

CDXXVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 APRILE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedi	20903	
Disegni di legge:		
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	20903	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	20904	
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		
Aumento del contributo annuale dovuto dallo Stato all'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani « Giovanni Amendola » (2382)	20904	
PRESIDENTE	20904	
RADI, <i>Relatore</i>	20904	
TROIISI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	20904	
Proposte di legge:		
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	20904	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	20904	
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		
Senatori SANSONE ed altri e TERRACINI ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino (2873)	20905	
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	20905	
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	20905	
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i>	20905	
AMENDOLA PIETRO	20906	
GUADALUPI	20906	
BELOTTI	20906	
Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)	20921	
		Interpellanze e interrogazioni (<i>Svolgimento</i>):
		PRESIDENTE 20906
		CECCHERINI 20908, 20914
		CIANCA 20910, 20914
		ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i> 20911
		ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> 20912
		ROMUALDI 20915
		NANNUZZI 20916
		GUADALUPI 20917
		Votazione segreta 20912, 20919

La seduta comincia alle 16,30.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bisantis, Maxia, Romanato, Segni e Terranova.

(I congedi sono concessi).

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. La VI Commissione (Finanze e tesoro) nella seduta di stamane in sede legislativa ha approvato i seguenti provvedimenti:

« Stato giuridico di vicebrigadieri e dei militari di truppa della guardia di finanza »

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

(2805) (con modificazioni e dichiarando nello stesso tempo assorbita la proposta di legge Colitto: « Modifica all'articolo 9 della legge 17 aprile 1957, n. 260, sullo stato dei sottufficiali della guardia di finanza » (514), la quale, pertanto, sarà cancellata dall'ordine del giorno);

« Proroga, a favore dell'U.N.I.R.E., dell'abbuono dei diritti erariali accertati sulle scommesse al totalizzatore e al libro, che hanno luogo nelle corse dei cavalli » (2929);

BIMA: « Cessione al comune di Fossano (Cuneo), per demolizione, delle ex caserme Principi d'Acaia, Eusebio Bava, Umberto I » (Modificata dalla V Commissione del Senato) (1610-B).

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

Senatori ZELIOLI LANZINI e FRANZINI: « Proroga delle disposizioni transitorie per i concorsi a posti di sanitari e farmacisti ospedalieri di cui alla legge 10 marzo 1955, n. 97 » (Già approvato dalla XIV Commissione della Camera e modificato da quella XI Commissione) (2811-B);

« Modificazione degli articoli 104, 106 e 115 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, per la diminuzione del rapporto limite tra popolazione e farmacie » (Approvato da quella XI Commissione) (2982);

« Integrazione del fondo istituito presso la Cassa per il credito alle imprese artigiane per il concorso statale nel pagamento degli interessi » (Approvato da quel consesso) (2983).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo alla Commissione che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede; gli altri, alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Aumento del contributo annuale dovuto dallo Stato all'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani « Giovanni Amendola » (2382).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Aumento del contributo annuale dovuto dallo Stato all'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani « Giovanni Amendola ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta ?

RADI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente. PRESIDENTE. Il Governo ?

TROISI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Desidero anzitutto ringraziare il relatore onorevole Radi, che ci ha presentato una relazione molto pregevole ed esauriente. Il provvedimento è stato oggetto di ampia discussione in sede di Commissione e il Governo qui conferma il proprio atteggiamento, nel senso di pieno riconoscimento dei compiti complessi che svolge l'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani « Giovanni Amendola »; compiti che non si esauriscono nel settore delle prestazioni per assicurazioni obbligatorie, ma abbracciano anche notevoli, rilevanti manifestazioni nel campo dell'assistenza in genere, tra cui sottolineo l'assistenza che si esplica sotto forma di concessione di borse di studio agli orfani di giornalisti, e soprattutto quella rivolta ai giornalisti anziani.

Desidero anche sottolineare che questo istituto non usufruisce del contributo concesso dallo Stato al fondo di adeguamento pensioni dell'I. N. P. S., e che esiste tuttora, in base alla legge del 1930, l'obbligo della revisione del contributo che lo Stato presta a tale istituto.

Da allora si sono emanati diversi provvedimenti per adeguare il contributo stesso alle nuove pressanti esigenze, tenuto conto anche della svalutazione della moneta.

È stato proprio in considerazione di tutto ciò che si è predisposto il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, in base al quale il contributo, a decorrere dal 1° luglio 1959, viene portato a 300 milioni, elevando quindi di due volte e mezza circa il contributo attuale.

Per quanto riguarda la copertura, si è provveduto, per l'esercizio 1959-60, con la nota di variazione e per il 1960-61 attingendo al fondo globale.

Ho ritenuto opportuno sottolineare questi aspetti anche per porre in risalto l'importanza del provvedimento che ci accingiamo ad approvare.

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

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il contributo annuo concesso dallo Stato, ai sensi dell'articolo 4 della legge 7 aprile 1930, n. 456, all'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani « Giovanni Amen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

dola », stabilito in lire 115 milioni con la legge 17 aprile 1957, n. 269, è elevato, a decorrere dall'esercizio finanziario 1959-60 a lire trecentomilioni.

(È approvato).

ART. 2.

Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge sarà provveduto, per l'esercizio 1959-60, con una corrispondente quota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per il medesimo esercizio e, per l'esercizio 1960-61, a carico del fondo speciale iscritto al capitolo 388 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio.

(È approvato).

ART. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel corso di questa seduta.

Discussione della proposta di legge dei senatori Sansone ed altri e Terracini ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino (2873).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge dei senatori Sansone ed altri e Terracini ed altri, già approvata dal Senato: Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiarazione è chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

ALESSANDRINI, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

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

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È istituita una Commissione parlamentare d'inchiesta per esaminare il comportamento degli organi della pubblica amministrazione in ordine alla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

La Commissione è composta di quindici senatori e di quindici deputati scelti, rispettivamente dal Presidente del Senato e dal Presidente della Camera, in modo da rispecchiare la proporzione dei vari gruppi parlamentari.

Il Presidente della Commissione è scelto di comune accordo dai Presidenti delle due Assemblee, al di fuori dei predetti componenti della Commissione, tra i parlamentari dell'una o dell'altra Camera.

La Commissione elegge nel suo seno due vicepresidenti e due segretari.

(È approvato).

ART. 2.

La Commissione dovrà accertare se nella scelta del terreno, nel suo acquisto, negli incarichi per la redazione dei progetti, nella scelta dei progetti e nelle loro modifiche, nelle assegnazioni e aggiudicazioni della costruzione di opere, delle forniture e dei servizi, nella esecuzione e nei controlli dei lavori, nelle perizie suppletive, nelle liquidazioni e in ogni altra attività direttamente o indirettamente collegata con la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, gli organi politici e amministrativi dello Stato, sia centrali che periferici, abbiano commesso irregolarità o ne abbiano avuto conoscenza, e, in quest'ultimo caso, accertare quali misure abbiano adottato per eliminarle e colpirne i responsabili.

(È approvato).

ART. 3.

La relazione sarà presentata al Senato ed alla Camera entro il 30 giugno 1961.

(È approvato).

ART. 4.

Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per l'altra metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

(È approvato).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

ART. 5.

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

AMENDOLA PIETRO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMENDOLA PIETRO. Il gruppo comunista ovviamente darà voto favorevole alla proposta di legge dei senatori Sansone e Terracini.

Si tratta di una vicenda, quella relativa all'aeroporto di Fiumicino, sulla quale il Parlamento vuole che venga fatta piena luce, di una vicenda che ha colpito vivamente la pubblica opinione e che certamente, nella collana di scandali grandi e piccoli che ha costellato questo dopoguerra e che ha visto sperperato il denaro pubblico a beneficio di pochi profittatori e speculatori disonesti, anche per l'ingenza delle cifre che sono state spese a Fiumicino (non poche decine di miliardi), ha assunto proporzioni addirittura colossali e aspetti veramente sconcertanti o addirittura incredibili.

Noi, quindi, voteremo a favore di questa proposta di legge nella più calda fiducia che la Commissione riuscirà ad accertare approfonditamente e ad individuare tutte le responsabilità di carattere politico, amministrativo e tecnico, in modo che i responsabili possano essere poi severamente perseguiti.

GUADALUPI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. Il gruppo socialista è pienamente favorevole all'inchiesta parlamentare di iniziativa socialista sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

Senza entrare nel merito della proposta, prendendo atto della volontà unanime espressa dal Senato (ci auguriamo che anche quella della Camera sia unanime), ci riserviamo, in sede di Commissione parlamentare, di avanzare e sostenere tutte le nostre osservazioni e critiche su questo scandalo.

BELOTTI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELOTTI. Il gruppo democratico cristiano dichiara il proprio assenso alla istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

L'iniziativa, approvata dal Senato, ci trova consenzienti sulla esigenza che venga

fatta piena luce su tutte le vicende che hanno accompagnato la costruzione di quest'opera di primario rilievo, opera che, come tale, fa onore al nostro paese.

Noi avremmo auspicato che l'invito fatto dai ministri dei lavori pubblici e della difesa a tutti i settori del Parlamento affinché venissero presi in esame, prima della discussione della proposta di legge, tutti i documenti che i ministri stessi avevano messo a disposizione della Presidenza del Senato, attinenti alla costruzione di questo aeroporto intercontinentale, venisse accolto dai colleghi dell'opposizione. Non possiamo che rammaricarci che questo invito, espressione della buona coscienza governativa, non abbia trovato democratica rispondenza nei presentatori della proposta d'inchiesta.

Ci auguriamo tuttavia che l'indagine faccia davvero piena luce su tutte le laboriose vicende relative alla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, affinché la lunga e accesa campagna di stampa, in gran parte diffamatoria, possa avere il suo ridimensionamento e la piena luce su ogni fase ed aspetto della costruzione, possa portare anche una completa luce sul comportamento governativo e burocratico in materia. Nel nostro paese, la giustizia viene invocata soltanto all'atto dell'enunciazione delle accuse; ma purtroppo non ha seguito, quando la luce è fatta, nei riguardi di coloro che, prosciolti da ogni addebito, avrebbero pur diritto di vedere pienamente riconosciuta, a disdoro dei diffamatori, la rettitudine del loro operato.

Con questo spirito e con queste considerazioni, volentieri il nostro gruppo darà il suo voto favorevole all'istituzione della Commissione d'inchiesta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5, testé letto.

(È approvato).

La proposta di legge sarà tra poco votata a scrutinio segreto.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

Ceccherini, Camangi, Biaggi Francantonio e Ripamonti, « al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se per agevolare l'accesso all'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Fiumicino dei viaggiatori, delle merci e del personale colà impiegato non ritenga conveniente l'allacciamento di detto impianto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

al terminal di via Giolitti in Roma, utilizzando la ferrovia Fiumicino-Roma che passa nelle immediate vicinanze dell'aeroporto citato, oppure la Ostia-Roma. Questo in considerazione della necessità di avere frequenti, economici e veloci collegamenti tra l'aeroporto ed il centro della città » (834);

Pieraccini, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per conoscere che cosa il Governo intenda fare per chiarire tutte le responsabilità tecniche e politiche connesse a gravi episodi, come quelli dell'aeroporto di Fiumicino e della crisi ferroviaria, per garantire a tutti i cittadini che nell'esercizio del potere si tengano presenti i criteri dell'efficienza, della sicurezza pubblica e di una politica economica corrispondente alle effettive esigenze della collettività, insieme con il rispetto scrupoloso della moralità amministrativa » (882);

Cianca, Natoli, Ingrao e Nannuzzi, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se non ravvisino l'opportunità — di fronte alla grave notizia apparsa sulla stampa, secondo la quale si rende necessario chiudere al traffico l'aeroporto di Fiumicino, a soli tre mesi dall'inaugurazione, per il cedimento della pista n. 1 — di rivedere le proprie posizioni e modificare le dichiarazioni rese al Senato durante il dibattito svoltosi e conclusosi con l'approvazione della legge per la nomina di una commissione d'inchiesta, dichiarazioni che, unitamente alla grave decisione di aprire al traffico l'aeroporto, hanno costituito il tentativo di mettere a tacere le denunce levatesi da più parti e di coprire le responsabilità dei precedenti governi e ministri dei lavori pubblici, tentativo che, oggi, rivela il suo clamoroso fallimento e coinvolge nel grosso scandalo dell'aeroporto le responsabilità politiche dell'attuale Governo » (883);

e delle seguenti interrogazioni:

Romualdi, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della difesa, dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro, « per conoscere i motivi specifici per cui, secondo quanto è stato pubblicato da gran parte della stampa, prossimamente i ministri dei lavori pubblici, della difesa, delle finanze e del tesoro, e quindi lo stesso Consiglio dei ministri, si occuperanno della situazione dell'aeroporto " Leonardo da Vinci " di Fiumicino, che, secondo dichiarazioni rese in sede parlamentare nella scorsa primavera dall'allora ministro dei lavori pubblici, avrebbe dovuto entrare

in funzione per le Olimpiadi, mentre, stando alle dichiarazioni rese il 10 agosto 1960 dal ministro della difesa e nella prima decade di ottobre 1960 dal direttore generale dell'aviazione civile (durante una teleintervista da Genova in occasione delle manifestazioni colombiane), avrebbe dovuto assorbire il traffico di Ciampino a datare dal 1° novembre 1960. L'interrogante, inoltre, chiede di sapere se corrispondano a realtà gli specifici elementi esposti in un'inchiesta tecnica pubblicata da un quotidiano romano, a cagione dei quali l'aeroporto " Leonardo da Vinci " non è ancora in condizioni di assorbire il traffico aereo regolare; e, in particolare, se sia vero il fatto che, mentre i lavori per l'aeroporto in questione erano già in stato avanzato, venne ordinata la costruzione dell'aerobase di Pratica di Mare, ad una vicinanza tale da Fiumicino da menomare gravemente l'agibilità dell'uno e dell'altro dei due aerodromi. Infine l'interrogante chiede quali misure il Governo ritenga di adottare per tutelare la sicurezza e la quiete delle affollate zone urbane attualmente compromesse dal sorvolo della capitale da parte degli aeroplani a reazione facenti scalo all'aeroporto di Ciampino » (3146);

Albarelo, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quale giudizio intenda dare sulle recenti rivelazioni giornalistiche concernenti l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino e sulle cause che ne ritardano la utilizzazione » (3224);

Natoli, Cianca e Nannuzzi, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere: a) quale sia stato il costo degli attuali impianti dell'aeroporto di Fiumicino e quale si prevede possa essere il costo delle ulteriori opere necessarie per rendere agibile l'aeroporto stesso; b) quale fondamento abbiano le notizie pubblicate da alcuni giornali circa il grave sperpero di denaro pubblico (decine di miliardi), che sarebbe stato compiuto durante la costruzione di quegli impianti; c) quali i motivi della ritardata apertura al traffico dell'aeroporto e se siano constatati difetti negli impianti costruiti e di che natura; d) in caso affermativo, se siano state appurate — o si intenda appurare — responsabilità e, in particolare, se risponda a verità che presso il suo dicastero sarebbe stata aperta una inchiesta « tecnica » sulla questione » (3237);

Cianca e Natoli, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni per le quali, quantunque ne fosse stata annunciata l'apertura entro il 1° novembre e da molti mesi sia stato solennemente inaugurato, ancora non sia stato aperto al traffico l'aeroporto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

di Fiumicino. Inoltre per sapere quale sarà la spesa complessiva necessaria per porre in funzione l'aeroporto e di quanto essa superi il primitivo preventivo ed infine per conoscere se ed in base a quali criteri prevalse, nonostante il parere contrario dei tecnici, per la scelta del luogo, l'opinione dell'allora sottosegretario alla Presidenza onorevole Andreotti » (3241);

Nannuzzi, Natoli e Cianca, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se risponda a verità la notizia pubblicata da numerosi organi di stampa secondo la quale l'onorevole Togni avrebbe provveduto, in qualità di ministro dei lavori pubblici, a far stilare verbali sullo stato dei lavori dell'aeroporto di Fiumicino all'atto dell'assunzione diretta, della responsabilità della esecuzione dell'opera da parte del Ministero dei lavori pubblici e ciò allo scopo di documentare lo spreco o quasi dei primi tredici miliardi spesi all'inizio dei lavori. In caso affermativo, per conoscere se il ministro non consideri opportuno che detti verbali siano posti prima della discussione in Parlamento a disposizione dei parlamentari che hanno presentato interrogazioni sull'argomento » (3325);

Natoli, Cianca, Raffaelli e Nannuzzi, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se risponda a verità la notizia, pubblicata dal giornale *L'Espresso*, nel numero del 15 gennaio 1961, secondo la quale l'onorevole Togni, quando era ministro dei lavori pubblici e, precisamente, nel gennaio 1958, avrebbe fatto girare un film sullo stato degli impianti dell'aeroporto di Fiumicino, allo scopo di documentare che i tredici miliardi e mezzo stanziati dai lavori pubblici e spesi dall'aeronautica erano stati sprecati o quasi. In caso affermativo, per conoscere se il ministro non consideri opportuno, anzi pregiudiziale, che detto film sia proiettato davanti ai parlamentari che hanno presentato interrogazioni sull'argomento, come preambolo all'apertura della discussione in Parlamento » (3326);

Preti, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se rispondano a verità le notizie pubblicate da un quotidiano romano del mattino, secondo le quali la pista principale dell'aeroporto di Fiumicino richiederebbe — dopo tre mesi appena dall'apertura dell'aeroporto stesso — importanti opere di riassetto e, se le notizie sono vere, per conoscere le cause dirette e indirette di questa situazione di assoluta anormalità » (3671);

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze e interrogazioni, che

concernono lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

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

CECCHERINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'iniziativa di richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di assicurare un migliore accesso all'aeroporto di Fiumicino, in partenza da Roma, è maturata nelle discussioni che settimanalmente vari colleghi intavolano in occasione del loro arrivo o della loro partenza dalla capitale, usufruendo del mezzo di trasporto aereo.

Coi colleghi Camangi, Biaggi e Ripamonti, ricchi di esperienza tecnica in quanto ingegneri, ho esaminato il problema al quale avremmo dato una soluzione che riteniamo la più conveniente sia dal punto di vista della spesa, sia da quello della tempestività dell'esecuzione, sia della sicurezza del mezzo di trasporto, sicurezza soprattutto per quanto riguarda il rispetto dell'orario previsto per compiere il percorso Roma-Fiumicino. Oggi i passeggeri diretti da Roma all'aeroporto e viceversa sono trasportati su strada ordinaria con *autopullman* in partenza e in arrivo al *terminal* di via Giolitti, sistemato nell'ala della stazione ferroviaria. Si deve perciò percorrere un tratto urbano fino all'innesto sulla via del Mare e un tratto extra-urbano.

Dal Ministero dei trasporti, precisamente dalla direzione generale delle ferrovie, ho potuto prendere visione di elementi acquisiti da quell'organo tecnico sul tempo che un mezzo ordinario in momenti ordinari impiega da Roma a Fiumicino. Soprattutto questo interessa maggiormente il viaggiatore, in quanto il trasporto da Roma a Fiumicino è in relazione alla partenza degli aerei a Fiumicino stesso per le varie destinazioni.

Ebbene, per un tratto urbano di circa 9 chilometri, ammettendo una velocità media ipotetica di 30 chilometri l'ora, sono necessari 18 minuti; per i 27-28 chilometri della parte extra-urbana, prevedendo una media di 50 chilometri l'ora, sono necessari 32-33 minuti. Il percorso, in condizioni di normale agibilità delle strade, richiede una cinquantina di minuti.

Si deve sottolineare l'aleatorietà del rispetto dell'orario previsto per questi servizi di *autopullman*. Basti pensare che un incidente nel tratto urbano, diretto o indiretto, può determinare a volte ritardi di 10-15-20 minuti. Dobbiamo poi considerare che sul tratto extra-urbano, in certe ore della gior-

nata, in qualsiasi stagione dell'anno, grava un fitto nebbione che rallenta notevolmente la velocità di questi *autopullman*, per i quali è stata prevista una velocità media di 50-60 chilometri orari.

Per ovviare agli inconvenienti che si palesano via via che si attua l'esercizio del nuovo aeroporto, il Ministero dei lavori pubblici ha previsto la costruzione di un tronco autostradale che collegherebbe Fiumicino alla Magliana, al sesto chilometro della via del Mare, ed ha previsto di prolungare questa arteria, in un secondo tempo, verso la passeggiata Archeologica. Si tratta di un'arteria di 18 chilometri, per la quale è prevista una spesa approssimativa di 6 miliardi. L'opera dovrebbe essere completata in un triennio. Il progetto prevede che in un primo tempo l'arteria, giunta alla Magliana, si dovrebbe innestare in uno dei tanti tratti urbani attualmente percorsi dai servizi di *autopullman*. Qui è la parte negativa della soluzione, in quanto, nonostante la rilevante spesa di 6 miliardi, non si risolve che in parte il problema di far fronte alle necessità di un trasporto abbastanza rapido sul tratto extraurbano, tanto più utile in previsione della stagione propizia, durante la quale molti cittadini affollano con i loro automezzi la via del Mare.

Con i colleghi che hanno firmato l'interpellanza ci siamo rifatti all'esempio dell'aeroporto di Bruxelles, il cui collegamento con il centro della città (notevolmente distante dall'aeroporto stesso) è fatto attraverso ferrovia. I bagagli dei viaggiatori in arrivo a quell'aeroporto vengono trasportati direttamente sul carro ferroviario e consegnati alla stazione centrale delle ferrovie di Bruxelles, (ove sono alloggiati gli uffici delle compagnie aeree). Si ha in tal modo il vantaggio della velocità del trasporto e l'eliminazione dell'aleatorietà del rispetto dell'orario, determinata da eventi che non dipendono dalla volontà di chi esercisce il servizio pubblico.

Da informazioni assunte al Ministero dei trasporti, risulta che è già stata presa in esame la soluzione di un raccordo ferroviario Fiumicino-Roma. Dirò di più: alla direzione generale delle ferrovie ho potuto prendere visione di una nota in cui si dava disposizione per il raddoppio della ferrovia Fiumicino-Ponte Galeria (che è sulla Pisa-Roma).

Questa disposizione è stata attuata non già per potenziare un tronco ferroviario fine a se stesso (il centro di Fiumicino, infatti, non richiama una gran folla di viaggiatori),

ma evidentemente in vista dell'entrata in funzione del nuovo aeroporto e della necessità di assicurare, attraverso il raddoppio del binario, un migliore collegamento ferroviario.

La linea ferroviaria Fiumicino-Ponte Galeria lambisce a sud il confine dell'aeroporto ed è stato già studiato il progetto di un raccordo, del costo di poco meno di un miliardo, per raggiungere con un anello le due stazioni dell'aeroporto, quella per i trasporti internazionali e l'altra per il traffico nazionale. Secondo i calcoli effettuati dai tecnici della Amministrazione ferroviaria, il tempo di percorrenza da Fiumicino alla stazione Termini sarebbe di 25-30 minuti, tempo da considerare soddisfacente, ove si consideri la distanza da percorrere per raggiungere dall'aeroporto il *terminal*. Questa soluzione, inoltre, darebbe la sicurezza che, salvo casi eccezionali, non si avrebbero ritardi negli orari di partenza e di arrivo. Verrebbe così ridotto al minimo il rischio, al quale i viaggiatori sono attualmente esposti, di perdere l'aereo in conseguenza di ritardi causati da intralci alla viabilità. Il servizio ferroviario fra la stazione Termini e l'aeroporto potrebbe essere assicurato con elettromotrici.

Obiettività vuole che si esamini anche la principale difficoltà che ostacola l'adozione di una tale soluzione. Perché il servizio funzioni in modo soddisfacente, i treni provenienti da Fiumicino dovrebbero arrivare sul ventiduesimo binario, adiacente a via Giolitti, in modo che i viaggiatori possano passare direttamente dagli uffici delle agenzie aeree al binario sul quale troverebbero pronto il mezzo in partenza per l'aeroporto. Ma per assicurare in questo modo il servizio sarebbe necessario, a detta dei tecnici, il « taglio » dei fasci dei binari delle ferrovie laziali.

In attesa di risolvere in qualche modo il problema, si potrebbero utilizzare uno o due dei binari in testa allo stesso marciapiede 22 (oggi impiegati soltanto per il ricovero dei convogli ferroviari) per i treni assicuranti il collegamento con Fiumicino.

L'adozione di un tale sistema obbligherebbe i viaggiatori che si servono della linea per Fiumicino a percorrere circa 150 metri a piedi, ma ritengo che di buon grado i viaggiatori si sobbarcherebbero a questa lieve fatica, largamente compensata da altri vantaggi. Questa soluzione arrecherebbe, a nostro avviso, anche un grande vantaggio di natura economica. La spesa di 6 miliardi prevista per tracciare un'autostrada che da Fiumicino dovrebbe portare al ponte della

Magliana, potrebbe essere convenientemente ridotta ad un miliardo. L'esecuzione dell'anello ferroviario di raccordo a Fiumicino richiederebbe un periodo di tempo estremamente limitato (forse 5 o 6 mesi), mentre l'autostrada, che a nostro avviso non risolve lo stesso problema delle comunicazioni, richiederebbe almeno tre anni.

Vorrei chiedere uno sforzo di immaginazione: quando nelle giornate di grande caldo i cittadini che abitano a Roma si riversano in massa con qualsiasi mezzo al mare (in questo caso ad Ostia, oppure alla spiaggia di Fiumicino) i poveri autisti che guidano gli *autopullman* dei viaggiatori diretti a Fiumicino come potranno far fronte ad un orario ristretto (poiché non si può aumentare oltre certi limiti), dato l'ingorgo che inevitabilmente si verificherà su quelle strade?

I 6 miliardi che l'« Anas » ha messo a disposizione a questo fine potrebbero essere convenientemente utilizzati per una delle tante strade statali che sono assetate di mezzi finanziari e che ristrettezze di bilancio costringono invece ad essere quelle che sono.

Con questo animo, con questo spirito che non ha nulla di polemico, ma che è soltanto informato all'intento di suggerire o di stimolare, se possibile, il Governo alla soluzione di un problema di questa natura, abbiamo presentato al ministro dei lavori pubblici queste semplici e meditate proposte.

PRESIDENTE. L'onorevole Pieraccini è assente: si intende che abbia rinunciato a svolgere la sua interpellanza.

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

CIANCA. Signor Presidente, credo non siano affatto esagerate le parole che un quotidiano economico-finanziario del nord scriveva il 18 aprile, precisamente 10 giorni dopo la presentazione della nostra interpellanza sull'aeroporto intercontinentale di Fiumicino: « Fiumicino sta divenendo la pagina nera della nostra storia, quasi come Lissa e come lo sfacelo dell'8 settembre 1943 ». (*Commenti al centro*). Non sono parole mie; sono di questo quotidiano economico-finanziario del nord il quale non tralascia, in altre occasioni, di tessere le lodi del presente Governo.

Noi diremmo, in aggiunta, che la storia dell'aeroporto di Fiumicino è veramente esemplare, perché in essa si ritrovano condensati gli elementi più gravi e più significativi dei quali è materiato il monopolio governativo del partito di maggioranza. Questi

elementi sono: la corruzione, l'affarismo, il ricatto, l'omertà. Questa in modo particolare giacché voi non mostrate mai di esser colti da respicenza né da scrupolo di onestà, di correttezza, di amore della cosa pubblica, ma unicamente dalla preoccupazione di salvare la vostra reputazione con il noto sistema dello scarica-barile. Così si sono avuti i documenti pubblicati dall'agenzia « Italia », le lettere, le conferenze-stampa, le dichiarazioni di ex ministri ed anche di ministri in carica.

La storia dell'aeroporto di Fiumicino incomincia nel 1948, si può dire, cioè con l'assunzione del monopolio governativo da parte della democrazia cristiana; incomincia proprio sotto l'insegna di questa massima, divenuta poi legge: i miliardi dello Stato devono andare in mano agli speculatori.

Di fronte a quanto è accaduto, lo stesso *24 Ore* si domanda: « Per quale ragione si è proprio scelta la zona di Fiumicino? Non è che, quando si misero gli occhi su questa zona, costituita da paludi, piena di acquitrini, incolta e abbandonata, mancassero gli avvertimenti. Ma il buonsenso — perché si tratta solo di buonsenso — fu messo da parte e l'opera fu iniziata e con essa l'ingorgo di molti miliardi ». Dunque il buonsenso, direi l'onestà, cedé alla forza della massima che ho ricordato. Nonostante fosse già stata scartata da tecnici alleati, per il carattere acquitrinoso del terreno, l'area prescelta fu quella di Fiumicino.

Dei 1.500 ettari acquistati dallo Stato, 1.100 — guarda combinazione! — furono venduti dall'amministrazione Torlonia, impersonata dalla duchessa Maria Sforza Cesarini Torlonia, patrizia vaticana, genitrice del senatore democristiano Gerini, e furono pagati 45 lire il metro quadrato, mentre un terreno attiguo fu pagato 7 lire il metro quadrato. Si aggiunga che nel 1951, cioè tre anni dopo, l'amministrazione Torlonia vendette 60 ettari contigui all'area espropriata dallo Stato all'industriale alberghiero Bettoia, al prezzo di 3 lire il metro quadrato.

Lo so, si dimostrerà, con documenti alla mano, che il prezzo di 45 lire fu pagato in base a una regolare stima eseguita da organismi amministrativi; vi saranno tutte le pezze d'appoggio. Ma che importanza può avere questo di fronte alla situazione che si è determinata?

Un giornale, precisamente *La settimana parlamentare*, per non citarne altri, ha scritto (e non vi è stata ancora nessuna smentita in proposito) che la scelta del terreno fu caldamente patrocinata dall'onorevole Andreotti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Come può dire che non vi è stata nessuna smentita?

CIANCA. Quel giornale non ha pubblicato alcuna smentita, nonostante che la legge sulla stampa obblighi i giornali a pubblicare le smentite, quando gli interessati chiedono di rettificare notizie non vere.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Ella sa che quella norma è molto rispettata! Comunque, la smentisco adesso.

CIANCA. L'onorevole Andreotti era allora sottosegretario alla Presidenza. Del resto, molti mesi fa ho presentato un'interrogazione per sapere se rispondeva o no al vero la notizia pubblicata da quel giornale. A quell'interrogazione, presentata nel mese di dicembre dello scorso anno, non è stata data ancora risposta.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Per sua tranquillità spirituale le dirò che la scelta del terreno fu fatta nel febbraio; io diventai sottosegretario nel maggio 1947. Questo dico affinché ella possa essere tranquillo, nonostante ciò che legge sui giornali.

CIANCA. Onorevole Andreotti, ella conferma ciò che dicevo prima: nessuno sa niente di quello che è accaduto; ognuno esclude la propria responsabilità in ciò che è avvenuto. Io prendo atto di quanto ella dice, però sono accadute molte gravi cose, non soltanto denunciate da parte nostra, ma riportate anche da certa stampa vicina al suo partito. Di fronte a queste denunce ci si limita a minimizzare l'accaduto, affermando trattarsi di calunnie e di diffamazioni. Però i fatti rimangono.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. È per questo che si fa l'inchiesta.

CIANCA. Ma perché dilungarci in particolari che, del resto, sono stati già esposti al Senato? A noi preme ribadire che quanto è stato detto al Senato trova negli avvenimenti successivi una ulteriore conferma.

Si cerca di mettere in sordina lo scandalo, così come l'onorevole Zaccagnini nel dibattito al Senato ha cercato di coprire i fatti, limitandosi ad accennare a possibili errori. Si è parlato soltanto di errori e, del resto, questi errori sono stati riconosciuti anche da un ex ministro dei lavori pubblici, che ha alluso ad errori commessi prima della sua amministrazione. Ora, non si tratta di errori di distrazione, d'incapacità di qualche branca dell'amministrazione dello Stato, si tratta del sistema. La scelta dell'area dell'aeroporto di Fiumicino è stata dettata da

interessi privati, così come la scelta di aree per i quartieri coordinati di Roma, per i villaggi « Ina-casa », per l'« Incis », così come per lo stesso piano regolatore. È la legge del sistema che vede sempre direttamente o indirettamente coinvolti i nomi degli esponenti della politica democristiana in tutti gli scandali che sono esplosi in questo dopoguerra, dallo scandalo Giuffrè a quello della Banca di Latina, da quello dell'Italcasse a quello della signora « Miliardo » nel processo di Genova, per ricordare quelli più noti. In altri tempi molto lontani, nei primi anni dell'unità d'Italia, esisteva una certa sensibilità. Quando un ministro era coinvolto, a torto o a ragione, in qualche scandalo, aveva il buon gusto di dimettersi. Oggi no. Si dice che sono tutte chiacchiere, calunnie dei comunisti; e così si passa tranquillamente da uno scandalo all'altro; ed ogni scandalo, appena soffocato, minimizzato, palesa la corruzione della vita politica del paese e della classe dirigente attraverso speculazioni, favoritismi, illegalità, illeciti arricchimenti. Dei propositi moralizzatori del Governo Fanfani che cosa è rimasto? Non è rimasto se non il tentativo di sfruttare ai fini di gruppo e di partito il discredito di cui è circondata dall'opinione pubblica la classe dirigente politica.

« A questo punto rischia di diventare veramente inutile » — scrive *24 Ore* — « anche la stessa inchiesta parlamentare ». Noi chiediamo che da parte dell'attuale Governo, se esso non vuole essere coinvolto nelle responsabilità, si pronunzi una parola nuova. Non è possibile trincerarsi, come ha fatto l'onorevole Zaccagnini al Senato, dietro relazioni ufficiali. In questo modo si offende la verità e, cosa ancor più grave, si scredita lo Stato, si compromette sempre più agli occhi dei cittadini il concetto dello Stato, si difende il qualunquismo politico, si opera contro la democrazia. Ed è appunto perché difendiamo la democrazia che noi vogliamo che sia fatta piena luce su questa vicenda. Negare o minimizzare tutto quello che è stato detto e scritto, affermare con molta disinvoltura, come ha fatto l'onorevole Belotti, che si tratta di diffamazione e che tutto è invece chiaro e limpido, significa voler continuare nel sistema. Onorevole Zaccagnini, ella appartiene ad un partito che si richiama alla dottrina cristiana e ricorderà senza dubbio un passo del Vangelo che dice: se il tuo braccio ti dà scandalo, taglialo e gettalo via. (*Commenti al centro*). Lo conoscete, ma non lo praticate. Qui non si tratta solo di un braccio, ma di tutto il corpo, si tratta di

tutto un sistema sotto accusa e soltanto mutandolo si potrà porre fine alla serie di scandali come quello dell'aeroporto di Fiumicino che, ripeto, non è il solo, anche se è fra i più gravi e per il quale abbiamo approvato recentemente la proposta di legge di inchiesta parlamentare.

Spero che l'onorevole ministro, quando risponderà alla mia interpellanza, non si vorrà trincerare dietro questo fatto. Dubito che l'inchiesta parlamentare che abbiamo approvato e che deve fare il suo corso — esprimo una mia opinione personale — possa fare piena luce. La Commissione parlamentare d'inchiesta potrà soltanto reperire gli atti ufficiali di tutta la vicenda, ma non potrà appurare parecchie cose, che soltanto i ministri, gli uomini politici di governo conoscono. Sarebbe bene, appunto per respingere la chiamata di corresponsabilità che è stata fatta da parecchie parti e su parecchi giornali, e non solo da parte nostra, che essi parlassero chiaramente. Riconoscendo quello che vi è stato, si dimostra coraggio democratico; facendo luce sugli errori, sulle malversazioni, sugli scandali che si sono verificati intorno alla grossa questione di Fiumicino, si dimostra che veramente si vuole mutare il sistema, si vuole essere veramente dei moralizzatori.

Esprimo perplessità che la Commissione parlamentare d'inchiesta possa fare piena luce. Sappiamo quante Commissioni parlamentari d'inchiesta vi sono state e quanti seri interrogativi esse hanno lasciato. Da parte nostra, comunque, vi sarà ogni contributo. E questo non lo facciamo per spirito scandalistico, per livore di parte, ma lo facciamo unicamente per restaurare il concetto dello Stato e per combattere quella diffusa opinione che esiste in mezzo alle masse popolari, secondo cui lo Stato è soltanto lo strumento per favorire certe attività, per provocare certi arricchimenti, cioè per difendere soltanto il privilegio e la conservazione.

Noi vogliamo che attraverso un'azione efficace i valori dello Stato siano restaurati. Soffocando lo scandalo, questi valori vengono compromessi.

Vorremmo che l'onorevole Zaccagnini, il quale nelle sue dichiarazioni al Senato ha tentato in qualche modo di scindere la responsabilità del suo Ministero da quella dei ministeri passati, ci dicesse una parola veramente confortante a questo riguardo. (*Applausi a sinistra*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Porrò ora in votazione a scrutinio segreto il disegno di legge n. 2382 e la proposta di inchiesta parlamentare dei senatori Sansone ed altri e Terracini ed altri n. 2873, oggi esaminati.

Indico la votazione.

(*Segue la votazione*).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Si riprende lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni presentate, nonché alle seguenti altre interrogazioni non iscritte all'ordine del giorno:

Belotti, al ministro dei lavori pubblici, « circa le ragioni che hanno portato alla sospensione della pista n. 1 dell'aeroporto di Fiumicino » (3753);

Guadalupi, ai ministri dei lavori pubblici e della difesa, « per conoscere se si ritenga di chiarire le responsabilità tecniche e politiche connesse all'efficienza delle attrezzature ed alla incolumità pubblica nell'aeroporto di Fiumicino — nel quadro di una equilibrata politica economica corrispondente alle effettive esigenze della collettività ed alla necessità del rispetto scrupoloso della moralità amministrativa — e quali provvedimenti concreti e tempestivi si intenda adottare per le importanti opere di riassetto della pista principale, inutilizzata a distanza di appena tre mesi dall'apertura dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Fiumicino; infine per conoscere le cause remote e presenti, dirette ed indirette, di tale grave situazione di danno pubblico e di assoluta anormalità » (3754).

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le interrogazioni degli onorevoli Romualdi, Albarello, Natoli, Cianca e Nannuzzi pongono questioni alle quali ho ampiamente risposto al Senato nello scorso gennaio. Allora ho avuto occasione di esporre in maniera molto dettagliata le vicende che portarono sia alla scelta del suolo, sia alle varie fasi di progettazione e di esecuzione dei lavori, con riferimento anche alle somme negli stessi impiegate.

Ritengo, quindi, superfluo rifare una tale esposizione, anche perché ho già posto da tempo a disposizione degli onorevoli par-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

lamentari tutti gli atti che hanno comunque interessato la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino. D'altra parte, è stata oggi sottoposta alla nostra approvazione la proposta di legge relativa alla istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, sulla quale il Governo ha già avuto modo di esprimere la propria opinione, e che potrà chiarire gli eventuali punti oscuri attraverso i documenti che abbiamo depositato.

Per quanto si riferisce alle interpellanze degli onorevoli Ceccherini e Pieraccini, devo dire che esse non riguardano specificatamente l'argomento in discussione; comunque, per la parte di esse che riguarda l'aeroporto di Fiumicino posso dire che quanto gli interessati richiedono potrà essere esaminato e valutato al lume delle conclusioni della Commissione di inchiesta, sulla cui istituzione la Camera ha già deliberato.

Per quanto riguarda poi i rilievi sollevati con l'interpellanza dell'onorevole Cianca e con altre interrogazioni circa l'agibilità dell'aeroporto ed in particolare della pista n. 1, ritengo di dovere precisare che tale pista fu costruita nel periodo che va dal febbraio del 1953 al gennaio del 1955 a cura del Ministero dei lavori pubblici, sulla base di progettazioni e con la collaborazione degli organi dell'aeronautica; essa fu collaudata con esito favorevole, il che sta a dimostrare la sua originaria efficienza. La sua estensione è di metri lineari 3 mila, dei quali sono pavimentati in calcestruzzo e cemento i tratti di metri lineari 270 ognuno alla testata sud e alla testata nord, e di metri lineari 370 all'incrocio con la pista n. 2. Il resto venne seguito in pavimentazione flessibile. Successivamente la lunghezza della pista è stata portata a metri lineari 3900, aggiungendo metri lineari 630 di pavimentazione flessibile e metri 270 alla nuova testata di pavimentazione rigida. Quest'ultimo tratto di calcestruzzo di cemento e tutta la pavimentazione flessibile si trovano in ottimo stato. Invece, sui lastroni della pavimentazione flessibile delle tre prime zone sopraindicate, è cioè alla testata sud, alla vecchia testata nord, ed all'incrocio con la pista n. 2 si sono notati sin da prima della consegna dell'aeroporto all'aeronautica avallamenti superficiali ed ai giunti, ma di tale natura ed entità da non compromettere la agibilità della pista. Tale fenomeno è andato progredendo durante il recente esercizio della pista medesima.

Per riesaminare a fondo la situazione ed al fine di poter adottare i provvedimenti di

definitiva sistemazione, è stato dato incarico ad un gruppo di eminenti tecnici di compiere i necessari sopralluoghi e di indicare la miglior soluzione da adottare. Tale commissione è stata formata da tecnici del Ministero dei lavori pubblici e da tecnici del Ministero della difesa ed è stata guidata dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici Padoani, e coadiuvata da un tecnico di chiarissimo valore nella persona di Luigi Tocchetti, direttore dell'istituto strade e trasporti dell'università di Napoli.

L'esame compiuto nei giorni scorsi dai tecnici della commissione ha accertato che i lastroni non presentano fessurazioni od incrinature per difetto di portanza del sottofondo o comunque per deficienza di spessore (si era detto sui giornali che la pista era galleggiante addirittura e che era tutta piena di cedimenti) e che non si notano cedimenti, irregolarità od alterazioni delle pendenze, nemmeno accentuate lungo i bordi dei giunti. L'esame ha messo tuttavia in luce che il fenomeno della erosione dei giunti è da attribuirsi essenzialmente ad una tecnica costruttiva non ancora perfezionata, al tempo a cui risale la costruzione della pista, come quella della quale oggi si dispone ed al lungo lasso di tempo trascorso dalla costruzione della pista ad oggi per l'azione aggressiva degli agenti esterni, senza contrapporvi, data la lunga inoperosità della pista, adeguate opere di conservazione e di manutenzione.

Il Ministero della difesa-aeronautica, al quale come è noto è stato passato in consegna l'aeroporto, provvederà, senza interrompere l'uso dell'aeroporto stesso e prima della intensificazione estiva del traffico, agli occorrenti lavori manutentori e di ripristino consigliati dalla commissione ed atti a rimediare agli inconvenienti sopracitati, dei quali, del resto, si hanno esempi analoghi in aeroporti nazionali ed esteri.

Mi sembra, infine, opportuno sottolineare che l'aeroporto di Fiumicino, tra i più grandi d'Europa, ha ancora rilevanti necessità di completamento e fra queste in primo luogo la costruzione della pista n. 3, il cui costo sarà ampiamente compensato dalla maggiore elasticità e potenzialità di funzionamento.

Nota ancora che un tale imponente complesso di opere ed attrezzature esige una manutenzione accurata costante, senza la quale non mancherebbero di riproporsi a non lunga scadenza i problemi di dissesto che ora si è chiamati a risolvere e, perciò, di questo dovrà tenersi conto ai fini dell'assegnazione di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

un congruo stanziamento annuale manufattorio.

La questione infine sollevata dall'onorevole Ceccherini ed altri con la loro interpellanza si inquadra nel più ampio problema concernente il collegamento dell'aeroporto con la città di Roma. Come è noto è stato già appaltato dall'«Anas» il tronco stradale previsto, e, per quanto riguarda in particolare la questione già ricordata dall'onorevole Ceccherini per i collegamenti ferroviari, è stato dato incarico ai tecnici di studiarla a fondo al fine di risolverla in maniera da assicurare il migliore e più rapido collegamento dell'aeroporto con il *terminal* di via Giolitti.

Nella giornata di domani, in una riunione dei ministri interessati, le conclusioni di tali studi, che sono state già presentate, saranno appunto vagliate al fine di adottare i provvedimenti che si riterranno più utili.

In quella sede terremo particolarmente conto dei suggerimenti assai utili che sono stati forniti in questa stessa seduta dall'onorevole Ceccherini.

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

CECCHERINI. Attendo con ansia e con fiducia le conclusioni che il Comitato dei ministri, al quale ha accennato il ministro dei lavori pubblici, dovrà prendere nella giornata di domani. Comunque, mi dichiaro soddisfatto.

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

CIANCA. Onorevole ministro, ella non si stupirà se le dirò che la sua risposta non mi ha soddisfatto: credo che di tale risposta non sia soddisfatto neanche lei, perché, dire che ella ha già parlato esaurientemente al Senato significa in pratica non rispondere. Infatti, al Senato ella non ha fatto altro che leggere una sequela di cifre, di dati, di relazioni ufficiali, ma in realtà non ha risposto agli interrogativi più inquietanti che erano stati posti dall'opinione pubblica.

Ella ha detto che la Commissione parlamentare di inchiesta farà luce sulle eventuali ombre che vi potranno essere. Ritengo, per altro, che anche il comportamento degli organi responsabili, ad esempio le dichiarazioni dell'onorevole Togni, come pure quanto hanno scritto certi organi di stampa, non abbia contribuito a dissipare le ombre, ma in caso ad addensarle. Ella conosce certamente quali dichiarazioni abbia reso l'onorevole Togni nel corso di una conferenza-stampa.

TOGNI. Ma si tratta di dichiarazioni che io ho realmente fatto o che mi sono state attribuite?

CIANCA. Sembra che queste dichiarazioni riguardassero il passaggio della direzione dei lavori dal Ministero della difesa a quello dei lavori pubblici, passaggio motivato dal fatto che da parte della difesa non si era operato bene, in quanto buona parte delle spese fatte precedentemente da quel dicastero erano risultate inutili, e molte delle opere eseguite si erano dovute rifare; che al progetto primitivo, redatto da una commissione di tecnici della difesa, era stato sostituito il progetto redatto da un'altra commissione di tecnici promossi inaspettatamente, come è stato rilevato da certa stampa — io non sono un tecnico, per cui non voglio arrischiare giudizi in materia — al rango di esperti di cose aeronautiche, il che ovviamente ha avuto come conseguenza una certa improvvisazione. Quindi non è che tutto sia limpido e chiaro.

La Commissione parlamentare di inchiesta potrà appurare se il terreno sia stato pagato 45 lire al metro quadrato; e concluderà che effettivamente è stato pagato questa cifra. Ma nello stesso tempo si dovrà rispondere all'interrogativo che io ho posto: è vero o non è vero che il terreno contiguo a quello su cui è stato costruito l'aeroporto è stato pagato 7 ed anche 3 lire al metro quadrato, in epoca successiva: in un momento cioè in cui il prezzo avrebbe dovuto essere più elevato per la valorizzazione conseguente alla costruzione dell'aeroporto? Questi sono interrogativi che rimangono. Vi saranno tutti gli atti di stima delle varie commissioni che hanno proceduto alla valutazione del terreno; ma dietro a questi atti ve ne sono tanti altri che purtroppo non vengono mai alla luce.

L'inchiesta parlamentare porrà domande ai funzionari, ma sappiamo che, a volte, i funzionari sono vincolati al potere politico: e sappiamo anche che è un po' difficile per un funzionario che voglia avanzare nella carriera, che non voglia avere fastidi, dire tutto quel che pensa, per cui in genere si trincerava unicamente dietro gli atti ufficiali.

La Commissione d'inchiesta potrà avere il valore che potrà avere, lascerà insoluti numerosi interrogativi. Però rimane sostanzialmente questo dato: che l'aeroporto di Fiumicino è stato scelto in una località estremamente infelice, che la determinazione della scelta non è stata dettata da criteri tecnici, ma esclusivamente o prevalentemente

mente dal desiderio di valorizzare un grande comprensorio di una duchessa, come, purtroppo, si valorizzano i comprensori di altri grandi proprietari terrieri con l'espansione della città di Roma. Queste sono cose che nessuno può negare.

Onorevole ministro, quando ella dice che la pista n. 1 è una pista che risale, come termine di lavoro, al 1955, non vorrà dire che dal 1955 ad oggi siano avvenuti dei cataclismi nel sottosuolo di Fiumicino per cui enormi lastroni di cemento armato...

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel 1955 non vi erano ancora i jets.

CIANCA. Però ella ha detto che prima ancora che l'aeroporto venisse preso in consegna dal Ministero difesa-aeronautica, la pista n. 1 aveva manifestato degli avvallamenti. Se non ho capito male, ella ha detto che questi avvallamenti sono dovuti agli agenti atmosferici. Ma in tutti gli aeroporti agiscono gli agenti atmosferici.

Orbene, se a distanza di pochi mesi, senza l'agibilità dello stesso aeroporto, si son potuti verificare inconvenienti che vanno accrescendosi, tanto che devono intervenire opere straordinarie di manutenzione, significa che effettivamente siamo su una base di partenza sbagliata.

Quanto poi alla grandiosità dell'aeroporto, esso sarà grandioso, bellissimo, con tutti i suoi vetri, con tutti gli allumini e tutto quello che potrà essere fornito dalla tecnica moderna, ma resta il fatto che ella, onorevole ministro, non ha risposto alle severe critiche venute da parte di molti tecnici, cioè: la cattiva scelta della località dell'aeroporto, che questo aeroporto sta diventando addirittura — come dice un giornale — « il fiumicino dei miliardi », per cui ai miliardi stanziati devono seguire altri miliardi per mantenerlo in efficienza. Ciò significa che da parte dell'amministrazione dello Stato non si è fatta un'opera giusta nella scelta di quell'area e in tutto quello che riguarda l'esecuzione, la manutenzione e l'agibilità dell'aeroporto.

Questi sono gli interrogativi a cui ella non ha voluto rispondere, trincerandosi dietro i resoconti ufficiali che possono venire dal suo ministero; però credo che i dubbi permangano in lei.

Voglio farle credito, onorevole ministro, che soltanto motivi di solidarietà di partito non le abbiano consentito di dire tutto quello che sa in merito all'aeroporto di Fiumicino.

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

ROMUALDI. Penso che una volta approvata la proposta di nomina di una Commissione d'inchiesta, cioè passato il problema ad una sede diversa, anche se nata e proiettata dal nostro Parlamento, non si debba o meglio non si dovesse procedere allo svolgimento di queste interpellanze ed interrogazioni.

Si è aperta, in fondo, una discussione perfettamente inutile. E l'onorevole Zaccagnini, intervenendo, non poteva, naturalmente, se non riferirsi alle dichiarazioni da lui precedentemente rese al Senato. Poiché, tuttavia, la discussione è stata aperta, devo dichiarare che non mi hanno soddisfatto né le lunghissime dichiarazioni rese dall'onorevole ministro al Senato, né quelle che ha fatto oggi riassumendole qui in brevissimi termini.

D'altra parte, data l'importanza della questione, dovremmo sul serio, volendola affrontare, prolungare questa discussione ed entrare in particolari che naturalmente sfuggono alle relazioni ufficiali, che non sono stati mai affrontati, ma che comunque sono di importanza sostanziale.

Con la mia interrogazione, che risale a ben sei mesi fa, avevo chiesto alcune cose. Il ministro non si è nemmeno provato a rispondere, perché, praticamente, le cose che io chiedevo investono la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino dal giorno stesso in cui fu pensato: perché, Fiumicino fu addirittura pensato malamente! Infatti, in un paese che si dice povero e travagliato da antichissimi problemi di ordine sociale ed economico ancora insoluti, è veramente strano che si pensi a costruire il più grande aeroporto d'Europa, mentre praticamente, con una modesta spesa, per una ventina di anni almeno, si poteva sfruttare qualcosa che già esisteva e che era in via di sistemazione, l'aeroporto di Ciampino, che ha fatto fronte — contrariamente al parere dei « tecnici » e dei « politici » — alle esigenze delle Olimpiadi e addirittura in maniera felicissima.

Poi, naturalmente, fra le molte altre, v'è la questione della scelta del terreno, sulla quale ci si dovrebbe soffermare. Non perché — come ha osservato l'onorevole Cianca — su questo terreno si sia speculato: perché, se si è speculato e rubato, si è speculato e rubato su questo come si poteva speculare e rubare su qualsiasi altro terreno. Attorno a Roma ogni terreno è di proprietà di qualche principe, monarchico o repubblicano (perché vi sono anche principi repubblicani a Roma).

Occorrerà quindi rivedere questa situazione in relazione al dolo, d'accordo; alle malefatte, alle malversazioni ed a tutto il resto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

che si dice vi sia stato e che la Commissione d'inchiesta cercherà di appurare.

Ma sarebbe male dimenticare che indubbiamente vi è anche un problema di incompetenza: e questo è un problema ancor più grave, il più grave che l'inchiesta deve prendere in esame nella speranza di capire per quali limiti e per quali ragioni spesso e volentieri sbagliamo, scegliamo luoghi inadatti e facciamo progetti che non rispondono alle esigenze. Questo è accaduto dappertutto. Fiumicino è la sintesi di una serie di indicibili ed incredibili errori, che vanno dall'aeroporto di Genova a quello di Palermo, e ad altre opere pubbliche di grande spesa ed importanza. Si incomincia col progettare una cosuccia di un miliardo, poi si arriva a 3 miliardi, poi a 8, poi a 15, a 30, a 35 e infine non si sa dove, e senza garantire con questo nemmeno l'agibilità di tali aeroporti, la funzionalità di queste opere pubbliche.

E allora non basta dire, come fanno gli oppositori più semplicisti, che si ruba. Se si ruba, vuol dire che si ruba anche male! Qui vi è dell'incompetenza, oltre alla disonestà. Non si sa quel che occorre né quel che si fa: mancano l'impegno, la serietà, la preparazione tecnica. Questo, ripeto, è il problema più grave, che investe uffici, studi, tecnici, metodi, materiali ed un'infinita serie di cose, che spero la Commissione d'inchiesta possa esaminare.

Con questo, ripetendo che sono insoddisfatto, mi auguro soltanto che la Commissione possa affrontare le questioni in maniera completa e concreta ed abbia a sua disposizione non soltanto le carte «politiche», ma anche le carte tecniche, quelle vere, in modo che si possa, interrogando i tecnici italiani, non soltanto quelli dei ministeri, ma anche quelli privati, riuscire a capire per quali motivi abbiamo commesso e commettiamo così giganteschi errori, che ci fanno sperperare il denaro e ci squalificano sul piano tecnico oltre che su quello morale.

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

NANNUZZI. Innanzi tutto anche a nome dell'onorevole Natoli, primo firmatario della interrogazione n. 3326, mi dichiaro insoddisfatto perché il ministro non ha ritenuto di accogliere la richiesta contenuta nella mia interrogazione e in quella dell'onorevole Natoli. Noi chiedevamo che venissero messi a disposizione degli interroganti i verbali e il film che, secondo alcuni organi di stampa, sarebbe stato girato sullo stato dei lavori all'atto dell'assunzione della diretta respon-

sabilità da parte del Ministero dei lavori pubblici. Saremmo stati così in grado di conoscere la realtà della situazione di allora, che diede origine a denunce di scandali sulla stampa che hanno avuto eco anche in Parlamento, tanto da far ritenere opportuna la nomina di una Commissione parlamentare d'inchiesta. Ma il ministro non ha ritenuto opportuno accedere alla nostra richiesta, limitandosi a dire che tutti i verbali e gli incartamenti che giacciono presso il Ministero saranno messi a disposizione della Commissione d'inchiesta.

Che gli incartamenti siano a disposizione della Commissione d'inchiesta non è una concessione fatta dal Governo, ma un diritto della Commissione, se ne sarà approvata la legge istitutiva. Noi, comunque, ci riferiamo non tanto agli atti ufficiali, quanto alle mai smentite notizie di stampa e alle dichiarazioni (pure mai smentite) attribuite o fatte attribuire all'onorevole Togni, secondo le quali lo stesso onorevole Togni, all'atto dell'assunzione diretta del suo dicastero della responsabilità della prosecuzione dei lavori dell'aeroporto di Fiumicino, avrebbe da un lato fatto redigere dei verbali sullo stato dei lavori, per documentare lo sperpero di circa 13 miliardi inghiottiti nelle opere che fino a quel momento erano state realizzate, e dall'altro lato avrebbe fatto girare un film sullo stato dei lavori. Noi chiedevamo appunto che venissero posti a disposizione degli interroganti quei verbali e quella pellicola cinematografica. Ma ella, onorevole ministro, non ha detto nemmeno se quei documenti si trovano presso il Ministero, oppure se (in base a una regola che sembra imperante nel partito della democrazia cristiana) sono a disposizione di un uomo politico che un tempo ha ricoperto la carica di ministro dei lavori pubblici e che pensa di utilizzare tale documentazione, quando lo riterrà più opportuno, a difesa del suo operato, dei suoi interessi o delle sue posizioni di uomo politico nell'ambito del partito della democrazia cristiana. Insomma, quei documenti sono a disposizione del Ministero dei lavori pubblici e quindi del Parlamento e dell'opinione pubblica, o sono proprietà personale dell'onorevole Togni?

Se quei documenti esistono, potevano essere messi a disposizione dell'interrogante e successivamente della Commissione parlamentare d'inchiesta; se presso il Ministero non esistono, l'onorevole ministro dovrebbe chiarire se ne sia in possesso un uomo politico che li ha inclusi fra quei *dossiers* che servono tanto egregiamente agli uomini della demo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

crazia cristiana per mantenere un certo equilibrio, fondato sul terrore delle rivelazioni.

A tutti questi quesiti l'onorevole ministro non ha risposto: ecco perché, ripeto, mi dichiaro insoddisfatto, e insieme con me si dichiara insoddisfatta l'intera opinione pubblica.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Preti non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole Belotti ha fatto sapere che rinuncia alla replica.

L'onorevole Guadalupi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GUADALUPI. Anche a nome del collega Pieraccini e del gruppo socialista, esprimo l'insoddisfazione nostra per la risposta dell'onorevole ministro, il quale non ha in alcun modo tentato di giustificare il fatto che, a distanza di soli tre mesi dall'apertura al traffico dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, si sia dovuto constatare che la pista n. 1 non è in condizioni di funzionare.

La risposta dell'onorevole ministro ha inoltre eluso le richieste formulate dal gruppo socialista del Senato nella relazione che accompagna la proposta di inchiesta parlamentare presentata dal senatore Sansone e firmata da tutti i senatori appartenenti al gruppo stesso. In detta relazione si chiedeva di accertare se l'aeroporto corrispondesse ai moderni criteri di utilizzazione e di sicurezza e si domandava quale somma fosse necessario stanziare ulteriormente per il programma futuro di completamento dell'aeroporto, con relativa specificazione dell'entità della spesa e del tempo occorrente per tali opere.

Queste richieste non hanno trovato seguito nel testo della relazione presentata dal senatore Garlato all'Assemblea a nome della Commissione, in quanto il relatore ritiene trattarsi di accertamenti di natura squisitamente tecnica e funzionale e di indagini sul futuro dalla Commissione ritenute « non pertinenti » al merito della istanza principale.

Sta di fatto che noi oggi stiamo per approvare è augurabile all'unanimità il testo della proposta di inchiesta parlamentare già approvato dal Senato, che all'articolo 2 chiaramente specifica e delimita i compiti della Commissione.

È possibile che in seno alla Commissione parlamentare di inchiesta potrebbero esservi alcuni tecnici, ma non è detto che questo debba necessariamente avvenire; anzi, a nostro giudizio, sarebbe preferibile che non vi fossero e che della Commissione facessero parte eccellenti parlamentari, i quali, nell'ambito della loro responsabile valutazione,

si disponessero realmente ad accertare, con la massima obiettività, tutte le ragioni che hanno determinato un simile scandalo nazionale (che non ha mancato di avere ripercussione anche su scala internazionale, con conseguente grave danno per lo Stato) ed ogni irregolarità commessa nelle attività direttamente o indirettamente collegate con la costruzione dell'aeroporto.

La Commissione dovrà indagare sulle irregolarità formali, sulla liquidazione delle perizie suppletive, sull'attribuzione degli incarichi nella redazione del progetto, sui criteri seguiti nella scelta dell'area, nell'aggiudicazione degli appalti, nella esecuzione dei controlli sui lavori e su altre questioni, in merito a cui non ritengo di dover entrare in questa sede.

Abbiamo fiducia nella Commissione parlamentare di inchiesta, che noi abbiamo proposto di nominare: sarebbe fuori luogo, oggi, modificare una posizione coerente e conseguente che il gruppo socialista ha assunto in merito a questo grosso episodio scandalistico. Ci preme però ribadire l'esigenza, anche in relazione a quanto testé ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dell'opportunità che l'inchiesta sia la più completa e approfondita possibile.

L'indagine, in effetti, non potrà prescindere da alcuni accertamenti sulle cause e su questioni d'ordine tecnico e funzionale. Se è vero, infatti, che nel testo della proposta di inchiesta parlamentare che oggi ci accingiamo a votare non sono precisati i compiti della Commissione in materia di accertamenti tecnici, è altrettanto vero che, allorché i colleghi commissari dovranno indagare sulle fasi dell'impostazione e dell'esecuzione dei progetti, l'indagine diventerà necessariamente d'ordine tecnico.

Ho avuto l'impressione che, allo scopo di difendere ad ogni costo una politica la quale, almeno in questo settore, è pienamente fallita, l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia tentato di attenuare le tinte, in ordine al sopraggiunto problema della non agibilità della pista numero 1. Siccome sono uno di quei fortunati colleghi che viaggiano molto, devo dire anch'io, sulla base dell'esperienza fatta, quale significato acquista, rispetto all'utente di aerei civili italiani ed internazionali, un fatto del genere.

Nessuno può negare che un grande discredito si è determinato nella pubblica opinione internazionale per tale inagibilità. Il solo fatto che a distanza di poche settimane dall'inaugurazione dell'aeroporto (15 gennaio 1961) si sia verificata la circostanza che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

la pista numero 1, quella più importante e più impegnata nel traffico intercontinentale, non sia più agibile, ha determinato in tutti coloro che si servono dell'aeroporto di Fiumicino, e quindi anche nella pubblica opinione, che sa discernere il vero e l'esatto dal non vero e dal diffamatorio, nella stampa interna ed internazionale, un senso profondo di allarme ed anche di preoccupazione. Il danno, infatti, non è soltanto economico e finanziario, ma è soprattutto morale; incide, sì, in grande misura sulla responsabilità dell'esecutivo, ma può anche incidere (questo è il peggio) sulla responsabilità del Parlamento ove non si mettesse in chiaro tutto il malcostume che è alla base della vicenda.

Occorre parlare con estrema franchezza. L'onorevole ministro ha fornito spiegazioni che, a mio avviso, pur essendo ispirate ad un certo tecnicismo, non soddisfano sul piano della tecnica moderna dell'aviazione civile.

Da parte dell'onorevole ministro si è detto che i lavori per la pista numero 1 furono iniziati nel febbraio 1953 ed ultimati nel 1955. Ha soggiunto che tra le cause che possono elencarsi a dimostrazione del fatto che oggi questa pista sia in parte inutilizzabile, vi è anche il lungo tempo trascorso da quell'epoca ad oggi. Il collaudo era stato fatto a suo tempo, ma la pista, prima dell'effettiva consegna da parte del Ministero dei lavori pubblici a quello della difesa per la messa in opera dell'aeroporto intercontinentale, ha avuto anche dei prolungamenti, tanto da diventare una fra le più lunghe (circa 3.900 metri). Inoltre, nel frattempo, si è operato un notevole cambiamento nella tecnica aviatoria, per cui quello che ieri era un volo normale oggi non lo è più. Poiché il volo moderno comporta, anche dal punto di vista tecnico, delle esigenze ben diverse pure per quanto attiene alle piste di decollo e d'atterraggio, la pista in questione deve essere fatta con criteri del tutto diversi.

Ed è qui che dobbiamo fare un addebito. Se è vero che a suo tempo fu eseguito il collaudo, perché quando la pista numero 1 doveva diventare agibile per il traffico intercontinentale dei jets non è stata ricollaudata? Oppure, se si è fatto un successivo collaudo, perché esso è stato fatto soltanto parzialmente sui giunti e sulle testate?

Chi vi parla non è un competente in materia, però, viaggiando molto, è solito parlare spesso con esperti. I maggiori esperti in materia di aviazione civile sono i piloti, i comandanti degli aerei, coloro che comandano l'aeronave al volo, all'atterraggio e al

decollo. Ebbene, la stragrande maggioranza dei piloti e dei comandanti di aerei afferma che quella pista è stata male congegnata e male eseguita, su un terreno del tutto inadatto e inadeguato. Una scelta fallita quindi e per giunta costosissima.

Ora, qual è l'accorgimento che voi vi proponete di realizzare? Un accorgimento puramente secondario e del tutto inutile; lo stesso ministro, alla fine del suo intervento, ha preannunciato che la manutenzione sarà costosa. Allora valeva la pena di accettare la proposta avanzata al Senato dal gruppo socialista.

Queste ragioni ed altre su cui per brevità sorvolo, ci confermano nel proposito di portare un serio contributo all'indagine che il Parlamento farà attraverso l'apposita Commissione d'inchiesta. E siamo certi che i presidenti delle due Assemblee chiameranno a far parte della Commissione colleghi provvisti, più che di competenza tecnica, di competenza politica e di buona volontà, che sappiano cioè indagare realmente ed obiettivamente, andando alla radice di tanto malcostume. Abbiamo fiducia in questo strumento parlamentare che ci accingiamo a costituire approvando la proposta in esame, per cui non mi resta da fare che un'osservazione che non è marginale, ma che si collega a quanto poco fa diceva il « convergente » onorevole Ceccherini, circa i tempi delle percorrenze Fiumicino-Roma e viceversa.

Come s'intende risolvere il problema della distanza e del tempo occorrenti per congiungere il nuovo aeroporto con Roma? Voglio fare un esempio personale, che non vorrei suonasse quasi come una antipatica forma di esibizionismo.

Domenica scorsa, subdorando gli eventi anche in virtù degli avvertimenti che mi venivano dati da alcuni nostri bravissimi comandanti piloti dell'Alitalia, che a Parigi stanno compiendo un periodo di addestramento per il passaggio in comando sui *Caravelle-jets* — ho preso un *Caravelle* dell'*AIR France* alle 17,20, ed ho annotato i seguenti tempi: decollo ore 17,30 dall'aeroporto di Orly, arrivo all'aeroporto di Fiumicino ore 19,10, alle 19,11 i motori del *Caravelle* erano spenti.

Poiché era domenica e non ho voluto avvalermi del mio diritto di convocare telefonicamente la macchina della Camera, soprattutto perché ho voluto fare un'esperienza personale che spesso è utile, ho preferito seguire la sorte comune agli altri passeggeri: quindi, sosta alla dogana, acquisto del biglietto, passaggio dal primo al secondo piano.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

In conclusione posso dire di essere arrivato al centro di Roma alle ore 21,10. Praticamente per coprire il tratto Fiumicino-Roma ho impiegato un quarto d'ora in più che per il viaggio Parigi-Roma! Episodio trascurabile, eppure significativo!

Quindi, se vogliamo diminuire il tempo necessario per raggiungere Roma, dovremo disporre subito di un'ottima autostrada, come pure del collegamento ferroviario.

CECCHERINI. Allora anch'ella è un « convergente »!

GUADALUPI. Su tale progetto tecnico sono « convergente »!

È stato citato l'aeroporto di Bruxelles, ma potrei citare anche altri aeroporti intercontinentali affatto trascurabili, come quelli di Mosca e Orly, che sono aeroporti magnifici e modernissimamente attrezzati e celermente collegati con il centro.

Noi abbiamo vantato ai quattro venti l'aeroporto « Leonardo da Vinci » come una grande conquista della nostra tecnica nel campo aeronautico. Ho l'impressione che abbiamo vantato un po' troppo in anticipo questa grande conquista fuori da ogni serio paragone. La realtà è nel raffronto che siamo costretti a fare nei dibattiti con i colleghi degli altri parlamenti, per il contatto e la esperienza che abbiamo acquisito nei nostri viaggi. Nel confermare l'esigenza, d'altra parte pienamente accettata dal Senato e spero anche dalla Camera, di fare piena luce con l'indagine su tutta l'intera vicenda che compirà la Commissione di inchiesta parlamentare, ribadisco l'insoddisfazione del mio gruppo e mia per la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

Chiusura e risultato della votazione segreta.

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

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione:

« Aumento del contributo annuale dovuto dallo Stato all'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani » Giovanni Amendola » » (2382):

Presenti e votanti	371
Maggioranza	186
Voti favorevoli	347
Voti contrari	24

(La Camera approva).

e della proposta di legge:

Senatori SANSONE ed altri e TERRACINI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino » (Approvata dal Senato) (2873):

Presenti e votanti	371
Maggioranza	186
Voti favorevoli	346
Voti contrari	25

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli	Baroni
Agosta	Barontini
Aicardi	Bartesaghi
Aimi	Bartole
Alba	Barzini
Alberganti	Battistini Giulio
Albizzati	Beccastrini Ezio
Aldisio	Bei Ciufoli Adele
Alessandrini	Belotti
Amadei Giuseppe	Beltrame
Amadeo Aldo	Berloffa
Ambrosini	Berry
Amendola Giorgio	Bersani
Amendola Pietro	Bertè
Amiconi	Bertinelli
Amodio	Bertoldi
Anderlini	Bettiol
Andreotti	Bettoli
Andreucci	Biaggi Francantonio
Anfuso	Biaggi Nullo
Angelini Giuseppe	Biagioni
Angelino Paolo	Bianchi Fortunato
Angelucci	Bianchi Gerardo
Angrisani	Biasutti
Antoniozzi	Bigi
Arenella	Bignardi
Armani	Bima
Armaroli	Bogoni
Armato	Boidi
Armosino	Boldrini
Assennato	Bolla
Avolio	Bologna
Azimonti	Bonomi
Babbi	Bontade Margherita
Baccelli	Borellini Gina
Baldelli	Borghese
Baldi Carlo	Borin
Ballesi	Bovetti
Barbaccia	Bozzi
Barbi Paolo	Breganze
Barbieri Orazio	Brighenti
Bardanzellu	Brusasca
Bardini	Bucalossi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

Bucciarelli Ducci	Dami	Grilli Giovanni	Mogliacci
Bufardeci	Daniele	Guadalupi	Montanari Otello
Busetto	Dante	Guerrieri Emanuele	Montanari Silvano
Buttè	D'Arezzo	Guerrieri Filippo	Monte
Buzzetti Primo	De Capua	Gui	Nanni Rino
Caiati	De Caro	Gullo	Nannuzzi
Caiazza	De' Cocci	Ingrao	Napolitano Francesco
Calvaresi	Degli Esposti	Iotti Leonilde	Negrari
Calvi	Degli Occhi	Iozzelli	Negrone
Camangi	Del Bo	Isgrò	Nicoletto
Canestrari	De Leonardis	Jacometti	Nicosia
Cantalupo	Delle Fave	Jervolino Maria	Novella
Caponi	Del Vecchio Guelfi	Kuntze	Origlia
Cappugi	Ada	La Malfa	Pacciardi
Caprara	De Maria	Landi	Palazzolo
Capua	De Marsanich	La Penna	Paolucci
Carcattera	De Martino Carmine	Larussa	Passoni
Carra	De Marzi Fernando	Leone Francesco	Pastore
Carrassi	De Meo	Leone Raffaele	Patrini Narciso
Casalnuovo	De Michieli Vitturi	Liberatore	Pellegrino
Casati	De Pasquale	Li Causi	Penazzato
Cassiani	De Vita Francesco	Limoni	Pennacchini
Castelli	Diaz Laura	Lizzadri	Perdonà
Castellucci	Di Giannantonio	Lombardi Giovanni	Pertini Alessandro
Cavazzini	Di Nardo	Lombardi Ruggero	Pezzino
Cecati	Dominedò	Longo	Pigni
Ceccherini	Donat-Cattin	Longoni	Pinna
Cengarle	D'Onofrio	Lucchesi	Pirastu
Cerreti Alfonso	Dosi	Lucifredi	Pitzalis
Cerreti Giulio	Ermini	Macrelli	Polano
Chiarolanza	Failla	Maglietta	Prearo
Chiatante	Fanelli	Magnani	Principe
Cianca	Faralli	Magno Michele	Pucci Anselmo
Cibotto	Ferrari Aggradi	Magri	Pucci Ernesto
Cinciari Rodano Ma-	Ferrari Francesco	Malagodi	Pugliese
ria Lisa	Ferri	Malfatti	Quintieri
Ciocchiatti	Foderaro	Manco Clemente	Radi
Cocco Maria	Fogliazza	Marangone	Raffaelli
Codacci-Pisanelli	Folchi	Marconi	Rampa
Colasanto	Fornale	Marenghi	Raucci
Colleoni	Fracassi	Mariconda	Ravagnan
Colleselli	Francavilla	Marotta Michele	Reale Giuseppe
Colombo Emilio	Franco Raffaele	Marotta Vincenzo	Reposi
Colombo Vittorino	Franzo Renzo	Martina Michele	Restivo
Comandini	Frunzio	Martino Edoardo	Riccio
Compagnoni	Fusaro	Mattarella Bernardo	Ripamonti
Concas	Gagliardi	Mattarelli Gino	Rivera
Conci Elisabetta	Gaudioso	Matteotti Matteo	Riz
Conte	Gerbino	Mazza	Roberti
Corona Achille	Gioia	Mazzoni	Romano Bartolomeo
Corona Giacomo	Gitti	Menchinelli	Romano Bruno
Cortese Giuseppe	Gomez D'Ayala	Merenda	Romeo
Cossiga	Gorreri Dante	Merlin Angelina	Romita
Cotellessa	Gotelli Angela	Messe	Romualdi
Curti Aurelio	Grasso Nicolosi Anna	Messinetti	Rossi Paolo
Dal Canton Maria Pia	Graziosi	Migliori	Rossi Paolo Mario
Dal Falco	Greppi	Misasi Riccardo	Russo Carlo
D'Ambrosio	Grifone	Mitterdorfer	Russo Salvatore

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

Russo Spena Raf- faello	Tesauro Titomanlio Vittoria
Salizzoni	Togni Giulio Bruno
Sangalli	Togni Giuseppe
Sannicolò	Tognoni
Santarelli Ezio	Tonetti
Sarti	Toros
Savio Emanuela	Tozzi Condivi
Scaglia Giovanni Bat- tista	Troisi
Scalia Vito	Trombetta
Scarascia	Truzzi
Scarlato	Turnaturi
Scarongella	Vacchetta
Scarpa	Valiante
Sciolis	Valsecchi
Seroni	Venegoni
Sforza	Vestri
Silvestri	Vetrone
Simonacci	Vicentini
Sodano	Villa Giovanni Oreste
Sorgi	Villa Ruggero
Storchi Ferdinando	Vincelli
Sullo	Viviani Arturo
Sulotto	Viviani Luciana
Tambroni	Volpe
Tantalo	Zaccagnini
Targetti	Zoboli
Terragni	Zugno

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Alliata di Montereale	Martinelli
Badaloni Maria	Mello Grand
Badini Confalonieri	Montini
Buffone	Pedini
Buzzi	Rapelli
Cervone	Rubinacci
Ferrari Giovanni	Salutari
Ferrarotti	Scalfaro
Forlani	Schiratti
Gennai Tonietti Erisia	Sinesio
Lucifero	

(concesso nella seduta odierna):

Bisantis	Segni
Maxia	Terranova
Romanato	

Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della difesa, per sapere se siano a conoscenza che a Bergamo, durante la cerimonia unitaria indetta da un comitato presieduto dal sindaco della città in celebrazione della storica data del 25 aprile, mentre l'oratore ufficiale, senatore Arialdo Banfi, dichiarava che il pronunciamento dei generali francesi in Algeria è un movimento di sedizione fascista, il generale Trisi, comandante la divisione Legnano, ha abbandonato il palco delle autorità, invitando gli ufficiali presenti a seguirlo; e quali misure intendano prendere contro il suddetto generale, che con tale gesto ha evidentemente voluto manifestare la sua solidarietà con i generali rivoltosi contro la Repubblica francese e che si è posto al di fuori di ogni regola militare, che era quella di presenziare fino alla conclusione della manifestazione, alla quale era stato invitato dalle autorità civili della provincia a rappresentare le forze armate. »

(3755) « BRIGHENTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come mai sia stato consentito all'autorità di pubblica sicurezza e dall'autorità ecclesiastica al M.S.I. di Eboli di indire, con pubblici manifesti recanti l'emblema di quel partito, il 25 aprile, festa della Liberazione e in concomitanza con le pubbliche manifestazioni celebrative della data gloriosa, una funzione religiosa in suffragio di Benito Mussolini e di altri gerarchi giustiziati il 28 aprile 1945. »

« E infatti più che evidente che tale funzione per la forma e per la data (che non coincide con l'anniversario della esecuzione di Mussolini e degli altri gerarchi), nelle quali è stata indetta aveva unicamente carattere e finalità di natura apologetica e di natura pericolosamente provocatoria. »

(3756) « AMENDOLA PIETRO, GRANATI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se il Governo sia informato che il comune di Napoli abbia dato la cittadinanza onoraria al professore Enrico Medi. »

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere: »

quali meriti il professore Medi abbia acquisito verso la popolazione e la città di Napoli;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

se l'autorità tutoria abbia accettato la delibera di cui sopra, mentre si proibisce ai comuni di dare il nome di Giuseppe Di Vittorio ad una strada cittadina.

(3757)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della difesa, per conoscere se — come è nel voto di numerose associazioni combattentistiche e di enti pubblici — non ritenga, nella ricorrenza centenaria, ed in meritato riconoscimento dell'alto contributo di militante azione patriottica e di eroico cruento sacrificio offerto della Città di Palermo, dalla vigilia risorgimentale lungo l'arco di tutto un secolo, proporre che la Città stessa venga insignita della medaglia d'oro al valor militare.

« È da ricordare, in proposito, la decisiva partecipazione armata dei « picciotti » palermitani, determinante il trionfale esito della spedizione dei Mille e la fiera resistenza alla offesa bellica, onde Palermo fu per due volte in un secolo, semidistrutta da massicci bombardamenti, che non ne fiaccarono lo spirito e non ne affievolirono il sentimento di italianità.

« Da ricordare ancora che Palermo venne ufficialmente riconosciuta come « grande mutilata » di guerra.

(3758)

« CUCCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se risponda a verità, che vari provveditori, fra i quali quello di Ferrara, in seguito all'abolizione dell'esame di ammissione alla scuola media, avrebbero impartito disposizioni ai direttori didattici e agli insegnanti di quinta elementare, perché vengano adottati criteri di particolare severità negli esami finali della quinta classe, in modo da operare quella tanto deprecata e artificiosa « selezione » che la soppressione dell'esame di ammissione alla scuola media tende giustamente ad abolire una volta per sempre.

« L'interrogante chiede altresì di sapere se, qualora siano esatte le notizie sopraesposte, il Ministro non intenda immediatamente intervenire perché siano annullate le dette disposizioni e venga assicurato il normale svolgimento degli esami di quinta con gli stessi criteri di serenità e di equilibrio seguiti negli scorsi anni.

(3759)

« ROFFI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se, in ordine all'assurdo procedimento adottato dal commissario governativo del con-

sorzio di bonifica montana dell'alto fiume Reno, intenda intervenire allo scopo di permettere, entro i termini di legge, ai circa 36.000 soci di prendere visione del piano di bonifica attualmente in pubblicazione soltanto nella sede centrale e negato ad enti e persone che abbiano interesse all'attività del consorzio stesso, impedendo così, di fatto, ogni esame del piano ed ogni possibilità di ricorsi eventuali, essendo praticamente impossibile ai piccoli proprietari di montagna lo studio del piano stesso.

« Di fronte a tale ostile atteggiamento del commissario, che si è manifestato anche nei confronti dei comuni e della provincia che pure sono soci di diritto del consorzio e degli stessi parlamentari bolognesi, l'interrogante chiede ancora l'intervento diretto del ministro affinché si proceda all'insediamento dell'amministrazione elettiva che, in ogni caso, avrebbe avuto in un'occasione, come quella attuale, un comportamento ben più democratico e responsabile.

« L'interrogante chiede infine di conoscere la quantità dei finanziamenti finora concessi a tale consorzio e per quale programma di opere, poiché a tutt'oggi non risulta che si sia dato corso all'attività propria del consorzio, nonostante l'avvenuta iscrizione a ruolo dei tributi consortili. Per queste tre ragioni fondamentali si è formata nei montanari della valle del Reno l'opinione, diffusa del resto dallo stesso commissario governativo, che in fondo il piano di bonifica non serve a nulla e che lo stesso consorzio, sorto in forma autonoma contro la volontà dei grandi agrari della « Renana » che volevano incorporare la valle nel loro ente, sarebbe osteggiato dallo stesso Ministero dell'agricoltura. La soluzione delle questioni che formano oggetto dell'interrogazione, non potrebbe che favorire la vita democratica del consorzio stesso.

(3760)

« NANNI ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sulla opportunità di trasmettere alla TV. l'originale televisivo scritto da un tedesco e che ha per titolo *Uno dei sette*, mentre è in corso a Gerusalemme il processo contro Eichmann.

« L'assunto dell'opera trasmessa infatti ha una palese analogia con la tesi difensiva dell'imputato Eichmann.

(3761)

« VIVIANI LUCIANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se e come intenda intervenire per reprimere la persi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

stente e illegale azione intimidatoria esplicita dal questore di Catania contro il diritto costituzionale degli studenti medi a esprimere liberamente il loro pensiero, attraverso la diffusione di materiale a stampa di contenuto democratico e antifascista, da loro redatto.

« L'interrogante, in particolare, chiede di conoscere:

1°) se il ministro sia informato che la mattina del 26 aprile 1961 due studenti del liceo " Cutelli " di Catania sono stati fermati e tradotti in questura mentre, sulla pubblica via, diffondevano un foglio celebrativo della Resistenza;

2°) quali misure siano state adottate nei confronti dei funzionari e degli agenti che hanno ordinato ed eseguito la illegale azione intimidatoria pro-fascista.

(3762)

« PEZZINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere:

a) quali ostacoli si frappongano ancora all'appalto e all'inizio dei lavori per la costruzione della diga Ogliaastro in provincia di Catania;

b) per quali motivi non sono ancora stati iniziati i già appaltati lavori per le opere di rimboscimento connesse alla costruzione della diga;

c) se è vero che le lungaggini, attraverso le quali si trascinano i lavori di canalizzazione per la irrigazione della piana di Catania, trovano la loro spiegazione in gravissimi errori di calcolo tecnico, che sarebbero stati commessi dai progettisti e che renderebbero necessaria la ricostruzione di larga parte dell'imponente impianto;

d) se è informato che, intanto, buona parte delle incomplete opere di canalizzazione, già costruite, stanno cadendo in rovina a causa dello stato di abbandono in cui sono state lasciate, con ingente sperpero di pubblico denaro e col conseguente indefinito rinvio delle trasformazioni possibili e del possibile rilevante assorbimento di mano d'opera attualmente disoccupata.

(3763)

« PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'interno, e della pubblica istruzione, per conoscere se ritengano produttivo, ai fini della educazione morale dei giovani, il fatto che, su segnalazione del preside comandato del liceo statale « Mario Cutelli » di Catania, la polizia nelle prime ore del mattino del 26 aprile 1961 abbia proceduto al

fermo di un giovane studente universitario, sol perché in località lontana dal liceo stesso distribuiva un numero unico sulla Resistenza liberamente distribuito nei giorni precedenti e noto nel suo contenuto alla polizia;

se il ripetersi, a distanza di pochi giorni da un fatto analogo avvenuto il giorno 15 aprile 1961, in altro istituto della stessa città e oggetto di analoga interrogazione, non dia la sensazione di trovarsi di fronte a particolari misure discriminatorie, tanto più gravi quanto più esse vengono messe a confronto con le misure di indifferenza fino a questo momento usate nei riguardi di organizzazioni giovanili, che, sotto la falsa apparenza dell'amor di patria, distruggono nella gioventù studiosa i sentimenti più puri della bontà e della democrazia;

se in definitiva esiste una ragione per la quale fatti analoghi non vengano rilevati nelle scuole di altre regioni d'Italia e debbano venir rilevati nelle scuole della Sicilia.

(3764)

« GAUDIOSO, ANDÒ ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non intende intervenire per sanare la grave irregolarità consumata nel comune di Cerea (Verona), dove il sindaco, ingegner Bertelè, ha preteso che il bilancio preventivo 1961 fosse approvato a tamburo battente e, allo scopo, ha vietato alla minoranza di svolgere democraticamente le proprie tesi. A suffragare quanto suesposto l'interrogante fa presente che il sindaco di Cerea (si tratta di un comune importante e superiore ai diecimila abitanti) ha preteso che la discussione sul bilancio preventivo avesse inizio dopo la mezzanotte.

(17619)

« ALBARELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere quali provvedimenti intenda prendere nei confronti del sindaco di Lentella (Chieti), il quale non si è ispirato a criteri di correttezza e di buona amministrazione in settori fondamentali, quali per esempio la gestione delle imposte di consumo e la erogazione delle provvidenze a favore dei contadini danneggiati dalle avverse condizioni atmosferiche.

(17620)

« SCIORILLI BORRELLI, PAOLUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga disporre, come il caso richiede,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

lavori adeguati per migliorare lo stato del carcere mandamentale di Capri (Napoli), attualmente in condizioni assolutamente incivili.

(17621)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se intende disporre una indagine per accertare se risponde al vero che la direzione didattica di Legnago (Verona) ha fatto installare un dispositivo citofonico, per mezzo del quale la attività e le parole dei singoli insegnanti possono essere sorvegliate, a loro insaputa, in qualunque momento delle lezioni nelle scuole elementari.

« Pare all'interrogante che detto sistema contrasti violentemente con la tante volte decantata dignità dell'insegnante e che lo esponga a veder diminuito il suo prestigio nei confronti degli scolari.

(17622)

« ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno disporre la concessione del contributo statale previsto dalla legge 9 agosto 1954, n. 645, richiesto dal comune di Santa Maria Licodia (Catania), in data 21 luglio 1960 con raccomandata n. 614, occorrente alla costruzione di un edificio scolastico per la scuola media statale.

(17623)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per cui sarebbe stata disposta la sospensione degli stipendi alle insegnanti della Pia opera asili rurali ed urbani di Palermo che, da più di cinquant'anni, gestisce, oltre agli asili, scuole elementari, alle quali sono addette, in atto, quarantadue insegnanti.

« Il provvedimento, che viene a colpire ingiustamente docenti che da più di dieci anni prestano onorato servizio, ha determinato vivo malumore e comprensibile agitazione.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere se risulti vera la notizia che il provveditorato agli studi di Palermo avrebbe proposto alla pia opera il rinnovo della convenzione, purché la stessa provveda ad assumersi l'onere dei contributi previdenziali del personale dipendente, che assommerebbero a circa tre milioni annui.

« In quest'ultimo caso l'interrogante chiede di sapere perché la predetta opera, che ha svolto per decenni lodevolmente la sua attività, verrebbe sottoposta a questa inopi-

nata condizione, che, per la gravità dell'onere insorgente, determinerebbe ugualmente la cessazione di ogni attività scolastica.

(17624)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere se non ritengano opportuno predisporre un apposito provvedimento tendente a riformare il regime vincolistico dei fitti, limitatamente alla locazione di immobili urbani adibiti dai comuni a sede di scuole o per fini comunque scolastici.

« L'interrogante si permette sottolineare che, in virtù dell'articolo 2 della legge del 21 dicembre 1960, n. 1521, a far tempo dal 30 settembre 1961 i comuni potrebbero correre la gravissima alea di non avere più oltre il possesso degli immobili locati, ove non potessero addivenire con i vecchi locatari a nuovo contratto di affitto su basi adeguate agli estagii correnti.

« L'esigenza sopra prospettata trova anche una sua valida giustificazione nel fatto che si dovrebbe dar luogo alla attuazione del piano decennale per lo sviluppo della scuola.

(17625)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non intenda disporre un'accurata inchiesta, come il caso richiede, sugli immobili I.N.A.-Casa del Pendio Agnano di Napoli (ente appaltante I.M.E.P.), che presentano difetti di costruzione e di abitabilità ed il cui costo risulta senz'altro sproorzionato al reale valore.

(17626)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere se non ritenga opportuno disporre il sollecito finanziamento del progetto di elettrificazione delle frazioni Pado-Crocetta-Muripò del comune di Longi (Messina).

« Il progetto in parola è stato trasmesso alla Cassa in data 23 gennaio 1961, con n. 123 di protocollo, ed è completo di documentazione.

(17627)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per incoraggiare concretamente l'iniziativa presa in diocesi di Teramo con la costituzione della mutua di assistenza per il clero.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

« Essa si prefigge di porgere aiuto ai sacerdoti che si trovino in particolare stato di bisogno per causa di malattie o di vecchiaia ed un intervento governativo, sia pure salutarario ed a carattere integrativo, appare come un giusto riconoscimento da parte dello Stato verso chi ha speso l'intera esistenza nella preziosa opera di coltivazione delle virtù individuali e civiche di intere generazioni, al servizio di altissimi ideali religiosi e nell'interesse della società civile.

(17628)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere con quale urgente provvedimento intende intervenire a favore delle scuole materne della provincia di Teramo, le quali versano in condizioni di reale disagio, aggravatosi dopo che con decisione inspiegabile sono stati decurtati i contributi, mentre è aumentato il numero delle scuole stesse e dei bambini assistiti.

« L'interrogante chiede di sapere se vi siano ostacoli a che i contributi stessi, con una erogazione suppletiva, siano almeno riportati al livello dell'anno precedente, onde permettere a queste provvide istituzioni di adempiere i loro fini nell'interesse fisico e morale di tanta parte dell'infanzia teramana.

(17629)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere in quale considerazione intenda prendere la documentata richiesta di contributi, avanzata dalla scuola magistrale « Santa Maria Aprutina » di Teramo.

« Tale scuola, che soddisfa una esigenza profondamente sentita dalle popolazioni per un servizio sociale di così evidente importanza, vive esclusivamente dei contributi degli enti locali ed è l'unica istituzione in provincia a curare la preparazione delle maestre per scuole materne, sì che tutta l'opinione pubblica provinciale auspica un generoso intervento ministeriale adeguato alla importanza della funzione che detta scuola sta esplicando.

(17630)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per soddisfare alla richiesta avanzata dalla amministrazione provinciale di Teramo in merito alla creazione di un istituto tecnico agrario,

in considerazione del carattere preminentemente agricolo della economia di quella provincia.

(17631)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere in quale considerazione intenda tenere la richiesta avanzata per la istituzione di una sezione per chimici presso l'istituto tecnico industriale di Teramo, considerata la necessità di soddisfare le esigenze affiorate per tale settore e la mancanza di tale specializzazione negli istituti abruzzesi.

(17632)

« SORGI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è a conoscenza che la ditta Peterlini di Avio (Trento), concessionaria del servizio automobilistico Trento-Avio, del servizio urbano del comune di Rovereto e del servizio automobilistico dei paesi della destra dell'Adige nella bassa Valagarina, fa fronte agli impegni derivanti da tali concessioni:

con scarsità di automezzi in confronto al numero dei viaggiatori ed alle esigenze della linea, provocando grave insoddisfazione nei potenziali utenti di tale servizio;

con automezzi non efficienti;

con frequente sovraccarico di viaggiatori in rapporto alla portata di tali automezzi.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quali provvedimenti intenda prendere per evitare questi gravi inconvenienti.

(17633)

« LUCCHI, BALLARDINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per sapere se non ritenga che la regione degli Abruzzi e Molise abbia i requisiti necessari per attirare sulla propria situazione di grave depressione economica e di assoluta carenza di strutture moderne l'attenzione particolare del suo Ministero, sì che anche per essa debba mettersi allo studio un piano di sviluppo economico, come si è fatto per altre regioni.

« Le statistiche di ogni genere, pur nella relatività di certe loro conclusioni, denunciano una reale condizione di particolare arretratezza di tale regione, che ad esempio nello studio annuale del professor Tagliacarne viene a trovarsi in condizioni più gravi della Sicilia e della Sardegna e appena migliori della Basilicata e della Calabria. Mentre queste regioni hanno leggi o provvedimenti particolari che assicurano prospettive di miglioramento, le popolazioni abruzzesi e molisane

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

lamentano l'assenza completa di strumenti per una efficace e radicale trasformazione. Tali strumenti potrebbero essere creati specialmente ora che i ritrovamenti di giacimenti di metano nel Vastese e nella Val Vomano si aggiungono alla esistenza di notevole potenziale di energia idroelettrica e di alcune risorse minerarie per dar consistenza alle speranze di una più ampia industrializzazione e di una rapida e decisa rinascita dell'economia regionale.

(17634)

« SORGI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per garantire ai dipendenti della ditta Peterlini di Avio, concessionaria del servizio automobilistico Trento-Avio, il rispetto delle norme di lavoro relative alla durata quotidiana dello stesso; i periodi di riposo; le garanzie per l'incolumità fisica degli autisti, messa a dura prova da automezzi non efficienti.

(17635)

« LUCCHI, BALLARDINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se ritenga opportuno e necessario intervenire presso l'ispettorato del lavoro di Bologna, affinché si garantisca l'applicazione della legge sull'apprendistato, oggi apertamente violata e sfrontatamente elusa dall'industriale Pancaldi e C.

« Detto industriale, infatti, pretende un ritmo produttivo intenso e a catena che non può essere considerato, a mente degli articoli 7 e 17 del contratto collettivo di lavoro, come lavoro di apprendisti e tuttavia l'ispettorato del lavoro, presso il quale si sono indirizzati i lavoratori, da dieci giorni in sciopero per questa ed altre rivendicazioni, rifiuta il suo intervento.

« Aggiungesi che anche l'industriale Dal-l'Ara evade la legge, quando licenzia le apprendiste al termine del periodo di tirocinio, per poi riassumerle con contratto a termine.

« L'interrogante chiede, infine, un intervento che assicuri il diritto dei lavoratori ad eleggersi una commissione interna, oggi negato dall'industriale Pancaldi.

(17636)

« NANNI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se, nel quadro di una distribuzione equa di finanziamenti e strumenti di propulsione fra le varie province

abruzzesi, non ritenga giusto attribuire alla provincia di Teramo la creazione della scuola residenziale per l'agricoltura.

« È opportuno infatti considerare che è stata già decisa dalla stessa Cassa per il Mezzogiorno la istituzione di analoga scuola per l'artigianato per le province di Chieti e Pescara e dall'I.N.A.P.L.I. la istituzione di un imponente complesso per l'addestramento professionale per la provincia de L'Aquila, mentre è bene tener presente anche che l'agricoltura teramana presenta condizioni oggettive per attirare uno sguardo particolare da parte dell'intera regione.

(17637)

« SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere con quale fondatezza giuridica e fatto salvo il disposto dell'articolo 11 delle " Disposizioni generali " premesse al codice civile, l'amministrazione possa pretendere che una tassa di concessione governativa per apertura di una nuova farmacia, la quale va assolta *una tantum*, debba andare viceversa soggetta a conguaglio in base alle sopravvenute disposizioni, ad onta che essa sia già stata integralmente corrisposta prima della entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 73 del 22 marzo 1961.

« Occorre in ogni modo tenere presente che tutte le formalità inerenti il rilascio di un decreto della specie sono rigidamente subordinate alla osservanza degli adempimenti — di necessità successivi nel tempo — prescritti dall'articolo 11 del regolamento per il servizio farmaceutico approvato con regio decreto 30 settembre 1938, n. 1706.

« L'interrogante chiede quindi se, ai fini di evitare l'applicazione con efficacia retroattiva di un provvedimento tributario condizionante una concessione, non appaia del tutto opportuno stabilire nelle norme di attuazione del citato decreto del Presidente della Repubblica gli idonei temperamenti, in armonia con gli stessi principi costituzionali.

(17638)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se risponda al vero la notizia in base alla quale si intenderebbe sopprimere la linea ferroviaria Lucca-Aulla.

« L'interrogante chiede se il ministro non ritenga opportuno smentire tempestivamente la notizia suindicata, considerato il vivissimo allarme da essa provocato fra le popolazioni in-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

teressate — e del quale si sono fatti interpreti anche i consigli comunali della Lucchesia — gli interessi economici e sociali delle quali verrebbero ad essere colpiti in modo assai grave dall'eventuale attuazione di una simile misura. (17639)

« LIBERATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere per quale motivo non sia stata ancora attuata la costituzione dell'azienda autonoma di cura, soggiorno e turismo di Venezia e Lido, nonostante l'obbligatorietà di tale costituzione espressamente sancita ai sensi dell'articolo 2 della legge 27 agosto 1960, n. 1042, anche nei riguardi dei comuni che, come quello di Venezia, furono già eccezionalmente dispensati a costituire l'azienda autonoma in base all'articolo 10 del regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, convertito in legge 1° luglio 1926, n. 1380, modificato dall'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 630.

« L'interrogante chiede inoltre se il ministro, riconoscendo che l'ufficio comunale per il turismo di Venezia continua a svolgere tutte le attività ed a percepire indebitamente i proventi che la legge attribuisce all'azienda autonoma di cura, soggiorno e turismo, non voglia promuovere con la massima urgenza le nomine necessarie alla costituzione dell'azienda stessa, in considerazione che ogni ulteriore ritardo risulterebbe sommamente pregiudizievole alla organicità dei programmi di sviluppo e potenziamento del turismo veneziano nei settori di competenza dell'azienda, con particolare riguardo a quelli della propaganda, delle informazioni, dei servizi ed attrezzature d'interesse turistico. (17640)

« FERIOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti intendano disporre, ciascuno nell'ambito della propria competenza, per risolvere l'annoso problema del collegamento tra Anacapri e la Grotta Azzurra nell'isola di Capri (Napoli). Risulta infatti: che in data 18 giugno 1957 il consiglio comunale decise di procedere, con delibera regolarmente approvata dalla giunta provinciale amministrativa il 28 novembre 1957, alla istituzione di un collegamento automobilistico; che il collaudo della transitabilità della strada con veicoli di peso e sagoma media e per una larghezza variabile tra metri 3,50 e metri 5,50 venne effettuato il 6 novembre dello stesso anno 1957; e che — infine — nessun seguito pratico è stato dato a tali iniziative.

« L'interrogante chiede che siano rimosse le non chiare resistenze che si oppongono alla realizzazione del collegamento e iniziato il regolare servizio.

(17641)

« CAPRARA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza della decisione, che i colleghi dei geometri hanno preso all'unanimità in varie regioni, di non presenziare alle commissioni dei prossimi esami di Stato, in seguito alle mancate provvidenze promesse in loro favore dal ministro di grazia e giustizia il giorno 11 febbraio 1960 nel discorso tenuto in Roma ai presidenti di tutti i collegi di Italia, provvidenze che dovevano interpretare nella sostanza le istanze della categoria; e come intenda ovviare al fatto con carattere d'urgenza.

(17642)

« MARANGONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni che hanno impedito all'ispettorato provinciale dell'agricoltura di Rovigo il pagamento dei danni subiti dai compartecipanti di Ivica, comune di Porto Tolle, per la perdita del raccolto del riso a causa dell'alluvione del 1957.

« L'interrogante chiede, inoltre, di sapere, nel caso il ritardo sia dovuto alla insufficienza dei fondi assegnati, se il ministro non ritenga di dover provvedere, con la urgenza che il caso richiede, alla doverosa integrazione di fondi inizialmente stanziati e nella misura atta a soddisfare tutte le richieste, scaturite dalla gravissima condizione in cui sono venuti a trovarsi i compartecipanti di quelle zone, più volte colpiti da calamità atmosferiche, i cui danni, malgrado siano stati assai gravi ed estesi ed abbiano colpito popolazioni permanentemente povere, non sono tuttavia riusciti a provocare da parte delle autorità e dei ministeri interessati l'emanazione di solleciti provvedimenti, che norme di legge ed umana solidarietà impongono.

(17643)

« CAVAZZINI ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni che ancora impediscono agli assegnatari delle case dell'I.N.A.-Casa di Ponticelli, Fuorigrotta Canzanella, Piscinola e Secondigliano (Napoli) di prendere possesso degli alloggi loro assegnati sedici mesi or sono in virtù di un bando emanato nel 1958.

(17644)

« VIVIANI LUCIANA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni — in relazione alla insufficienza delle misure prese dalla Amministrazione per il potenziamento del servizio telex, descritte nella risposta del 28 dicembre 1960 del ministro stesso ad analoga interrogazione del 13 agosto 1960 — per conoscere gli ulteriori provvedimenti che l'Amministrazione intende prendere per esaurire l'urgente necessità di allineare, quantitativamente ed economicamente, detto servizio a quelli delle nazioni europee più progredite e marcatamente alla Germania, che maggiormente lamenta la difficoltà degli scambi con l'Italia, conseguenti a detta persistente carenza del servizio telex italiano e anche per predisporre, tempestivamente, con questo moderno mezzo di comunicazione, gli sviluppi del commercio italiano nei paesi afro-asiatici.

« Gli interroganti, a tale riguardo, osservano:

essere inadeguata la valutazione dell'Amministrazione di considerare 2.000-2.500 unità di abbonati telex sufficienti per le occorrenze nel decorso di parecchi anni, in quanto ritengono che tale quantitativo non dovrebbe essere inferiore ad almeno 7.000-7.500 unità;

essere necessaria una ricerca di mercato imposta sulla condizione di allineare le condizioni di utenza a quelle, molto più vantaggiose, praticate all'estero, subordinatamente alla risultanza dell'impegno di un congruo quantitativo di aspiranti utenti;

essere necessario lo snellimento delle procedure di acquisizione di utenza telex e quindi il decentramento periferico delle operazioni ora sostanzialmente accentrate a Roma.

(17645) « BIAGGI FRANCANTONIO, TROMBETTA, BOZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere — premesso che in occasione delle votazioni per il rinnovo del consiglio di amministrazione della Cassa mutua di malattia degli artigiani della provincia di Salerno, è pervenuta a tutti i delegati elettori da parte della presidenza provinciale dell'A.C.A.I. una circolare la quale così testualmente concludeva: « Vi alleghiamo alla presente un biglietto numerato, che dà diritto ad un premio immediato di notevole valore, che dovrete consegnarci appena giunti a Salerno, prima di andare a votare, ed inoltre vi consente di partecipare al

concorso a premi in rapporto al numero dei voti riportati dalla lista n. 3. Sono in palio: 2 poltrone *frau* dal prezzo di costo di lire 80.000 ciascuna; un 500/C, in buone condizioni; 1 registratore Geloso, completo di attrezzatura; 1 proiettore per film e numerosi film; una tenda alla veneziana; 1 divano letto di normali dimensioni; 6 tavolini da gioco; 6 sedie di legno con fondo di paglia ed altri importanti premi. I premi in palio saranno consegnati subito dopo l'esito delle elezioni. Ci saranno tanti premi quanti saranno i voti riportati dalla lista n. 3. Cari amici, arrivederci a presto all'Associazione al corso Vittorio Emanuele, n. 14, alla ferrovia, primo piano, telefono nn. 25363 e 21660 » — quali misure intendano adottare nei confronti di un siffatto gravissimo episodio di malcostume, nel quale si ravvisano gli estremi di un vero e proprio tentativo di vincolare illecitamente il voto di questa particolare categoria di elettori; e se non ritengano altresì, ovviamente, di dover disporre per l'annullamento delle votazioni in questione, che hanno visto, come era purtroppo assai agevole prevedere, vittoriosa la lista n. 3. (17646)

« AMENDOLA PIETRO, GRANATI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici, per sapere se sono informati della grave situazione determinatasi in seguito all'annosa ed aspra vertenza sindacale in corso tra i ministri interessati ed il personale dipendente dall'Ente autonomo acquedotto pugliese, che da più mesi attua uno sciopero settimanale di 4 giorni, il quale, pur garantendo i servizi indispensabili, impedisce lo svolgimento dei lavori annuali di manutenzione, revisione, riparazione degli impianti.

« Gli interroganti chiedono di sapere se i ministri non intendano intervenire con la massima urgenza sia per definire la vertenza favorevolmente a quei lavoratori, sia e soprattutto per allontanare dalle popolazioni l'incubo della mancanza di acqua, che diventerebbe inevitabile, qualora l'agitazione dei dipendenti dell'E.A.A.P. non dovesse immediatamente concludersi.

(17647) « SCARONGELLA, LENOCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere come mai il progetto per la capitaneria di porto di Portoferraio, proposto dal competente Ministero, sia stato ben quattro volte bocciato dall'ufficio delle belle arti,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

« Ciò ha portato un gravissimo ritardo alla realizzazione dell'opera e intralcia in maniera preoccupante l'assetto urbanistico della città di Portoferraio, anche in relazione al piano regolatore.

« La ripetuta negata approvazione è tanto più sorprendente, in quanto i tecnici del genio marina hanno cercato nelle diverse redazioni del progetto di seguire i suggerimenti, di volta in volta avuti, dall'ufficio delle belle arti.

(17648)

« LUCCHESI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere per quale ragione non si è ancora provveduto ad assegnare al comune di Lequio Beria (Cuneo) il portalelettere signor Bertoluzzo Edilio attualmente a Bossolasco (Cuneo), per quanto il concorso di cui al decreto ministeriale 13 agosto 1959 sia stato espletato da tempo e il predetto sia stato dichiarato vincitore di detto posto, come risulta dalla lettera n. 8906/FG del 20 luglio 1960 a firma del sottosegretario di Stato onorevole Gaspari;

e per sapere se il ministro intende dare corso sollecito all'assegnazione stessa, in doveroso riconoscimento del buon diritto del concorrente.

(17649)

« VILLA GIOVANNI ORESTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere come possa essere giudicato il comportamento dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, il quale:

1°) a una domanda del 21 dicembre 1957 inoltrata dal signor Baudino Bernardo residente a Chiusa Pesio (Cuneo) tendente ad ottenere la liquidazione della pensione quale coltivatore diretto, abbia risposto soltanto in data 8 marzo 1961 e quindi a distanza di oltre 3 anni per comunicare che avendo il richiedente prestato anche la sua opera in Francia alle dipendenze di terzi, la direzione dell'I.N.P.S. non ha ancora deciso i criteri da seguire per l'applicazione della regolamentazione internazionale sulle assicurazioni sociali delle gestioni speciali;

2°) non abbia dato ancora alcuna risposta all'altra richiesta del Baudino, il quale precisava che nel caso vi fossero impedimenti al riconoscimento della pensione a suo nome, si provvedesse a favore della moglie Mauro Teresa, pure coltivatrice diretta;

e per sapere se il ministro intenda intervenire perché la pratica a distanza di tanti anni venga definita con la necessaria urgenza.

(17650)

« VILLA GIOVANNI ORESTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non ritenga opportuno, a simiglianza di quanto venne a suo tempo fatto in onore di Mazzini e Garibaldi, emettere una serie di francobolli a commemorazione della morte del conte Cavour, il cui centenario ricorre quest'anno in concomitanza con quello dell'unità d'Italia, che ebbe nell'illustre statista piemontese uno dei suoi massimi artefici.

(17651)

« MALAGODI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri degli affari esteri e della marina mercantile, per sapere quali siano state le cause dell'ennesimo sequestro da parte dei tunisini di un peschereccio della flottiglia di Mazara, stavolta del *Pandora*, avvenuto pare il 24 aprile 1961, e quali siano i propositi del Governo sul problema annoso della pesca nel canale di Sicilia;

se non ritengano di finalmente concludere le trattative che sono state avviate col governo della Repubblica tunisina sul problema, perché sia assicurato alla mariniera siciliana un sicuro e tranquillo lavoro in quelle acque diventate tragiche per sanguinosi incidenti, per i pescatori isolani.

(899)

« PELLEGRINO, SPECIALE, DI BENEDETTO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere i motivi per i quali il Governo ha ritenuto di disporre, con unilaterale decisione — presa senza informare preventivamente il Parlamento, malgrado l'apposita interrogazione presentata dagli interpellanti fin dall'11 aprile 1961 e rimasta senza risposta — l'organizzazione di una specifica rubrica di propaganda e di informazione politica dal titolo *Tribuna politica*, affidandone la direzione e la gestione alla R.A.I.-Radio televisione italiana.

« Gli interpellanti chiedono di conoscere, in particolare, se il Governo ritenga rispondente al principio dell'articolo 21 della Costituzione — che riconosce a tutti i cittadini il diritto di manifestare liberamente il proprio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

pensiero con ogni mezzo di diffusione — e con la interpretazione di recente datane dalla Corte costituzionale nella sua sentenza del 6 luglio 1960 — che ha ammesso la gestione monopolistica della R.A.I.-TV, solo a condizione di adeguate garanzie di imparzialità o di obiettività nel godimento e nella funzione — il criterio adottato, in base al quale su 52 trasmissioni settimanali soltanto 16 sarebbero consentite ai partiti politici, mentre le altre 36 sarebbero riservate a membri del Governo ed a personalità politiche scelte e designate non su accordo di tutti i partiti, ma con esclusivo criterio della R.A.I.-TV.: in modo che di tutte le trasmissioni, solo 4 sarebbero aperte alla voce delle opposizioni, 4 alle cosiddette mezze-ali e ben 44 riservate praticamente ad elementi della maggioranza.

« Gli interpellanti chiedono ancora di conoscere i motivi per i quali dalle interviste ai membri del Governo ed alle personalità politiche (36 su 52) venga esclusa la partecipazione dei giornalisti dei quotidiani e del sindacato stampa parlamentare, riservandole invece ai redattori della R.A.I.-TV. o ad altri giornalisti scelti da detto ente secondo le sue preferenze; e se non ritengano infine di organizzare più opportunamente l'ordine di trasmissione, il tempo assegnato a ciascuna parte politica e le modalità delle trasmissioni stesse; tutto ciò al fine di evitare che una iniziativa auspicata dai partiti politici per una più diretta e obiettiva informazione del corpo politico nazionale non abbia invece a mutarsi, nell'attuazione prevista dal Governo, in una grave ed inammissibile violazione dei principi fondamentali che regolano, in base alla Costituzione, le libertà politiche e l'uguaglianza dei cittadini.

(900) « ROBERTI, ALMIRANTE, CALABRÒ, GEFTER WONDRICH ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per conoscere se le cariche poliziesche ordinate a Milano il 21 aprile 1961 dinanzi all'azienda Borletti facciano parte di una precisa politica governativa, intesa a imporre ai lavoratori con la violenza la sottomissione al padronato italiano, che rifiuta di fare partecipare le maestranze al riconosciuto sviluppo dell'azienda e della produzione.

« Gli interpellanti documentano come la carica poliziesca alla Borletti, ordinata dal vicequestore di Milano, sia stata, oltre che volta a reprimere il diritto di scioperare e di manifestare sancito dalla Costituzione, particolarmente selvaggia e vergognosa, perché

scatenata contro lavoratrici, donne e ragazzi, disarmati e indifesi.

« Gli interpellanti chiedono al Presidente del Consiglio ed al ministro dell'interno, di ottenere la certezza che cessino tali metodi violenti da parte della polizia, per sempre.

(901) « LAJOLO, RE GIUSEPPINA, VENEGONI, ALBERGANTI, DE GRADA ».

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 le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 18,25.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 11:

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

PINNA ed altri: Assistenza ai paraplegici per traumi midollari, non coperti da rischio assicurativo (1725).

2. — *Interrogazioni.*

3. — *Relazione della V Commissione per la presa in considerazione della proposta di legge:*

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori del Consiglio regionale della Sardegna (2937) — *Relatore:* Isgrò.

4. — *Discussione della proposta di legge:*

MACRELLI, POLANO ed altri e BOZZI: Trattamento di pensione per i dipendenti delle ferrovie dello Stato esonerati dal servizio in base ai regi decreti 28 gennaio 1923, nn. 143 e 153 (*Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (19-343-1638-B) — *Relatore:* Canestrari.

5. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 APRILE 1961

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

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

Istituzione di una quarta sezione speciale per i giudizi sui ricorsi in materia di pensioni di guerra ed altre disposizioni relative alla Corte dei conti (1748) — *Relatore:* Cossiga.

7. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme sull'ammasso volontario del burro (2821) — *Relatori:* Marengi e Aimi;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore:* Franzo;

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore:* Lucifredi.

8. — *Discussione delle proposte di legge:*

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore:* Buttè;

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a

quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore:* Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore:* Bisantis;

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sulla entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore:* Vicentini.

9. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore:* Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI