personale regionale.

L'interrogante fa presente che negli uffici forestali suddetti trasferiti alle regioni in applicazione dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 11, prestano attualmente servizio impiegati inquadrati nel ruolo dello Stato e impiegati inquadrati nel ruolo delle regioni con diverso stato giuridico, diverso rapporto di dipendenza e diverso trattamento economico, con l'inevitabile conseguenza di confusione e di disservizio dei pubblici uffici.

In tale situazione l'interrogante desidera conoscere:

se non si ritiene che la situazione denunciata si traduca in una violazione degli articoli 36 e 97 della Costituzione repubblicana che recitano:

« Il lavoratore ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro »;

« I pubblici uffici sono organizzati secondo disposizioni di legge in modo che siano assicurati il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione »;

se non si ritiene di favorire il trasferimento alle regioni di un contingente di appartenenti al Corpo forestale dello Stato analogamente a quanto è stato disposto per il personale periferico del Ministero dell'agricoltura e delle foreste in quanto il personale forestale viene permanentemente impiegato dalle regioni per l'esercizio delle funzioni trasferite in ossequio al disposto dell'articolo 11 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 11;

oppure se non si ritiene di sollecitare l'organizzazione degli uffici periferici previsti dal quadro *D* allegato al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748,

o di altri uffici da istituire perché al Corpo forestale dello Stato sono stati affidati nuovi e maggiori compiti a seguito dell'entrata in vigore delle leggi 22 maggio 1973, n. 269, 1° marzo 1975, n. 47, e 11 marzo 1975, n. 72.

Non sembra superfluo all'interrogante aggiungere che la situazione descritta deve trovare una sua soluzione positiva nell'interesse non solo e non tanto di coloro che sono rinviiati alle dipendenze dell'organizzazione statale ma nell'interesse primario del delicato servizio al quale essi sovrintendono e delle popolazioni che di tale servizio fruiscono, con tutti i riflessi di natura ecologica, ambientale e turistica che ne discendono. (4-13617)

CANESTRARI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere il motivo per cui non venne applicato il primo comma dell'articolo 5 della legge n. 370 ai coadiutori dell'Amministrazione delle poste (ex archivisti), forniti di regolare titolo di studio.

L'interrogante fa presente il grave stato di disagio e l'amarezza di questa benemerita categoria che si ritiene oltremodo danneggiata per l'evidente ingiustizia perpetrata nei suoi confronti.

L'interrogante invita il responsabile del dicastero delle poste ad intervenire con urgenza, prima del definitivo riassetto di tutto il personale postelegrafonico. (4-13618)

PANI. — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per sapere se risulta loro che venerdì 2 maggio 1975 alle 11,30 quattro agenti della questura di Nuoro chiamati da un privato cittadino sono entrati senza autorizzazione alcuna nella scuola media statale n. 4 di Nuoro e nonostante l'opposizione ferma e decisa della collaboratrice del preside (il capo dell'istituto era temporaneamente assente) hanno costretto alcuni alunni della terza A a seguirli in questura per essere interrogati in ordine a vicende accadute fuori della scuola e abbastanza irrilevanti per comportare un intervento obiettivamente repressivo e sproporzionato specie se si considera che è stato posto in essere contro dei minori.

Per sapere se non ritiene di dover accertare con la dovuta urgenza il fatto in questione ed esercitare un severo richiamo nei confronti degli agenti i quali fra l'altro hanno assunto un atteggiamento minaccioso e irrispettoso nei confronti della collaboratrice

del preside che responsabilmente intendeva, trattandosi di minori, informare i genitori dei ragazzi di quanto si stava prospettando.

(4-13619)

PANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*

— Per sapere se di fronte al grave stato di dissesto in cui versa la strada statale n. 129 nel tratto Nuoro-Orosei abbia disposto o intenda disporre urgenti misure per renderla agibile dando così la giusta risposta alle reiterate proteste di cittadini, di amministrazioni comunali e della stampa locale.

Per sapere inoltre se, trattandosi di strada particolarmente trafficata specie nel periodo primavera-estate, non ritenga di dover predisporre un progetto per trasformarla in strada a scorrimento veloce.

(4-13620)

FLAMIGNI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*

— Per sapere se è a conoscenza del vivo malcontento esistente tra quei cittadini del comune di Cesena, i quali, cinque anni or sono, vennero espropriati dei loro terreni per la costruzione della superstrada E-7 nei pressi della frazione di San Carlo. Nonostante l'assicurazione da parte dell'ANAS della liquidazione entro due anni dell'indennizzo per il danno subito, a tutt'oggi non hanno ricevuto nulla mentre hanno registrato le perdite derivanti dalla ingente svalutazione che ha dimezzato il valore reale delle loro spettanze.

Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per una sollecita definizione delle pratiche degli espropriati.

(4-13621)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.*

— Per sapere se è a conoscenza delle gravi difficoltà economiche in cui si trovano gli agricoltori, i coltivatori diretti ed i mezzadri dei comuni delle province di Palermo, Caltanissetta, Agrigento, Enna, a causa delle già ridotte entrate avute nel 1974 per le prime devastazioni dei campi di grano subite dalla infestazione delle cimici del grano duro.

Tenuto presente che, in atto, gli agricoltori delle suddette zone sono interessati ad investire i loro modesti risparmi nella lotta alla cimice che torna ad invadere i campi di grano della Sicilia centro-occidentale, l'interrogante chiede di conoscere se non ritenga necessario disporre l'immediato pagamento, direttamente tramite l'AIMA di Palermo, delle somme dovute per l'integrazione comunitaria relativa-

mente alle campagne granarie 1971-72, 1972-1973, ed il sollecito esame delle pratiche relative alla campagna granaria 1973-74, decentrando in Sicilia la trattazione delle pratiche ed il pagamento dei mandati.

Infine, considerato che il grano danneggiato dalla cimice nel corso della campagna 1973-74 risulta ancora invenduto da parte dei proprietari, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga disporre un piano di intervento da parte dell'AIMA per l'acquisto della produzione di grano invenduto della campagna trascorsa e di quella futura e per la trasformazione di detto grano in mangimi da utilizzare per gli allevatori locali.

(4-13622)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa, dell'interno e dell'agricoltura e foreste.*

— Per sapere se sono a conoscenza delle gravi e negative ripercussioni che si preannunciano per l'economia agricola della Sicilia e per l'industria della pastificazione del Mezzogiorno a causa dei danni che va provocando la massiccia avanzata della infestazione delle cimici del grano duro, infestazione dichiarata catastrofica dai primi osservatori e scienziati stranieri accorsi nelle zone cerealicole della Sicilia all'apparire del calamitoso evento.

Considerato che tali esperti e le associazioni interessate dei coltivatori della Sicilia ritengono urgente e decisivo l'intervento della pubblica amministrazione a causa dell'entità dell'evento;

rilevato che il numero dei mezzi aerei e delle squadre messe in opera dalla Regione siciliana, per i trattamenti antiparassitari appaiono del tutto inadeguati a far fronte alla infestazione del comprensorio cerealicolo del centro dell'isola che ha ormai superato i centomila ettari;

tenuto presente che il danno economico sia per la campagna attuale che per quelle future appare rilevantisimo per la Sicilia e per il Mezzogiorno e che oltre due milioni di quintali di grano duro sono già in atto pregiudicati;

l'interrogante chiede di conoscere se non ritengano, per i catastrofici danni che possono aversi nell'economia del Mezzogiorno dall'ulteriore estendersi del fenomeno e dal non tempestivo blocco dello stesso nel comprensorio infestato, disporre l'impiego dell'esercito e degli elicotteri dell'aeronautica militare e del Ministro dell'interno per affianca-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

re la lotta iniziata, da qualche settimana, con l'esclusivo intervento finanziario della Regione siciliana e con due elicotteri dimostratesi inadeguati a circoscrivere e debellare, nel breve arco di qualche settimana, la funesta calamità pubblica che si è abbattuta nelle campagne siciliane. (4-13623)

CORTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere le ragioni per le quali l'illuminazione delle gallerie della statale 510 Sebina tra Marone e Pisogne dopo il passaggio della strada dalla provincia allo Stato è stata soppressa.

L'interrogante fa presente che in dette gallerie, dopo la soppressione dell'illuminazione si sono verificati numerosissimi e gravi incidenti stradali. Soltanto nel corso del 1974 ci sono stati 53 incidenti di cui 3 mortali. L'ultimo incidente mortale si è verificato il 14 aprile 1975.

L'interrogante chiede inoltre che si provveda al più presto al ripristino dell'illuminazione. (4-13624)

D'AURIA, CONTE, D'ANGELO, SANDOMENICO E JACAZZI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti e aviazione civile.* — Per sapere se non ritengono doveroso intervenire in merito al più recente episodio di violazione delle leggi che regolano l'avviamento al lavoro, verificatosi alle Tranvie provinciali napoletane dove imperversa da tempo, come nelle altre aziende municipalizzate, il più deteriore sistema clientelare, consistente nell'assunzione, per chiamata diretta, di un segretario capo nella persona di un dirigente sindacale della CISL-Autoferrotranvieri, a scapito di quanti, impiegati da tempo nell'azienda, aspirano, legittimamente, ad occupare il posto e che, quindi, vengono direttamente lesi nei loro diritti;

per sapere, inoltre, se non si ritenga di dover accertare se il nuovo assunto che risponde al nome di Cannavale, è stato, fino al giorno precedente l'assunzione, dipendente dell'ATAN quale autista ed ha presentato regolari dimissioni dall'azienda, oppure si è avvalso di una norma contenuta nella legge n. 148 del 1931 che consente il passaggio di dipendente di aziende gestenti servizio di pubblici trasporti ad altre aziende di carattere analogo e, in tal caso, come mai il Cannavale da autista dell'ATAN è transitato alle TPN nella qualifica di segretario capo;

è da considerare, infine, che il Cannavale sta nella posizione dell'aspettativa, per motivi sindacali o usufruisce legittimamente del distacco sindacale da tempo presso l'ATAN e tale posizione continua ad avere quale dipendente delle TPN per cui non si capisce a qual titolo sarebbe stata fatta l'assunzione per chiamata diretta, nel caso, come pare, si sia semplicemente dimesso dall'ATAN;

è da tener presente, infine, che recentemente nella citata azienda TPN si è verificata l'assunzione di pulitori e bigliettai, per chiamata diretta, sulla base di due nominativi segnalati dai componenti del consiglio di amministrazione, alcuni dei quali, fin dal primo giorno non hanno svolto alcuna attività di bigliettai o di pulitori, ma hanno svolto e svolgono attività di impiegati per cui non si capisce sulla base di quali elementi l'Ispettorato della motorizzazione abbia autorizzato tali assunzioni che, evidentemente non erano necessarie. (4-13625)

D'AURIA, CONTE E D'ANGELO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se risulta loro che a Napoli, si paventa la cessazione delle attività lavorative della Ultra-gas, con sede in via Francesco o Salvatore Imparato ed il loro trasferimento a Milano con conseguente licenziamento di circa 50 dipendenti che andrebbero ad ingrossare la già vasta area di disoccupati ed a rendere ancora più drammatica la situazione occupazionale che ha raggiunto limiti estremi recentemente con l'avvenuta chiusura di alcune altre fabbriche e la riduzione di attività produttive di tante altre;

per sapere se e come s'intende intervenire affinché il paventato pericolo sia allontanato e perché sia garantito il lavoro ai dipendenti dell'Ultra-gas. (4-13626)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

1) se, di fronte allo stato di profonda preoccupazione espressa in ripetute occasioni da parte della popolazione del rione « Marina » di Gioia Tauro (Reggio Calabria) minacciata seriamente dalle mareggiate che invadono pericolosamente il centro abitato, sono state prese delle adeguate misure. Basti soltanto ricordare che nello scorso inverno

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

l'abitato è stato invaso in cinque occasioni provocando non solo l'allagamento e la lesione di diversi fabbricati ma anche una vittima tra la popolazione.

Causa di tali disastri pare che sia la recente costruzione di un molo frangiflutti utilizzato da alcuni personaggi del luogo;

2) le ragioni per cui nonostante molte promesse fatte ancora non è stato preso alcun serio provvedimento sia per impedire qualche immane tragedia analoga a quella di Schiavonea, sia per salvaguardare il patrimonio pubblico qual è il demanio marittimo;

3) quali interventi urgenti intendano mettere in atto per eliminare il grave pericolo e se non ritengano invece opportuno inoltre predisporre tutti i provvedimenti per la costruzione di un porticciolo rifugio richiesto dai pescatori del luogo e dai circa 900 marittimi dello stesso rione, il quale porticciolo corrisponderebbe inoltre alle esigenze che sorgeranno a seguito dell'insediamento del quinto centro siderurgico. (4-13627)

BALLARIN. — *Ai Ministri dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso:

che la situazione finanziaria del comune di Chioggia, così come quella della grande maggioranza dei comuni italiani, è gravemente compromessa dalla politica governativa di soffocamento delle autonomie locali, attraverso lungaggini e restrizioni nell'erogazione delle dovute entrate sostitutive dei tributi soppressi a seguito della riforma fiscale e i ritardi nell'approvazione dei bilanci e dei relativi mutui a pareggio, nonché della loro mancata erogazione;

che la concomitante politica clientelare, paternalistica (con aspetti di corruzione e di intralazzo), di sprechi e di « allegra » e incontrollata finanza, portata avanti da cinque lustri dagli amministratori locali (maggioranza democratica cristiana), ha portato quel comune al dissesto (debiti per circa 12 miliardi e interessi passivi annui di circa 1 miliardo di lire) —

come si intende intervenire e provvedere per ripristinare la erogazione agli uffici comunali della corrente elettrica sospesa dall'ENEL « per morosità » con la minaccia di ulteriori « tagli di fili » della stessa illuminazione pubblica e delle scuole.

Alla situazione debitoria (150 milioni di lire) dell'amministrazione comunale di Chioggia nei confronti dell'ENEL si aggiunge quella nei confronti dell'Azienda telefonica che

ha minacciato per i prossimi giorni l'interruzione del servizio per cui si rende assolutamente urgente l'intervento governativo per garantire i principali e indispensabili servizi comunali, non ultimo quello degli uffici elettorali che proprio in questi giorni sono al massimo del loro impegno. (4-13628)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI.

— *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere le ragioni che hanno impedito l'appalto dei previsti lavori per la costruzione della rete fognante nel comune di Colonna (Reggio Calabria) dove la popolazione attende da molto tempo che finalmente possa veder realizzata una così indispensabile e primaria opera igienica.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere, qualora vi siano delle difficoltà, quali misure saranno adottate per dare subito l'avvio alla realizzazione della rete fognante nel citato centro abitato. (4-13629)

BUSETTO. — *Al Ministro dell'interno.* —

Per sapere se con propria direttiva ha sollecitato i prefetti delle provincie nelle quali si tengono le elezioni comunali ad accertare lungo la fase della presentazione delle candidature, per i diversi comuni, anche la tendenza politica di ciascun candidato appartenente alle liste che non portano i contrassegni dei partiti tradizionali (DC, PCI, PSDI, MSI-destra nazionale, PLI, PRI) allo scopo di appurare se si tratti di « indipendente di destra, di centro, di sinistra, orientato DC, PCI, PLI, eccetera ed ogni altra notizia utile allo scopo »;

per sapere ove sia realmente avvenuto per quali motivi è stata emanata la richiamata direttiva e se non la ritiene illegittima.

(4-13630)

BUSETTO E PEGORARO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere

se sono a conoscenza della grave situazione nella quale si trovano le maestranze della fabbrica produttrice di colori Marin-Borina sita nella zona industriale di Limena (Padova) attualmente occupata dai lavoratori per salari progressi, cessazione di fatto della produzione e richiesta dell'amministrazione controllata da parte dei titolari;

per sapere se non ritengono di intervenire nelle sedi più opportune per garantire

l'occupazione e la ripresa produttiva tenendo conto che:

1) l'azienda dispone di impianti e di macchinari più moderni ed efficienti per l'acquisto dei quali furono eseguiti rilevanti investimenti senza garantirsi, purtroppo, gli adeguati sbocchi sui mercati;

2) l'azienda è tra le migliori nel Veneto tra quelle attrezzate nel settore;

3) l'aspetto grave e drammatico del problema è dato dalla situazione finanziaria quale l'indebitamento diretto verso le banche, l'indebitamento esterno attraverso immobili;

4) l'azienda può contare su una ripresa produttiva collegata al rilancio dei programmi di edilizia residenziale come dai provvedimenti che stanno per essere approvati in questi giorni dal Parlamento. (4-13631)

MENICACCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per le Regioni.* — Per sapere se risponde al vero che la legge della regione Umbria relativa alla elargizione di contributi per il potenziamento e lo sviluppo della cooperativa di produzione e lavoro e di trasporto (provvidenze per circa mezzo miliardo di lire delle quali sono destinate le cooperative, nonché i consorzi per le medesime) già respinta dal Governo in quanto è stata giustamente contestata la competenza della regione a dettare norme non previste dalla Costituzione, è stata invece regolarmente promulgata dalla giunta regionale perché l'opposizione da parte del Governo è stata notificata oltre la scadenza dei termini previsti;

per sapere come giustificano questo ritardo col quale è stato effettuato il rinvio della legge al consiglio regionale e come il Governo intende sopperire a che la legge predetta — in quanto anticostituzionale — produca i suoi effetti;

per conoscere il numero delle cooperative sorte negli ultimi 5 anni in Umbria a partire dalla costituzione dell'ente regionale regolarmente iscritte nel registro delle società e nello schedario generale della cooperazione e per sapere se il Governo ha elementi per ritenere che con tale legge si intendono favo-

rare le poche cooperative costituite o in via di costituzione nell'ambito della regione umbra, tutte politicizzate e in mano a noti funzionari del PCI e del PSI. (4-13632)

MENICACCI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

i risultati delle perquisizioni recentemente effettuate nel carcere giudiziario di Spoleto con la partecipazione delle guardie carcerarie e con la presenza della pubblica sicurezza e dei carabinieri di Spoleto e, in particolare, se sia vero che sono state rinvenute numerose armi e se siano stati individuati i responsabili;

se abbia avuto più luogo una analoga perquisizione decisa nel mese di aprile 1975 dalla procura della Repubblica nel carcere giudiziario di Perugia. (4-13633)

MENICACCI. — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se sia vero che il capo dei vigili urbani di Bevagna (Perugia), Ermete Mariani Marini, a domanda, beneficiando della qualifica di ex combattente è stato posto in pensione; come mai abbia potuto essere richiamato in servizio presso il comune di Bevagna e di quale trattamento economico beneficia. (4-13634)

DE CARNERI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso:

che nella frazione di Marco del comune di Rovereto l'amministrazione del Ministero della difesa mantiene ancora in esercizio un deposito di esplosivi;

che, dato lo sviluppo edilizio della zona, detto deposito è ormai vicinissimo al centro abitato oltre che a una importante arteria stradale quale la statale del Brennero —

se, in primo luogo per evidenti esigenze di tutela della incolumità pubblica e in secondo luogo per consentire una razionale pianificazione del territorio, intenda disporre la rimozione del deposito in oggetto e la liberazione della zona dalle relative servitù militari. (4-13635)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere quali cerimonie religiose fossero in corso durante il drastico intervento dei carabinieri e della polizia contro sei giovani che l'8 maggio 1975 raccoglievano firme a favore del referendum per l'abolizione degli articoli fascisti del codice penale sulla integrità della stirpe, e in particolare di quelli sull'aborto. La questura aveva infatti notificato loro il divieto di esercitare questo diritto costituzionale in presenza di funzioni religiose.

« Va notato che la definizione della natura e del luogo delle funzioni stesse è stata lasciata alquanto nel vago, sicché interpretazioni e illazioni estensive ne nascono spesso, e l'Anno Santo diviene un ostacolo all'esercizio di diritti e doveri civici, con disappunto di elementi d'ogni credo, compresi parecchi pellegrini.

(3-03548)

« ORLANDO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro per i beni culturali e ambientali, per sapere — premesso:

1) che la legge 16 aprile 1973, n. 171 all'articolo 16 istituisce la sovrintendenza ai monumenti del Veneto, con sede in Venezia;

2) della possibilità che le province di Mantova e Cremona, attualmente sotto la giurisdizione della sovrintendenza ai monumenti di Verona (istituita con legge 22 maggio 1939, n. 823), vengano poste sotto la competenza territoriale di una sovrintendenza lombarda riducendo così il territorio amministrato dalla sovrintendenza veronese alla sola provincia di Verona ed ai 31 complessi monumentali del Trentino-Alto Adige (rimasti sotto la tutela dello Stato in attuazione del "pacchetto" per il Trentino-Alto Adige, vedi decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1973, n. 690);

3) che diverse regioni italiane, per la loro ricchezza paesistica, monumentale e archeologica, hanno il loro territorio suddiviso fra due, tre o più sovrintendenze per lo stesso settore specifico, come è il caso della regione Toscana (che conta 4 sovrintendenze che hanno competenza sui monumenti), della regione Lazio (dove le sovrintendenze alle antichità sono 5), della regione Emilia-Ro-

magna (3 sovrintendenze alle gallerie) e di altre regioni il cui territorio è posto sotto la giurisdizione di più uffici periferici;

4) che la regione veneta, oltre a contenere un esempio di monumentalità e d'arte, quale la città di Venezia, fra i più cospicui del mondo e che giustamente esige un apposito ufficio di tutela, è di per se stessa una delle zone più significative del nostro paese dal punto di vista dei valori paesistici, ambientali, monumentali e storici e per tanto tale da richiedere più di un organismo preposto a protezione di questi valori;

5) dei pronunciamenti ufficiali del consiglio regionale veneto, del consiglio comunale e di quello provinciale di Verona, degli ordini professionali del settore, degli enti ed organizzazioni culturali della provincia di Verona e delle adesioni della stampa regionale —

cosa intende fare perché la sovrintendenza ai monumenti di Verona possa svolgere i suoi compiti specifici di tutela e di promozione culturale su altre province del Veneto, oltre a Verona, tenuta anche presente la collocazione geografica ottimale: vicinanza con le province di Vicenza e Rovigo con le quali la provincia di Verona costituisce il territorio culturalmente e storicamente omogeneo della Lessinia e del corso dell'Adige.

« L'interrogante chiede anche di conoscere se, considerata l'entità qualitativa numerica dei beni monumentali ed ambientali delle province venete più lontane da Venezia, almeno sul piano delle comunicazioni, il Ministro veda nella sovrintendenza ai monumenti di Verona, collaudata da una attività di decenni, ben organizzata sul piano del personale tecnico ed amministrativo e delle attrezzature per il rilevamento e la catalogazione dei beni culturali, la sede più idonea che non Venezia a dirigere la tutela delle province di Verona, Vicenza e Rovigo e dei monumenti di competenza dello Stato nelle province autonome di Trento e Bolzano.

(3-03549)

« BERTOLDI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, per conoscere — in ordine all'ipotizzato trasferimento, dal capoluogo della provincia di Terra di Lavoro a Lecce ed a Genzano, del grosso degli effettivi della scuola T.T.MM.CC. programmato, a quanto pare, per il prossimo gennaio 1976 — se il Ministro intenda mantenere fermo quel paventato programma di trasferimento,

che comporterebbe l'allontanamento da Caserta di un migliaio di uomini in altre province più fortunate e di un centinaio di famiglie tra ufficiali e sottufficiali a tutto danno dell'economia già dissestata del capoluogo di Terra di Lavoro; o se ritenga opportuno di riesaminare quel "piano" nell'intento di placare le ansie delle popolazioni della provincia e di sedare lo stato di agitazione, più che giustificato, determinato da detta paventata minaccia tra i commercianti di Caserta.

(3-03550)

« ALFANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere:

se è a conoscenza della grave crisi edilizia nella quale versano gli imprenditori edili e del protratto stato di disagio che travaglia da lungo tempo la popolazione del comune di Marcianise in conseguenza del mancato varo del piano regolatore;

che detto strumento urbanistico venne approntato fin dal lontano 1971 e poi sottoposto a correzioni e varianti operate dall'ingegner Beguinot;

che il piano venne inserito all'ordine del giorno di una seduta del lontano anno 1972 per l'approvazione del consiglio comunale, che non lo approvò per le intervenute beghe insorte tra le varie parti politiche;

e per conoscere quali interventi il Ministro interessato intenda svolgere nelle opportune sedi per sollecitare la definitiva adozione ed approvazione del citato piano regolatore a cura degli organi preposti a tanto.

(3-03551)

« ALFANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere:

se è a conoscenza della grave siccità che travaglia le popolazioni del capoluogo e dei comuni della provincia di Caserta;

che l'amministrazione comunale, in conseguenza di tal fatto, è stata costretta a sopprimere ben 78 delle 114 fontanine distribuite nel territorio municipale e ad esortare gli utenti a ridurre al minimo i consumi idrici;

e quali interventi il Ministro interessato si proponga di svolgere nelle opportune sedi al fine di sollecitare il completamento dei lavori di realizzazione e di potenziamento dei nuovi impianti dell'acquedotto Campano.

(3-03552)

« ALFANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri di grazia e giustizia e del tesoro, per sapere - anche in relazione alla precedente interrogazione n. 4-11605 del 19 novembre 1974 -:

se sono a conoscenza che sin dalla data del 28 giugno 1973 e precedentemente, in applicazione della legge dell'esodo volontario degli impiegati dello Stato, combattenti e non combattenti, un cospicuo contingente di funzionari già dipendenti dall'amministrazione della giustizia ebbe a lasciare il servizio attivo per collocarsi in quiescenza;

che detti pubblici dipendenti vennero indotti a tanto soprattutto perché "adescati" dagli impegni promessi dal Governo, poi tradotti in norme legislative dal Parlamento e reclamizzati da ispirate campagne di stampa, in previsione del decantato trattamento pensionistico e del miraggio di un'allettante liquidazione;

che, nella prospettiva di quelle promesse governative e di quelle norme legislative, non pochi di detti funzionari contrassero calcolati ed onerosi impegni economici per prenotare l'acquisto di un sospirato alloggio o per provvedere ad altre esigenze familiari, talvolta pressanti;

che, per contro, dal lontano giugno 1973 e da precedenti date, centinaia di funzionari che avevano servito lo Stato per circa un quarantennio, vengono ancora tenuti sulla corda di promesse sempre rinnovate e non ancora mantenute;

che, nella generalità dei casi, essi continuano a percepire soltanto un modesto assegno provvisorio di pensione ed a sperare sempre nella promessa liquidazione definitiva per competenze e di buonuscita;

che, nel frattempo, la svalutazione della lira, l'inflazione galoppante, l'aumento del costo della vita e la congiuntura economica hanno posto in gravissime difficoltà quelli che, fidando sulla parola del Governo, assunsero notevoli impegni economici ed hanno messo in una situazione disperata anche gli altri che detti impegni non contrassero;

che, inoltre, anche in questo campo soltanto alcuni "raccomandati di ferro", sono riusciti ad ottenere, per influenti pressioni politiche, o perché inquadriati a suo tempo nel dicastero centrale della giustizia, una pronta e definitiva liquidazione preferenziale di spettanze e competenze;

che, appena da qualche mese, per gli altri facenti parte del grosso del gregge, e dopo due anni di silenzio, il sullodato Mini-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

stero si è ridestato dall'annoso letargo per richiedere agli interessati una collana di documenti e di certificazioni;

e per conoscere infine quali interventi il Presidente del Consiglio ed i Ministri interessati intendano svolgere, dopo il lungo tempo trascorso, per appagare le aspettative legittime, per placare le ansie e le giustificate proteste di detti pensionati e per sanare infine — anche sotto il profilo morale — questa situazione abnorme, determinata da un così superficiale ed inumano mancato mantenimento degli impegni assunti dal Governo e ratificati dal Parlamento.

(3-03553)

« ALFANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per conoscere se essi ritengano doveroso promuovere al grado superiore il brigadiere Bernini e l'agente di custodia Agostinelli i quali, trovandosi in servizio nel carcere di Santa Maria in Gradi di Viterbo, si opposero valorosamente a detenuti in rivolta, appartenenti ai sedicenti " nuclei armati proletari " e, nello scontro, riportarono gravissime lesioni.

« Subordinatamente, gli interroganti chiedono di conoscere a quali risultati abbiano condotto le indagini sulla fonte di informazioni che ha consentito ai predetti " nuclei armati proletari " di venire a conoscenza della partenza da Roma, alla volta di Viterbo, di un contingente di 75 agenti di pubblica sicurezza, al comando del capitano Luzzi, contingente destinato ad attuare misure di sicurezza nel carcere di Santa Maria in Gradi e segnalato ai " nappisti " nello stesso momento in cui lasciava Roma. È evidente che una organizzazione eversiva è riuscita ad infiltrare quanto meno le comunicazioni della polizia e domani, usufruendo di tale canale, potrebbe tendere agguati terroristici ad uomini e mezzi delle forze dell'ordine.

(3-03555) « ALMIRANTE, CARADONNA, MARCHIO, RAUTI, ROMUALDI, SACCUCCI, TURCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere a quale punto siano le trattative da tempo in corso presso la Presidenza per risolvere il problema della *Gazzetta del Popolo* da nove mesi ormai autogestita dai redattori e dai poligrafici che si oppongono alla chiusura della testata, decisa dal nuovo proprie-

tario dopo una brutale quanto oscura operazione di compravendita del giornale.

« L'interrogante desidera sapere se il Presidente del Consiglio non ritiene a questo punto indispensabile un intervento risolutivo che valga a risolvere positivamente la vertenza, salvaguardando la pluralità dell'informazione nella regione piemontese; inquadrando tale soluzione, più volte promessa dalla Presidenza del Consiglio, nell'ambito delle linee della riforma democratica dell'editoria, e quindi favorendo l'affermazione di una gestione cooperativa della testata, così come è stato indicato dalle organizzazioni sindacali, che salvaguardi i livelli di occupazione e garantisca uno strumento di informazione democratica, antifascista e completa.

(3-03556)

« MANCA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere:

per quali motivi la manifestazione non permessa dei gruppuscoli di estrema sinistra extra-parlamentari ha potuto aver luogo ugualmente con partenza da piazza della Repubblica alle ore 18 della sera del 6 maggio 1975;

se sia a conoscenza che la suddetta manifestazione ha provocato gravi intralci nel traffico a quell'ora molto intenso ovunque apportando nella zona un non indifferente disagio;

se sia a conoscenza che approfittando della suddetta manifestazione, i partecipanti hanno imbrattato monumenti e edifici del centro storico con scritte e disegni non precisamente consoni alla dignità pubblica;

se sia a conoscenza che nella stessa serata due studenti missini sono stati fermati per aver distribuito manifestini non autorizzati nel quartiere Tiburtino.

(3-03557)

« SACCUCCI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere — in relazione al rapimento ad opera dei nuclei armati proletari del magistrato Di Gennaro — quali misure abbia preso l'autorità di pubblica sicurezza per prevenire e reprimere l'attività criminosa di detta organizzazione che ha ulteriormente umiliato lo Stato.

« Per conoscere altresì se il Governo non intenda finalmente promuovere una apposita inchiesta per accertare l'idoneità delle autori-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

tà proposte all'ordine pubblico a contrastare il terrorismo organizzato considerato che le imprese criminose dei *commandos* sovversivi appaiono chiaramente facilitate da complicità e connivenze o colpevoli inefficienze nello stesso apparato statale come d'altronde denunciato dall'ordine del giorno approvato dall'Unione magistrati italiani.

(3-03558) « ALMIRANTE, CARADONNA, MARCHIO, ROMUALDI, SACCUCCI, RAUTI, TURCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per conoscere quali responsabilità, e a quali livelli, siano emerse nella gravissima vicenda della rivolta nel carcere di Viterbo ove, in concomitanza con il sequestro del magistrato Di Gennaro, sono state introdotte armi da fuoco, esplosivi, armi da taglio e sono misteriosamente pervenuti documenti come alcune fotografie e comunicati dei sedicenti NAP redatti qualche ora prima.

« Si desidera conoscere inoltre come il nucleo esterno dei criminali autori del sequestro sia potuto venire a conoscenza quasi immediatamente e con citazioni precise nominative e quantitative dell'invio di un plotone di agenti di pubblica sicurezza comandati da un ufficiale della caserma di Castro Pretorio al carcere di Viterbo.

« Di fronte ad episodi così clamorosi di evidente complicità e di insufficiente vigilanza che coinvolgono le strutture preposte alla difesa dell'ordine democratico nel paese, si chiede al Governo quali provvedimenti abbia adottato e quale contributo possa offrire alla legittima richiesta dell'opinione pubblica di conoscere mandanti, finanziamenti, scopi dei gruppi criminali che, come nel caso dei NAP, sono chiaramente orientati nelle presenti circostanze a seminare elementi di confusione politica secondo la logica della strategia della tensione oramai radicata nella vicenda del nostro paese.

(3-03559) « CABRAS ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'industria, commercio e artigianato, per sapere se il progetto di costruire 30.000 autobus che ha in particolare suscitato speranze nei lavoratori e nei datori di lavoro dell'industria automobilistica, e in generale è stato lodato perché prometteva di sfollare città inquinate e autostrade, e risparmiare ingenti spese di carburanti contribuendo a rias-

settare la bilancia dei pagamenti, sia stato abbandonato o, peggio, se si pretenda che il Governo non lo abbia mai formulato;

se pertanto siano deluse le richieste delle regioni che il Governo aveva sollecitato e per le quali 30.000 autobus rappresentavano uno « stralcio » urgente di piano più vasto;

se il Governo in maniera anche più grave venga meno all'impegno di consultare con continuità i sindacati, che hanno accettato licenziamenti e cassa d'integrazione purché si intraprendano progetti costruttivi, di cui i 30.000 autobus sono un esempio, che portino rapidamente a termine gli attuali sacrifici dei lavoratori; e quindi assuma una pesante responsabilità nell'acuirsi delle vertenze come quella dello sciopero nel gruppo FIAT preannunciato per il 28 maggio 1975;

se il Governo si renda conto che programmi a lungo termine di costruzioni specializzate tipologicamente siano indispensabili alla sicurezza dell'industria affinché si impieghino lavoratori attualmente oziosi, si finanzino le ricerche e si attivino energicamente le esportazioni necessarie alla sopravvivenza economica del paese.

(3-03560)

« ORLANDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

come giudichi il comportamento del sottosegretario di Stato per l'interno, onorevole Zamberletti, il quale ha fatto trasferire dalla sua città, Varese, a Corleone il vice brigadiere di pubblica sicurezza Francesco Pinna per il semplice motivo che questi avrebbe espresso l'intenzione di partecipare ad un incontro pubblico tra personale di pubblica sicurezza e parlamentari e dirigenti sindacali per discutere in merito al riordinamento democratico della pubblica sicurezza;

in base a quali norme di legge il trasferimento consentito per esigenze di servizio sia usato dal Ministero dell'interno come vessatorio strumento per colpire i dipendenti, i quali aspirano a riordinare la pubblica sicurezza per rendere più efficienti i servizi, esercitare la propria professione con maggiore dignità e ottenere i diritti civili riconosciuti agli altri lavoratori;

altresì, le ragioni per le quali il vice brigadiere Piero Altobelli, in servizio a Pavia, sia stato punito con dieci giorni di sala di rigore.

(3-03561)

« FLAMIGNI, DONELLI ».

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se risponda a verità la notizia pubblicata dal settimanale *l'Espresso* (n. 19 dell'11 maggio 1975) che egli abbia inviato al generale Miceli, rimesso in libertà provvisoria perché erano scaduti i termini di carcerazione preventiva, un telegramma di rallegramenti.

« In caso affermativo, l'interrogante amerebbe conoscere quali considerazioni abbiano suggerito al Presidente del Governo della Repubblica la sconcertante iniziativa di rallegrarsi con un alto ufficiale imputato di aver favorito il tentativo di rovesciare le istituzioni della Repubblica.

(3-03562)

« TEDESCHI ».

MOZIONE

« La Camera,

rilevata la necessità di immediatamente rimuovere ostacoli che di fatto impediscono il legittimo esercizio del diritto costituzionale ad iniziative popolari dirette ad abrogare leggi

mediante *referendum*, sancito dall'articolo 75 della legge fondamentale della Repubblica e disciplinato con legge 25 maggio 1972,

impegna il Governo

a immediatamente revocare le disposizioni emanate con due circolari dal Ministro dell'interno ai prefetti in tema di *referendum*, poiché ai segretari comunali compete l'obbligo di custodire i moduli sui quali si autenticano le firme di richiesta di *referendum* abrogativo, salvo esplicita richiesta di restituzione, dopo la loro vidimazione, effettuata dal Comitato nazionale per il *referendum*.

(1-00070) « FORTUNA, BERTOLDI, DI VAGNO, ACHILLI, VINEIS, CANEPA, LOMBARDI RICCARDO, GUADALUPI, ORLANDO, ZAFFANELLA, CALDORO, CASTIGLIONE, GUERRINI, MARIANI, TOCCO, FROIO, ARTALI, MAGNANI NOYA MARIA, BALLARDINI, SERVADEI, BALZAMO, PELLICANI MICHELE, MOSCA, SAVOLDI, MORO DINO, FRASCA, SIGNORILE ».