CXXIII.

SEDUTA NOTTURNA DI MARTEDÌ 18 MAGGIO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

INDICE

	PAG.
Interrogazioni e interpellanza (<i>Annunzio</i>)	8150
Interpellanze (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	8135
GIANQUINTO	8135, 8148
GATTO	8141, 8149
BERTINELLI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	8144

La seduta comincia alle 21,30.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze, tutte dirette al ministro della difesa:

Gianquinto, «sul problema dell'ampliamento dell'aeroporto civile di Venezia»;

Gatto e D'Este Ida, «per conoscere il suo pensiero intorno ai vari progetti per l'aeroporto di Venezia».

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze, concernenti lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

(*Così rimane stabilito*).

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

GIANQUINTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa interpellanza nasce dalla risposta dell'onorevole ministro della difesa ad una mia interrogazione che era del seguente tenore: «Al ministro della difesa, per sapere se risponde a verità la notizia secondo la quale alcuni servizi dell'aeroporto Nicelli di Venezia-Lido siano stati trasferiti altrove».

L'onorevole ministro della difesa rispose negando il trasferimento dei servizi inerenti al traffico e all'assistenza al volo. Ritengo che la risposta sia stata quanto meno inesatta. Tuttavia questa questione scade, si può dire, di importanza, rispetto alle ulteriori, gravi affermazioni del ministro stesso, il quale ha dichiarato: «Devesi, per altro, far presente che con la sostituzione da parte della società di navigazione, degli attuali aeromobili *D C 3* con tipi più moderni, i *Convair*, si renderà necessario giungere allo spostamento di alcune linee che attualmente fanno capo a Venezia. Ciò in quanto detto aeroporto non è assolutamente idoneo all'atterraggio dei predetti aerei, nè vi è alcuna possibilità di provvedere all'ampliamento dell'aeroporto stesso». Questa è una affermazione di particolare gravità che lede interessi economici fondamentali della città di Venezia. Il pensiero del Governo è chiaro: l'aeroporto civile del Lido non è idoneo per gli aerei moderni, non vi è alcuna possibilità di ampliarlo, quindi il suo destino è già segnato. Una volta che siano radiati dalle linee, gli attuali apparecchi *D C 3* (i *Dakota*), il nostro aeroporto verrebbe a concludere la sua esistenza.

I *D C 3* sono ormai apparecchi soltanto tollerati ed è augurabile che la sostituzione di essi avvenga al più presto. Sappiamo che i dirigenti, della L. A. I. sono già partiti per gli Stati Uniti d'America per ritirare tre moderni apparecchi quadrimotori *D C 6-B*, il primo dei quali (come si legge in una rivista che ho sott'occhio) dovrebbe essere entrato in servizio il 17 maggio. E allora, a mano a mano che avverranno le sostituzioni dei vecchi *D C 3* con i nuovi *D C 6*, il nostro aeroporto subirà un crescente declassamento;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

si ridurrà ad un piccolo aeroporto locale e poi finirà con l'essere chiuso del tutto al traffico.

Ritengo che già il solo declassamento farebbe scomparire dal nostro paese lo scalo aereo più caratterizzato per sostenere e sviluppare l'industria turistica nazionale. L'aeroporto del Lido ha una sua storia, importante e ricca. Venne inaugurato nell'agosto del 1926, e anche allora si accese a Venezia un'acuta controversia sul problema della scelta della località ove costruirlo: se al Lido o in terraferma. Vi erano due tesi contrapposte, ma infine prevalse la decisione di costruire l'aeroporto al Lido, in considerazione della sua funzione eminentemente turistica, considerato che il Lido rappresenta una importantissima stazione turistica.

Si decise quindi di costruire l'aeroporto « Nicelli » al Lido. Esso assunse subito una rilevante importanza nei traffici aerei: vi facevano capo le linee Venezia-Praga, Venezia-Vienna, Venezia-Monaco-Berlino, Venezia-Zurigo, Venezia-Budapest, Venezia-Roma, Venezia-Brindisi, Venezia-Milano. Un enorme successo ebbe l'istituzione della linea cosiddetta balneare Vienna-Venezia. I vienesi venivano a Venezia il sabato, ripartivano il lunedì. Molti di essi arrivavano addirittura in accappatoio, dato che l'aeroporto si trova nelle vicinanze della spiaggia.

Un'eco di questa fortuna dell'aeroporto del Lido, tra l'altro, si ha in una lettera aperta del comandante Schione, uno dei più vecchi comandanti di linee civili (si potrebbe dire che è un vecchio lupo dell'aria) al direttore del *Gazzettino* di Venezia, dando un contributo alla polemica per la difesa del nostro aeroporto. In questa lettera il comandante Schione scrive: « A questo proposito mi permetto di farmi forte della mia personale esperienza di comandante pilota della prima società di navigazione aerea sorta in Italia e che abbia iniziato un regolare traffico con l'estero. Ebbene, posso assicurare che gli apparecchi con destinazione Venezia partivano dalle più grandi città europee pressoché al completo durante la stagione turistica ed erano comunque sodisfacentemente frequentati anche nei mesi invernali: il tutto in un'epoca in cui le comunicazioni aeree erano un'eccezione e non come oggi la norma. Ciò sta a provare che la clientela che si recava a Venezia preferiva il mezzo aereo. Figuriamoci oggi quale sarebbe l'afflusso dall'estero alla più bella spiaggia del mondo, che ha alle sue spalle una città idolatrata dai turisti di ogni nazione, se apparecchi moderni in ser-

vizio sulle grandi rotte internazionali potessero ancora fare scalo al Lido ».

Le statistiche del traffico provano che l'aeroporto del Lido ha una funzione turistica ed esclusivamente turistica. Nel 1951 si notano questi arrivi: gennaio 87, febbraio 59, marzo 127, aprile 152, maggio 287, giugno 667, luglio 1.204, agosto 1.444, settembre 1.145, ottobre 426, novembre 213, dicembre 122. Nel 1952, si va da 91 arrivi in gennaio a 1.160 in agosto, a 5.352 in settembre, a 1.066 in ottobre. Nel 1953, abbiamo una punta in agosto di 1.265 e in settembre di 1.327. Sicché, fra partenze e arrivi, nell'agosto del 1951 abbiamo avuto 2.739 presenze; nell'agosto del 1952 le presenze sono state 2.573 e nel 1953 esse sono state 2.674.

È evidente, quindi, la funzione che adempie l'aeroporto civile del Lido. Possiamo affermare, sulla base delle statistiche, le quali rappresentano dei fatti costanti, che l'afflusso del turismo aereo, per notevole parte, ha come meta-base il Lido di Venezia.

Ora, questo aeroporto civile che dà un contributo così notevole ed ingente al potenziamento del turismo italiano dovrebbe essere tagliato fuori, secondo le vedute del Governo, dalle grandi rotte aeree nazionali ed internazionali, nel momento stesso in cui si annuncia, con la conferenza di Iata, che a partire da quest'anno verrà realizzata una rete di servizi turistici aerei intorno al mondo. Cioè, il Lido di Venezia, che è di per sé una grandissima attrattiva turistica, non sarebbe nel circuito.

Penso che non si potenzia l'industria turistica del nostro paese, se si avviano le cose verso la chiusura dello scalo aereo del Lido che, per sorgere nel seno stesso della laguna veneta, è un richiamo alle correnti turistiche verso Venezia e verso l'Italia. Le grandi compagnie aeree chiedono di fare scalo a Venezia: per esempio il rappresentante in Italia della *K. L. M.* olandese ha dichiarato più volte che per la sua compagnia lo scalo al Lido è uno dei più ricercati, ed ha concluso: « Se non esistesse già uno scalo aereo nella laguna bisognerebbe crearvelo ».

L'ubicazione dello scalo aereo è elemento di primaria importanza agli effetti del richiamo turistico. E anche qui valgono i fatti. Vediamo l'esempio di Capri, servita finora dall'aeroporto di Capodichino. Eppure si è inaugurata già una linea aerea che congiunge l'Inghilterra direttamente con Capri. Secondo l'agenzia *Italia nuova*, « la linea aerea tra l'Inghilterra e Capri è ormai un fatto compiuto; gli apprestamenti nell'isola sono quasi

messi a punto. Il governo francese ha autorizzato la sosta a Marsiglia, e la linea potrà così raccogliere anche i viaggiatori della Francia. Negli ambienti turistici di Capri è apertamente espressa la soddisfazione più ampia: il collegamento aereo Inghilterra-Marsiglia-Capri non mancherà di convogliare nell'isola un flusso continuo di turismo ricco, con gli attesi benefici effetti». Quello che vale per Capri perchè non varrebbe per Venezia?

E notate, onorevoli colleghi, che Venezia dà un reddito turistico annuo che si aggira sulla media di 10-12 miliardi, cifra cospicua e che costituisce una forte percentuale del reddito turistico nazionale. È evidente quindi che noi abbiamo il diritto e il dovere di difendere e di potenziare questa principale attrezzatura turistica di Venezia, tanto più che il Lido è attaccato dalla concorrenza che si muove spietata e molto agile da tutte le parti, sia da parte di spiagge italiane che da parte di spiagge estere. L'aeroporto del Lido non può essere trasferito in terraferma.

E qui è bene che si sfati una leggenda. Si dice che a Venezia tutto è lento, che Venezia è una città pigra, una città che non si adatta al ritmo veloce della vita moderna. Questo non è vero. L'aeroporto di San Nicolò dista non più di dieci minuti di automobile o di filobus dagli alberghi del Lido, e la maggior parte di coloro che sbarcano dall'aereo rimangono al Lido. Ma dico di più: l'aeroporto è collegato al centro di Venezia, Riva degli Schiavoni, con una corsa di motoscafo veloce che dura sette minuti e mezzo, esattamente. I turisti che scendono al Lido e che desiderano recarsi a Venezia-centro sono collegati, ripeto, con una corsa di quella durata attraverso uno dei più bei panorami del mondo.

Dov'è un aeroporto che dista così poco dal centro di una grande città? E per i turisti non è un piccolo vantaggio, questo. Né si può dire che scendere al Lido o scendere al margine opposto della laguna sia la stessa cosa, come non sarebbe la stessa cosa scendere a Capidichino piuttosto che a Capri. Del resto, che sia una necessità economica mantenere l'aeroporto turistico del Lido ce lo dicono gli albergatori non soltanto del Lido, ma di tutta Venezia, i quali hanno votato ordini del giorno e si agitano per questo.

Noi, inoltre, non difendiamo l'aeroporto solo per ragioni turistiche, che sono pure di grande importanza. Su di esso vive un'industria che occupa duecento operai, l'industria delle Officine aeronavali, che esce ora da una crisi che rischiava di essere mortale. La lotta è durata a lungo, le maestranze si sono

battute con l'appoggio del vecchio e del nuovo comune ed ora siamo riusciti a salvare questo stabilimento che, se non prospera, per lo meno vive e lavora per l'interno e per l'estero. I dirigenti di tale industria hanno dichiarato che, nel caso in cui l'aeroporto del Lido venisse chiuso o trasferito, essi trasferirebbero l'industria a Roma; e Venezia verrebbe così a perdere anche questa risorsa.

Io conosco le obiezioni che vengono presentate. Si dice in primo luogo che verrà costruito un grande aeroporto in terra ferma, aeroporto intercontinentale o transoceanico. Si è soliti anche citare un convegno svoltosi l'estate scorsa a Venezia i cui partecipanti, ad eccezione dei delegati della città di Venezia, sarebbero stati d'accordo nel giudicare più importante ed opportuna la costruzione di un nuovo aeroporto in terra ferma.

Qui occorre chiarire un equivoco. La riunione fu indetta dal Consorzio per lo sviluppo delle comunicazioni aeree delle Venezia. Gli scopi del consorzio sono questi: a) costituzione del nuovo e moderno aeroporto di Venezia in terra ferma; b) apertura al traffico civile, nel più breve tempo possibile, di quell'aeroporto militare delle Venezia che sia riconosciuto più idoneo a funzionare provvisoriamente come aeroporto internazionale di Venezia; c) migliore sistemazione possibile dell'aeroporto di San Nicolò del Lido, nonché degli altri aeroporti delle Venezia.

Ora, a Venezia si pensa che l'aeroporto del Lido possa essere sviluppato sino al punto di diventare il nuovo e moderno aeroporto delle Venezia, e il dissenso è stato su questo punto. Ma, in ogni caso, rimane fermo il punto c). L'aeroporto in terra ferma va bene, se sarà e quando sarà, ma intanto bisogna che l'aeroporto del Lido rimanga dove è e venga adeguato alle necessità del traffico di oggi e ai fini del turismo; e noi per questo ci battiamo in questa sede. Noi chiediamo che l'aeroporto del Lido rimanga, che le sue funzioni rimangano quelle che sono sempre state, funzioni turistiche.

Si faccia l'aeroporto in terra ferma: tanto meglio. Ma non si confonda l'aeroporto della terra ferma con l'aeroporto del Lido. A quali esigenze deve rispondere l'aeroporto di terra ferma? Ad esigenze turistiche no, perché a queste esigenze turistiche risponde in modo egregio e superlativo, direi, l'aeroporto del Lido e soltanto l'aeroporto del Lido. L'aeroporto della terra ferma dovrà rispondere invece ad altre esigenze, di traffico e di commercio; dovrà avere un collegamento col

nodo ferroviario di Mestre, col porto marittimo e col Centro industriale di Marghera, con le strade per Padova, Treviso e Udine.

Non vi è quindi contraddizione per la coesistenza di questi due aeroporti. E questo vale per la teoria. Ma veniamo al concreto. Che cosa è accaduto? Il progetto dell'aeroporto di Favaro Veneto, che è sito sempre nel territorio del comune di Venezia, ha una sua storia ed è una storia vergognosa. Io reco qui documenti ufficiali, giacché il problema di cui si discute questa sera è stato oggetto, tra l'altro, di un dibattito in seno al *Rotary Club* di Venezia nella riunione del 13 ottobre 1953. Dal testo ufficiale risultano queste cose che fanno arrossire: « L'idea per questa opera recente » (l'aeroporto di Favaro Veneto) « è sorta da quando lo stato maggiore americano aveva messo l'occhio sulla zona per costituirvi i presupposti di un atterraggio di emergenza militare. L'iniziativa avrebbe portato alla costruzione, ad opera degli americani, di alcune piste in cemento. In cooperazione con quest'opera e sollevate dal costo di questa voce, le autorità locali avrebbero dovuto fare le costruzioni per completare l'aeroporto di Favaro Veneto ».

Da parte delle autorità locali di Venezia si era accettato dunque il finanziamento dello stato maggiore americano, si era accettato che gli americani avessero edificato un aeroporto militare ai margini della città. Tutto ciò è vergognoso e indegno! Poi gli americani abbandonarono il divisamento di costruire l'aeroporto e rimasero allora gli enti locali delle Venezia, quegli stessi enti che si orienterebbero per la soppressione dell'aeroporto del Lido. Ebbene, questi enti locali delle Venezia, insieme, per l'edificazione del grande aeroporto in terra ferma riuscirono a mettere insieme soltanto 5 milioni. Infatti, nella relazione è detto: « Successivamente però gli americani abbandonarono l'idea di costruire piste a Favaro e i veneziani si trovarono soli di fronte all'intero importo dell'opera, importo che ascende a 6-7 miliardi ».

Così finì la storia di Favaro Veneto. E notate che il progetto di Favaro Veneto sollevò le proteste perfino della curia patriarcale di Venezia. Infatti *La Voce di San Marco* del 10 novembre 1951 denunciò questo pericolo scrivendo: « Ora, per quanto possa non far piacere a pacifica gente come noi di parlare di cose militari, ci sembra che sarebbe un voler mantenere il segreto di Pulcinella il dire che non comprendiamo il perché della costruzione dell'aeroporto in questa

zona. Crediamo di vederlo appunto in una combinazione di interessi civili con interessi militari ». Ed è stato bene che il progetto dell'aeroporto di Favaro sia stato abbandonato, anche perché esso presentava gravi elementi negativi: si trattava di procedere all'espropriazione di centinaia di ettari di terreno che oggi sono a culture importanti e fiorenti; si trattava di andare incontro a spese enormi per opere di drenaggio richieste dal terreno. Inoltre, attorno a Favaro Veneto passano 5 elettrodotti di enorme importanza che trasportano energia fino a 135 mila volts. Il gruppo elettrico cui essi appartengono ha più volte dichiarato che gli elettrodotti non si spostano e che, comunque, lo spostamento di essi verrebbe a comportare la spesa di parecchie centinaia di milioni di lire.

Aggiungo poi che le comunicazioni radioelettriche sono fortemente ostacolate nella zona dal fatto che esiste nella zona stessa la stazione radio di Campalto, con antenne alte 40 metri che, in caso di atterraggio notturno e con nebbia, costituirebbero un particolare ostacolo. A tal proposito, non vorrei ricordare qui un mortale incidente accaduto in un aeroporto del nord-Italia, che pare sia stato dovuto all'influenza del campo elettromagnetico sugli strumenti di bordo.

Certo è che l'insieme degli elettrodotti e degli impianti radio formano un campo magnetico che avrebbe degli effetti gravi sugli strumenti di bordo e potrebbe provocare degli incidenti mortali, comunque gravi, in caso di atterraggio notturno e con nebbia. Comunque, ora di Favaro si parla e non si parla; alle volte pare che il progetto di Favaro sia ancora vivo senza l'intervento degli americani, talvolta pare che si sia abbandonato, e si parla di Tessera, un'altra zona della terraferma del comune di Venezia. Però il costo del progetto anche per Tessera si aggira fra i 5 e i 7 miliardi. Qui — è vero — non vi sono terreni privati e di conseguenza non bisognerebbe procedere all'esproprio, però si tratta di un terreno vasto e di una barena immensa. Quindi, bisogna che il terreno sia palafittato. Il che comporta una spesa enorme, a parte la questione degli spostamenti degli elettrodotti. Naturalmente, non ci opponiamo al progetto della Tessera.

Non sarei proprio io ad opporre difficoltà al Governo se esso potesse reperire i 5 o 7 miliardi per edificare questo aeroporto. Voglio dire soltanto che l'esistenza di questi progetti non deve portare all'inerzia e al declassamento dell'aeroporto del Lido. Il

comune di Venezia ha finalmente provveduto ad affrontare il problema e ha presentato al Ministero un suo progetto tecnico e finanziario. Questo progetto riguarda lo sviluppo dell'aeroporto del Lido. L'ampliamento si ottiene mediante una colmata di un angolo di mare a sud della diga dell'imboccatura del porto. Vi sono dei fondali modesti, che vanno da 20 centimetri ad un metro e 50 massimo. Si verrebbe ad avere così un aeroporto internazionale del tipo C con una pista di 1.800 metri, e larga 60 metri; capace, quindi, di accogliere i quadrimotori. Tutto ciò con modica spesa. Il progetto, infatti, prevede una spesa di 1 miliardo. Aggiungo che, se il Governo appresta le piste metalliche, la spesa si può ridurre anche del 50 per cento.

Non starò a discutere la parte tecnica del progetto, il quale è nelle mani del Governo. Il fatto è che con una spesa massima di un miliardo di lire, noi potremmo avere un aeroporto moderno, di pace, turistico, con una pista — ripeto — di 1.800 metri. La colmata verrebbe a costar poco perché sarebbero utilizzati i materiali ricavati dagli scavi in laguna. Il comune, nel bilancio preventivo del 1954, ha stanziato già un primo fondo di 300 milioni di lire. È chiaro che altri fondi verranno stanziati dal comune stesso.

Ebbene, pare che questo progetto sia stato respinto ai primi di questo mese. Non mi risulta che il Ministero si sia fatto carico di consultare i rappresentanti del comune e i suoi uffici tecnici per discutere insieme il progetto. Esso è stato respinto, ma non per ragioni tecniche. Non si dice, infatti, che la colmata a mare è impossibile. Il progetto è stato respinto per i seguenti motivi. Primo: i lavori di colmata comporterebbero tali difficoltà e spese da rendere più economica la costruzione di un nuovo aeroporto. Ma come! Vi presentiamo un progetto che prevede la spesa massima di un miliardo per portare l'aeroporto in categoria C, con il concorso, per giunta, del comune e voi dite che questa spesa è così enorme che rispetto ad essa conviene piuttosto pensare alla costruzione di un nuovo aeroporto in terraferma mentre voi stessi avete dei progetti secondo i quali per costruire un aeroporto in terraferma, occorrono parecchi miliardi di lire: noi crediamo si tratti di 6-7 miliardi. Questa ragione quindi non è seria. Ora è tutto ciò è pretestuoso e nasconde qualche cosa che non si ha il coraggio di dire apertamente.

Secondo: il progetto, si dice, viene respinto per la necessità di stabilire idonei allacciamenti con i centri economici e turistici

dell'entroterra. Non si tiene conto qui di una verità, che è nota a Venezia. Ripeto ciò che dianzi avevo accennato: l'aeroporto dista dal centro di Venezia appena sette minuti: e, organizzando i servizi, può essere collegato col piazzale Roma mediante una corsa di venti minuti, e con la stazione ferroviaria con una corsa al massimo di venticinque minuti. Non sono distanze enormi. Io vedo che nessuno protesta a Roma se per arrivare a Ciampino si impiegano 30 minuti. Ebbene, quello che è normale a Roma e Milano diventa addirittura proibito per Venezia. Anche questa, quindi, non è ragione seria. Non si regge.

Si dice, poi, che il progetto è stato respinto perché contrario alla tendenza che si verifica in tutti i paesi di sistemare gli aeroporti ad una certa distanza dai grandi centri.

Non è vero; è vero il contrario, poiché esiste la tendenza di avvicinare gli aeroporti quanto più possibile al centro della città; e ciò in tutto il mondo. (*Interruzione del deputato Geremia*). Si documenti, e vedrà che è vero ciò che io dico.

Infatti, questo avviene in America per gli aeroporti di New York e di Washington. Nizza ha demolito un intero quartiere urbano per avere il suo aeroporto vicinissimo alla città.

In Italia, poi, abbiamo un esempio principe: il grande aeroporto di Genova « Cristoforo Colombo ». Le caratteristiche per le quali si esalta questo aeroporto vengono a smentire le ragioni per le quali si è respinto il progetto del nostro aeroporto di Venezia.

Infatti, sulla rivista *Politica dei trasporti* si afferma che il concetto della ubicazione di questo aeroporto risponde appunto alla tendenza moderna di avvicinare gli aeroporti quanto più sia possibile alla città; e si citano molti esempi. Poi si aggiunge: « Sarà l'aeroporto italiano più vicino alla catena delle Alpi che consentirà giorno e notte la manovra di arrivo e di partenza dell'aereo con visuale diretta, e sarà di utile ausilio a tutta la rete aeroportuale della valle padana. Sarà piazzato praticamente al centro di una grande città commerciale e industriale e turistica quale la grande Genova. Il suo ingresso sarà infatti alle seguenti distanze brevi da punti principali della città: 500 metri dalla stazione di Genova-Cornigliano; chilometri 2,300 dalla stazione Genova-Sampierdarena; chilometri 2,800 dal centro geografico della grande Genova; chilometri 3,500 dall'inizio della camionabile per Serravalle; e così via ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

È un aeroporto, quindi, che è sistemato proprio ai margini della città.

Si afferma ancora, sempre sulla stessa rivista: « E pertanto, a differenza della quasi totalità degli aeroporti nazionali ed esteri, che distano alquanto dalla città urbana, dai centri di affari, dagli alberghi, dalla stazione, eccetera, l'aeroporto di Genova eviterà ai passeggeri dell'aereo, abituati a percorrere distanze lunghe, perdite di tempo su percorsi lenti, noiosi e non sempre comodi ».

Dunque, perchè quello che è possibile per Genova diventa impossibile per Venezia? Quelle caratteristiche che fanno del grande aeroporto di Genova il primo aeroporto d'Italia, si può dire, rendono impossibile un ampliamento del nostro aeroporto del Lido. E si noti che l'aeroporto di Genova sarebbe di categoria *C* e che si spendono a Genova 15 miliardi di lire che poi, con gli ammortamenti, diventano 35 miliardi. A Venezia abbiamo la possibilità di edificare un aeroporto di categoria *C* con un miliardo di lire, e a noi si risponde di no. Domando se tutto questo è serio.

Poi si aggiunge che il progetto del comune è stato respinto per un altro motivo: perché bisogna pensare a non turbare la quiete di Venezia e del Lido: costruire un grande aeroporto al Lido vorrebbe dire attirare sulla città il disturbo degli aerei che arrivano e che partono.

Io vorrei istato chiedere: perchè mai i reattori vengono a volare su Venezia? Quelli sì che disturbano veramente e destano preoccupazioni nella popolazione, eppure assistiamo spesso alle passeggiate diurne e notturne dei reattori nel cielo di Venezia.

Ma, secondo le caratteristiche del nostro progetto, gli aerei sia in atterraggio che in partenza, non sorvolano Venezia nè il Lido perchè atterrano e decollano o dal mare o verso il mare, dalla laguna o verso la laguna; la rotta di partenza e di atterraggio non passa nè su Venezia, nè sul Lido. Ed anche qui mi soccorre il paragone con Genova, perchè a proposito di quest'ultimo aeroporto si dice che il traffico avviene al largo, sul mare, e quindi senza disturbare la popolazione, specialmente nelle ore notturne.

Ebbene, secondo il nostro progetto, queste ragioni sono valide anche per Venezia. E allora mi domando: perchè si risponde di no a Venezia con tanta insistenza? Perché da più anni la direzione generale dell'aviazione civile risponde di no, dal momento che appare chiaro che le ragioni addotte non sono valide? Che cosa si nasconde? Quali inte-

ressi si nascondono dietro questo atteggiamento assunto dalla direzione dell'aviazione civile?

E le citerò, onorevole sottosegretario, testimonianze non sospette: quella del sindaco di Venezia che, si sa, è un democristiano. Questi, nella seduta del 23 ottobre 1953 del consiglio comunale, rispondendo a me che ancora una volta avevo sollevato il problema, ha dichiarato quanto segue (leggo il resoconto stenografico di quella seduta): « Per quanto riguarda la trattazione di questo argomento riguardante l'aeroporto, non credo che questo sia il momento opportuno, perchè si potrebbe compromettere, con qualche parola, la soluzione buona del problema. Lavorare per questa soluzione sì: solidalmente lavorare a Roma in modo da neutralizzare l'azione di altri; e se questi sono avvertiti, nemico avvertito è mezzo salvato. Meglio non far avvertire il nemico ».

Io metto a sua disposizione, onorevole sottosegretario, il resoconto stenografico di quella seduta del consiglio. Proseguendo il sindaco ha detto: « Quello che intanto abbiamo ottenuto di importante è stato di neutralizzare l'influenza di quella tale potenza di cui ella parlava... ». In questo caso, non ero io che parlavo, era un altro collega del consiglio comunale al quale il sindaco rispondeva. Vista la pretestuosità delle ragioni per le quali si è respinto il nostro progetto, tenuto conto delle dichiarazioni del sindaco fatte nell'atmosfera solenne del consiglio comunale di Venezia io domando, a quali nemici alludeva il sindaco? Chi trama contro gli interessi di Venezia? Chi vuole contro le necessità vitali di Venezia la chiusura dell'aeroporto civile del Lido? È questo che noi desideriamo sapere, e ci sembra per lo meno strano che il nostro progetto, nonostante gli impegni finanziari presi da Venezia, sia stato respinto senza discuterlo.

Ma vi è dell'altro, onorevoli colleghi: in data 18 febbraio ultimo scorso, il comando della II zona aerea territoriale di Padova con una lettera (ne ho gli estremi) ha chiesto ai mediatori del Lido di comunicare il prezzo che si sarebbe potuto ricavare dalla vendita del terreno dell'aeroporto, a corpo o a lotti. Ripeto ho gli estremi della lettera e posso dire anche chi l'ha firmata e i nomi dei mediatori ai quali il comando della II zona aerea territoriale di Padova si è rivolto. Ho denunciato il fatto in consiglio comunale e l'esistenza della lettera è stata provata, ma si è detto: noi abbiamo incaricato i mediatori del Lido di farci conoscere il prezzo del terreno, perchè il demanio deve procedere alla rivalutazione dei propri

beni. È veramente una operazione assai strana questa. Il demanio, per procedere alla rivalutazione dei propri beni anziché rivolgersi ai mediatori avrebbe dovuto rivolgersi all'ufficio tecnico erariale che per legge istitutiva è tenuto a procedere alle stime ai fini della rivalutazione del patrimonio dello Stato. Queste sono tutte spiegazioni strane e alle infondate ragioni addotte per respingere il nostro progetto si sono aggiunte le spiegazioni del comando della II zona aerea territoriale di Padova per giustificare questa richiesta ai mediatori. La verità è che si vuol giungere alla chiusura dell'aeroporto del Lido.

In realtà sul terreno del Lido (e questo è stato denunciato anche in occasione di una riunione del *Rotary Club*) si vuole imbastire una speculazione privata. Così si vogliono imbastire speculazioni private intorno al centro aeronautico che dovrebbe essere costituito a Venezia. Perché, che cosa si vuol fare? Si dice: Venezia deve rimanere così com'è. Intanto, si declassa; sul suo aeroporto arrivano sempre meno apparecchi e con il miraggio del grande aeroporto di terraferma nulla di concreto si attua per Venezia. Tuttavia le linee aeree funzionano, e allora, dove si vogliono fare atterrare gli apparecchi? In un altro posto. Io certamente non voglio creare rivalità fra città e città. Certo è che gli apparecchi con destinazione Venezia si avviano già verso altra città e per le calli ed i campielli di Venezia si dice che si vogliono fare speculazioni sui terreni che circondano l'aeroporto verso il quale si avviano gli apparecchi che non possono atterrare al Lido e sulle strade di allacciamento ad esso. Sono voci, ma esse possono prendere corpo in seguito all'atteggiamento strano assunto dalla direzione dell'aviazione civile.

Prima di concludere desidero ricordare che Venezia è travagliata da una crisi economica. Le sue industrie sono sempre martellate dalla crisi, dalla Breda al Cotonificio, alle Aeronavali. Oltre la difficile situazione delle industrie di Mestre, grava ora la minaccia della chiusura anche del molino Stucchi uno dei più moderni impianti d'Europa. La chiusura di questo molino significherebbe 300 operai e 30 impiegati sul lastrico e la fine di un'altra industria veneziana. Se alla crisi dell'industria di Venezia si aggiunge anche la crisi del turismo, la nostra città sarà ridotta veramente in gravi condizioni.

Non domando che il Governo mi creda sulla parola. Affermo però di aver detto cose serie, studiate a fondo e controllate, onde chiedo al Governo l'impegno di riesaminare

questa grave ed importante questione con noi, con il comune di Venezia e con gli enti locali della città che si interessano del problema. Non mi sembra di domandare troppo; chiedo cose e giuste. Mi attendo, onorevole sottosegretario, che ella mi dica: il Governo è disposto a riesaminare, d'accordo col comune di Venezia, il problema dell'ampliamento dell'aeroporto del Lido. Se mi risponderà questo, io a nome di Venezia le dirò: « Grazie, molte grazie ». (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Gatto ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se mi è lecito adoperare un'immagine agreste in materia di aeroporti, dirò che il mio amico pilota Gianquinto ha arato ormai tutto il terreno che si poteva arare parlando dell'aeroporto di Venezia. A me poco resta da dire. Sostanzialmente cercherò di sintetizzare quei concetti che fondamentalmente sono stati già illustrati dal collega e di esporre anche il mio pensiero in merito a questo problema.

Il primo punto da vedere è questo: Venezia ha titolo per avere l'aeroporto, oppure questa è una pretesa fuori luogo? Basterebbe osservare che tutto il traffico del Veneto avviene quasi esclusivamente con Venezia; che i campi di Vicenza e di Padova hanno dovuto essere chiusi per mancanza di traffico; che Venezia ha una tradizione aeronautica che è una delle maggiori d'Italia, perché a Venezia per primi si sono sperimentati gli idrovolanti; e che Venezia ha una grande tradizione di traffico, per dimostrare che la pretesa di Venezia è legittima.

L'aeroporto di Venezia è stato, fino a poco tempo fa, il secondo aeroporto d'Italia, preceduto solo da quello di Roma. Oggi, è il terzo aeroporto d'Italia, in quanto è stato superato da quello di Milano allorché si sono chiusi i traffici con l'oriente, situazione che ha molto danneggiato l'aeroporto di Venezia.

Ma che dire dell'attrattiva turistica di Venezia? Basta guardare le statistiche del movimento del suo aeroporto per accorgersi che si tratta quasi esclusivamente di movimento turistico. Riviste ufficiali ci dicono, come ha accennato l'onorevole Gianquinto, che società straniere vorrebbero far capo a Venezia, ma che purtroppo non lo possono fare per la situazione dell'aeroporto. All'estero si istituiscono linee che figuratamente fanno capo a Venezia, come, per esempio, la recente Amsterdam-Venezia, ma che purtroppo sono costrette ad ultimare il loro viaggio a

Milano perché gli aeroplani non possono atterrare a Venezia.

Aiutare Venezia a farsi l'aeroporto non significa per lo Stato una grave spesa. Trattasi, semmai, di un impiego di capitale, perché è indubbio che il traffico turistico di Venezia ritorna utile allo Stato.

In sostanza, quella che noi sosteniamo è una tesi che non è semplicemente ed esclusivamente di interesse veneziano, ma di interesse nazionale ed internazionale, perché Venezia è una città che esercita in tutto il mondo la sua inimitabile attrattiva.

Venezia ha diritto all'aeroporto.

Vediamo, allora, dove presumibilmente l'aeroporto dovrebbe essere costruito. Diciamo subito che non avremmo nessuna difficoltà a che l'aeroporto fosse anche ai margini della laguna, nella terra ferma, vicinissimo a Venezia. Per noi il problema è uno solo: l'aeroporto dev'essere vicinissimo alla città, per la semplicissima ragione, controllabile attraverso le statistiche, che il traffico aereo del veneto è con Venezia e viene fatto per la sua attrattiva turistica.

È stato detto da alcuni che ciò che bisogna tener presente è il traffico aereo di merci. Ma questo è un argomento che non ha sostanza, perché il traffico aereo di merci attualmente non esiste quasi e per di più i tecnici prevedono che per moltissimi anni ancora tale tipo di traffico non avrà importanza sensibile. Basti vedere, ad esempio, il deliberato dell'I. A. T. A. a Montreal dell'8 ottobre, dove si dice che per moltissimo tempo non è il caso di parlare di traffico aereo di merci.

L'aeroporto dev'essere vicino alla città: questo fondamentalmente chiediamo. Niente di meglio, hetissimi, se può incontrare, come ci auguriamo, le aspirazioni della gente delle altre province del veneto. Deve essere vicino al porto di Venezia. Non per niente si chiama aeroporto e non per niente tutte le città di mare cercano di avere oltre al porto l'aeroporto, che ne è una integrazione inscindibile postulata dai traffici e dalla economia moderna. Genova ha voluto e ha ottenuto con forte spesa l'aeroporto accanto al porto, e giustamente. La stessa giusta aspirazione hanno i veneziani e gli operatori economici della città.

Si dice spesso che gli aeroporti devono essere piuttosto lontani dalle città. Ma bisogna distinguere le categorie di aeroporti. Non c'è dubbio che quegli intercontinentali (categoria A) possono anche essere lontani dalle città, perché ad un cittadino il quale

impieghi 14 o 15 ore di volo da New York a Milano, poco importa dover compiere ancora un tragitto di tre quarti d'ora d'automobile per raggiungere la città dall'aeroporto, mentre la stessa cosa non si può dire per quello che impieghi un'ora e mezza di volo da Roma a Venezia. D'altra parte Venezia non ha nessuna pretesa di avere un aeroporto intercontinentale. Noi siamo convinti che di aeroporti intercontinentali in Italia basta che ce ne siano due o tre; gli altri basta che siano sufficienti per il traffico internazionale e nazionale (categorie B o C). Questi aeroporti più modesti, e specialmente quelli prevalentemente adibiti al traffico turistico, sono situati vicini alle città. È un caso tipico quello di Nizza, che ha addirittura sventrato un quartiere della città per avere al centro il proprio aeroporto. Del resto sappiamo la giustificata lotta dei milanesi per portare nuovamente l'aeroporto vicino alla metropoli lombarda. L'aeroporto deve essere quindi vicinissimo a Venezia. L'attuale aeroporto « Nicelli », a contatto con la città, è l'aeroporto ideale. Le statistiche stanno a dimostrare che esso ha assolto bene al proprio scopo. È stato solo il progresso della tecnica aerea che lo ha reso insufficiente. Avete già sentito parlare dei DC3 che possono atterrare anche al « Nicelli » e dei *Conways*, apparecchi più moderni e veloci, che richiedono invece piste più grandi e quindi non possono atterrare ivi. Per ubicazione e per attrezzature tecniche l'aeroporto serviva egregiamente. È stato il progresso che con le sue aumentate esigenze lo ha reso inservibile.

E allora dal momento che il « Nicelli » non serve più, sorge il problema del nuovo aeroporto atto a soddisfare alle necessità del traffico e turistiche di Venezia e della regione. L'onorevole Gianquinto ha parlato del modo come la questione è stata affrontata, cioè della creazione di quel consorzio aeroportuale delle Venezie che aveva lo scopo di promuovere la costruzione di un nuovo e moderno aeroporto in terra ferma vicinissimo a Venezia e la sistemazione dell'aeroporto di San Nicolò. Con la costituzione del consorzio si è iniziata la ridda delle località dove l'aeroporto doveva sorgere. Si è parlato di Fusina, località alla quale si sono opposte le autorità militari per la esistenza di una polveriera nelle vicinanze e si è parlato di Favaro Veneto. In relazione a questo ultimo progetto l'onorevole Gianquinto ha parlato in termini tali da rendere un pò movimentata questa seduta, per il resto eccessivamente monotona. Stando alle più recenti dichiara-

zioni delle autorità interessate, pare che nemmeno di Favaro Veneto ora si parli più, per quanto esista una lettera recentissima, del 23 ottobre 1953, in cui il generale Porrù Locci parla ancora di tale località. Comunque, pare che osti all'esecuzione di tale progetto anche l'esistenza di certi elettrodotti che difficilmente potrebbero essere spostati. Inoltre, il comune ha fatto recentemente un pregevolissimo progetto riguardante un terreno diverso e meno costoso, e precisamente quello di Tesserà, dove vi è anche favorevole situazione di venti.

Questa è la situazione circa la ubicazione, situazione che ha preoccupato un po' tutti perché, mentre noi stiamo discutendo, *dum Romae consulitur*, a Venezia si sta smantellando piano piano l'aeroporto. È vero che ci è stato assicurato che è stato tolto solo il servizio per forare la nebbia e qualche altro piccolo servizio tecnico, ma insomma si ha l'impressione che si stiano facendo valigie e la cosa denota che si è sul piano di partenza.

Se vi è una città vivamente interessata per la sua vita al traffico aereo, questa è proprio Venezia! E la nostra interpellanza ha appunto lo scopo di chiarire che cosa effettivamente il Governo intenda fare e fino a che punto esso sia disposto ad andare incontro a Venezia per la risoluzione di questo suo problema. A questo proposito noi dobbiamo dire subito che chiediamo un aiuto, non chiediamo tutto. Già l'amico Gianquinto, parlando dell'aeroporto di Favaro Veneto, ha accennato ad uno sforzo che gli enti locali sono disposti a fare per avere l'aeroporto. A mia volta mi sento autorizzato a dichiarare ufficialmente, facendomi anche portavoce di riunioni recenti, che il comune, la provincia e gli enti economici veneziani sono disposti a fare lo stesso sacrificio che ha fatto il comune di Genova per lo stesso scopo. E si tratta di uno sforzo notevole per l'economia di Venezia che è sacrificata per un complesso di situazioni nelle sue industrie, ma soprattutto è sacrificata nel suo porto, per le stesse precise ragioni per cui è sacrificata nel suo aeroporto. In fondo, in questa disgraziata città di Venezia, il porto e l'aeroporto stanno sopportando le conseguenze di una determinata situazione politica. Ora, non è, si badi bene, che noi siamo contrari a questa situazione politica, ma riteniamo che quando dei cittadini italiani, danneggiati da una situazione politica, vanno a fare una giusta richiesta al Governo, abbiano titolo per avere la solidarietà di tutti gli italiani.

E questo lo diciamo perché, purtroppo, molto spesso ci sentiamo dire di no anche a giustificate richieste che riguardano il porto di Venezia. È in fondo anche una questione di giustizia aiutare gli enti veneziani a realizzare un'opera che è indispensabile per la vita economica della città di Venezia e che è necessaria al Veneto, utile all'Italia, desiderata dal mondo.

E qui sorge un altro non trascurabile problema: va bene l'aeroporto; Venezia ne ha il diritto, sappiamo come lo vuole, ci han detto tanti luoghi dove si potrebbe fare. Ma i denari? Mi si permettano alcune premesse ed alcune osservazioni molto semplici: noi abbiamo il traffico che ci viene continuamente a mancare; se non viene fatto subito si sa che gli aeroplani *DC 3* vanno fuori uso e che tutte le linee dovranno usare quanto prima i *Conways*. Si sa cioè che di qui a pochi mesi il nostro aeroporto servirà soltanto per gli apparecchietti da turismo, per andare a fare i giri sopra Venezia o poco più. Vi è quindi urgenza assoluta. Di progetti per aeroporti ne abbiamo a iosa, ubicati in tutte le parti della laguna, in tutte le parti della terra ferma. Non c'è, si può dire, località per la quale non sia stato predisposto un progetto da parte degli uffici tecnici comunali: ve ne è anche uno per l'isola di Sant'Andrea e uno per Cavallino.

Il problema è questo: lo Stato ci dà i 5-6 miliardi per fare subito questo aeroporto? O comunque, se non sono 5-6 miliardi, perché vi è divergenza sulle somme occorrenti, ci da subito la somma necessaria per la costruzione dell'aeroporto *ex novo* in terra ferma, ai margini della laguna? Se sì, tutto è a posto e non si discute più. Ora se lo Stato non può darci quei miliardi che sono necessari per la costruzione dell'aeroporto in terra ferma ai margini della laguna, contiguo, vorrei dire, alla città di Venezia, noi allora, che abbiamo necessità di risolvere subito questo problema, giacché per noi è un problema urgente, è di oggi, non di domani, noi diciamo allora che un progetto lo abbiamo, tale da permetterci di risolvere la difficile situazione. E diciamo che è strano che questo progetto, che pure ha incontrato l'approvazione di valenti tecnici, sia stato disatteso dalle autorità.

Si tratta del progetto di San Nicolò. Qui bisogna metterci d'accordo e chiarire il nostro pensiero: possiamo convenire che sarebbe migliore cosa fare un aeroporto contiguo alla città; soddisferebbe di più le città del veneto e sarebbe più moderno. Noi comprendiamo tutto questo, ma affermiamo che abbiamo bisogno subito dell'aeroporto e aggiungiamo

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

che, se non ci si possono dare subito quei miliardi che sarebbero necessari per la costruzione di tale opera, il meno che noi possiamo chiedere e lo Stato darci è la somma, relativamente assai più modesta, sufficiente ad ampliare l'aeroporto di San Nicolò, ad ampliarlo tanto da portarlo in categoria C, in quella categoria cioè che permetterebbe anche agli apparecchi *Conways* di atterrare a Venezia.

È stato detto che tecnicamente il progetto non è attuabile. Ma questo è veramente incredibile, perchè ci sono dei progetti tecnici che dimostrano questa possibilità; perchè vi sono nei progetti tutti i calcoli del materiale necessario per la preparazione dello spazio lagunare. Vi è il progetto della spesa, vi è tutto! Cioè, non vi è un progetto di massima, non vi è soltanto un'idea, come sarebbe quella di andare nella luna, ma vi è un progetto tecnico, che può essere realizzato domani. E non costa molto: perchè vi possano atterrare gli apparecchi *Conways*, l'opera costa un miliardo. Cioè, per portare l'attuale aeroporto «Nicelli» ad aeroporto di categoria C, che è quanto al momento ci interessa, occorre la spesa di un miliardo. Diciamo di più: che questo progetto può essere fatto a lotti e che il primo lotto di un miliardo porta alle conseguenze dette, ma che con un successivo lotto di 250 milioni e con un altro di 950 milioni, cioè complessivamente 2 miliardi e 200 milioni circa, si riuscirebbe a creare un aeroporto di categoria B, cioè di categoria internazionale: uno di quegli aeroporti che chissà per quanti anni ancora sono gli aeroporti necessari e sufficienti per il traffico veneziano.

Ribadisco infatti il concetto che non è necessario a Venezia — né i veneziani lo chiedono — un aeroporto intercontinentale. Essi chiedono semplicemente un aeroporto internazionale. Devo anche dir questo: che veramente non possiamo attendere il meglio. Noi abbiamo bisogno dell'uovo oggi perchè non abbiamo il tempo di attendere la gallina domani. Brevemente, questo è il mio ragionamento. E poichè non è pensabile che si voglia insistere nel dire che quel progetto sia tecnicamente insequibile, perchè la cosa farebbe ridere, domandiamo che lo Stato misuri le sue possibilità e veda se non sia il caso di venire incontro al progetto di San Nicolò, che comporta una spesa minore in confronto a quel progetto maggiore che tanto generosamente lo Stato vuole darci e che ci farebbe grandissimo piacere, ma che tuttavia non possiamo attendere: mentre lo Stato ce lo farebbe attendere.

Dobbiamo anche dire che non vi è da preoccuparsi per la città di Venezia e per gli apparecchi che ci volerebbero sopra. Io non sono un pilota come l'amico Gianquinto, ma tutti sanno che a Venezia si può atterrare «a zero» entrando dal mare o dalla laguna, e che quindi non occorre andare sopra la città. Questo atterrare «a zero» è una bella espressione aeronautica, che indica un atterraggio comodo ed ottimo. In fondo, riassumo così il mio pensiero su questo problema: noi siamo favorevoli all'aeroporto maggiore, all'aeroporto in terraferma, all'aeroporto ai margini della laguna; però non possiamo aspettare.

Abbiamo urgenza, per noi è problema di soluzione immediata. Se lo Stato non può aiutarci per risolvere il problema in pieno con l'aeroporto in terraferma, ci aiuti per questo assai più modesto sforzo, che è quello di portare l'aeroporto «Nicelli» a funzionare per quanto necessita, turisticamente e per il traffico, alla città di Venezia. Farà cosa buona ed utile di cui Venezia lo ringrazierà profondamente, ma di cui lo ringrazierà anche tutto il mondo; perchè qualsiasi cittadino americano quando va in una grande città industriale, vede sempre una piccola New York o una piccola Chicago, mentre quando viene a Venezia e vede quelle pietre e sente quello sciabordio delle acque e ammira quei colori, pensa subito che Venezia è cosa completamente diversa. Gli stranieri vengono a Venezia; vi portano il loro danaro, vanno via entusiasti. È un affare per Venezia, ma è anche un affare per l'Italia! (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

BERTINELLI, Sottosegretario di Stato per la difesa. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema della creazione di un nuovo aeroporto oppure del mantenimento, in perfette condizioni di efficienza, degli aeroporti esistenti, è un problema molto complesso e che presenta soluzioni diverse e contraddittorie, perchè diverse e contraddittorie sono le richieste della popolazione, che poi vengono tanto autorevolmente riportate qui dentro dai colleghi parlamentari, che della popolazione sono appunto gli interpreti premurosi e intelligenti.

La contraddittorietà delle richieste è particolarmente evidente per un aspetto del problema, che sembra un aspetto del tutto particolare e marginale, mentre nella sostanza è eccezionalmente importante, perchè proprio

da esso dipende la vita e l'avvenire dell'aeroporto: l'aspetto cioè della vicinanza dell'aeroporto alla città o dell'allontanamento dell'aeroporto dalla città. La tesi dell'aeroporto vicino alla città e la tesi opposta e contraria dell'aeroporto lontano dalla città sono, l'una e l'altra, assistite e confortate da tante ragioni ben presenti ai colleghi e che quindi è ozioso ora enumerare. Ne ricorderò soltanto qualcuna non per porre la questione nei suoi termini generali, ma con esplicito riferimento al problema specifico, aeroporto di Venezia, che questa sera stiamo trattando.

Due sono principalmente le ragioni favorevoli alla tesi dell'aeroporto vicino alla città: celerità dei servizi, regolarità della prestazione d'opera da parte degli addetti all'aeroporto. Celerità dei servizi, perché è evidente che, se l'aeroporto è vicino alla città, è collegato con la città da una strada agevole, comoda e di facile individuabilità, come, ad esempio, avviene per l'aeroporto di Ciampino e per quello di Centocelle, il viaggiatore sbarca dall'aereo e senza fastidi, senza imbarazzo, senza perdita di tempo, è immediatamente immesso a quell'albergo, a quella stazione, a quell'ufficio a cui è destinato. Se, invece, l'aeroporto è lontano dalla città, è collegato con la città da una strada tortuosa, disagiata, di difficile individuazione, come ad esempio per l'aeroporto della Malpensa rispetto a Milano, il viaggiatore deve subire disagi, fastidi, preoccupazioni e soprattutto una notevole perdita di tempo. Il viaggiatore che da La Malpensa vuole andare a Milano, impiega circa la metà del tempo che ha impiegato per andare in aereo da Roma a Milano, e guai, poi, se non si serve di un automezzo guidato da un autista che conosca perfettamente la strada, perché in tal caso corre il rischio di perdersi per le stradette di Gallarate, di Sesto, e non se la cava più.

L'altro motivo è quello della regolarità della prestazione d'opera da parte degli addetti all'aeroporto, perché se l'aeroporto è vicino, facilmente accessibile, di pronta mano, i vari addetti all'aeroporto arrivano prontamente all'aeroporto stesso, non fanno la « cresta » sull'orario di lavoro, non subiscono disagi e, in caso di emergenza, possono essere immediatamente ritrovati e riportati sull'aeroporto, mentre tutto questo non si verifica, anzi si verifica precisamente l'opposto, se l'aeroporto è — come si suol dire — a casa del diavolo.

Diverse ragioni, invece, ed opposte consigliano e raccomandano l'allontanamento dell'aeroporto dalla città. Esse sono principal-

mente: la sicurezza di volo, la tranquillità dei cittadini e delle cose, e la possibilità di nuove costruzioni. Sicurezza di volo, perché se l'aeroporto è collocato in campo aperto, con ampia visibilità, con larga possibilità di manovra (esempio La Malpensa, Villafranca), l'aviatore fa le sue manovre con assoluta tranquillità di spirito, senza disagi e senza preoccupazioni, e anche gli incidenti sono eccezionali, rarissimi, perché, come i colleghi sanno, gli incidenti non tanto si verificano durante il volo quanto invece durante il decollo e l'atterraggio. Se, invece, l'aeroporto è (esempio Centocelle) racchiuso nella città, soffocato quasi dal progressivo urbanesimo delle città, l'atterraggio ed il decollo diventano sempre più preoccupanti e più difficili, diventano sempre meno un'azione normale e comune per assurgere alla gravità e al rischio di un *exploit* di bravura, e in questo caso gli incidenti sono molto più frequenti. Non solo, ma gli incidenti, quando si verificano, sono molto più gravi e pesanti, sono luttuosi. Esempio recentissimo e tristissimo, quello di Capodichino.

Infine, vi è una terza ragione, che per noi è ancora più importante e che vorremmo dire decisiva ai fini della tesi favorevole al sempre maggiore allontanamento degli aeroporti dalla città, ed è la possibilità di nuove costruzioni, nuove costruzioni sia per quanto riguarda la pista, sia per quanto riguarda gli *hangars*, gli edifici, le torri, le sovrastrutture e le attrezzature comunque connesse all'esercizio del volo, allo sviluppo del volo negli aeroporti. I nostri vecchi aeroporti avevano una pista di 1.000-1.500 metri. Sulle piste di mille metri atterrano ormai solo gli apparecchi di piccolo turismo. Gli apparecchi di medio tonnellaggio, quelli adibiti alle linee nazionali, i *Dakota*, i *DC-3* richiedono sostanzialmente una pista di circa 1.500 metri. Gli apparecchi di più grosso tonnellaggio, quelli adibiti alle linee internazionali, i *Comways*, i *Costellations*, i *Douglas*, i *DC-6* richiedono una pista di circa 2 mila metri, ma possono atterrare, con bravura, anche su una pista di 1.600-1.700 metri. Ma il decollo e l'atterraggio in questi casi cominciano ad essere una manovra di impegno, se non già preoccupante, manovra che richiede particolare attenzione. Gli apparecchi del futuro (tutti i tecnici, malgrado alcuni luttuosi recenti avvenimenti, sono d'accordo nel prevedere che l'apparecchio del futuro sarà quello a reazione, come ad esempio il *Comet*) richiedono una pista di almeno 3 mila metri.

Allora è evidente che non è possibile, nei nostri vecchi aeroporti provinciali, costruire una pista di 1.600-2.000, 2.500, 3.000 metri; anzi la maggior parte dei nostri aeroporti sta diventando inutilizzabile: Capodichino e fra poco, purtroppo, anche Centocelle sono in queste condizioni perché essi sono sempre più soffocati dalle nuove costruzioni, le quali non sono le solite casette di campagna, ma grossi ed alti palazzi popolari. Bisogna poi considerare che la pista deve anche avere un proprio margine, una parte anteriore e una parte posteriore. Poi vi sono tutte le altre costruzioni necessarie al regolare funzionamento dell'aeroporto che non consiste esclusivamente nella pista, per quanto lunga, e larga 60-70 metri, ma consiste in tutto il complesso di costruzioni, *hangars*, edifici, torri di guida, torri di assistenza al volo, cosicché l'area dell'aeroporto è sempre molto maggiore dell'aerea della pista. E noi ci dobbiamo preoccupare di costruire degli aeroporti che non siano solo adeguati ai bisogni di oggi, ma che siano anche adeguati ai bisogni di domani, agli sviluppi futuri dell'aviazione civile, sviluppi che sono previsti in misura sempre più grandiosa: più grandiosa anche se maggiore o minore è il nostro ottimismo.

Conseguentemente questo tipo di aeroporti non può essere in prossimità della città, ma deve essere ricercato in campo aperto, fuori della città, naturalmente con tutti gli inconvenienti che derivano da questa scelta.

L'altro motivo è quello della tranquillità dei cittadini e delle cose. Noi tutti auspichiamo che gli aeroporti abbiano un intenso traffico, il che vuol dire un continuo passaggio di aerei, un continuo decollo e atterraggio di essi. Noi tutti auspichiamo che gli aeroporti abbiano un'importanza sempre maggiore, cioè che siano stazioni di linee internazionali sempre più importanti: il che significa che su quegli aeroporti devono arrivare i grossi aeroplani che fanno servizio sulle linee internazionali, aeroplani rumorosi, che danno un certo disturbo.

Ed ecco che la popolazione per diversi motivi, secondo diversi suggerimenti e ispirazioni, fa dei rilievi ed eleva proteste. Così, al Ministero della difesa vengono presentate: a) interrogazioni che chiedono la sospensione dell'esercizio aereo per Rimini, Bellaria, Cesenatico, Ancona, perché quell'esercizio disturba il turista, il bagnante, colui che va in campagna perché ha bisogno di pace e non vuole essere disturbato; b) interrogazioni, come nel caso di Brindisi, che vorrebbero eliminare gli

aeroporti in prossimità degli ospizi, delle case di cura, degli ospedali, per ragioni evidenti che non hanno bisogno di illustrazione; c) interrogazioni che vogliono vietare o impedire la costruzione di aeroporti in prossimità di luoghi particolarmente dedicati al raccoglimento, alla preghiera, alla fede, alla ispirazione (Cassino, Ravenna, Sant'Apollinare in Classe). E questo è un altro motivo per cui, contrariamente al pensiero dell'onorevole Gianquinto, in tutte le nazioni è nettamente prevalente l'opinione che gli aeroporti devono essere, per quanto possibile, allontanati dalla città. Ogni medaglia ha il suo rovescio, naturalmente, e questa medaglia nel suo rovescio ha l'inconveniente dell'essere l'aeroporto lontano dalla città.

A questi criteri generali il Ministero si ispira nella sua azione, su questi il Ministero cerca di uniformare la sua politica aviatoria. Sono criteri contraddittori, come si è detto, ed è per questo che talvolta, la politica del Ministero può apparire, in taluni momenti e su particolari casi, contraddittori. Ma le contraddizioni sono dovute al fatto che si è cercato, fin dove è possibile, di adeguarsi alle richieste, alle istanze, alle speranze delle singoli popolazioni, e si è cercato di temperare, fin dove questo temperamento era possibile, le diverse e contraddittorie istanze.

Infine, purtroppo, su tutti questi criteri, queste speranze e questi propositi, incombe il fatto finanziario. È questo ha un notevole valore, un valore risolutivo su ogni nostra decisione in materia di politica aviatoria.

Fatte queste considerazioni di carattere generale, veniamo al fatto specifico dell'aeroporto di Venezia San Nicolò. Che cosa è questo aeroporto? Come è fatto? Quali specifiche funzioni ha?

Anzitutto l'aeroporto di Venezia San Nicolò ha una pista con fondo erboso. È pacifico, dal punto di vista tecnico, che una pista erbosa è una pista che va sostituita, tanto più per quando entreranno in azione nuovi aerei, tanto più quando si pretende che l'aeroporto sia importante. Deve essere sostituita, perché il terreno erboso ha un indice di resistenza molto basso, non uguale, non uniforme; così che, ad esempio, un atterraggio a carico pieno (nel caso di un aereo che sia partito e che per un motivo qualsiasi debba atterrare di nuovo) su pista erbosa, è estremamente pericoloso per la non uniformità di resistenza e per la elasticità del terreno.

In secondo luogo, si tratta di una pista lunga 1.060 metri. Quindi, oggi come oggi, adatta per aeroplani da turismo, da passeg-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

giata; abbastanza adatta per gli apparecchi di medio tonnellaggio, per i DC 3; mentre comincia ad essere proibitiva e riservata a piloti di eccezionale abilità, per gli aeroplani un po' più grossi, e assolutamente proibitiva per gli aeroplani di grosso tonnellaggio.

Si dice: aumentiamo la pista, trasformiamo la pista da proibitiva, come è attualmente, in pista tollerabile. Ma l'aeroporto di San Nicolò è in un'isola, l'aeroporto di San Nicolò confina col mare; la pista deve essere prolungata sul mare. Non voglio qui soffermarmi sulle eccezioni sollevate da alcuni per il fatto che una eventuale gettata, soprattutto se si prolungasse per un certo tratto, interromperebbe e disturberebbe quel gioco di correnti così delicato, nel porto di Venezia, per cui sono previste da alcuni tecnici particolari ripercussioni. Non mi interessa questo problema, che forse è esclusivamente teorico: a me basta far rilevare che la pista non può essere allungata più di 500-600 metri.

GIANQUINTO. Si può portare a 2.600 metri.

BERTINELLI. *Sottosegretario di Stato per la difesa.* La pista, con tutta la buona volontà, può arrivare al massimo a 1.700-1.800 metri, che per i *Constellation*, i *Douglas*, i *Conwayrs*, è agibile soltanto a piloti di una notevole abilità. Non è, dunque, una pista normale, e diventa proibitiva in certe condizioni: tempo brutto, nebbia, condizioni atmosferiche avverse.

Inoltre si deve fare la gettata, la colmata, il che comporta una notevole spesa. Va infine osservato che la pista è tutta da rifare, perché, anche quando fossimo riusciti a fare una gettata di 600 metri, non è che ci si possa limitare a fare una pista di 600 metri, ma dovremmo rifare tutta la pista, essendo, quella attuale, erbosa. Si tratterà, quindi, di 600 metri di colmata più 1.600-1.700 metri di pista da rifare, anzi da fare, in cemento, vale a dire noi dovremo *ex novo* fare una pista in *maccadam* di 1.700 metri.

E allora, onorevoli colleghi, rivediamo i conti, perché un chilometro di pista in *maccadam* costa dai 600 ai 700 milioni, cosicché i vostri ipotizzati due chilometri di pista costano circa 1.400 milioni.

GATTO. Noi abbiamo infatti parlato di 2 miliardi e 900 milioni.

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* A questa spesa di circa 1.200-1.400 milioni per la sola costruzione della pista dovranno essere aggiunte le spese, notevolmente sensibili, della colmata, quelle delle costruzioni connesse con l'aeroporto,

le spese delle sovrastrutture e delle installazioni per l'assistenza in volo, cosicché il costo di questo aeroporto (che però sarà subito pressoché insufficiente, per la limitatezza della sua pista, alle esigenze del futuro) è sensibilmente alto, così come il costo di un aeroporto costruito *ex novo*, se fatto senza eccessivo dispendio, ma moderno ed attrezzato anche alle future possibilità.

Vi sono poi altri inconvenienti: quello dei molti trasbordi, conseguenti al fatto che lo sbarco di viaggiatori avviene in un'isola. In un momento in cui, in tema di trasporti, tutti ci preoccupiamo di evitare i trasbordi (tant'è che nei trasporti di mobilio, ad esempio, ci facciamo venire il carro ferroviario sotto casa per fare un solo carico e un solo scarico), in questo caso di arrivo dei viaggiatori, dei bagagli personali e del trasporto di merci, i movimenti di carico e scarico sarebbero, per lo meno, cinque. Vi è poi la questione della tranquillità turistica, che è stata negata dall'onorevole Gatto e contestata da altri ma che invece sussiste in modo imperioso, perché è indubbio che migliaia di turisti si dirigono proprio verso Venezia per trovarvi riposo e tranquillità di spirito.

Facciamo dunque un aeroporto vicino a Venezia ma immediatamente fuori Venezia, aeroporto che deve essere tuttavia caratterizzato dalla città stessa di Venezia, perché, con buona pace dell'amico onorevole Lombardi che poc'anzi interrompeva l'onorevole Gatto, Venezia è la città che dà il tono a tutto il turismo della zona e il tono, logicamente, a tutto il turismo aereo del Veneto. Si sa che i turisti aerei sono turisti di una certa posizione sociale, di una certa possibilità economica ed è evidente che essi tendono soprattutto a quella perla del turismo che è la città di Venezia. Ad ogni modo la caratteristica, la fisionomia di questa città, unica al mondo, è particolare, è eccezionale. Bisogna quindi fare l'aeroporto nelle immediate vicinanze di Venezia, ma fuori di Venezia. Ecco il concetto cui si ispira il Ministero, dopo aver sentito gli interessati e dopo aver tenuto conto dei diversi suggerimenti. Bisogna quindi costruire un aeroporto che, senza avere l'inconveniente di trovarsi nel centro di Venezia, abbia tuttavia i vantaggi di essere nelle immediate vicinanze di Venezia; che abbia la caratteristica di essere l'aeroporto di Venezia soprattutto per i turisti che vengono dall'estero, i quali si servono delle grandi linee aeree internazionali e sono, ripeto, spiritualmente diretti a Venezia.

Quindi un aeroporto per le esigenze turistiche di Venezia, un aeroporto che guidi ed assista le correnti turistiche dirette a Venezia. Fusina, Favaro Veneto, San Nicolò, Punta Sabbioni sono tutte località che sono state discusse, esaminate, vagliate. Dopo un'infinità di studi, le indicazioni si sono fermate e precisate sulla zona delle Barene di Tessare, zona che presenta notevoli vantaggi e cioè di essere fuori della città vera e propria e nello stesso tempo nelle sue immediate vicinanze. L'aeroporto, in questa zona, può essere costruito su area demaniale, il che costituisce una grande e formidabile economia (sembra che i prezzi delle aree nei pressi di Venezia costino circa 7 milioni all'ettaro) perché nel nostro caso il terreno non costerebbe nulla e non si provocherebbe alcun danno all'agricoltura. Non sarebbero altresì necessari espropri, con tutte le conseguenze e i fastidi giudiziari che ne derivano. Si tratta inoltre di un terreno definito dei tecnici consistente, cioè « portante », che, pur richiedendo, è vero, un certo drenaggio, tuttavia richiede meno opere di consolidamento di altri terreni posti nella laguna. Inoltre, il luogo è anche di facile individuazione dal punto di vista tecnico, dal punto di vista aviatorio (a pochi chilometri da Venezia), e permette molteplici allacciamenti non soltanto con Venezia città, che deve essere il faro illuminante l'aeroporto, ma anche con le altre città della regione veneta.

Si chiede: tutto questo pregiudica o non l'aeroporto attuale esistente a San Nicolò? Noi diciamo che non pregiudica la consistenza attuale e l'eventuale ulteriore sviluppo (allargamento, allungamento, perfezionamento) dell'aeroporto di San Nicolò, il quale continua a mantenere le sue funzioni tipicamente turistiche, le sue funzioni riservate ad un certo genere di trasporto aereo, un trasporto di qualità, ma che per necessità di cose non può essere un trasporto internazionale ed intercontinentale, perchè non è possibile creare la pista, le attrezzature e le sovrastrutture necessarie per i voli intercontinentali.

Posso dichiarare che nel piano economico e tecnico del Ministero le prime spese per gli aeroporti sono destinate all'aeroporto di Venezia.

GIANQUINTO. Quando verranno stanziati?

BERTINELLI, Sottosegretario di Stato per la difesa. In parte sono state disposte ed in parte si stanno disponendo in esecuzione di quel piano di lavori complessivi concertato con gli altri ministeri, ad esempio con il

cosiddetto piano Romita; e di essi la stampa ha già dato notizia. Assicuro che nel ruolo di marcia dei lavori aeroportuali del Ministero figura quest'ordine: Venezia, Palermo, Ancona.

Inoltre, ripeto, continua a funzionare con piena efficienza, e senza che vi siano preclusioni al suo ulteriore perfezionamento, l'aeroporto di San Nicolò. Rinnovo in questa sede una smentita già data: non è vero che la struttura e le possibilità tecniche di questo aeroporto siano state ridotte; non è vero che sia stata soppressa la torre di controllo (cioè il « servizio 3 ») e nemmeno il « servizio 119 », cioè l'assistenza diretta. Sono state conservate tutte le caratteristiche essenziali di quell'aeroporto. Qualcosa è cambiata, è vero: sono stati trasferiti alcuni servizi inerenti al controllo regionale, i quali però nulla hanno a che vedere con le specifiche necessità dell'aeroporto. Che cosa è il servizio regionale? Permettetemi una esemplificazione piuttosto ardita. Considerate l'aeroporto come una piazza. La torre di controllo è il vigile che, essendo sulla piazza, dirige, assiste, controlla il traffico della piazza, vi regola e vi coordina i movimenti. Il controllo regionale, invece, è la polizia stradale che opera in tutt'altra regione, in tutta la provincia per così dire, secondo altri criteri, e che è assolutamente inutile stia sulla piazza a dirigere il traffico locale e particolare della piazza. Esso deve essere situato in un posto più centrale: nel baricentro della regione.

È vero che dall'aeroporto di San Nicolò sono stati sottratti alcuni dei servizi inerenti al controllo regionale, ma ciò non diminuisce le caratteristiche e la funzionalità dell'aeroporto stesso. Invece, le indicazioni per tutti gli aerei, anche per quelli non diretti a Venezia e che comunque sono sulla tangente del Veneto, indicazioni che debbono essere date dal servizio di controllo regionale, è giusto che siano fornite da una regione centrale e non da una zona eccentrica come è indubbiamente quella in cui si trova l'aeroporto di Venezia, che però — ripeto — conserva tutte le sue caratteristiche e la sua funzionalità.

Mi lusingo di aver risposto esaurientemente alle richieste degli onorevoli interpellanti.

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

GIANQUINTO. Signor Presidente, se l'ora me lo consentisse, ribatterei una ad una le argomentazioni dell'onorevole sottosegretario, per affermare che, in sostanza, le obiezioni fatte dal rappresentante del Governo si spuntano contro la situazione dell'aeroporto del Lido.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

Onorevole sottosegretario, sa dov'è l'aeroporto del Lido? Non è nel cuore della città, ma è all'estrema punta nord del Lido: a nord ha l'imboccatura del porto, ad est il mare aperto, ad ovest la laguna, a sud il cimitero ebraico, il cimitero cattolico e il tiro a segno. Quindi, non si può dire che questo aeroporto nuoccia alla vita e alla sicurezza del Lido. Insisto nel dire che le rotte degli aerei, sia in atterraggio che in partenza, non passano né per Venezia né per il Lido.

Onorevole sottosegretario, se ella avesse la pazienza di studiare il nostro progetto, vedrebbe che esso consta di alcuni lotti di lavori. Il primo lotto di lavori prevede un ampliamento che comporta la costruzione di una pista di 1.800 metri, per cui si arriverebbe subito alla realizzazione di un aeroporto di tipo C; il secondo lotto prevede un ulteriore ampliamento, in modo da portare la pista a 2.200 metri, ottenendo così un aeroporto di tipo B. Il progetto prevede la costruzione della pista in cemento, sia per la lunghezza del primo lotto, sia per quella del secondo lotto. In un primo tempo, per ridurre la spesa, la pista, invece che in cemento, potrebbe essere in metallo.

Non sono d'accordo con lei, onorevole sottosegretario, quando afferma che lo sviluppo dell'aviazione deve far pensare ad un prolungamento ulteriore delle piste, perché ella sa che le ricerche attuali tendono, invece, a ridurre la lunghezza delle piste per apparecchi di sempre maggiore potenza. Io non dico che sia già attuale il decollo in senso verticale, ma è certo che vengono usati già congegni per cui il moto dell'elica viene arrestato e invertito, e di conseguenza non si rende necessaria una lunga pista.

Quanto agli aerei a reazione, noi desideriamo — e lo ha detto il collega Gatto — un aeroporto di tipo C, ed eventualmente di tipo B: abbiamo il senso del limite e della misura.

Circa l'aspetto più concreto, cioè il finanziamento del grande aeroporto in terraferma, affermo che voi i fondi non li avete (non illudetevi, né cercate di illudere noi), mentre si può arrivare a realizzare subito (sono d'accordo col collega Gatto) il progetto del comune. La maggior parte del costo dell'opera viene a gravare sul comune e sugli enti locali. Noi chiediamo al Governo soltanto un concorso in misura proporzionale a quello che esso ha stanziato per la costruzione dell'aeroporto di Genova.

Onorevole sottosegretario, mi è sembrato che ad un certo momento ella abbia detto

che il Governo punterebbe sulla costruzione del grande aeroporto in terraferma. Ma per quando? Se ella si impegna a nome del Governo a riesaminare il problema insieme con noi, allora posso dirle che mi ritengo soddisfatto della sua risposta (ma ho l'impressione che ella non abbia voluto dare una risposta troppo impegnativa, pur se non negativa).

Io non credo che dalla città di Venezia le siano arrivate proteste per il passaggio degli aerei diretti al Lido; semmai, le saranno giunte sollecitazioni per la risoluzione del problema nel senso da noi indicato. Ecco perché io prego la sua cortesia di dirmi se ci autorizza a dire nella relazione che noi dobbiamo fare al comune e agli enti interessati che il Governo è pronto ad esaminare il progetto e a concorrere eventualmente alla sua esecuzione. E, soprattutto, quel che importa è che il problema dell'aeroporto sia risolto subito, per impedire una ulteriore decadenza della città di Venezia.

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

GATTO. Io sono d'accordo col Governo quando dice di essere piuttosto favorevole alla costruzione dell'aeroporto a Tessera per certe più idonee caratteristiche di quella località, ma non lo sono più quando dice che questa costruzione rientra nel piano economico e tecnico del Governo, perché allora manca una delle qualità dell'opera, cioè la immediatezza. A quale finanziamento si fa riferimento infatti? Vi è stato, sì, un progetto per 30 miliardi, ma esso è stato respinto. La tragedia nostra è che non possiamo attendere. Di qui a qualche mese tutto il traffico aereo dell'aeroporto di Venezia sarà passato ad altri aeroporti o sarà andato perduto, perché, tra l'altro, non è nemmeno a dirsi che il traffico aereo tolto a Venezia si diriga verso altri aeroporti: grandissima parte di esso è specifico per Venezia in quanto riguarda turisti. Riassumendo, se io sono d'accordo per la località di Tessera, non lo sono altrettanto per la promessa che il sottosegretario ha fatto in ordine alla priorità di Venezia rispetto ad altri aeroporti, in quanto, non solo non si indica nessuna data, ma so perfettamente che il progetto non potrà essere realizzato che a lunga scadenza, data la mancanza di fondi.

È per questo che insisto a mia volta per l'aeroporto meno costoso del Lido, perché è l'unico che può essere fatto subito. Se poi dovessi discutere sulla base del progetto presentato, dovrei dire che nessuna delle osservazioni fatte dall'onorevole sottosegre-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

tario mi sodisfa: non quella relativa alla sicurezza del volo, alla tranquillità dei cittadini e alla possibilità di nuove costruzioni, perché si tratta di cose non pertinenti al caso di Venezia. Fra l'altro Venezia non ha possibilità di allargarsi, perché non ha disponibilità di territorio. Neppure mi soddisfano le osservazioni sulla pista erbosa, sulla vastità della pista, ecc., perché, a parte il fatto che si prevede una pista di 2.500 metri, come ha detto il collega Gianquinto, a quanto mi risulta la tecnica aerea moderna è proprio in senso inverso a quel che dicono i tecnici ministeriali: cioè la tecnica del futuro non sarà per le grandi piste aeree, e ciò in forza della cosiddetta elica a rovescio che permette di atterrare in minor spazio. Quanto alle osservazioni relative alla vicinanza del mare, neppure esse sono valide, perché l'aeroporto di Genova è stato fatto proprio sul mare e sono stati già stanziati in proposito 12 miliardi, segno che lo si può e lo si vuole fare.

DI BELLA. Io non credo che funzionerà un aeroporto di quel genere, per cui i 12 miliardi, secondo me, saranno buttati al vento. Quanto alle dimensioni, onorevole Gatto, la cosiddetta elica a rovescio vale per l'atterraggio ma non per il decollo.

GATTO. Confermo quindi la richiesta che il progetto venga discusso con i tecnici del comune. Esso è stato fatto da un ingegnere che ha già fatto lavori del genere con buoni risultati; comunque, se il progetto non è valido, i tecnici del Ministero dovranno dimostrarlo, ma non si può chiudere la cosa senza nemmeno un esame.

Riassumendo, dunque, sono d'accordo per l'aeroporto di Tesserà, ma a condizione che si faccia subito, sia pure con i contributi che, come ho detto, il comune e gli enti locali sono disposti a dare. Se poi lo Stato non può fare questo sforzo, siccome ci troviamo in una situazione tragica per la urgenza del problema, si esamini il progetto del Lido e si ripieghi su questo. (*Applausi al centro*).

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

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e dell'interpellanza pervenute alla Presidenza.

GUERRIERI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere con urgenza se sia vero che, per interferenze politiche, siano stati sospesi i lavori di costruzione di una parte dell'abitato di Bivongi, in località Bordigiano, decretata in conseguenza dell'alluvione dell'ottobre 1951 con provvedimento ministeriale in data 29 dicembre 1952, registrato alla Corte dei conti il 23 gennaio 1953, ed ormai reso definitivo.

« In caso affermativo, come giustifica tale sospensione, sia dal punto di vista degli interessi dell'Amministrazione dello Stato, la quale ha già speso rilevanti somme dall'inizio dei lavori fino ad oggi, sia degli interessi della popolazione di Bivongi, alluvionata e continuamente minacciata da altri disastri alluvionali e da frane sul vecchio abitato.

« Se in conseguenza di quanto sopra non ritenga per fine allo scandaloso sistema, avvertosi costantemente in passato nelle province meridionali e ripetuto oggi, che interessi particolaristici di persone private influenti per grado sociale, abbiano prevalenza per appoggi politici sugli interessi generali della collettività, disponendo la ripresa dei lavori, oggi interrotti, conformemente alla volontà del popolo di Bivongi, rappresentato dal suo Consiglio comunale e agli interessi dell'Amministrazione statale.

(984)

« MUSOLINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere con urgenza se non intenda disporre la immediata ripresa, revocando ogni contrario provvedimento in corso, dei lavori, di già iniziati, per la costruzione di trenta alloggi per gli alluvionati del comune di Bivongi (provincia di Reggio Calabria), del di cui abitato fu disposto il parziale trasferimento con decreto ministeriale del 29 dicembre 1952, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* n. 30 del 1953, in località « Bordigiano » del contermine comune di Stilo, onde tempestivamente impedire che delle interferenze autorevoli, già note alla opinione pubblica, possano sacrificare l'interesse della sventurata popolazione di Bivongi, provata disastrosamente e paurosamente da due alluvioni; delle trenta famiglie, che in atto vivono in condizioni disumane sotto la tenda, nonché dello stesso interesse finanziario dello Stato, ad un interesse privato, quale quello del ricco proprietario della zona espropriata per la costruzione dei predetti 30 alloggi.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

« Il provvedimento predetto di parziale trasferimento dell'abitato di Bivongi, come quello di esproprio, furono emessi in seguito ad accertamenti tecnici e geologici, mentre, a malgrado le interferenze che hanno intralciato il corso della pratica, con conseguenze dannose per la popolazione di Bivongi, i lavori di costruzione, eseguito l'appalto ed eseguita la consegna dei lavori alla ditta appaltatrice in data 10 marzo 1954, vennero iniziati il 19 aprile del 1954, e, alla data del provvedimento di sospensione del 27 aprile, eseguito l'abbattimento degli alberi esistenti nella zona, spianato il terreno, si era giunti già alle opere di scavo per le fondamenta dei fabbricati.

Purtroppo il provvedimento di sospensione del 27 aprile 1954, è dotato di una motivazione falsa; difatti i lavori non sono stati « temporaneamente sospesi per ragioni tecniche inerenti a varianti da apportare alle fondamenta degli edifici », come dal provvedimento si desume, bensì, prevalendo l'interesse di parte, si intende reperire altro terreno per costruire i predetti alloggi.

« Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare onde inconvenienti del genere, già scontati in altri casi dalla provincia di Reggio Calabria, non abbiano a ripetersi con danno non lieve e materiale e morale.

(985)

« MINASI, MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per aver notizie circa i criteri artistici con cui si procede alla recinzione dell'anfiteatro romano di Cagliari.

« L'iniziativa della recinzione è lodevolissima; ma il problema è delicato e tale da interessare vivamente la cittadinanza, sia perché l'anfiteatro di Cagliari è il più importante fra i monumenti romani esistenti in Sardegna, sia perché esso giace in una conca che, col contiguo « Orto botanico », il digradare dei quartieri occidentali della città verso lo stagno di Santa Gilla e, nello sfondo, i monti di Capoterra, offre, a chi guardi dai viali di Buoncammino, un panorama di incomparabile bellezza.

(986)

« ENDRICH ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se sia al corrente dei motivi che hanno indotto il prefetto e il questore di Pisa a vietare all'ultimo momento una manifestazione, già in precedenza autorizzata, che avrebbe dovuto tenersi dome-

nica 16 maggio 1954 nel teatro Verdi di quella città, in commemorazione di Giovanni Gentile; e per conoscere altresì se i motivi dell'improvviso divieto non debbano essere ricercati nel fatto che lo stesso giorno doveva parlare in Pisa il deputato comunista D'Onofrio, al discorso del quale le autorità locali non hanno opposto alcun divieto.

(987)

« ALMIRANTE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per ovviare agli inconvenienti gravi che periodicamente si determinano in occasione di festival o di concorsi musicali, quali ad esempio il Festival di San Remo e quello della canzone napoletana; e se non ritiene necessario intervenire per modificare i criteri di selezione informatori dei regolamenti dei festival in parola.

(988)

« VIVIANI LUCIANA, CORBI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere con urgenza, data la gravità dei fatti, quali provvedimenti ha preso o intende prendere nei confronti dei responsabili — mandanti ed esecutori — dei gravi fatti verificatisi in Genova il giorno 14 maggio 1954 ad opera delle forze di polizia, le quali, durante uno sciopero dei lavoratori metallurgici della provincia, ricorsero ad atti di violenza contro i lavoratori ed in genere contro i cittadini genovesi ferendone numerosi, causando disordini ed ostruendo per parecchie ore il traffico nel centro della città, danneggiando con lancio di candelotti lacrimogeni vetrine di negozi, bastonando ed arrestando tranvieri che in piazza De Ferrari, luogo di cambio del servizio, attendevano il loro turno di lavoro.

(989)

« PESSI, FARALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se sono fondate le voci circa la soppressione prossima della automotrice 217 in partenza da Roma alle 19,35 sulla linea Cassino e se, nel caso che tali voci siano fondate, non ritenga necessario, accogliendo le numerosissime richieste dei viaggiatori che da una eventuale soppressione della suddetta automotrice verrebbero ad essere seriamente danneggiati, annullare le decisioni eventualmente prese.

« Occorre tener presente infatti che della corsa di cui sopra si servono, oltre a numerosi operai ed impiegati, molti studenti i quali

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

non potrebbero più frequentare, come oggi fanno, l'università fino alle ore 19,15 circa, con tutte le conseguenze per gli interessati che si possono immaginare, specie in questo particolare momento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5248)

« COMPAGNONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se e quali indagini siano state effettuate, se e quali denunce siano state sporte per la stampa e la diffusione in periodo elettorale di materiale propagandistico incitante all'odio e al delitto: con particolare riferimento ai cosiddetti « Quaderni del Falco Verde », distribuiti ai ragazzi, in provincia di Pesaro, da parrocchie, sezioni della C.I.S.L. e sezioni dei partiti dell'apparentamento. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5249)

« CAPALOZZA, MASSOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se sia al corrente della grave situazione di disagio in cui si trovano i giovani medici, i quali, concorrendo alle assunzioni per titoli presso gli enti mutualistici e previdenziali, vengono letteralmente sopraffatti dai medici più anziani, molti dei quali liberi docenti universitari e già affermatisti anche nella professione.

« L'interrogante chiede se, data la gravità del problema, l'onorevole ministro abbia in animo di rivedere il sistema per l'assegnazione dei predetti incarichi, onde non sbarrare la strada alle legittime aspirazioni dei giovani medici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5250)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere:

1°) se gli risulti che nell'abitato di Cagliari, e precisamente nella zona attigua alla via Tigellio, vengono sovente trovate, quando si fanno scavi per le fondamenta di nuovi edifici, vestigia di costruzioni romane;

2°) quali provvedimenti la pubblica amministrazione intenda adottare per sottrarre tali vestigia al piccone demolitore (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5251)

« ENDRICH ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere con quali provvedimenti intende venire incontro alla

categoria degli assuntori delle ferrovie dello Stato, con particolare riguardo alla possibilità di applicazione integrale della legge 14 febbraio 1949, n. 40, relativamente alla concessione delle indennità di presenza, di titolarità, di maneggio denaro, di lavoro straordinario ed alla estensione della concessione del riposo e congedo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5252)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga necessario ed urgente disporre per l'assegnazione del titolare alla pretura di Novafeltria (Pesaro), che ne è priva dal luglio 1953, con gravissimo danno e disagio per la popolazione interessata: oltre al capoluogo, dipendono da questa pretura altri sette comuni di montagna con difficili e spesso impervie vie di accesso. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5253)

« CAPALOZZA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e degli affari esteri, sulla sbalorditiva motivazione addotta dalla questura di Pesaro (nota n. 21307, Div. Gab. del 5 agosto 1953) per rifiutare l'autorizzazione all'allestimento di una mostra sulla infanzia cecoslovacca motivazione basata sulla fantastica ed assurda circostanza che « non esistono disposizioni a carattere di reciprocità. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5254)

« CAPALOZZA, GRILLI, MASSOLA, MANIERA, BEI CIUFOLI ADELE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, sul divieto, da parte del questore di Macerata, dell'affissione di un manifesto sul martirio dei coniugi Rosenberg: provvedimento tanto più ingiustificato ed odioso, in quanto contemporaneamente veniva affisso a Macerata un manifesto provocatorio sui fatti di Berlino-est. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5255)

« CAPALOZZA, MASSOLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, sull'imperversare dei dinieghi del passaporto per l'estero da parte della questura della provincia di Pesaro, che l'ha rifiutato persino al sindaco del comune capoluogo. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5256)

« CAPALOZZA, MASSOLA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se sia al corrente della odisea dei famigliari degli assassinati nell'eccidio di Concordia di Modena. Si tratta di una ventina di famiglie, che da quasi dieci anni non riescono ad entrare in possesso dei certificati di morte dei loro cari, trucidati dai partigiani comunisti. La prefettura di Modena ha risposto loro di rivolgersi al Ministero dell'interno. Il Ministero dell'interno ha risposto di rivolgersi alla Corte di assise di Viterbo, dalla quale furono processati gli assassini. La Corte di assise di Viterbo ha risposto di rivolgersi all'ufficio di medicina legale di Bologna. L'ufficio di medicina legale di Bologna ha risposto di rivolgersi a Modena. E questo tragico carosello di irresponsabilità minaccia di protrarsi all'infinito, mentre la mancanza della dichiarazione di morte dei loro cari priva queste famiglie di ogni diritto. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5257)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se abbia conoscenza dell'ingiusto ed inadeguato trattamento riservato agli allievi dell'ex collegio « Littorio » annesso all'ex Accademia di educazione fisica di Roma, che nel 1940, appena diplomati, non poterono accedere, perché combattenti, all'Accademia stessa per completare i loro studi.

« Gli interessati vanno domandandosi perché il loro titolo conseguito in un Istituto considerato propedeutico, non abbia dato loro non solo il diritto di essere considerati alla stregua degli ex accademisti, ma costretti addirittura a frequentare nuovi corsi preparatori prima e di perfezionamento poi, corsi indetti con circolare n. 5 del 5 maggio 1953 e n. 6 del 4 maggio 1954, per potere poi essere ammessi ai corsi speciali.

« L'interrogante chiede di conoscere se il ministro della pubblica istruzione ritenga opportuno prendere immediati provvedimenti a favore degli ex allievi del collegio « Littorio » oggi incaricati di educazione fisica. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5258)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della marina mercantile e del tesoro, per conoscere se si propongano di presentare un disegno di legge per il miglioramento delle pensioni dei lavoratori marittimi, tenendo

presente la esiguità di tali pensioni e il rincaro della vita. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5260)

« BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere per quali cause non siano tuttora disposta la restituzione dell'imposta generale sull'entrata sui prodotti serici esportati e quali provvedimenti siano stati assunti per rimuovere ulteriore ritardo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5261)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se, in accoglimento dei reiterati voti elevati dall'Ente autonomo del porto di Savona e dalle province di Torino, Cuneo e Savona, non ritenga indilazionabile la necessità di comprendere nel piano generale di trasformazione della rete stradale nazionale anche la strada n. 29 (Torino, Canale, Alba, Cortemilia, Savona), che, ove radicalmente migliorata e non semplicemente allargata come previsto nel piano Aldisio, mentre toglierebbe dall'isolamento le laboriose regioni dell'Albese e delle Langhe, sarebbe in grado di rispondere in modo adeguato alle esigenze del traffico di autotrasporto tra i due capolinea e le relative zone; e ciò in esecuzione del progetto di massima studiato dagli ingegneri Perdomo, Loni e Mossi, che venne presentato formalmente dalla provincia di Cuneo e dalla città di Alba al Ministero ed all'A.N.A.S. fin dal 20 ottobre 1950, con corrispondente richiesta di dare esecuzione diretta alle opere prospettate, con eventuale ripartizione della stessa in diversi esercizi e con precedenza alle opere del tratto Alba-Savona, in cui soprattutto si palesa l'urgente necessità di migliorare il percorso attuale avente pendenze eccessive; con avvertenza che tale progetto ebbe a conseguire l'approvazione di due commissioni superiori nominate dagli enti interessati, che con relazione 24 giugno 1950 (ingegneri Fago, Iannelli e Malacarne) e 10 luglio 1952 (ingegneri Zignoli, Becchi e Pugno) riconobbero nel progetto Perdomo, Loni, Mossi, la soluzione più sollecita e più economica del problema relativo al potenziamento della rete stradale Torino-Savona. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5261)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulla correttezza e la legiti-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

timità dell'operato del prefetto di Napoli che esclude alcuni giornali e ne ammette altri nella prefettura, come è accaduto in occasione di una recente riunione del ministro Tambroni; se è autorizzato a dichiarare che ciò è dovuto a sua « personale iniziativa » e se questa iniziativa è compatibile con la Costituzione e con le leggi; se questo metodo condannato dalla Associazione napoletana della stampa sarà eliminato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5262)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, sul Patronato scolastico di Napoli che distribuisce ai bimbi delle scuole un giornalino intitolato *Vera vita*; sul contenuto del giornalino; sulla spesa che sostiene il patronato per questa distribuzione mentre non è in grado di far fronte alle necessità della popolazione scolastica napoletana; sulla necessità di aumentare le possibilità di assistenza del patronato eliminando anche le spese non giustificate del giornalino in parola. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5263)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sull'azione che intende svolgere per garantire il dovuto — a norma delle leggi italiane — al lavoratore Falco Pasquale di Liborio di Afragola (Napoli), già dipendente, come conduttore di caldaie a vapore dal gennaio 1951, del Navy Department sito in Napoli a via Medina; successivamente infortunato con la perdita di un occhio il 27 agosto 1953 senza essere regolarmente assicurato a norma delle leggi e senza ottenere il risarcimento del danno ed il regolare trattamento di pensione; sulla esattezza del fatto che non c'è obbligo per gli americani di regolare il rapporto di lavoro dei propri dipendenti italiani e sulla esattezza del fatto che questi lavoratori italiani devono rivolgersi ad un istituto di assicurazioni americano con sede in New York e sulla convenzione stipulata tra i due governi che regola questa materia;

... sul licenziamento in tronco senza indennità del lavoratore Falco a seguito dell'infortunio;

sulla necessità di intervenire immediatamente perché sia garantita ai lavoratori italiani la condizione di parità con gli altri lavoratori, obbligando gli enti americani alla osservanza delle nostre leggi;

sulla situazione giuridica che enti ed organizzazioni americane hanno sul territorio della Repubblica italiana. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5264)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga necessario, previ gli opportuni accertamenti, disporre affinché il Consiglio superiore della pubblica istruzione riesamini la posizione del dottor Mario Dolcher, già assistente di ruolo nell'Università di Trieste, sulla base delle documentazioni fatte pervenire di recente al Ministero da parte dell'Università predetta, nonché dei vari esposti e ricorsi avanzati dall'interessato ed in particolare degli ultimi esposti in data 17 aprile 1954 e 22 aprile 1954. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5265)

« FRANCESCHINI GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni per le quali, con nota ministeriale del 9 novembre 1953, diretta alla procura generale di Genova, si è ritenuto opportuno intervenire allo scopo di far revocare l'ordinanza di scarcerazione emessa a favore di un estradando per la Spagna; per sapere, altresì, se si ritenga conciliabile quest'atto con il principio della non ammissibilità dell'extradizione per reati politici (articolo 26 della Costituzione) e con il principio dell'indipendenza della magistratura consacrato nell'articolo 104 della Costituzione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5266)

« SCIORILLI BORRELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

1°) se intenda riproporre la legge, già progettata nel 1949, che autorizza la proroga della integrazione in capitale dei bilanci comunali a favore dei centri terremotati di Reggio Calabria e Messina, estendendo però tale beneficio anche al comune di Palmi, il quale è rimasto quasi totalmente distrutto dallo stesso terremoto ed ora ha un bilancio deficitario a causa dell'ampliamento considerevole del centro urbano, sproporzionato alla popolazione. Tale provvedimento sarebbe giustificato anche dal fatto che le addizionali disposte dalla legge, e destinate a sollievo dei comuni terremotati, vengono tuttora percepite dallo Stato e non interamente erogate a vantaggio di questi comuni;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

2°) se creda opportuno intanto di concedere al comune di Palmi, anche per il 1953, l'intero contributo di lire 61 milioni in capitale, come è stato già fatto con la concessione di un contributo in capitale di lire 64.200.000 nel 1952; ciò perché, come è stato dimostrato nella deliberazione del 10 gennaio 1950, n. 69, di quel Consiglio comunale, nessun mutuo può, allo stato attuale, essere garantito e tanto meno pagato dal comune di Palmi. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5267)

« CERAVOLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere l'esito della richiesta del comune di Pisciotta (Salerno) tendente ad ottenere che sia incluso fra i territori montani onde usufruire dei benefici della legge 25 luglio 1952.

« I limitrofi comuni di Ascea, San Mauro la Bruca, Centola, che si trovano in analoghe condizioni, già beneficiano dei provvedimenti della legge citata. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5268)

« RUBINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se gli risulti che la sezione speciale dell'Opera nazionale combattenti per la riforma fondiaria in Campania ha rinunciato a favore dei proprietari espropriati ai frutti dei terreni scorporati relativamente all'annata agraria in corso all'atto della pubblicazione dei decreti di esproprio.

« Nel caso affermativo gli interroganti chiedono di conoscere, su quale principio si fondi tale rinuncia e, ove il ministro ne riconosca la illegalità, quali provvedimenti egli intenda adottare per la tutela degli interessi degli enti e degli stessi diritti dei coltivatori diretti di quei terreni, aventi diritto non solo all'assegnazione ma anche a veder sostituito il proprietario espropriato, in tutti i rapporti riferenti alla concessione della terra, dall'Ente di riforma. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(5269)

« GOMEZ D'AYALA, AMENDOLA PIETRO, GRIFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere quali provvedimenti abbia ritenuto e ritenga adottare per venire adeguatamente incontro alle necessità che hanno le aziende dipendenti dall'I.R.I. — in particolare quelle

di Genova, dove si sono verificati recenti incresciosi incidenti — di trovare con continuità sufficienti sbocchi per la loro produzione sul mercato interno ed internazionale. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5270)

« DE' COCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potrà essere riparato il tratto terminale della fognatura principale di Carpinone (Campobasso), la fognatura di via Giudea e via Chiara, danneggiate dagli eventi bellici. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5271)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quanta acqua del fiume Carpino, che attraversa l'agro di Carpinone (Campobasso), è stata concessa a scopo industriale e le ragioni per le quali non sono state ancora accolte le domande, presentate al Genio civile di Campobasso da numerosi agricoltori di Carpinone, di derivazione dal fiume Carpino (e non dalla sorgente) di acque a scopo irriguo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5272)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere riparati la casa comunale di Carpinone (Campobasso), la piazza mercato, i marciapiedi di via Roma, il largo Concezione, la salita Colle e la via Fossi, danneggiati dagli eventi bellici. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5273)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere completate le riparazioni del cimitero di Carpinone (Campobasso), danneggiato dagli eventi bellici. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5274)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potrà essere completata la ricostituzione dell'arredamento scolastico di Carpinone (Campobasso), distrutto dagli eventi bellici. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5275)

« COLITTO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quando potranno essere risarciti ai numerosi interessati del comune di Carpinone (Campobasso), l'indennizzo ad essi dovuto a seguito della espropriazione dei terreni, nei quali è stato costruito l'acquedotto di Sant'Anastasia, con il quale si è provveduto all'approvvigionamento idrico del vicino comune di Isernia, nonché i danni sofferti per l'occupazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5276)

« COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri delle finanze e del tesoro, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per eliminare la immorale speculazione compiuta all'estero sulle rimesse di denaro dei nostri emigrati, segnatamente del nord e centro America, della Columbia, del Venezuela.

Numerosi « cambisti » di quei paesi — pressoché monopolizzando le rimesse in Italia, trattenendo i dollari ed emettendo ordini di pagamento in lire — hanno impedito, negli ultimi cinque anni, che almeno venti milioni di dollari entrassero in Italia. La stessa valuta pregiata viene poi utilizzata per comode aperture di conti correnti in dollari, da parte di negoziati nelle borse italiane, in operazioni di trasferimento.

« Si tenga presente che — per le loro rimesse in Italia — agli emigrati il dollaro è calcolato sulla media di lire 600, mentre i trasferimenti su New York sono calcolati in borsa alla media di lire 633.

« Gli interroganti chiedono infine di conoscere quali difficoltà si oppongano a che le filiazioni del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia negli Stati Uniti siano adeguatamente attrezzate per effettuare queste rimesse, tutelando così — oltre ai sudati risparmi dei nostri emigrati — la solidità dell'economia nazionale. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

(5277)

« SPADAZZI, DE FALCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non è stata ancora definita la pratica di pensione indiretta nuova guerra accesa dal signor Collica Calogero da Capo d'Orlando (Messina), posizione n. 456938, per il proprio figlio nocchiere Collica Cono, né dall'ufficio apposito è stato dato alcun riscontro ai reite-

ratu legittimi passi fatti dall'interrogante. Rimonta infatti al luglio 1953 la notizia che detto ufficio era ancora in attesa di ricevere dalla Capitaneria di porto di Messina il foglio matricolare aggiornato e gli atti sanitari, documenti che, d'altra parte, quest'ultima ha spedito fin dal 7 dicembre 1953, con raccomandata n. 5155. E se non creda opportuno intervenire per una sollecita definizione di giustizia e perché il servizio competente modifichi il poco lodevole atteggiamento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5278)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non è stata ancora definita la pratica di pensione diretta nuova guerra di Iscrò Francesco fu Antonino, classe 1920, da Ponte Muto (San Pier Niceto, provincia di Messina), posizione n. 1147357, pendente ormai da anni. Da rilevarsi che il distretto militare di Messina al quale, secondo l'ufficio predetto, sarebbero stati chiesti il foglio matricolare ed il nulla-osta di prigionia dell'Isgrò, ha fatto sapere di averli rimessi all'ufficio richiedente fin dall'ottobre dello scorso anno. Da rilevarsi pure che l'ufficio ministeriale competente nessun riscontro ha dato finora alle reiterate legittime richieste dell'interrogante. E se sia disposto intervenire per una sollecita definizione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5279)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere le loro definitive determinazioni in merito alla deliberazione consiliare n. 30 del 3 marzo 1954, adottata ad unanimità di voti dal Consiglio comunale di Naso (Messina). In tale deliberazione viene denunciata la preoccupante situazione edilizia, della viabilità e delle opere igienico-sanitarie essenziali, che si viene continuamente aggravando in quel comune e vengono puntualizzati i provvedimenti più indispensabili dei quali viene prospettata l'urgenza (costruzione alloggi popolari, consolidamento dell'abitato con opere protettive e di sostegno, briglie e consolidamento acque, fognature). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5280)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del commercio con l'estero e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se risponde a

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

verità che fortissimi quantitativi di dollari vengono attualmente spesi per importare dagli Stati Uniti d'America glutammato sodico, usato a scopo alimentare come correttivo del gusto di determinate vivande. E nel caso affermativo, per sapere se invece di spendere tanta valuta pregiata, non sia preferibile ottenere lo stesso effetto mediante l'impiego di erbe aromatiche italiane od altri prodotti che la nostra industria può darci. Negli Stati Uniti infatti il glutammato sodico viene ricavato dal melasso di zucchero, prodotto che in Italia costituisce invece un capo morto nella fabbricazione dello zucchero. E se e come si intende provvedere. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5281)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali gli agenti di polizia stradale Colajanni Francesco e Sposito Vincenzo (vice-brigadiere), attualmente in servizio presso la sezione polizia stradale di Messina, benché sottoposti a procedimento penale perché imputati di calunnia, non siano stati sospesi dallo stipendio e dal grado. Per conoscere altresì se non creda che tale malcostume, residuo dal fascismo, non nuoccia allo stesso prestigio del Corpo e se e quali provvedimenti intenda adottare. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5282)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se, salve le attribuzioni della Regione siciliana e di concerto con essa, intende o no intervenire perché venga affrontato a Messina il problema così umano dell'assistenza alle madri naturali ed alle nutrici degli esposti e dei figli illegittimi. Oltre a difettare paurosamente l'assistenza sanitaria, le tariffe delle mercedi che quell'amministrazione provinciale attualmente corrisponde, oltre a risentire della generale inadeguatezza, sono per alcune voci tra le più basse d'Italia. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5283)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza e se approva il comportamento tenuto da agenti della polizia stradale di Messina, i quali, nella serata tra il 29 ed il 30 marzo 1954, nella via più centrale (via Roma) di Bar-

cellona P.G. (Messina), si davano a bordo di una camionetta ad una furiosa caccia all'uomo contro dei ragazzi in bicicletta, giungendo fino a inseguirli sulla banchina con tutta la camionetta, con pericolo dei terzi, a schiaffeggiarli selvaggiamente in pubblico ed a tradurli alla locale caserma dei carabinieri. E per sapere se e quali provvedimenti intende adottare. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5284)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del commercio con l'estero e dell'agricoltura e foreste, per sapere se risponde a verità:

1°) che gli Stati Uniti d'America stiano esportando o si preparino ad esportare in Europa ingenti quantitativi di olio californiano, offrendolo a prezzi più bassi di quelli richiesti dagli esportatori italiani per l'olio mediterraneo;

2°) che una viva preoccupazione si è venuta diffondendo fra gli esportatori italiani in conseguenza di tali offerte, in quanto essi temono un arresto delle nostre esportazioni di olio, non soltanto verso gli Stati Uniti stessi, ma anche verso gli altri paesi europei.

« Nel caso affermativo l'interrogante chiede di conoscere quali passi siano stati fatti e quali provvedimenti siano stati adottati per sostenere la nostra esportazione in questo settore. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5285)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'industria e commercio, per sapere se siano a conoscenza dell'ordine del giorno relativo alla costruzione del prolungamento del tronco ferroviario Regalbuto-Nicosia-Polizzi Generosa-Alcamo, votato dai sindaci del vasto comprensorio dei comuni interessati riuniti in Nicosia (Enna) presso il municipio di quella città. E quali provvedimenti abbiano adottato od abbiano intenzione di adottare in accoglimento di tale giusta e sentita esigenza di quelle laboriose popolazioni della quale si sono resi interpreti i rappresentanti predetti. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(5286)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i motivi per i quali l'Intendenza di finanza di Messina (ufficio contenzioso) non ha a tutt'oggi prov-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 18 MAGGIO 1954

veduto, come era suo dovere, a dare esito alla richiesta di rimborso avanzata tramite l'ufficio del registro di Barcellona P.G. (Messina) fin dal 13 agosto 1953 (protocollo 1473) e da questi sollecitata il 2 gennaio 1954, rimborso che riguarda la bolletta 110 dell'8 agosto 1953, ufficio del registro di Barcellona Pozzo di Gotto, pagata in duplicazione. E se e come intende intervenire. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5287)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali la signora Angelina Pistorozzi di Michele, residente a Barcellona P.G. (Messina), vedova del capitano sommergebilista Francesco La Motta, titolare del libretto n. 5257838 non ha avuta fatta a tutt'oggi la liquidazione definitiva della pensione che in atto percepisce. Tale liquidazione fu a suo tempo ed è tutt'ora provvisoria, con riserva di retrodatazione non appena fossero pervenuti all'ufficio ministeriale competente lo stato di servizio dello scomparso ed una dichiarazione del municipio dalla quale risultasse la professione di lui esercitata prima della sua chiamata alle armi. Ora risulta che tali documenti furono rimessi fin dal 1949, per cui dato il gran tempo trascorso ed il silenzio dell'ufficio di fronte ai reiterati passi dell'interrogante, questi chiede di sapere se il ministro sia disposto provvedere. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5288)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se risponde a verità:

1°) che il direttore dell'ufficio principale poste e telecomunicazioni di Milazzo (Messina), oltre a dimostrare scarsa capacità a reggere quell'ufficio, si è reso responsabile di irregolarità e disservizi che si trascinano da circa tre anni,

2°) che tali manchevolezze sono state denunziate dalla stampa e sono state motivo di diverse inchieste, fra le quali una ministeriale del gennaio 1952;

3°) che tale situazione di malcostume ha portato il controllore dell'ufficio, ufficiale di 1ª classe Paleologo Giuseppe, nella necessità di chiedere l'esonero.

« Ciò premesso, nel caso affermativo, l'interrogante chiede di conoscere i motivi per i quali nessun provvedimento è stato preso a tutt'oggi a carico del direttore dell'ufficio sud-

detto date le risultanze delle inchieste, mentre il Paleologo, colpevole di aver fatto il suo dovere e di avere denunziato le irregolarità ed i disservizi imperanti, è stato trasferito. E di conoscere altresì se il ministro sia disposto intervenire con provvedimenti di giustizia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5289)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici ed il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se siano a conoscenza:

1°) che l'impresa ingegnere Oscar Batolo fu Luigi, residente in Messina (via dei Mille, 12), aggiudicataria dei lavori di sistemazione della strada provinciale Mazzarrà-Novara-Francavilla (Messina), che va dall'innesto alla strada statale n. 113 a quello della strada statale n. 114 (per il tratto compreso tra chilometro 20+450 e chilometro 49,800) ha a sua volta ceduto in subappalto all'impresa Sebastiano Furnari, residente in Vigliatore (Messina) l'esecuzione dei lavori predetti, tanto del I che del II lotto, e ciò rispettivamente nel novembre 1951 e nel marzo 1952;

2°) che tale cessione, consacrata mediante atto legale, avvenne riservando all'impresa Batolo un margine di forte quanto illecito profitto, che ascenderebbe a ben il 30 per cento sui prezzi di capitolato. E che, fatto ancora più grave, essa è avvenuta in aperta violazione della specifica clausola del capitolato originario d'appalto, la quale testualmente sancisce: « È assolutamente vietato all'appaltatore di cedere o sub-appaltare tutta od in parte l'opera assunta, sotto pena dell'immediata rescissione del contratto e di una multa corrispondente al 20 per cento del prezzo del deliberato ». Che, infine, avendo l'impresa appaltatrice Batolo avanzato ulteriori pretese nei confronti del sub-appaltatore Furnari, ne è sorta lite giudiziaria in atto pendente dinanzi al tribunale di Messina.

« Ciò premesso, l'interrogante chiede di sapere:

a) se i ministri siano o no del parere che l'impresa appaltatrice Batolo abbia deliberatamente ed apertamente violato il contratto sub-appaltando i lavori, con l'aggravante del fine di un illecito lucro;

b) se essi abbiano già provveduto, indipendentemente dall'opera della magistratura e nel pieno rispetto dell'autonomia di essa, ad applicare le penalità previste dalla clausola sopra citata;

c) se, ove ciò non fosse stato ancora fatto, essi siano o no disposti a provvedervi con quella sollecitudine che la gravità del caso richiede. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(5290)

« PINO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quale sia l'orientamento del Governo in merito alla situazione creatasi nelle campagne in conseguenza della mancata o insufficiente applicazione delle leggi esistenti relative ai contributi unificati (2 aprile 1946, n. 142), e alla tregua mezzadrile; situazione che coinvolge centinaia di migliaia di famiglie di coloni e mezzadri ed è la causa prima del verificarsi di dolorosi episodi come quello recentemente avvenuto a Gabbiano di Cortona; per sapere inoltre se risponda all'indirizzo della politica governativa l'atteggiamento tenuto dalle forze di polizia in tale occasione e se il Governo non giudichi indispensabile intervenire per prevenire il ripetersi di tali fatti adottando misure atte a portare tranquillità e fiducia nelle famiglie dei coloni e dei mezzadri, tutelandone i diritti.

(137) « ROSSI MARIA MADDALENA, BARDINI, BIGIANDI, BAGLIONI, TOGNONI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il Governo non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 23,45.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16:

1. — Interrogazioni.

2. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

DE' COCCI: Norme interpretative del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 settembre 1946, n. 94, riguardante la concessione ai partigiani combattenti di promozione ed avanzamento per merito di guerra e di trasferimento per merito di guerra degli ufficiali in servizio permanente effettivo e dei sottufficiali in carriera continuativa. (224).

DE MARTINO CARMINE ed altri: Provvedimenti a favore della città di Salerno. (663).

AMENDOLA PIETRO ed altri: Provvedimenti per l'eliminazione delle abitazioni malsane nella città di Salerno. (775).

3. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Facoltà ai comuni di Gorizia e di Livigno di riscuotere imposte di consumo su generi che fruiscono di particolari facilitazioni fiscali. (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*). (402).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955. (643). — *Relatore Helfer*.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI