DCCXXXVIII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 NOVEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE

PAG.

Congedi 35553

Disegni di legge:

(*Deferimento a Commissione*) 35554

(*Presentazione*) 35587

Disegni di legge (*Discussione*):

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (2909). . . 35555

PRESIDENTE 35555
CRUCIANI 35555
BETTOLI 35556
ZANIBELLI 35558
BIANCHI FORTUNATO, *Relatore* . 35560, 35563
BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale* 35561, 35563
VENEGONI 35563

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile (2687) 35566

PRESIDENTE 35566
VERONESI 35566
GUADALUPI 35571
ROMUALDI 35578
BARDANZELLU 35581

Proposte di legge.

(*Annunzio*) 35554

(*Deferimento a Commissione*) 35554

PAG

Proposte di legge (*Svolgimento*):

PRESIDENTE 35554
COLASANTO 35554
BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale* 35555
CRUCIANI 35555

Interrogazioni e interpellanza (*Annunzio*):

PRESIDENTE 35587
SERVELLO 35597

Sull'ordine dei lavori:

CAPRARA 35582, 35587
PRESIDENTE 35583, 35586
NENNI 35583
MALAGODI 35583
COVELLI 35584, 35586
REALE ORONZO 35584
ORLANDI 35584
ROBERTI 35585
BELOTTI 35585
DELLE FAVE, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio* . . . 35586

La seduta comincia alle 16,30.

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

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Ferrari Giovanni, Iozzelli, Marenghi e Rapelli.

(*I congedi sono concessi*).

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla II Commissione (Interni):

« Autorizzazione alla concessione di un contributo straordinario di 3.050 milioni di lire a favore dell'Opera nazionale per gli invalidi di guerra per il ripianamento dei disavanzi di gestione per gli esercizi 1959-60, 1960-61 e 1961-62 » (4227) (*Con parere della V Commissione*);

« Norme relative al personale del Consiglio nazionale delle ricerche » (*Approvato dalla I Commissione del Senato*) (4229) (*Con parere della I e della V Commissione*);

Senatore BUSONI: « Aumento del contributo a favore della casa di riposo per musicisti "Fondazione Giuseppe Verdi" di Milano » (*Approvato dalla I Commissione del Senato*) (4230) (*Con parere della V e della VIII Commissione*);

alla VIII Commissione (Istruzione):

Senatori BALDINI ed altri: « Decorrenza giuridica delle assunzioni in ruolo degli insegnanti degli istituti e scuole di istruzione secondaria e artistica, disposte dalla legge 28 luglio 1961, n. 831, e di alcune categorie di insegnanti di educazione fisica » (*Approvato dalla VI Commissione del Senato*) (4231) (*Con parere della V Commissione*);

alla X Commissione (Trasporti):

ARMANI ed altri: « Istituzione del ruolo organico della carriera direttiva del personale di ragioneria dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (4224) (*Con parere della I e della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Considerato, poi, che la proposta di legge DE MICHIELI VITTURI ed altri: « Assunzione in ruolo di insegnanti di educazione fisica » (3460), assegnata alla VIII Commissione (Istruzione) in sede referente, tratta materia analoga a quella della proposta di legge Baldini ed altri n. 4231, testè deferita alla stessa Commissione in sede legislativa, ritengo che anche la proposta di legge de Michieli Vitturi debba essere deferita alla Commissione stessa, in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla IV Commissione (Giustizia):

BARONI ed altri: « Conferimento di posti di notaio » (4223);

alla XII Commissione (Industria):

« Impiego pacifico dell'energia nucleare » (*Approvato dal Senato*) (4228) (*Con parere della IV, della V e della XIV Commissione*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

VIGORELLI ed altri: « Aumento del contributo straordinario dello Stato per l'integrazione dei bilanci degli enti comunali di assistenza » (4235).

Sarà stampata, distribuita e, poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Colasanto, Quintieri, Radi, Berry, Guerrieri Filippo, Bianchi Fortunato e Canestrari:

« Modifiche ed integrazioni alla legge 5 marzo 1961, n. 90 sullo stato giuridico degli operai dello Stato » (3696).

L'onorevole Colasanto ha facoltà di svolgerla.

COLASANTO. La legge n. 90 del 5 marzo 1961, relativa al nuovo stato giuridico degli operai dello Stato, ha lasciato alcune lacune che in gran parte potranno essere rimosse con il programmato riordino generale dell'amministrazione dello Stato. Vi sono però alcuni problemi che rivestono particolare urgenza e che questa proposta di legge intende affrontare.

Si tratta in particolare: di attribuire agli operai una retribuzione fissa mensile; di parificare i coefficienti di retribuzione al personale delle carriere esecutive: di ridurre

l'orario normale di lavoro da 46 a 40 ore settimanali; di inquadrare nella categoria superiore l'operaio che esplichi di fatto per un dato periodo le mansioni relative; di modificare il trattamento di malattia e i congedi ordinari e straordinari, soprattutto in caso di infermità o di infortunio; di riconoscere gli scatti biennali, dalla data di assunzione, a tutto il personale operaio rimasto escluso, sia esso proveniente dagli operai temporanei o dagli operai giornalieri con mansioni di ufficio o di mestiere; di assumere in soprannumero gli allievi operai che sono stati giudicati idonei ed il personale giornaliero, comunque assunto, denominato e retribuito; di modificare il trattamento di quiescenza.

Richiamo l'attenzione della Camera su questi due ultimi punti, in relazione all'esigenza di evitare l'eccessivo invecchiamento del personale e di sistemare i giovani che hanno frequentato appositi corsi e aspirano ad una definitiva sistemazione.

Particolare attenzione merita anche il problema della messa in quiescenza, che sta cominciando a diventare assai gravoso, non solo per questa categoria di personale, ma anche per altre categorie di dipendenti dello Stato.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Colasanto.

(*È approvata*).

Pongo in votazione la richiesta d'urgenza.

(*È approvata*).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Cruciani, Grilli Antonio e de Michieli Vitturi:

« Estensione alle vedove e ai familiari dei caduti in guerra e per causa di guerra della tredicesima mensilità e dell'assistenza mutualistica » (3950).

L'onorevole Cruciani ha facoltà di svolgerla.

CRUCIANI. Mi rimetto alla relazione scritta e chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Cruciani.

(*È approvata*).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(*È approvata*).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E. N. P. A. I. A.) (2909).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: « Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

CRUCIANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il disegno di legge in esame è la dimostrazione della carenza legislativa nel particolare settore del lavoro, è la dimostrazione dell'urgenza di affrontare il problema in modo radicale attuando i principî costituzionali, attuando l'articolo 39 della Costituzione.

Il mio gruppo, che è sostenitore dell'attuazione dei principî costituzionali che si riferiscono al settore economico-sociale, non può non rilevare come l'*iter* di questo provvedimento abbia impegnato tre ministri del lavoro, l'onorevole Zaccagnini che l'ha presentato il 19 luglio 1960, il ministro Sullo, che ne ha sostenuto il dibattito al Senato il 20 marzo 1961 e l'onorevole Bertinelli, di cui conosceremo le dichiarazioni e gli impegni a conclusione della odierna seduta: tre ministri chiaramente conosciuti per le loro posizioni sociali e sindacali, di cui sono note le dichiarazioni e gli impegni per iniziative nel campo del lavoro, ma che restano prigionieri delle maggioranze governative che, pur diverse, in questi ultimi tre anni si sono rilevate inoperanti nel campo del riconoscimento del

valore *erga omnes* dei contratti di lavoro e degli accordi intersindacali (in quanto tutti sono ormai convinti della precarietà della legge n. 741 e successive, sia per i dubbi sulla sua legittimità costituzionale, sia per i numerosi casi in cui è inoperante).

Entrando nel merito, mi permetto di osservare che se il decreto 14 luglio 1937, n. 1485, che riconobbe personalità giuridica alla Cassa nazionale di assistenza per gli impiegati agricoli e forestali, e ne approvò lo statuto, per gestire la mutualità di malattia, fu una conquista – come lo furono il successivo contratto collettivo 31 luglio 1938 ed il decreto 20 ottobre 1939, n. 2223, che investì la cassa di ulteriori compiti previdenziali quali quello della gestione dell'assicurazione contro gli infortuni professionali ed extraprofessionali, quello di un fondo di previdenza e quello del fondo di accantonamento della indennità di anzianità – portare in approvazione nel novembre 1962 questo disegno di legge che crea l'E. N. P. A. I. A. mi pare un tornare indietro, un tradire i numerosi impegni governativi per la unificazione delle gestioni di previdenza e di assistenza e per la liquidazione dei vari, pesanti ed onerosi enti dei quali l'E. N. P. A. I. A. dovrebbe essere il settantunesimo.

Non debbo certo essere io a far rilevare al competentissimo onorevole relatore che se la legge istitutiva dell'« Inam », 11 gennaio 1943, n. 138, che allora fu un grande passo avanti, non assorbì la cassa, se l'« Inam: e l'I. N. P. S. presentano lacune, è pur vero che dal 1943 ad oggi sono trascorsi vent'anni: ed è ben grave che questo regime (ormai così si può definire), che si vanta di essere « sociale » contro quello « reazionario » di ieri, non abbia in questo importantissimo settore fatto alcun passo e sia costretto a proporre una legge per far sì che l'accordo 6 agosto 1957 abbia valore *erga omnes*, dopo oltre cinque anni dalla sua stipulazione.

Né sono del tutto convincenti le tesi dell'onorevole relatore a proposito della recezione dell'accordo in forza della legge n. 741, se analoghi accordi economici come quello degli agenti e rappresentanti di commercio, che tratta di assistenza e previdenza gestita dall'E. N. A. S. A. R. CO., sono stati recepiti.

Fatte queste doverose premesse, dichiaro subito che il mio gruppo darà voto favorevole a questo provvedimento che attribuisce valore *erga omnes* ad un accordo: anche se, per la discriminazione che impera tra i sindacati, non possiamo certo affermare che l'accordo 6 agosto 1957 sia scaturito da tutta la rappresentanza sindacale delle categorie interessate, perché il principio costituzionale, che vuole i contratti espressione della rappresentanza totale dei lavoratori, è stato tradito.

Voto favorevole, dunque, a un progetto di legge che, anche se è insufficiente, servirà a moralizzare un settore e ad avviarlo verso un miglioramento, in quanto evidentemente l'applicazione *erga omnes* porterà sensibili benefici alla cassa e quindi un miglioramento alle prestazioni. Per questo, nonostante le riserve, con l'auspicio formulato, che mi auguro il Governo vorrà accogliere, il mio gruppo darà voto favorevole al disegno di legge in esame, augurandosi che sia presto promulgato e pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale*. Esprimo questo augurio perché attualmente si verificano ritardi veramente strani nella pubblicazione di leggi che riguardano i lavoratori: basta citare la legge che prevede l'assunzione obbligatoria degli invalidi civili che da circa tre mesi è stata approvata dal Parlamento e non è stata ancora pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale*, per cui non è ancora diventata operante.

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

BETTOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che il provvedimento al nostro esame avrebbe potuto essere approvato dalla Commissione in sede legislativa. Questo rilievo procedurale non intende sminuire in alcun modo l'importanza della categoria degli impiegati e dei dirigenti agricoli, destinata ad assumere un peso di gran lunga maggiore dell'attuale, dato che è impossibile realizzare una politica agraria tecnicamente progredita e avanzata senza la collaborazione dei tecnici, degli impiegati e dei dirigenti delle aziende agricole.

Detto ciò, bisogna aggiungere che il provvedimento in se stesso è anacronistico. Se esso non arrivasse al Parlamento dopo una preliminare discussione e approvazione delle parti interessate, cioè delle organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori, noi in rapporto all'indirizzo del Parlamento in materia sociale dovremmo rivederlo interamente. Infatti, pur affrontando con questo disegno di legge una materia di estrema importanza, creiamo in questo benemerito organismo una strutturazione normativa che dovrà concretarsi nella stipulazione dei contratti di lavoro normali, o nelle forme generali di assistenza e di previdenza stabilite per legge. In questo disegno di legge vi sono delle formule cautelative che, per esempio, sono in contrasto con l'orientamento generale

a proposito dell'accantonamento dell'indennità di anzianità.

Sono d'accordo che per gli impiegati e per i dirigenti agricoli dobbiamo per legge anno per anno recuperare i versamenti e passarli ad un organismo che garantisca il lavoratore che, nel momento in cui si risolve il rapporto di lavoro o si va in quiescenza, saranno rispettati i suoi diritti sia per quanto riguarda l'indennità di anzianità, sia per tutte le altre forme di previdenza. Ma occorre tenere presente che abbiamo all'ordine del giorno una proposta di modifica della legge del 1942. Allora il fascismo, dopo avere sperperato i fondi dell'Istituto nazionale di malattia e dell'Istituto infortuni, per reperire soldi per fare la guerra arrivò al punto di accumulare presso l'Istituto nazionale assicurazioni tutte le indennità di anzianità maturate dagli impiegati del settore privato.

Oggi la questione è in sospeso per un provvedimento varato subito dopo la liberazione e per successive leggi di proroga approvate ogni anno dal Parlamento; ma nessuna decisione risolutiva è stata presa. Con questo disegno di legge, per il settore dell'agricoltura, andiamo a dire che per gli impiegati dell'agricoltura l'indennità di anzianità deve essere versata all'E.N.P.A.I.A. Non vorrei che questo rappresentasse un precedente per stabilire che tutta l'indennità di anzianità maturata nel rapporto di impiego privato nei settori dell'industria, dei trasporti ecc.. debba essere versata all'I. N. A. in base alla legge del 1942, perché altrimenti arriveremmo alla conclusione opposta a quella cui è arrivato il relatore, non potendo essere un bene sottrarre forti somme di denaro alla produzione e destinarle alla capitalizzazione o all'investimento attraverso l'I. N. A. per l'industria e l'E.N.P.A.I.A. per l'agricoltura.

Però, visto che la somma che verrebbe accantonata è relativamente forte e tenuto conto di qual tipo di datori di lavoro abbiamo di fronte, penso che, purché ciò non rappresenti un precedente per il settore industriale, possiamo arrivare ad approvare questa norma, anche se con non lievi preoccupazioni.

Mi sia però consentito dire che tra le varie forme di contribuzione previste ve ne è una — quella di cui all'alinea 3) dell'articolo 2 — che proprio non ci sentiamo di approvare. Il contributo per l'assicurazione contro gli infortuni è infatti stabilito sulla retribuzione nelle vigenti misure del 2 per cento per i dirigenti e dell'1 per cento per gli impiegati dell'agricoltura. Tale contributo è ripartito per metà a carico dei datori di lavoro e per l'altra metà a carico dei dirigenti ed impiegati assicurati. So bene che l'assicurazione non riguarda solo gli infortuni sui luoghi di lavoro ma anche quelli che si verifichino al di fuori. Però un dirigente o un impiegato dell'agricoltura svolge assai spesso attività nell'interesse dell'azienda al di fuori di essa, nei mercati, nei pubblici uffici ed ovunque sia comandato. Perciò è logico che l'assicurazione non si produca all'ambito aziendale ma sia la più ampia possibile.

Per nessuna forma di assicurazione infortuni siamo finora arrivati a far pagare contributi al lavoratore, il che è anche logico, pur se troppo spesso si sente dire che gli infortuni avvengono per colpa dei lavoratori; di conseguenza, per far diminuire gli infortuni stessi, dovremmo chiamare i lavoratori a contribuire con denaro tolto dalle loro retribuzione. Queste sono tesi che qualcuno può anche sostenere sul piano teorico, ma che sotto il profilo pratico sono le più assurde che si possano immaginare; e avremo occasione di parlarne quando discuteremo la legge per la tutela dei lavoratori contro gli infortuni.

Per quale ragione qui sono chiamati a contribuire gli impiegati dell'agricoltura? Perché dovrebbe essere approvato questo meccanismo? La risposta è semplice: perché le parti si sono accordate su questa percentuale, che di fatto è già applicata. Comunque in sede parlamentare noi abbiamo il dovere di difendere anche determinate posizioni di principio. Se talune categorie professionali non hanno sufficiente forza per difendere determinati principî sul piano sindacale, sul piano della contrattazione, siamo noi che dobbiamo garantire questi principî. E se posso accettare che per l'assicurazione contro le malattie vi sia un contributo a carico dei lavoratori; se posso accettare che parimenti vi sia un contributo a carico dei lavoratori per il fondo di previdenza; non posso però ammettere che vi sia alcun contributo a carico dei lavoratori per l'assicurazione contro gli infortuni, perché il principio generale è che la tutela assicurativa contro gli infortuni sia a carico dei datori di lavoro, così come la prevenzione degli infortuni. Se dovessimo seguire, invece, il criterio a cui si ispira il numero 3°) dell'articolo 2, potremmo un giorno o l'altro trovarci di fronte all'assurda proposta che anche per la tutela preventiva contro gli infortuni il lavoratore sia chiamato a versare il suo contributo.

Queste osservazioni ritenevo di dover fare, anche perché si tratta di una materia

molto delicata. Ripeto: il peso del disegno di legge non è rilevante; però esso riguarda una categoria che nel futuro diventerà sempre più importante. Il nostro obiettivo è che tale categoria arrivi ad un trattamento analogo a quello praticato nei confronti dei dirigenti e degli impiegati dell'industria; ed avremmo voluto che a questo criterio si ispirasse il disegno di legge. Perciò, insistendo sull'emendamento da noi presentato a proposito del contributo per l'assicurazione contro gli infortuni, daremo il nostro voto favorevole al disegno di legge, auspicando però che nel più breve tempo possibile si arrivi ad una modifica dell'attuale disciplina giuridica della previdenza ed assistenza per l'agricoltura, avviandosi, come prima accennavo, alla parità di trattamento tra impiegati e dirigenti dell'agricoltura ed impiegati e dirigenti dell'industria.

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

ZANIBELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, sotto la veste modesta di questo provvedimento si nasconde a mio avviso un atto legislativo che ha un certo rilievo per il settore.

Non si può dire, per il numero complessivamente limitato degli appartenenti alla categoria (nella relazione è indicato tale numero), che l'importanza del provvedimento sia tale da far sperare che a questo ci si riferisca in futuro per dettare nuove norme nel campo dell'assistenza e della previdenza per gli addetti all'uno o all'altro settore. L'importanza, ripeto, non è tale da lasciar credere in questa realtà, ma neanche da far dubitare che alcuni aspetti negativi di questo disegno di legge possano trovare in un domani facile richiamo per essere introdotti in altre leggi o in norme che disciplinino la previdenza e l'assistenza per categorie più numerose.

Il provvedimento ha una sua importanza, ma è e rimane – a mio parere – circoscritto alla categoria degli impiegati dell'agricoltura e dei tecnici: categoria in espansione, noi ci auguriamo, categoria che ha un notevole rilievo nella vita economica del settore agricolo, che però – dobbiamo dire con tutta obiettività – non è mai stata una delle categorie più rispettate sotto il profilo delle condizioni economico-salariali, né sotto il profilo della tutela mutualistica e previdenziale. Questa categoria ha sempre vissuto, direi buasi, in una sorta di dualismo fra i datori di lavoro dell'agricoltura e i lavoratori dipendenti dell'agricoltura: i primi, che avevano i loro diritti, i loro privilegi, le loro condizioni particolari, le loro convinzioni sociali, economiche e politiche, i secondi – i dipendenti – che avevano una condizione del tutto diversa, e che erano tutelati e assistiti dalle organizzazioni sindacali. Ed è ovvio che, indipendentemente dal regime costituzionale in cui le organizzazioni sindacali si trovavano inserite, la categoria dei lavoratori dipendenti ha sempre trovato una maggiore tutela dal punto di vista sindacale rispetto a quella che gli impiegati e i tecnici o hanno ricevuto o hanno saputo dare a se stessi. Sicché, praticamente, dinanzi ai lavoratori, i tecnici e gli impiegati apparivano, essendo in molti casi anche dirigenti e quindi rappresentanti dei datori di lavoro, nella veste del datore di lavoro.

D'altro canto, il datore di lavoro non è che sia stato prodigo di concessioni e di riconoscimenti di diritti nei confronti dell'impiegato, del tecnico o del dirigente molto di più di quanto non lo sia stato nei confronti del lavoratore dipendente. Sicché questa categoria di addetti all'agricoltura (tecnici, dirigenti, impiegati) si è trovata sempre costretta fra due blocchi impegnati nella normale dialettica sindacale, senza trovare sufficiente autonomia d'espansione. Ne è derivato che le condizioni contrattuali sono state sempre più frutto di accordi privati che non di una disciplina collettiva, anche se è vero che è esistito ed esiste da anni un contratto di impiegati e tecnici della agricoltura. Ma la vera e propria disciplina legislativa che ha realizzato una copertura di alcuni diritti nel campo dell'assistenza e della previdenza degli impiegati e dei tecnici agricoli è venuta per molti aspetti successivamente alla disciplina a favore degli stessi lavoratori dipendenti.

Non voglio rifare la storia e le vicende sindacali che hanno accompagnato questo periodo, ma posso dire con assoluta tranquillità che la Cassa nazionale di assistenza per gli impiegati agricoli e forestali, la quale ha ottenuto un riconoscimento con il regio decreto del luglio 1937, ha rappresentato un'iniziale forma di tutela e di assistenza mutualistica a favore di una categoria che fino a quel periodo non aveva goduto di alcuna assistenza.

È stata indubbiamente un'iniziativa buona per quel tempo, una conquista per la categoria. Ora sono trascorsi diversi anni, si sono verificate variazioni nei sistemi di tutela del regime dei lavoratori, ma gli impiegati ed i tecnici dell'agricoltura sono rimasti sempre

in condizione di netta inferiorità. Io evito, onorevoli colleghi, di citare le date, perché la diligente relazione del collega Fortunato Bianchi traccia un esauriente quadro dell'evoluzione del sistema previdenziale; ma a ciò si è giunti attraverso una iniziale forma di contrattazione, cioè attraverso l'estensione della disciplina contrattuale dal mero campo economico e normativo del rapporto di lavoro e salariale anche a quello dell'assistenza e della previdenza.

Quindi lo spirito del provvedimento di cui oggi discutiamo è di tradurre in termini legislativi una regolamentazione che è stata concordata e di fatto è stata introdotta con certezza di diritto nei confronti degli appartenenti alle organizzazioni di categoria dei lavoratori stipulanti, ma con incertezza di diritto nei confronti dei lavoratori che non appartengono alle organizzazioni sindacali stesse.

Vogliamo che permanga tale situazione di incertezza ? Ecco il quesito cui, onorevoli colleghi, noi dobbiamo oggi rispondere. Se non vogliamo che permanga una situazione di incertezza di diritto nei confronti di una larga parte dei tecnici e dei lavoratori dell'agricoltura appartenenti alla categoria in discussione, dobbiamo procedere oggi all'approvazione di questo disegno di legge. Esso traduce letteralmente pregi e difetti di una contrattazione in termini legislativi, non preoccupandosi di superare la norma attuale né di trascurarla. Domanda soltanto l'integrale trapianto – valga il termine – di una disciplina contrattuale in sede legislativa per giungere ad una parità di doveri degli impiegati nei confronti di un istituto che è stato creato per la tutela e per l'assistenza delle categorie interessate.

Non si può dare un'interpretazione diversa a questo disegno di legge; l'unica plausibile è quella che io vi ho brevemente riassunto. È mutata la denominazione della Cassa, giacché appare giusto che un istituto già impegnato soltanto nell'assistenza agli impiegati agricoli e forestali, allorché estende le sue possibilità di intervento agli infortuni professionali ed extraprofessionali, al fondo di previdenza, al fondo di accantonamento, venga ad assumere una più conforme denominazione. Questa non cela alcun trucco, non rispecchia alcun rovesciamento delle posizioni di partenza, ma soltanto si adegua ai mutati compiti istituzionali.

Entrando nel merito: è ovvio che chi è estraneo alla trattativa sindacale può sempre aver modo di sottolineare qualche aspetto negativo della stessa. Chi non partecipa direttamente alle trattative, come non vi ha partecipato il Parlamento, può anche, io credo, avere la sensazione che qualche utile precedente sia stato lasciato nel dimenticatoio. Ma ciò è ovvio, perché la disciplina contrattuale è il risultato di un accordo e di una contrattazione complessiva che va dalle condizioni contrattuali alla disciplina normativa e al regime giuridico nel campo dell'assistenza e della previdenza, e soltanto le parti contraenti sono in grado di valutarne ogni aspetto. Quindi, dovremmo avere la possibilità di vedere quali sono le ragioni per le quali si è dovuto giungere a formulazioni che possiamo ritenere non perfette e non corrispondenti al progresso che nello stesso campo è stato realizzato, prima di esprimere opinioni o sanzioni.

Ma questo è per me un apprezzamento che va oltre il nostro compito, e ritengo che non vada a favore degli interessi reali della categoria. In questo momento non dobbiamo sovvertire norme contrattuali che hanno trovato, dal gennaio 1958, una loro sanzione e una loro applicazione di fatto.

Ecco perché il mio gruppo è favorevole alla legge nel suo motivo ispiratore e nel suo testo attuale, dato che questo dà validità ad un accordo raggiunto. Il mio gruppo non intende con ciò giudicare il risultato di un atto liberamente contrattato fra le parti da organizzazioni sindacali, rispettoso, come sempre, della loro libertà. Non facciamo altro che tradurre in norma di legge un accordo sindacale liberamente convenuto e che trova già una sua reale applicazione.

Voglio per altro sottolineare che il patto rappresenta un beneficio notevole nei confronti dei lavoratori interessati. Se fossimo in presenza di un accordo degradante alcune situazioni precostituite o tale da ridurre le condizioni contrattuali o da sottrarre ai lavoratori benefici precedentemente raggiunti, vi sarebbe la perplessità mia e del mio gruppo nell'approvarlo. Ma poiché siamo in presenza di un accordo che migliora, estende e completa la protezione assicurativa dei lavoratori interessati, non abbiamo altro da fare se non approvarlo nel testo che è stato formulato.

Prego gli onorevoli colleghi che si sono fatti portavoce di un'esigenza e hanno sottolineato un aspetto relativo all'intervento del lavoratore nel pagamento di una parte del contributo per la tutela infortunistica, di non insistere sul loro emendamento. Anzitutto perché le sorti di questa nostra legislatura

sono tali che, in presenza di altri maggiori problemi, si potrebbe seriamente pregiudicare la conclusione del dibattito su questo disegno di legge; in secondo luogo perché non credo valga la pena per noi di entrare nel merito di questioni particolari, non soltanto per l'aspetto che ho già sottolineato (quello del rispetto che dobbiamo avere nei confronti della contrattazione liberamente pattuita), ma anche per un'altra ragione. Qui siamo in presenza dell'impresa che provvede al pagamento d'un contributo, mentre il regime normativo delle assicurazioni sociali obbligatorie contro gli infortuni sul lavoro sappiamo bene che pone a carico della proprietà (anche quella non conduttrice diretta) il contributo per la tutela infortunistica del prestatore d'opera: e perciò, in presenza di questa diversa condizione giuridica, limitiamoci a raccomandare che si eviti per il futuro che ai lavoratori sia addossato un onere di tale natura. Non ignoriamo che nella disciplina giuridica generale del settore non diamo alcuna concreta assistenza ai lavoratori impiegati e tecnici.

Potremmo promettere di darla, praticamente sottraendo a questo ente un compito per trasferirlo ad altri enti. Il lavoratore, che oggi è completamente tutelato da un ente, dovrebbe quindi avere a che fare non con uno ma con due enti in caso di infortunio, con tutte le contraddizioni e le conseguenze che si possono immaginare. A non voler considerare poi anche tutto il vasto campo dell'extraprofessionalità, che mi pare giustifichi il contributo anche da parte del lavoratore; chè altrimenti, tanto per fare un esempio, l'impiegato sarebbe costretto ad assicurarsi contro l'infortunio in via privata.

In questo modo noi realizziamo invece lo stesso tipo di tutela a migliori condizioni e a tutto vantaggio della categoria.

Noi non abbiamo ragione per non sodisfare le esigenze dei tecnici, dei dirigenti e degli impiegati dell'agricoltura, non riconoscendo alcuni principî che essi hanno potuto sancire contrattualmente. Siamo giunti alla definizione di questo problema dopo un notevole travaglio ed un lungo *iter* parlamentare del disegno di legge fra il Senato e la Camera. Finalmente possiamo dare all'ente una maggiore tranquillità.

Quali saranno le sorti dell'ente, in considerazione dei provvedimenti di cui si parla (incorporazione in un unico ente di tutti gli enti di assistenza e previdenza), ancora non sappiamo; è certo però che per ora possiamo dare un concreto beneficio alla categoria dei tecnici e degli impiegati agricoli.

Il mio gruppo è pertanto favorevole al disegno di legge nel testo trasmessoci dal Senato.

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Fortunato Bianchi.

BIANCHI FORTUNATO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio gli oratori intervenuti nella discussione e prendo atto con sodisfazione del loro consenso alla mia relazione.

Desidero soffermarmi particolarmente sul punto al quale hanno fatto riferimento gli onorevoli Bettoli e Zanibelli, cioè sul n. 3°) dell'articolo 2 del disegno di legge. Ritengo però di dover prima puntualizzare, come ha già fatto brillantemente l'onorevole Zanibelli, le finalità essenziali del provvedimento. Esso non ha altro scopo che quello di porre su solide basi legislative le provvidenze garantite in virtù del contratto collettivo nazionale 31 luglio 1938 e dell'accordo nazionale 6 agosto 1957, stipulati dalle organizzazioni nazionali dei datori di lavoro agricoli e degli impiegati agricoli, rappresentati dagli organismi sindacali che a quell'epoca esistevano nell'ambito del settore; accordi che con ogni probabilità sarebbero stati sottoscritti anche dalle altre organizzazioni sindacali, se allora fossero esistite.

In particolare, con l'accordo del 1957 (di fatto recepito nel disegno di legge) sono state confermate le aliquote contributive già in vigore per l'assicurazione contro gli infortuni professionali ed extraprofessionali, aliquote fissate nel due per cento per i dirigenti e nell'uno per cento per gli impiegati agricoli, e poste a carico in parti eguali ai datori di lavoro e ai lavoratori (viceversa l'aliquota dell'8 per cento per l'accantonamento dell'indennità di anzianità è posta per intero a carico dei datori di lavoro).

Il collega Bettoli ha criticato il principio, che con questa legge si vorrebbe sancire, sia pure limitatamente agli impiegati agricoli, della ripartizione in parti uguali fra datori di lavoro e lavoratori del contributo per gli infortuni. Presumo che analoghe considerazioni saranno svolte dall'onorevole Venegoni ad illustrazione dell'emendamento da lui presentato al riguardo e sul quale prego i proponenti di voler attentamente meditare. Ora, per una esatta valutazione di questa norma, va tenuto presente che essa si riferisce anche

agli infortuni *in itinere* e, quel che più conta, ai rischi extraprofessionali, i quali per questa particolare categoria rappresentano il 75 per cento dei rischi, contro il 25 per cento di quelli direttamente connessi con le prestazioni lavorative. In altri termini, il contributo dei datori di lavoro copre totalmente i rischi professionali e in parte anche quelli extraprofessionali (da quelli di viaggio a quelli del tutto fortuiti che potrebbero verificarsi in occasione di una villeggiatura, di una escursione, ecc.). In questo caso, onorevole Bettoli, perché l'imprenditore dovrebbe essere chiamato a sopportare oneri che derivano da rischi che, di fatto, non hanno niente a che vedere con l'ambiente di lavoro ?

Così come è impostata la regolamentazione delle prestazioni in questo specifico settore dell'E. N. P. A. I. A., non è possibile correggerla o rivederla nel suo sistema, la cui revisione non so se tornerebbe a vantaggio o a svantaggio dei lavoratori. Invito perciò la Camera ad approvare il provvedimento nel suo testo attuale, anche per evitare l'eventualità, qualora il provvedimento dovesse tornare all'altro ramo del Parlamento, di una sua non approvazione. È poi da tenere presente che quanto viene previsto è già in corso di realizzazione nel settore degli impiegati e dei dirigenti agricoli.

A questi lavoratori il relatore rivolge un particolare segno di solidarietà per la loro attività, attività che oggi più che mai, nella ricerca di un rinnovamento nel campo dell'agricoltura, vede i tecnici in prima fila, impegnati a contribuire al domani migliore del nostro paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del lavoro e della previdenza sociale.

BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Sarò brevissimo per due motivi: in primo luogo, perché si tratta di un provvedimento relativamente modesto che tocca un settore limitato dell'attività operativa, per quanto però essa riguardi circa 15 mila impiegati e dirigenti agricoli e forestali che, con le loro famiglie, assommano a 55 mila unità; in secondo luogo, perché tutto quello che vi era da dire benevolmente oppure con benevola critica è già stato detto dai colleghi intervenuti, e soprattutto è stato illustrato dal relatore nella sua relazione orale e specialmente in quella scritta, relazione ampia, completamente esauriente, documentata e lodevole, a mio giudizio, sotto ogni punto di vista.

Si tratta in sostanza di un provvedimento che riguarda l'E. N. P. A. I. A., una di quelle misteriose, strane sigle divenute tanto numerose e che rendono difficile la nostra quotidiana vita politica; cosicché quando andiamo in provincia e siamo *ex abrupto* affrontati da qualcuno che perentoriamente ci chiede la spiegazione di questa o di altra sigla, lì per lì non sappiamo di che cosa si tratti e quale risposta dare.

Teniamo ben chiaro questo concetto: impiegati dell'agricoltura; in effetti essi sono dirigenti e tecnici oppure impiegati, e non lavoratori in senso stretto dell'agricoltura. Questo rilievo torna utile per un successivo ragionamento a proposito dell'articolo 3.

Il provvedimento tutela, dal punto di vista assistenziale, questa benemerita categoria, e la tutela per quanto attiene all'assicurazione di malattia, al trattamento integrativo di previdenza (vale a dire, un *plus* oltre il trattamento normale), all'assistenza per infortuni, all'accantonamento dell'indennità di anzianità. Di tutte queste voci, soltanto quella relativa all'assicurazione di malattia corrisponde ad un trattamento obbligatorio che, sul piano generale, è regolato da una legge specifica, mentre le altre voci riguardano trattamenti integrativi di quelli obbligatori, oppure trattamenti *extra legem*, oppure *ultra legem*, i quali sono normalmente regolati da un contratto collettivo.

Bene ha detto l'onorevole Zanibelli quando ha affermato che questo disegno di legge non è che il travasamento in una norma legislativa di una volontà liberamente manifestatasi nel contratto collettivo del 1957. Arrivati a questo punto, poiché si tratta di una volontà liberamente formatasi, dato che questo è in sostanza un contratto che regola la materia in modo più largo e generoso di quanto non avvenga in altri settori dell'attività lavorativa nel campo assistenziale e previdenziale, io penso che non dovrebbero sorgere difficoltà o resistenze da parte della Camera per l'approvazione integrale del provvedimento.

Un'unica questione è sorta, ed è stata fatta a proposito dell'articolo 3, il quale, regolando il contributo per gli infortuni, stabilisce che si debba versare un'aliquota del 2 per cento per quanto riguarda i dirigenti e dell'1 per cento per quanto riguarda gli impiegati agricoli, ripartendo questa percentuale in parti uguali tra datore di lavoro da un lato e gli impiegati o dirigenti dall'altro. Da alcuni colleghi si è rilevato che questo criterio di ripartizione è piuttosto

estemporaneo nei confronti del regolamento generale degli infortuni, e che sarebbe logico porre completamente a carico dei datori di lavoro l'aliquota stabilita *ad hoc*. Senonché (è già stato rilevato esaurientemente da altri colleghi) sono da farsi due osservazioni.

1°) Questa ripartizione dell'onere è stata stabilita liberamente e dopo ampie e sodisfacenti trattative fra le parti contraenti. Non possiamo noi essere più realisti del re, perché questa eccezione al principio generale in materia di aliquote per infortuni ha una esauriente giustificazione, la quale costituisce appunto il secondo argomento.

2°) Questa copertura riguarda infatti tutti gli infortuni, dico tutti e quindi non soltanto quelli di lavoro, ma anche quelli che esulano dalle prestazioni d'opera: per esempio, quelli che si riferiscono ad un'ascensione alpinistica, ad una caccia subacquea, ecc. Si tratta quindi di una copertura assolutamente eccezionale, che è giusto non sia completamente a carico del datore di lavoro; e la ripartizione dell'onere relativo è stata accettata dai lavoratori, che poi qui non sono lavoratori in senso stretto dell'agricoltura – a proposito dei quali gli infortuni veri e propri sul lavoro sono certamente più numerosi degli infortuni extraprofessionali – bensì impiegati, tecnici, dirigenti, nei confronti dei quali gli infortuni veri e proprî sul lavoro sono sicuramente, da un punto di vista statistico e logico, in numero grandemente inferiore agli infortuni extraprofessionali che si possono verificare nella loro vita privata.

Il relatore ha parlato a questo proposito di una probabilità; e cioè che per quanto riguarda questi impiegati si calcola che il 75 per cento degli infortuni che possono loro capitare sono infortuni extraprofessionali e soltanto per il 25 per cento possono essere classificati infortuni veri e propri sul lavoro. Ritengo che questa proporzione sia eccessivamente benevola, in quanto gli infortuni veri e propri sul lavoro sono, a mio parere, in misura ancora minore.

Per tali ragioni sono di avviso che la Camera debba approvare il testo dell'articolo 3 così come è stato redatto, dico di più, così come è stato espressamente voluto e pattuito dalle parti.

Il provvedimento, come dicevo all'inizio, riguarda un piccolo settore; però si innesta nel quadro più vasto e più complesso della revisione in atto di tutta la materia assistenziale e previdenziale, ed è parte di un tutto che si sta avviando verso una soluzione che ritengo sodisfacente.

Raccomando, pertanto, alla Camera l'approvazione del provvedimento nel testo del Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, identici nei testi del Senato e della Commissione.

Si dia lettura dell'articolo 1.

CAVERI, *Segretario, legge:*

« La Cassa nazionale di assistenza per gli impiegati agricoli e forestali, giuridicamente riconosciuta con regio decreto 14 luglio 1937, n. 1485, che ne ha pure approvato lo Statuto, assume la denominazione di « Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura » (E.N.P.A.I.A.).

L'Ente ha personalità giuridica di diritto pubblico, è sottoposto alla vigilanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ha sede in Roma e svolge la sua attività su tutto il territorio della Repubblica italiana ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

CAVERI, *Segretario*, legge:

« I contributi dovuti all'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura sono determinati nelle seguenti misure:

1°) il contributo per l'assicurazione contro le malattie è stabilito nella misura del 4,50 per cento della retribuzione, di cui il 4 per cento a carico dei datori di lavoro e lo 0,50 per cento a carico dei dirigenti e degli impiegati dell'agricoltura;

2°) il contributo per il fondo di previdenza è stabilito nella misura del 4 per cento della retribuzione, di cui il 2,50 per cento a carico dei datori di lavoro e l'1,50 per cento a carico dei dirigenti e degli impiegati dell'agricoltura.

Dell'intero contributo per il fondo di previdenza, l'aliquota 1 per cento è destinata alla copertura dei rischi di morte e di invalidità permanente totale ed assoluta e l'aliquota 3 per cento all'incremento dei conti individuali dei singoli assicurati;

3°) il contributo per l'assicurazione contro gli infortuni è stabilito sulla retribuzione nelle vigenti misure del 2 per cento per i dirigenti e dell'1 per cento per gli impiegati dell'agricoltura. Tale contributo è ripartito per metà a carico dei datori di lavoro e per metà a carico dei dirigenti ed impiegati assicurati;

4°) il contributo per il fondo di accantonamento dell'indennità di anzianità è stabilito nella vigente misura dell'8 per cento della retribuzione ed è posto ad esclusivo carico dei datori di lavoro.

Per le spese di accertamento e di riscossione dei contributi predetti, i datori di lavoro sono tenuti a corrispondere all'Ente una addizionale nella vigente misura del 4 per cento sull'importo dei contributi medesimi.

Per eventuali variazioni delle misure dei contributi e dell'addizionale di cui al presente articolo, si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro del lavoro e della previdenza sociale di concerto con il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, in applicazione delle norme fissate dall'articolo 1, comma primo e secondo, della legge 14 aprile 1956, n. 307, in relazione alle risultanze di gestione ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Venegoni e Bettoli hanno proposto, al punto terzo, di sostituire il secondo periodo con il seguente:

« Tale contributo è a carico dei datori di lavoro ».

L'onorevole Venegoni ha facoltà di svolgere questo emendamento.

VENEGONI. Desidero fare soltanto una breve dichiarazione. Condividendo le opinioni già espresse dal collega Bettoli riaffermo che siamo contrari all'approvazione di quella parte dell'articolo 2 per la quale abbiamo proposto l'emendamento. Noi non possiamo introdurre in una legge una disposizione che contrasta con tutti i principî generali che in materia di prevenzione e di previdenza sociale abbiamo finora accettato e sostenuto per quanto riguarda gli infortuni sul lavoro. Tutte le ragioni che sono state qui addotte per giustificare questa pariteticità di posizione fra lavoratori e datori d'opera in tema di soggezione all'obbligo contributivo, a nostro avviso non hanno alcun fondamento di fronte al fatto che anche in altri settori la sistemazione della tutela contro gli infortuni sul lavoro è stata raggiunta in termini contrattuali e sempre in ogni caso l'onere è stato posto a carico esclusivo dei datori di lavoro.

Noi non possiamo ammettere che anche in un provvedimento di modesta entità come quello in esame si contravvenga ad un principio ormai fissato ed accolto nella nostra legislazione previdenziale, secondo il quale l'onere derivante dalla protezione contro gli infortuni sul lavoro deve essere costantemente e interamente posto a carico degli imprenditori.

Per tali motivi, noi raccomandiamo all'Assemblea di approvare il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione ?

BIANCHI FORTUNATO, *Relatore*. Nella mia replica ho già precisato il motivo per il quale sono contrario all'emendamento. Non è che noi, avallando il punto 3 dell'articolo 2, intendiamo consacrare il principio di una eguaglianza di oneri tra imprenditori e prestatori di lavoro, principio al quale si potrebbe agganciare tutto il sistema previdenziale, specialmente nel settore infortunistico. Noi qui invece riscontriamo qualcosa che non si verifica in alcun altro caso: la copertura, cioè, anche dei rischi extraprofessionali. In tal senso mi sembra che si possa concepire la ripartizione del carico contributivo tra imprenditore e lavoratore. Questo – torno a ripetere – emerge dai dati del consuntivo, dagli indici statistici di vari anni di attività dell'ente: il 75 per cento degli infortui verificatisi in questa categoria è di carattere extraprofessionale. Pertanto sono contrario all'emendamento Venegoni.

PRESIDENTE. Il Governo ?

BERTINELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Confermo quanto ho già detto. L'emendamento Venegoni non può essere accettato.

PRESIDENTE. Onorevole Venegoni, mantiene il suo emendamento, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

VENEGONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Venegoni.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo della Commissione, già letto.

(*È approvato*).

Si dia lettura dei rimanenti articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

CAVERI, *Segretario*, legge:

ART. 3.

I contributi di cui all'articolo 2 sono dovuti, con le limitazioni e le esclusioni previste nel presente articolo, dai datori di lavoro appresso indicati per i dipendenti con mansioni di dirigenti ed impiegati tecnici ed amministrativi, di concetto e di ordine, anche se assunti con periodo di prova o di tirocinio:

a) gli imprenditori, siano essi singoli o associati, o società, Consorzi ed Enti che

esercitano attività agricola o attività connesse, i proprietari di fondi affittati e, in tutti i casi, i datori di lavoro ai quali siano applicabili le norme sugli assegni familiari in agricoltura;

b) gli Istituti, gli Enti e le Associazioni che hanno il fine di attuare o di promuovere in qualsiasi modo la difesa, il miglioramento e l'incremento della produzione agricola, ai quali non siano applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 ottobre 1947, n. 1304;

c) i Consorzi di miglioramento fondiario e i Consorzi di irrigazione;

d) i Consorzi di bonifica, con esclusione dei contributi afferenti all'assicurazione contro le malattie e al fondo di accantonamento dell'indennità di anzianità;

e) le aziende esercenti concessioni di tabacco e i frantoi di olive per i soli dipendenti con mansioni di impiegati tecnici ed amministrativi, di concetto e d'ordine;

f) gli Enti di diritto pubblico, limitatamente alle imprese od aziende agricole da essi esercitate.

L'assunzione di dipendenti con le mansioni indicate nel precedente comma deve essere denunciata dai datori di lavoro all'Ente entro il quindicesimo giorno dalla data di assunzione dei dipendenti medesimi.

La denuncia deve contenere le generalità complete del dipendente, la descrizione particolareggiata delle mansioni dallo stesso esplicate e la indicazione della retribuzione spettantegli.

Le variazioni, che volta a volta intervengano nelle mansioni esplicate dai dipendenti impiegati, come pure nelle retribuzioni, debbono essere denunciate all'Ente entro un mese dalla data in cui le variazioni stesse si sono verificate.

(*È approvato*).

ART. 4.

I datori di lavoro sono tenuti a versare all'Ente i contributi stabiliti dalla presente legge sia per la parte a loro carico, sia per la parte a carico dei dipendenti prestatori di opera.

La parte di contributo a carico dei dipendenti è trattenuta dai datori di lavoro sulla retribuzione corrisposta ai dipendenti medesimi.

I contributi sono dovuti anticipatamente per ciascun anno solare, o per un periodo più breve in relazione a minore durata del rapporto d'impiego dei dipendenti, e debbono essere versati entro venti giorni dalla data della richiesta dei contributi medesimi da parte dell'Ente.

Ai fini della regolazione dei contributi, i datori di lavoro debbono comunicare all'Ente, nei termini da questo stabiliti, l'ammontare delle retribuzioni effettivamente corrisposte durante il precedente periodo di assicurazione.

Su motivata richiesta del datore di lavoro, il Consiglio di amministrazione dell'Ente può, in via eccezionale, consentire il versamento dei contributi in rate periodiche anticipate.

In caso di ritardo nel versamento dei contributi, il datore di lavoro moroso, unitamente ai contributi dovuti e non versati, è tenuto a pagare all'Ente, a titolo di sanzione civile, una somma aggiuntiva compresa entro i limiti minimo e massimo dello 0,50 per cento e del 10 per cento dei contributi omessi, secondo il criterio di graduazione da stabilirsi da parte del Consiglio di amministrazione dell'Ente in relazione alla durata del ritardo.

Qualora il datore di lavoro moroso provveda a sanare la inadempienza contributiva spontaneamente, ovvero entro il termine di 10 giorni dalla data di ricezione di eventuale avviso da parte dell'Ente, l'importo delle sanzioni di cui al precedente comma è ridotto ad un terzo.

Nel caso in cui sia intervenuta diffida da parte dell'Ispettorato del lavoro o diffida stragiudiziale da parte dell'Ente per il pagamento di quanto dovuto ai sensi del primo comma del presente articolo, e il datore di lavoro inadempiente provveda al versamento dei contributi arretrati entro il termine indicato nella diffida medesima, la somma aggiuntiva è ridotta al 50 per cento di quella dovuta.

L'azione per riscuotere i contributi dovuti all'Ente dai datori di lavoro si prescrive nel termine di cinque anni dall'ultimo giorno dell'anno solare entro il quale se ne doveva eseguire il versamento.

(*È approvato*).

ART. 5.

Il datore di lavoro il quale, contravvenendo al disposto dell'articolo 3, abbia omesso di denunciare all'Ente l'assunzione di dipendenti o le variazioni intervenute nelle mansioni e nelle retribuzioni dei dipendenti stessi,

o vi abbia provveduto in modo inesatto od incompleto, è tenuto a corrispondere all'Ente:

1) i contributi dovuti e non versati, in tutto o in parte, per l'assicurazione contro le malattie, per l'assicurazione contro gli infortuni e per la parte del fondo di previdenza afferente ai rischi di morte e di invalidità permanente totale ed assoluta, nonchè una somma aggiuntiva uguale all'ammontare dei contributi medesimi;

2) i contributi dovuti e non versati, in tutto o in parte, per la parte del fondo di previdenza afferente ai conti individuali e per il fondo di accantonamento dell'indennità di anzianità, con decorrenza dalla data di assunzione dei dipendenti impiegati, nonchè una somma aggiuntiva pari al 50 per cento dei contributi medesimi.

Inoltre, per le inadempienze di cui al precedente comma, il datore di lavoro è punito:

a) con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 per ogni dipendente cui si riferisce la mancata o incompleta denuncia di assunzione;

b) con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 per l'omesso versamento, in tutto o in parte, dei contributi destinati all'incremento dei conti individuali;

c) con l'ammenda da lire 10.000 a lire 50.000 per l'omesso versamento, in tutto o in parte, dei contributi dovuti al fondo di accantonamento dell'indennità di anzianità.

Nelle contravvenzioni alle norme del presente articolo, il contravventore, prima dell'apertura del dibattimento nel giudizio di primo grado, può presentare domanda di oblazione all'Ente, il quale, con delibera del Consiglio di amministrazione, determina la somma da pagarsi entro i limiti, minimo e massimo, dell'ammenda stessa.

Nel caso in cui la contravvenzione riguardi anche contributi non pagati, l'Ente può, previa delibera del Consiglio di amministrazione, ridurre la somma aggiuntiva, di cui al comma sesto dell'articolo 4.

I proventi delle pene pecuniarie sono devoluti a beneficio delle gestioni delle forme assistenziali e previdenziali, cui le violazioni si riferiscono.

(*È approvato*).

ART. 6.

Per la determinazione degli elementi della retribuzione da considerarsi ai fini del calcolo dei contributi di cui all'articolo 2, si applicano le disposizioni vigenti per il calcolo dei contributi dovuti per gli assegni familiari.

In ogni caso, i contributi dovuti ai sensi della presente legge non possono essere calcolati su una retribuzione inferiore a quella minima stabilita dai contratti integrativi provinciali, in relazione alle mansioni ed all'anzianità di servizio dei prestatori d'opera interessati.

(*È approvato*).

ART. 7.

L'Ente corrisponde all'assicurato o ai suoi aventi causa le prestazioni dell'assicurazione contro le malattie e dell'assicurazione contro gli infortuni, come pure la parte del fondo di previdenza afferente ai rischi di morte e di invalidità permanente totale ed assoluta anche nei casi in cui, al verificarsi degli eventi tutelati, il datore di lavoro risulti moroso in tutto o in parte nel versamento dei contributi dovuti.

In particolare, qualora intervenga la risoluzione del rapporto d'impiego mentre il datore di lavoro risulti moroso nel versamento dei contributi dovuti, l'Ente liquida all'assicurato, o ai suoi aventi causa, gli importi accantonati alla data di risoluzione del rapporto medesimo, rispettivamente nel conto individuale del fondo di previdenza e nel fondo di accantonamento dell'indennità di anzianità, maggiorati degli importi dei contributi dovuti e non ancora versati per gli stessi titoli dal datore di lavoro.

(*È approvato*).

ART. 8.

A modifica dell'articolo 2 della legge 4 agosto 1955 n. 692, l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura è compreso fra gli Enti di cui al numero 2 dello stesso articolo e provvede alla assistenza di malattia a favore dei pensionati che prima del pensionamento risultavano assistiti dalla Cassa nazionale di assistenza per gli impiegati agricoli e forestali oppure dall'Ente medesimo.

(*È approvato*).

ART. 9.

La vigilanza per l'applicazione della presente legge e delle altre norme riguardanti la previdenza e l'assistenza sociale dell'Ente, è esercitata dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale a mezzo dell'Ispettorato del lavoro.

Si applicano all'Ente tutte le disposizioni di legge vigenti per la Cassa nazionale di assistenza per gli impiegati agricoli e forestali, nonchè tutte le norme contenute nei sottoelencati contratti collettivi nazionali che regolano i trattamenti previdenziali ed assistenziali gestiti dalla Cassa medesima, che non risultino in contrasto od incompatibili con la presente legge:

a) contratti collettivi nazionali 31 luglio 1938 e 1° gennaio 1942, relativi al trattamento di quiescenza, previdenza ed assistenza dei dirigenti, dei tecnici e degli impiegati dell'agricoltura e rispettivamente dei Consorzi di bonifica;

b) contratti collettivi nazionali 22 giugno 1938 e 16 dicembre 1938 relativi all'assistenza di malattia, e contratti collettivi nazionali 20 dicembre 1938 e 7 gennaio 1940 relativi al trattamento di previdenza degli impiegati dipendenti da imprese esercenti concessioni di tabacco e frantoi di olive.

L'Ente è disciplinato dallo statuto approvato con regio decreto 14 luglio 1937, numero 1485 e successive modificazioni.

Le modifiche al predetto statuto sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale.

(*È approvato*).

ART. 10.

Gli adempimenti agli obblighi contributivi effettuati anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, nelle stesse misure previste dall'articolo 2, in applicazione degli accordi sindacali intervenuti in materia, sono considerati validi a tutti gli effetti.

(*È approvato*).

ART. 11.

La presente legge entra in vigore dal primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile (2687).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discusione del disegno di legge, già approvato dal Senato: « Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

VERONESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se il mio discorso dovesse essere proporzionato alla lunghezza dell'attesa di questo provvedimento presso il Parlamento italiano, dovrebbe essere veramente un discorso assai lungo. Invece ritengo che debba essere limitato all'essenziale, perché qui non si tratta di illustrare che cosa sia l'aviazione civile nel mondo moderno, ma di discutere quale organo di governo abbia da essere preposto a questo ramo di attività economica. Vero è che, per rendersi conto di quale debba essere l'organo da preporre all'aviazione civile, è bene ricordare, sia pure brevemente, qual è il contenuto di questa attività, avere cioè un'idea chiara di che cosa sia oggi l'aviazione civile anche in Italia.

L'aviazione civile è in tutto il mondo un fenomeno essenzialmente economico, ma è anche una manifestazione di prestigio nazionale. Quest'ultimo deriva dalla dimensione dell'aviazione civile nazionale e dalla sua efficienza tecnica, meno dai risultati economici che si possono conseguire, quantunque essi siano un punto di riferimento ed una base delle discussioni negli organismi internazionali.

Senza andare alle origini di questa attività, che del resto sono assai recenti (cinquant'anni), richiamo solo gli ultimi tre anni, che sono quelli dello sviluppo degli aviogetti. Dai pochi aviogetti in servizio nei 90 Stati aderenti all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (filiazione dell'O.N.U.) nel primo anno di questo triennio si è arrivati ai 609 di oggi, che rappresentano numericamente il 12 per cento della flotta civile mondiale, ma ne rappresentano il 45 per cento della capacità di carico; cioè quasi metà della capacità di carico è passata agli aviogetti, il che vuol dire una profondissima trasformazione della consistenza della flotta, con un investimento notevolissimo.

Tre quarti dei passeggeri del nord-Atlantico vanno in aereo. La capacità di trasporto aereo dei paesi dell'O.A.C.I. nei tre anni di cui sopra è aumentata del 35,3 per cento, mentre il traffico è aumentato del 22,4 per cento. Contemporaneamente si è passati da 65 miliardi di saldo attivo nei bilanci delle rispettive Compagnie aeree a cento miliardi di passivo in lire italiane. È un aspetto che va considerato, perché è insolito constatare uno sviluppo prorompente, qual'è quello dell'aviazione civile, in una branca economica, accompagnato da risultati economici negativi. Di

questi cento miliardi di *deficit*, i tre quarti sono da attribuire alle compagnie aeree europee (fanno eccezione l'*Iberia*, la *Swissair*, l'*Aer Lingus* e la nostra Alitalia), un quarto alle linee americane, che rappresentano per loro conto più del 50 per cento della capacità di trasporto.

Tuttavia, nonostante questi risultati economici negativi, le ragioni di prestigio di cui parlavo all'inizio prevalgono sull'economia. Nessuno Stato pensa a smobilitare la propria aviazione, tutti insistono nella gara. In Europa si cerca di unirsi per salvare insieme prestigio ed economia. Siamo entrati nell'epoca dell'economia delle grandi dimensioni. La aviazione è un tipico esempio di questo genere. Nessun paese europeo, salvo forse l'Inghilterra, può pensare di resistere da solo. Salvare prestigio ed economia è il tema che oggi si propongono i responsabili dell'aviazione civile degli Stati europei.

Anche in Italia l'aviazione civile è andata assumendo questi caratteri. L'Alitalia ha conosciuto uno sviluppo straordinario, accompagnato da buoni risultati di esercizio. La nostra bandiera arriva in 43 Stati, con una rete di 155 mila chilometri di rotte non duplicate. Fra le compagnie aeree, l'Alitalia nel triennio di cui parlavo è passata dal ventesimo al quindicesimo posto, con un incremento del 97 per cento della capacità offerta e un incremento dell'84 per cento del traffico venduto. Il prodotto lordo del 1961 – per dare una cifra indicativa – è stato di 63 miliardi di lire, prodotto da circa 7 mila dipendenti.

Si noti che il traffico aereo che ha trasportato l'Alitalia è solo l'1,6 per cento del traffico mondiale.

Ormai si possono costituire confronti tra l'aviazione e la marina circa l'apporto da esse dato al saldo della bilancia dei pagamenti. L'apporto in milioni di dollari è stato nel 1957 per la marina di 408 e per l'aviazione civile di circa 30, con un rapporto di 13 a 1. Nel 1961 l'apporto è stato di 339 milioni di dollari per la marina e di 86 per l'aviazione civile, con un rapporto di 4 a 1.

Nel *Bollettino* della Banca d'Italia si trova questa significativa stima della bilancia dei trasporti: il saldo dei trasporti marittimi è stato nel 1960 di 23,1 milioni di dollari in senso negativo e nel 1961 di 20,9 nello stesso senso; la spesa cioè ha superato gli incassi. Quello dei trasporti terrestri è stato di 119,8 milioni di dollari in senso negativo e di 147,1 nello stesso senso nel 1961. I traffici aerei hanno chiuso con 38,3 milioni di dollari all'attivo nel 1960 e con 43,7 sempre all'attivo nel 1961. Si tratta dunque di una realtà economica in rapidissima crescita, con investimenti ingenti. Di essa tutti i maggiori Stati si interessano, facendo anche sacrifici perché sanno che questi sono gli anni nei quali ha luogo l'accaparramento delle grandi rotte mondiali del traffico aereo. Accaparrarsi queste rotte significa avere un vantaggio di prestigio indubbio, ma significa anche, alla lunga, avere un vantaggio economico.

A questa realtà nuova deve secondo noi adeguarsi l'organo dell'amministrazione statale preposto al settore. Il ministro Medici durante una recente conferenza televisiva ebbe ad affermare che un organo vivo deve diuturnamente riformarsi e che la nuova burocrazia dovrà essere prevalentemente formata di tecnici. Ora la proposta che la Camera si accinge a discutere tende appunto a tradurre in pratica questo ammonimento del ministro. Non si può certo dire che si tratta di una decisione affrettata, perché se ne parla dal 1948: da allora si sono avuti ben otto progetti governativi ed uno di iniziativa parlamentare; con le modifiche introdotte dalla I Commissione e la rifusione del testo fatta dal Governo siamo al decimo progetto in un arco di tempo di 14 anni ! Non si può certo dire che si siano precipitate le conclusioni. Ora veramente i tempi sembrano maturi e la convinzione di ciò è comune a tutti.

Il generale di squadra aerea Alberto Briganti, che fu direttore generale dell'aviazione civile, segretario generale dell'aeronautica, presidente del Consiglio superiore dell'aeronautica e del Consiglio superiore delle forze armate fino al 1954, scrisse l'altr'anno sulla rivista *Politica dei trasporti* un articolo riguardante appunto l'argomento che ci interessa: il Commissariato per l'aviazione civile. Nell'articolo, tra il resto, egli dice:

« La mancanza di un organismo autonomo e organizzato è per noi una menomazione che ha arrecato danni ingenti allo sviluppo dei nostri trasporti aerei.

« In una situazione simile si è trovata l'amministrazione della marina mercantile, la quale però trovò gli uomini che seppero sganciarla dalla marina militare e, diventata prima sottosegretariato e – al momento della ripresa postbellica – ministero, poté dare un grande impulso alla ricostruzione dei porti e del naviglio distrutto dalla guerra, come lo erano gli aeroporti e gli aerei da trasporto.

« L'aviazione civile, rimasta unita all'aeronautica militare, non ottenne i miliardi che ottenne invece la marina mercantile, che poté così dare un contributo del 70 per cento per

la ricostruzione delle navi, né i fondi per riparare i suoi aeroporti, mentre i porti marittimi venivano prontamente rimessi in efficienza. L'industria aeronautica in prevalenza nel nord era rimasta intatta, ma ne fu decretata la distruzione da noi stessi, e i cantieri finirono chiusi o trasformati. L'Italia non doveva fare più aerei. Ogni anno venivano stanziati in bilancio centinaia di miliardi per ricostruire ferrovie e materiale viaggiante, piroscafi, porti e strade: gli aeroporti e gli aeroplani non vennero mai contemplati ».

Aggiunge il generale Briganti in un altro punto del suo scritto: « Non bisogna infatti dimenticare » (a proposito della opportunità di stare o venir via) « che mentre dal lato tecnico l'ausilio dell'esperienza dell'aviazione militare può essere stato prezioso, occorre ancora risolvere i lati organizzativo, economico, giuridico e amministrativo dell'aviazione civile, che nulla hanno in comune con l'aviazione militare ».

È necessario, quindi, un cambiamento che parta dalla convinzione maturata della opportunità del distacco dell'aviazione civile dalla Difesa. La lunga storia italiana dei tentativi avviati e non conclusi è riprova della difficoltà della scelta del nuovo. In sostanza, decisa l'uscita dalla Difesa, era possibile imboccare tre vie: un commissariato presso la Presidenza del Consiglio (e fu questa una soluzione ventilata per parecchi anni dopo la guerra), un ministero proprio dell'aviazione civile, oppure l'inserimento di essa in un altro ministero già esistente.

La prima soluzione allo stato degli atti va scartata, non ritenendosi conforme alla Costituzione la istituzione di un commissariato. La seconda soluzione, istituzione di un ministero autonomo, sembra eccessiva allo stato attuale. Esiste, sì, una organizzazione autonoma dell'aviazione civile – lo vedremo subito – in alcuni paesi, ma in quelli che hanno veramente tale sviluppo aeronautico civile, sia per le linee, sia per le costruzioni, da giustificare un organismo ministeriale autonomo. Non restava, quindi, e non resta che la terza via: quella dell'inserimento dell'aviazione civile in uno dei ministeri esistenti. A questo punto occorreva fare la scelta. Per orientarci possiamo riferirci alla grande famiglia dell'aviazione civile mondiale che era presente a Roma l'estate scorsa alla XIV assemblea dell'O.A.C.I. In occasione di questa assemblea l'Italia fu ammessa all'unanimità tra le nove potenze aeronautiche della prima categoria per importanza di traffici, per cui si riconobbe l'aviazione civile italiana come cresciuta e ormai matura. L'Italia si trova in buona compagnia: vengono al primo posto gli Stati Uniti, col 54,1 per cento del traffico complessivo dei paesi dell'O.A.C.I., (le cifre sono del 1961); seguono la Gran Bretagna con il 6,7 per cento, la Francia con il 5,4 per cento, il Canadà con il 3,9 per cento, i Paesi Bassi con il 2,9 per cento, l'Australia con il 2,8 per cento, il Brasile con il 2,4 per cento, il gruppo scandinavo con il 2 per cento, l'Italia con l'1,6 per cento.

Ebbene, da chi deve l'Italia prendere esempio per la sua organizzazione ? Evidentemente sembra a noi che l'esempio vada preso da chi ha maggiore peso in questa graduatoria e anche, se vogliamo, prendere motivo dal maggior numero di Stati che hanno scelto una certa soluzione.

Orbene, di questi nove Stati, i primi due – gli Stati Uniti e la Gran Bretagna – hanno praticamente organizzazioni autonome, ministeri autonomi (anche l'Australia ha un ministero dell'aviazione civile), mentre la Francia, il Canadà, i Paesi Bassi ed il gruppo scandinavo hanno l'aviazione civile inserita nel ministero dei trasporti. Il solo Brasile ha un ministero dell'aeronautica che comprende contemporaneamente l'aviazione civile e l'aviazione militare, cosa notevolmente diversa dalla soluzione italiana che vede l'aviazione civile inserita nel Ministero della difesa comprendente tutte e tre le forze armate.

Nella seconda categoria dei paesi chiamati a comporre il consiglio dell'O.A.C.I. sono compresi altri nove paesi di importanza decrescente nei quali si riscontra la ripartizione che abbiamo trovato nella prima categoria. Cioè la gran parte di questi nove paesi colloca l'aviazione civile nel ministero dei trasporti. L'Argentina ripete l'organizzazione del Brasile con un ministero dell'aeronautica, mentre la R.A.U ha l'aviazione civile nel ministero della difesa.

Nel terzo gruppo analogamente. Mettendo insieme, avremmo 16 paesi sui 27 che si trovano nel consiglio dell'O.A.C.I. rappresentanti il 22 per cento del traffico complessivo dei paesi dell'O.A.C.I. nel 1961, che hanno l'aviazione civile inserita nei trasporti, abbiamo le tre maggiori potenze (Stati Uniti, Gran Bretagna ed Australia) che hanno un'organizzazione propria per l'aviazione civile con il 63,6 per cento del traffico complessivo e quindi si arriva con la prima categoria all'86 per cento. Seguono l'Italia, la R.A.U., la Colombia, il Nicaragua che hanno l'aviazione civile nel ministero della difesa, la

Spagna, il Brasile e l'Argentina che hanno un ministero dell'aeronautica.

Io ritengo che gli esempi altrui abbiano una forza indicativa anche per noi. Se non vi sono particolari e gravi ragioni, dovremmo tener conto degli insegnamenti degli altri. I tre maggiori paesi hanno organizzazione autonoma, 16 paesi hanno inserita l'aviazione civile nel ministero dei trasporti. Ci sembra quindi che bene abbiano fatto il ministro Angelini e il ministro Andreotti a scegliere a suo tempo il Ministero dei trasporti. E ciò anzitutto per affinità di materia (trasporti), notando però, come risposta agli obiettori, che vi è una completa distinzione di burocrazia e di stanziamenti pur nello stesso Ministero dei trasporti. Si trova soltanto il collegamento al vertice nella responsabilità unica del ministro.

Inoltre, il motivo determinante può essere stato l'analogia con l'organizzazione degli altri paesi del mercato comune e di gran parte degli altri paesi europei.

Si tenga presente quanto abbiamo detto sopra circa le economie delle grandi dimensioni e l'opportunità di uniformare e unirsi, per comprendere quanto sia opportuno che la responsabilità dei trasporti aerei anche in Italia abbia un titolare, in analogia con i responsabili degli altri paesi europei. Tenete conto che i trasporti intraeuropei sono essenzialmente terrestri ed aerei ed è quindi opportuno che la responsabilità faccia capo anche in Italia ad un unico ministro responsabile.

Obiezioni a tale soluzione ne abbiamo udite parecchie. La principale è che noi in tal modo porremmo l'aviazione in mano dei ferrovieri, che cioè noi – proprio noi, appassionati dell'aviazione civile – la porremmo sotto l'oppressione delle ferrovie, tollereremmo che le ferrovie le facessero torto. Ci sarà insomma – dicono coloro che sostengono questa tesi – la concorrenza delle ferrovie e conseguentemente la mortificazione dell'aviazione civile. Ma, affermando ciò, mi pare si faccia senza alcun motivo un torto al ministro responsabile del settore, il quale dovrà rispondere dinanzi al Parlamento dello sviluppo armonico di ambedue le branche e pertanto non potrà avere un figlio ed un figliastro, ma dovrà curare ambedue i settori per non esporsi alle giustificate critiche dei parlamentari e dell'opinione pubblica.

Nell'articolo che ho dianzi citato, il Briganti risponde anche a tale obiezione ed afferma: « Non mi sembra questo un argomento serio, poiché i traffici aerei interni sono di modesta capacità e portano via ben poco alle ferrovie dello Stato. Se infatti il Ministero dei trasporti tarpasse le ali alla nostra aviazione civile, ciò sarebbe a tutto beneficio di quelle straniere e non certo delle ferrovie ».

Del resto il nostro ministro sa che l'aviazione civile italiana non smania davvero per moltiplicare le sue comunicazioni interne, ma, caso mai, per estendere quelle di carattere internazionale. I passeggeri aerei dei servizi interni sono stati nel 1961, nel nostro paese, appena il 2 per mille del totale di quelli delle ferrovie dello Stato; e se anche vogliamo considerare il rapporto riferito soltanto ai viaggiatori di prima classe, vediamo che i viaggiatori aerei sono stati soltanto il 3,9 per cento dei passeggeri ferroviari di prima classe. Ne consegue che il bilancio delle ferrovie dello Stato non raggiungerebbe certo il pareggio quand'anche venissero totalmente abolite le nostre linee aree interne.

Ma si manifesta un altro timore, quello che si riferisce alla sorte del personale. Si manifesta cioè l'apprensione che, nel passaggio, elementi specializzati possono rimanere fuori. Ebbene, non vi è nulla di più errato, onorevoli colleghi. Gli elementi specializzati sono e resteranno preziosi e verranno certamente, anche dopo, tutti utilizzati. Si tratta d'altronde di una branca in espansione, la quale avrà certo bisogno crescente di personale specializzato e non potrà davvero prendersi il lusso di lasciare a casa nessuno che conosca il proprio mestiere.

Impensabile poi assolutamente la paventata invasione dei ferrovieri nel campo aereo: a ognuno il proprio mestiere.

Si è detto infine: commissariato sì, poiché quello potremmo accettarlo, ma ispettorato no. Io invece, tra commissariato ed ispettorato, ritengo debba senz'altro preferirsi l'ispettorato. Ciò anzitutto per la responsabilità del ministro, giacché il commissario sottoposto al ministro può sempre dar luogo ad equivoci, mentre è bene che la responsabilità sia invece chiara ed individuata. Questa è stata infatti la ragione costituzionale fatta valere dalla I Commissione per recare la modifica fondamentale al testo che ci è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento. Essa mi sembra valida ed il suo risultato mi appare utile. Ma preferisco l'ispettorato anche in considerazione delle sue peculiarità quale organo burocratico. Tutti sanno che presso il Ministero dei trasporti vi è l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Ebbene, tale

ispettorato, costituito di sette servizi centrali e 18 periferici, conta 496 funzionari direttivi tra cui 327 ingegneri. È una delle poche amministrazioni nelle quali non vi è crisi di tecnici. Nel complesso questo ispettorato, che ha circa 2000 posti in organico, ha circa 1700 dipendenti. Al vertice vi è un direttore generale e sei direttori centrali, di cui tre tecnici e tre amministrativi. Il che dimostra come questa forma (anche se nel nostro caso va configurata in modo modesto e proporzionato a quanto è necessario nel momento presente all'aviazione civile) sia suscettibile di adeguarsi ai bisogni vari e crescenti dell'aviazione civile.

Concordo quindi pienamente con le decisioni della I Commissione e con le motivazioni esposte nella esauriente e pregevole relazione dell'onorevole Piccoli.

Nel confronto fra il testo del Senato e quello della I Commissione le differenze sembrano molte, ma in sostanza la differenza è unica: sostituzione del commissariato con l'ispettorato e del ministro al commissario.

Vero è che (e ne ha dato notizia la stampa dei giorni scorsi) abbiamo trovato un nuovo testo presentato dal Governo, e cioè vi sono gli emendamenti governativi. Ma, a ben esaminarli, sono tutti emendamenti migliorativi, con qualche osservazione che mi permetto di fare. Anzi, la rielaborazione del testo mi sembra sia stata utile perché ha permesso ai parlamentari di prendere cognizione rapida di come risulta il testo della Commissione con gli emendamenti governativi. Io concordo con quasi tutti ed esprimo anzi un apprezzamento per lo sforzo di completezza e di affinamento che è stato compiuto. Ovviamente il tempo è servito a maturare le idee e a dare all'organismo che sta per nascere tutti gli strumenti necessari perché compia speditamente la sua strada.

Vorrei tuttavia esprimere qualche dubbio su due punti, lasciando da parte un terzo che so essere troppo delicato e difficile. I due punti sono quelli dell'articolo 3, là dove il testo governativo chiede la cancellazione della premessa: « Finché non sarà provveduto ad una loro autonoma organizzazione, i servizi dell'assistenza al volo saranno forniti dall'ispettorato », ecc.

Ora, dal punto di vista giuridico formale l'omissione non dice niente. Questo è verissimo. Ma dal punto di vista programmatico può significare qualcosa se l'omissione avesse per presupposto l'idea di non voler mutare lo stato attuale. Ora, per quel che riguarda la assistenza, la stessa assemblea generale dell'O.A.C.I. ha raccomandato, specie agli Stati piccoli vicini (caso tipico quello dell'Europa), di unirsi perché gli spazi aerei che sovrastano ogni Stato sono attraversati dagli aerei a getto (e domani dai supersonici) con rapidità tale che, se i servizi sono distinti, essi non possono seguire il volo degli aerei.

L'« Eurocontrol » è sempre presente. L'onorevole Pugliese, in una recente intervista, ebbe a dire: « L'atteggiamento italiano nei confronti dell'« Eurocontrol » non è cambiato: è un atteggiamento di attesa e di osservazione che lascia aperta la porta ad ogni possibile futuro sviluppo ».

E allora io chiederei che nella replica il ministro giustificasse o spiegasse l'omissione, lasciando tranquilli tutti che questa porta aperta rimanga ancora aperta malgrado la omissione che si è fatta; e cioè si dichiari che la soppressione della premessa non ha il significato che qualche malizioso potrebbe dare a tale soppressione. (*Interruzione del deputato Romualdi*). Ci faremo dare assicurazione dal Governo. Poi è sparito il vecchio articolo 4 che riguardava la commissione per lo spazio aereo. È vero che esso rinasce come articolazione interna del Consiglio superiore; però si tratta di cosa diversa dalla commissione che era prima prevista come organo consulente del ministro specificamente per l'utilizzazione dello spazio.

Lo spazio aereo è un bene economico non illimitato, nonostante le apparenze; è un bene economico che va saturandosi di aerei, i quali devono essere disciplinati ripartendo spazi e tempi nel modo più opportuno fra le due fondamentali attività, quella civile e quella militare. La commissione che veniva proposta aveva appunto lo scopo della migliore utilizzazione dello spazio aereo ai due fini, militare e civile.

Io mi auguro che la modifica apportata non significhi diminuzione dell'importanza che a questo problema si voleva dare con l'articolo 4 del vecchio testo. Abbiamo anche qui l'esempio dei paesi più progrediti, in particolare degli Stati Uniti, che hanno una loro organizzazione che pensa a questa economica utilizzazione dello spazio aereo contemperando le varie esigenze. Anche noi dovremmo perseguire questo scopo.

Nella discussione al Senato il ministro Tessitori propose l'abolizione della commissione per lo spazio aereo affidandone le competenze al Consiglio superiore. Mi pare che qui si tratti di uno sforzo per sopperire con gli strumenti tradizionali alle nuove esigenze. Ma il nuovo con il vecchio non è sempre fa-

cilmente contemperabile. Io mi auguro che le novità introdotte dal Governo a questo proposito non significhino una mortificazione della esigenza primaria che era indicata nel vecchio articolo 4.

Desidero terminare queste brevi osservazioni richiamandomi ancora all'articolo del febbraio 1960 del generale Briganti, il quale si augurava che il disegno di legge andasse in porto. Egli diceva: « Se il disegno di legge andrà in porto, si dovrà alla chiaroveggenza del Presidente del Consiglio onorevole Segni, del ministro della difesa onorevole Andreotti e di quello dei trasporti senatore Angelini, che hanno intuito le vere esigenze dell'aviazione civile. Se anche questa volta il tentativo di rendere autonoma l'aviazione civile dovesse fallire, bisognerebbe dire che i nostri legislatori sono poco lungimiranti sullo sviluppo dei trasporti aerei, nonostante che da anni molti di loro non viaggino che in aeroplano per l'Europa, l'Asia e oltre gli oceani ». Mi auguro veramente che la risposta del Parlamento sia oggi quella che il generale Briganti si augurava, che le polemiche siano ormai lasciate alle spalle, che tutti si mettano di buona volontà per fare della nuova organizzazione lo strumento adatto per il progresso ulteriore dell'aviazione civile. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Guadalupi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Lenoci, Ghislandi, Albarello, Mogliacci, Concas e Bogoni:

« La Camera,

in armonia ed in conseguenza dei numerosi ed impegnativi voti, già espressi nei due rami del Parlamento, dal 1948 ad oggi, di cui gli ultimi sui bilanci pei Ministeri della difesa, dei trasporti e della marina mercantile;

in applicazione delle prime conclusioni a cui porta l'istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, incorporato nell'ambito del Ministero dei trasporti, che viene così ad assumere la denominazione di Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

in considerazione della sempre crescente importanza che, nei rapporti internazionali tra i paesi di tutto il mondo di carattere turistico, commerciale e culturale, acquista per l'economia nazionale la politica dei traffici aerei civili nell'auspicato incremento di ogni tipo di scambio tra i paesi ed i popoli;

ritenuto che al nuovo Ministero dei trasporti sono devoluti tutti i compiti, le attribuzioni e le competenze già esercitate dai Ministeri della difesa e dei lavori pubblici in essi compresi quelli relativi alla progettazione, costruzione ed ampliamento degli aeroporti civili demaniali, di aerodromi, di eliporti, di campi di volo, di campi di fortuna non appartenenti allo Stato;

riconosciuta la necessità di dare luogo, in esecuzione degli impegni programmatici del Governo ad una organica politica di tutte le infrastrutture aeroportuali italiane,

invita il Governo

a voler completare al più presto, attraverso il coordinamento delle varie posizioni ed un indirizzo programmatico unitario ed equilibrato, gli studi per la presentazione al Parlamento di un programma capace di realizzare i seguenti obiettivi:

a) potenziare, ammodernare e sviluppare in tutte le infrastrutture ed i servizi, con criterio di organicità e di equilibrata visione economica e sociale, il « sistema aeroportuale italiano », assicurando in tal modo una prospettiva di graduale rinnovamento a tale importante settore dell'economia italiana:

b) al fine di coordinare le attività riguardanti i servizi di tutti gli aeroporti civili nazionali, assicurare la gestione economica ed amministrativa, attraverso la istituzione di una « azienda autonoma dei servizi aeroportuali italiani », in seno all'Ispettorato generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

L'onorevole Guadalupi ha facoltà di parlare.

GUADALUPI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sono fra quei pochi parlamentari che ininterrottamente, dal 1948, si battono con tenacia perché si arrivi, nella forma più costituzionale, più corretta e più produttiva, a realizzare l'autonomia funzionale dell'aviazione civile dall'aviazione militare. Mi corre pertanto preliminarmente l'obbligo di dichiarare che come gruppo, anche se concordiamo con il testo del disegno di legge, manteniamo alcune perplessità e preoccupazioni derivanti in gran parte dal fatto che, nonostante i nostri interventi in Commissione, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, abbiamo visto trascorrere molti anni. È praticamente dal 1947 che questo problema è sul tappeto, talché vi è da temere un ulteriore rinvio della sua soluzione, qualora non si dovesse trovare un punto di incontro e di convergenza fra le tesi prospettate al Senato e qui alla Camera e l'orientamento del Governo, il quale ha presentato emendamenti che modificano notevolmente il testo appro-

vato dalla I Commissione della Camera, la quale a sua volta, dopo ampio dibattito, aveva ritenuto di dover emendare il testo trasmesso dal Senato.

Di conseguenza oggi ci troviamo di fronte ad un testo di legge che consta di tre schemi: uno, ultimo in ordine di tempo, presentato dal Governo; uno approvato all'unanimità dal Senato ed uno votato a maggioranza dalla Commissione affari costituzionali.

LUCIFREDI, *Presidente della Commissione*. Per la verità, il voto della Commissione fu quasi unanime.

GUADALUPI. Ma una larga maggioranza non equivale all'unanimità.

A prescindere dai ritardi di questi anni, che possono in una certa misura essere giustificati da chi, come noi, ha sempre trattato questi problemi con alto senso di responsabilità, bisogna dire che da parte del Governo non si è avvertita negli ultimi anni (come si è invece avvertita da parte del Parlamento) l'esigenza di predisporre gli strumenti atti a garantire la piena autonomia dell'aviazione civile.

Eppure già nel 1947 (come risulta da una pregevolissima pubblicazione del Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei) il Governo si pose il problema, anche per sollecitazione dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile, che già allora intravvedevano la possibilità di assumere il controllo dell'aviazione civile. Nel luglio del 1947 l'allora Presidente del Consiglio onorevole De Gasperi ebbe a scrivere: « Non sembra che per l'Italia ricorrano ragioni particolari; ma, anzi, considerazioni di indole generale consiglierebbero di separare le sorti dell'aviazione civile da quelle dell'aviazione militare, affrontando il relativo problema sin dall'inizio della fase ricostruttiva ».

Nonostante questo autorevole parere e l'opinione analoga espressa da altri settori politici, si è dovuto registrare un colpevole ritardo da parte del Governo e soprattutto del Ministero della difesa; ritardo che ha, a nostro avviso, causato un serio danno economico alla nostra bilancia commerciale.

Se è vero che la situazione internazionale di mercato ha reso in questi ultimi anni particolarmente urgenti misure antirecessive, è anche vero che le misure andavano non soltanto ipotizzate di volta in volta, da un Governo e poi da un altro, da una maggioranza e poi da un'altra, ma articolate in provvedimenti di iniziativa del Governo che fossero stati accoglibili da una certa maggioranza parlamentare.

In questo sono il grave errore della democrazia cristiana e il torto che il Governo ha commesso nel non considerare come i problemi dell'autonomia dell'aviazione civile potessero, se risolti, far diventare questa uno strumento di diffusione non soltanto della politica italiana, ma soprattutto del traffico aereo e quindi del turismo, dell'attività economica e commerciale, verso tutti i paesi d'Europa e del mondo.

Quando, moltissimi anni fa, si cominciò a parlare della nuova organizzazione dell'aviazione civile nell'ambito del Ministero dei trasporti, vi furono delle osservazioni pertinenti ed altre non pertinenti sollevate, con una contrarietà decisa sino in fondo, dal Ministero della difesa. Io fui tra quei parlamentari che, in quest'aula, hanno avuto con i ministri della difesa scontri simpatici, niente affatto violenti, di parole, di tesi, di polemiche. Ricordo benissimo che nel 1957, ripetendo quanto avevo già detto nel 1948-1949, polemizzai con l'allora ministro della difesa facendogli osservare che, nonostante i buoni intendimenti del Governo e del Ministero della difesa, io continuavo dopo tanti tanti anni a diffidare, non dei buoni propositi, che erano ormai manifesti, ma della buona volontà di tradurre in atto quanto il Governo aveva già predisposto.

Devo dire molto sinceramente che non vorrei che il fatto di trovarci di fronte a tre schemi (uno dei quali ha già il crisma democratico dell'approvazione del Senato e l'ultimo, quello del Governo, presentato soltanto alla vigilia del presente dibattito), il fatto di trovarci di fronte ad una discordanza di posizioni, si riflettesse in una presa di posizione della maggioranza nel senso di accantonare ancora una volta il problema.

È dal 1952, quando si impostò, sia pure in termini piuttosto generali, la politica dei trasporti, che si reclama l'autonomia della aviazione civile. In quell'anno il ministro dei trasporti manifestava il proposito di predisporre, nel più equo riparto della spesa pubblica e nel quadro di un coordinamento dei trasporti aerei e in superficie che tenesse conto della complementarità di ciascun sistema, un ulteriore schema in virtù del quale l'amministrazione dell'aviazione civile passasse sotto il controllo del Ministero dei trasporti. Ora io devo dire che, benché a quell'epoca il nostro gruppo non fosse sulle posizioni attuali, tuttavia sul problema dell'autonomia dell'aviazione civile esso va sostenendo coerentemente dal 1946 ad oggi questa profonda esigenza di rinnovamento:

e non soltanto da un punto di vista strettamente tecnico-amministrativo e strutturale, ma anche e soprattutto dal punto di vista funzionale, per i compiti nuovi che attendono questo settore e per il contributo che esso è destinato ad apportare all'economia generale del paese e che certamente avrebbe già portato, se ci fossimo allineati agli ordinamenti di moltissimi altri paesi in fatto di autonoma funzionalità dell'aviazione civile.

La grave questione che noi a suo tempo sollevammo e che è stata sempre il motivo dominante delle nostre richieste è quella del coordinamento dell'aviazione commerciale con l'attività di una grande azienda, quale è quella delle ferrovie dello Stato.

Gli oppositori sostengono che l'incorporamento dell'aviazione nell'ambito del Ministero dei trasporti porrebbe il settore nelle mani di coloro i quali, per la lunga dimestichezza con le ferrovie, sarebbero portati a dedicare le loro cure prevalenti a queste ultime ed a trascurare fatalmente la nuova arrivata. A giudizio del nostro gruppo, nonostante questa critica, l'esigenza allora posta e successivamente riproposta rimane valida. Noi anzi riaffermiamo la necessità, nei tempi attuali e nelle prospettive economiche che soprattutto il mercato comune europeo va, sia pure faticosamente, determinando nell'ambito dei paesi europei e del mondo intero, di una politica unitaria nel campo dei trasporti. A prescindere, dunque, da eventuali motivi reconditi od oscuri che non mi è dato conoscere, e sui quali quindi non avverto la necessità di soffermarmi, ma solamente richiamandomi ai motivi conclamati che si evincono dalla relazione, devo dire che, in sostanza, le modifiche apportate dalla Commissione affari costituzionali, anche se non perfette, sono accettabili. Esse partono, infatti, dal principio che i commissariati non sono previsti dal nostro ordinamento costituzionale, nonostante la prassi contraria chiaramente sottolineata dal relatore onorevole Piccoli.

A parte, comunque, questi problemi di carattere formale, io penso che, una volta affermati i compiti dell'amministrazione dell'aviazione civile, come quello, per esempio, della cura, della sovrintendenza, del controllo e della direzione diretta degli aeroporti (e quando parlo di aeroporti intendo riferirmi a tutti, e non soltanto a quello di Fiumicino), della costruzione e della manutenzione di tutti i complessi aeroportuali, dell'esercizio dei delicatissimi servizi delle telecomunicazioni, dell'assistenza e del controllo del traffico aereo, ecc., il settore potrà essere risanato dal punto di vista finanziario, anche tenendo conto che il traffico aereo è in continuo aumento, come si evince anche dagli indici contenuti nella relazione Piccoli. Anche da questo punto di vista, ripeto, il Ministero dei trasporti avrà maggiori possibilità di successo, naturalmente dopo il superamento delle difficoltà iniziali, rispetto ai dicasteri della marina mercantile e della difesa, nel cui ambito non si può dire che l'aviazione civile, privata della sua autonomia, abbia avuto lo sviluppo che legittimamente ci si poteva attendere.

Ora, gli interessi di natura economica e commerciale, come pure quelli dell'aeronautica militare, dovrebbero prevalere su quelli che fino a questo momento hanno impedito il realizzarsi dell'auspicata autonomia.

Vi è una frase nella relazione dell'onorevole Piccoli che mi ha lasciato un po' perplesso, non so se dovuta ad una svista del relatore o ad altro. « Dimessa l'etichetta bellica, è legittimo attendersi – ha scritto il collega Piccoli – che molti problemi, fin'oggi insoluti, troveranno più facile soluzione ». Non so se in questa etichetta bellica l'onorevole Piccoli abbia inteso comprendere tutto il Ministero della difesa oppure soltanto l'aviazione civile, stabilendo in quest'ultimo caso un rapporto tra la politica militare bellica e quella dell'aviazione civile. Questo mi parrebbe un tantino fuori della realtà, a meno che l'onorevole Piccoli non sia già convinto che di questi tempi la politica militare debba essere senz'altro una politica da etichettare come una politica bellica. Vorrei augurarmi, dunque, che si tratti di una svista del relatore, altrimenti vi sarebbe da dubitare della sincerità delle invocazioni alla pace che lo stesso relatore ha recentemente manifestato.

Quanto ai servizi di assistenza al volo, di controllo della circolazione aerea, delle telecomunicazioni ed i servizi metereologici, nonché quelli riguardanti l'uso degli aeroporti militari aperti al traffico civile (e qui voglio esprimere una riserva sull'abolizione da parte del Governo), in sostanza noi siamo d'accordo sulla soluzione adottata, anche se la forma dell'articolo relativo non è la più felice. Abbiamo invero l'impressione, che si voglia lasciare la questione dell'assistenza al volo insoluta ancora per molto tempo.

Noi siamo invece dell'opinione che una autonomia, per essere effettiva, debba essere completa in tutto il suo ciclo, anche per quanto attiene alla organizzazione di questi importantissimi servizi dalla cui idoneità il

più delle volte dipende la garanzia della vita umana e, conseguentemente, il prestigio del paese con tutte le conseguenze di carattere morale, economico, turistico, ecc., che è facile immaginare. A noi pare, dunque, che non si possa prescindere dall'assumere le più opportune iniziative, anche sul piano internazionale, che valgano ad assicurarci strumenti capaci di garantire effettivamente il controllo del traffico aereo. Sul problema abbiamo avuto occasione di richiamare l'attenzione del Governo e devo, anzi, confermare la delusione mia personale e del mio gruppo per il fatto che questo richiamo abbia trovato scarsa eco nel ministro della difesa. Tuttavia vorrei augurarmi un responsabile interessamento del Governo, purché a non lunga scadenza noi potremmo trovarci in una situazione di disagio e di svantaggio rispetto a tutti gli altri paesi organizzati nell'Eurocontrol.

E veniamo a una grave questione che il disegno di legge in esame pone. Approfitto della presenza del ministro per la riforma burocratica, senatore Medici, per chiedere una precisazione sulla possibilità, secondo la legge vigente, che all'Ispettorato generale per l'aviazione civile sia preposto un direttore generale. La mia modesta esperienza mi dice che esiste una certa differenza dal punto di vista gerarchico fra la direzione generale e l'ispettorato generale. Ora, non vorrei che nel momento in cui andiamo a creare un organismo altamente specializzato, qual è l'Ispettorato generale per l'aviazione civile, determinassimo, per ragioni di pura nomenclatura, un certo malumore nel nuovo ambiente ed in coloro i quali legittimamente aspirano a far parte di esso. Voglio augurarmi che l'onorevole ministro mi darà questa precisazione.

In sostanza in questo ispettorato andrà a confluire tutta una serie di attribuzioni oggi suddivise fra molti dicasteri. Io penso, anzi, che bisognerà fare una specie di censimento delle varie attività da coordinare e da riunire. Non voglio poi ripetere che gli stanziamenti relativi all'aviazione civile sono i più ridotti nonostante la produttività, anche economica, di un'accorta politica aviatoria, produttività fino ad ora non realizzata per la frammentarietà e la disorganicità dei servizi dell'aviazione civile, in dipendenza di diversi fattori, non ultimo quello che in generale la promiscuità di tali servizi ha fatto prevalere il momento militare sul momento economico e politico.

Fra l'altro, oggi ci troviamo di fronte ad un impiego irrazionale del fattore umano (dai più alti dirigenti all'ultimo operaio) dell'aviazione civile alle dipendenze del Ministero della difesa. Ma, dal momento che non partiamo da zero, da condizioni cioè che da un certo punto di vista potrebbero essere di privilegio (se si dovesse reclutare tutto il personale, una riforma generale sarebbe più facile), occorrerà conciliare l'esigenza di mantenere il personale militare, che per tanti anni è stato impiegato in questo settore, con quella di reperire nuove forze e nuove energie a tutti i livelli: tecnici, ingegneri, elementi usciti dalle università, dagli istituti tecnici, operai qualificati.

Non possiamo disconoscere che la prevalenza dell'ambiente militare su quello civile ha finito con l'intisichire questo ramo di attività tecnica e che oggi è difficile trovare qualche generoso laureato il quale pensi per un solo istante di dedicarsi all'aviazione civile o alle attività ad essa connessa, come quelle metereologiche, geofisiche, ecc.

Per creare siffatte condizioni occorre che il trasferimento del personale che fino a questo momento è stato impiegato in questo settore non sia fatto con un provvedimento di portata generale e che la copertura dei posti non sia affidata soltanto al personale militare e civile già in servizio nell'aviazione civile, ma che vi siano quote di rispetto da lasciare a concorsi interni ed esterni, affinché possa nel tempo determinarsi questo auspicato rinnovamento.

Non può naturalmente non ritenersi necessaria una sistemazione unitaria ed organica di tutta la materia. A questo proposito nella relazione si legge che si è tenuto conto dell'attuale ordinamento del Ministro dei trasporti al fine di evitare che l'estensione della competenza in materia di aviazione civile costituisse occasione per modifiche strutturali di tutti gli ordinamenti dei servizi di trasporto le quali avrebbero inevitabilmente ritardato l'approvazione del disegno di legge. Qui torna di attualità la mia raccomandazione: se è vero che, per potere arrivare presto e bene, è necessario parlare, più che di direzione generale, di ispettorato, in maniera che il nuovo organismo possa assumere una posizione veramente autonoma nell'ambito del Ministero dei trasporti, è anche vero che questo ispettorato non potrà che avere a suo capo un direttore generale dal quale dovranno dipendere tutti i servizi centrali e periferici.

Non so se sia esatto quanto afferma l'onorevole Piccoli quando, a proposito della sistematica da dare all'ordinamento del Ministero.

parla della possibilità che nell'ambito dell'ispettorato generale si possa provvedere alla istituzione di nuove direzioni generali. Allo stato attuale dell'ordinamento amministrativo non mi pare che esista questa possibilità; a meno che i chiarimenti che ci darà il relatore non siano tali da convincerci del contrario. Fra l'altro, l'oggetto del disegno di legge non è più quello originario del lontano 1959, che prevedeva la costituzione del commissariato per l'aviazione civile. Gli emendamenti presentati dal Governo propongono la modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con la istituzione dell'ispettorato generale dell'aviazione civile presso detto Ministero.

Vorrei ora ricordare al ministro per la riforma burocratica, senatore Medici, e all'onorevole sottosegretario per la difesa quanto fu detto in Commissione difesa. In sede di parere su questo disegno di legge, manifestammo talune nostre perplessità e prospettammo alcune necessarie modifiche, specie nel campo delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di aviazione civile dove regna purtroppo un completo caos. Il codice della navigazione civile, sebbene sia entrato in vigore, se non erro, nel 1942, a distanza di venti anni manca ancora del suo regolamento per la parte aeronautica; il che, oltre ad arrecare un gravissimo nocumento alla sicurezza stessa della navigazione aerea, porta gravissimo pregiudizio a tutto il personale in materia di stato giuridico, di trattamento economico e di carriera.

Parlai già molti anni fa (e alcuni miei colleghi ripeterono il rilievo nell'ambito della Commissione dei trasporti e della marina mercantile) dell'inefficienza dell'Ente nazionale della gente dell'aria che ha la tenuta degli albi professionali e dovrebbe essere l'organo sovrano che regola lo stato giuridico del personale. Va, però, riconosciuto che la mancata emanazione del regolamento al codice della navigazione impedisce, per esempio, che siano applicate le norme del codice stesso che tolgono i poteri disciplinari ai datori di lavoro per conferirli a tale ente, con possibilità anche di ricorso ad una superiore commissione dei reclami. Manca poi l'ufficio di coordinamento previsto del codice della navigazione e, nonostante tutti gli sforzi compiuti dall'associazione sindacale che tutela i diritti dei piloti (l'Associazione nazionale piloti aviazione civile), così come dalle altre organizzazioni sindacali, e nonostante che il personale di volo sia soggetto a fortissimi contributi assicurativi per la pensione generale obbligatoria dell'I.N.P.S., mancano ancora oggi una norma generale e una norma particolare che considerino più a fondo la speciale natura di tale rapporto (sembra davvero impossibile un fatto del genere), sicché il personale di volo è praticamente in condizioni di non poter fruire della pensione in tale forma, dato che il suo rapporto di impiego e di lavoro non può giungere, se non in casi assai difficili, al limite dei 65 anni: è ben raro che a questa età l'organismo di un individuo sia ancora tanto valido da potersi dedicare ad una attività, come quella di pilotare un aereo, che richiede una enorme somma di energie fisiche ed intellettive.

Credo, quindi, sia maturo il tempo per fare qualcosa di concreto per l'attribuzione a questo personale della pensione. Non ripeterò qui le solite litanie: essendo uno di quei deputati che hanno la fortuna e il piacere di viaggiare spesso in aereo, la lamentela che sempre sento avanzare, e giustamente, da piloti bravissimi è che essi non sono affatto considerati dal Governo e – diciamolo pure – dalla maggioranza parlamentare. Nel momento in cui tutte le categorie hanno conseguito o stanno per conseguire il diritto al trattamento di quiescenza o di previdenza, è francamente assurdo che i piloti degli aerei civili non godano di questo beneficio. Ed è una favoletta che questo personale non abbia bisogno di pensione dato l'elevato stipendio.

Ma torniamo alla grossa questione, che è quella delle leggi in vigore. Se vi sono, come vi sono, delle disposizioni caducate rispetto ai tempi nuovi che stiamo vivendo, rispetto alle nuove tecniche anche nel campo della politica aviatoria, se vi sono leggi che disciplinano male l'attività dell'aviazione civile e i rapporti di lavoro fra le amministrazioni delle tre società (perché all'« Alitalia » si sono aggiunte l'« Italia » e la S.A.M.) ed il personale in genere, è necessario modificarle. Il Parlamento è qui per questo: per compiere rinnovamenti integrali, non soltanto nel campo degli ordinamenti costituzionali ed amministrativi, non soltanto nel campo strutturale ed infrastrutturale, ma anche nel campo di quella parte di legislazione che è abbondantemente superata dal corso della nuova politica e già da molti anni superata dalla Costituzione repubblicana che regola con nuove e più democratiche linee i rapporti economici, sociali e di lavoro.

Un altro problema che qui intendo risollevare (anche questo per l'ennesima volta

e spero moltissimo che questa volta vi sia un *resumé* da parte del sottosegretario per la difesa) è quello, non meno importante, degli impianti aeroportuali per i quali già esiste un certo impegno programmatico del Governo e in particolare del Ministero della difesa.

Noi ci siamo più volte occupati in Commissione difesa, ma solo settorialmente, della problematica della costruzione degli aeroporti. Di volta in volta ci siamo trovati di fronte a questo o a quel disegno di legge con cui si provvedeva, non a dare una impostazione organica e programmatica a tutta la politica infrastrutturale degli aeroporti, ma a creare e a costruire nuovi aeroporti: un giorno a Venezia, successivamente a Genova e successivamente ancora a Palermo. Alcuni di noi hanno anche dovuto subire reprimende dai colleghi e dagli amici, avendo avuto l'ardire, o piuttosto la serietà di proporre una visione più organica, più unitaria e più ampia della soluzione da dare al problema. E tuttavia, nel momento in cui le pressioni, sopprattuto di carattere obiettivo (perché mai mi sarei piegato a pressioni di altra natura che non fossero fondate su basi di serietà e obiettività) hanno portato alla costruzione di alcuni grandi aeroporti, non pochi errori di ordine tecnico sono stati commessi.

È inutile adesso ripetere o riprendere la solita polemica sul gravissimo errore-scandalo. Certo quello è il caso limite dal quale però alcuni insegnamenti devono essere tratti. Noi non possiamo cioè prescindere da alcune indicazioni precettive e programmatiche che sono state date dalla Commissione di inchiesta presieduta dall'onorevole Bozzi. E non per il fatto Fiumicino, intendiamoci, ma per il fatto del come si debba predisporre per l'avvenire una politica delle infrastrutture aeroportuali che tenga conto delle esigenze a livello nazionale. Delle conclusioni di quella inchiesta deve far tesoro il Governo che si disse favorevole e ben disposto ad applicarle, anche se alcune di esse sono state poi messe a bagnomaria, tanto che è giustificato il sospetto che delle stesse si dica a parole di voler tener conto, dimenticandole però nei fatti.

Noi non possiamo ritenere che la politica degli aeroporti possa essere affidata all'improvvisazione o al gioco degli interessi elettoralistici o clientelistici provinciali, circoscrizionali e regionali. Occorre anche in questo settore una programmazione che tenga conto delle esigenze di tutta la penisola e delle isole, in maniera globale, omogenea ed unitaria.

Ritengo cioè sia giunto il tempo di cominciare ad articolare la politica infrastrutturale aeroportuale in termini moderni più avanzati e più programmatici. E credo che, così facendo, si adopererà il Governo e per esso il ministro dei trasporti in una coordinata visione programmatica con gli altri ministeri e da ultimo anche con il ministro presidente del Comitato dei ministri per il mezzogiorno, dopo che, con la legge del settembre di quest'anno, tra gli altri compiti integrativi della Cassa per il mezzogiorno, si è anche predisposto quello di autorizzarla alla costruzione dei porti e degli aeroporti in ambienti ove già esistano consorzi di aree di sviluppo industriale.

Occorre cioè che tale attività, nuovamente ordinata e organizzata, tenga conto, a nostro giudizio, di tali esigenze. È indispensabile predisporre uno studio tale da permettere di costruire, o ammodernare o attrezzare meglio tutti gli ambienti aeroportuali necessari, potenziandone al massimo tutti i servizi al fine di potere sodisfare nel modo migliore tutte le esigenze del traffico commerciale e turistico che, come già è stato detto, è in crescente sviluppo.

Molto spesso si obietta che la sistemazione di tutti gli aeroporti sarebbe eccessivamente costosa. Ma, così argomentando, si rinunzia, data anche la penuria degli stanziamenti in bilancio, a fare un qualsiasi lavoro, a compiere una qualsiasi opera di miglioramento degli impianti. Il ragionamento invece è errato ove si pensi ai moltissimi aeroporti i quali vivono – per ripetere una mia vecchia aggettivazione che è stata ripresa dal collega Piccoli – a promiscua amministrazione, militare e civile al contempo, dovendo sodisfare alla duplice necessità dei rispettivi servizi. È uno stato di cose che può essere modificato senza bisogno d'altro che di una nuova visione, di una nuova mentalità.

Ed è forse questo un punto sul quale si è concentrato in questi ultimi anni un certo tipo di critica da parte di taluni ambienti, critica anche malamente alimentata nei confronti dei militari. E si è avvertito – soprattutto da parte di quanti sono a contatto con questa realtà – il differente *modus* in cui è concepita la politica aviatoria civile rispetto a come è concepita, invece, quella militare. Tuttavia, siccome non si può stanziare quell'ingente somma che sarebbe indispensabile per creare un complesso di infra-

strutture del tutto autonomo dagli aeroporti militari e, quindi, è da attendersi per un periodo non indifferente di anni la permanenza del sistema promiscuo, vogliamo raccomandare che il nuovo ispettorato, una volta costituito, possa determinare condizioni di nuovi rapporti fra l'ambiente militare e quello civile.

Così stando le cose, non mi rimane che accennare brevemente a quello che, in tema di legislazione comparata, potrebbe essere l'argomento principe per sostenere e risolvere, questa volta, finalmente il problema: l'organizzazione del nuovo ordinamento autonomo. Ma, avendo il collega onorevole Veronesi abbondantemente arato il campo in questa materia, mi esimo dal farlo e anch'io mi richiamo alle molte tabelle comparative delle attività e degli incrementi del traffico, dello sviluppo della politica aerea, commerciale, turistica, per confermare anche il nostro convincimento che si è effettivamente giunti al punto in cui il problema dev'essere risolto.

Su quasi tutte le modifiche di cui al nuovo testo presentato dal Governo, noi siamo in linea di massima d'accordo. Come ho già detto, avanziamo qualche riserva in ordine all'articolo 3; in particolare, vorremmo che il concetto – non troppo, in verità, felicemente formulato nel testo della Commissione – di cui alle parole: « Finché non sarà provveduto ad una loro autonoma organizzazione », rimanesse. Questo, in quanto si tratta d'una attività programmatica e quindi non è male che si cominci a considerare che in un domani non lontano i servizi di assistenza al volo dovranno rendersi anch'essi autonomi rispetto all'aviazione civile.

Siamo d'accordo sulle integrazioni all'articolo 4, riguardanti le progettazioni, le costruzioni, i cambiamenti degli aeroporti, ecc.

Concordiamo con l'articolo 5 e con l'articolo 6, a proposito del quale è da tenere conto che l'aggiunta, fra le materie per le quali si dispone l'obbligatorietà del parere del Consiglio superiore, delle forme e delle modalità delle gestioni aeroportuali, si è resa necessaria soprattutto dopo il varo della legge con cui si è affidato il sistema aeroportuale milanese, a condizioni del tutto eccezionali, alla S. E. A. Non v'è dubbio, cioè, che anche questo è un campo di attività e di istanze che non possono prescindere da un parere, anche vincolante, del Consiglio superiore dell'aviazione civile.

La collaborazione di questo consesso, che avrà carattere consultivo, ma nella cui capacità tecnica vogliamo confidare, potrà fornire – a mio avviso – studi tali da permettere che i provvedimenti – che saranno poi rielaborati in sede di consiglio di amministrazione e quindi formulati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile – arrivino al Parlamento o arrivino in sede esecutoria dopo essere stati convenientemente istruiti sotto il profilo della tecnica aviatoria. Infatti, purtroppo, fino a questo momento ci è sembrato (e tale constatazione è stata fatta anche da altri settori) che l'aviazione civile, cenerentola rispetto alla consorella militare, abbia anche sofferto in particolare per le carenze manifestatesi sul terreno della tecnica aviatoria.

Intendo poi presentare un emendamento all'articolo 7. Mi sembra che abbia ragione il Senato nel ritenere che nel Consiglio superiore dell'aviazione civile debba essere rappresentato anche il Ministero del turismo, il quale è stato dimenticato tanto nel testo della Commissione affari costituzionali quanto nel testo del Governo, così come è stato dimenticato il presidente del Comitato dei ministri per il mezzogiorno. Qui ripeto una osservazione che formulai quando discutemmo le modificazioni alla legge sulla Cassa per il mezzogiorno. A prescindere dalla validità di certe istanze, in base alla già citata legge del settembre scorso, gli aeroporti e i porti possono essere costruiti anche dai consorzi delle aree di sviluppo industriale con la partecipazione diretta della Cassa per il mezzogiorno. Non vi è dubbio che queste attività sono strettamente connesse con le attività dell'aviazione civile, a meno che non s'intenda predisporre un piano del tutto particolare; ma non credo che lo si voglia fare. D'altra parte, basterebbe richiamarsi alle dichiarazioni del ministro Pastore, in risposta alle mie modeste osservazioni.

Non siamo d'accordo con il Governo quando riduce da 7 a 4 gli esperti che dovrebbero far parte del Consiglio superiore dell'aviazione civile. Riteniamo che sia più esatta la richiesta formulata dalla Commissione affari costituzionali e approfittiamo dell'occasione per dire che bisogna finalmente considerare che i più validi esperti devono essere coloro che volano, coloro che guidano l'aereo. Per tanti anni ho chiesto invano che si tenesse conto di questo grande patrimonio umano rappresentato dai piloti dell'aviazione civile italiana. Non è detto che i piloti debbano essere consultati soltanto quando, dopo che disgraziatamente è caduto un aereo, li si chiama a far parte di una commissione per l'accertamento delle cause (che poi non si riesce mai ad appurare con precisione) che hanno provocato la sciagura. Invece, i piloti

devono essere consultati anche nelle altre fasi, specialmente in quella iniziale, in cui si comincia ad impostare con una concezione organica e coordinata l'autonomia dell'aviazione civile.

Credo che a questo punto debba porsi una questione già da noi sollevata, e cioè se sia opportuno che a far parte del Consiglio superiore dell'aviazione civile sia chiamato anche un rappresentante del personale dell'aviazione civile. Mi si potrà obiettare che ciò sarebbe superfluo per il fatto che del consiglio di amministrazione, che è presieduto dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile o, per delega, dal sottosegretario di Stato, fa parte un rappresentante del personale. Ma proprio in questo vi è una innovazione. E nel momento in cui andiamo ad articolare su basi autonome l'Ispettorato dell'aviazione civile, nel momento in cui agganciamo al personale dei trasporti già in servizio nuovo personale, che ha differenti esperienze, capacità e mentalità, e ha necessità quindi di amalgamarsi nel nuovo organo ministeriale dei trasporti, proprio allora occorre attraverso l'articolo 7 sodisfare tale esigenza. Pertanto accanto a sette esperti è necessario anche un rappresentante del personale dell'Ispettorato dell'aviazione civile.

Siamo infine d'accordo sull'articolo 9 così come è stato formulato dal Governo ed approvato dal Senato, nonché sulla disciplina prevista per l'assetto giuridico del personale che entrerà nel costituendo Ispettorato dell'aviazione civile.

Quanto alle disposizioni transitorie e finali, appare evidentemente inadeguata la valutazione in 37 milioni 300 mila lire delle nuove spese di carattere generale: tale somma va congruamente incrementata, perché con uno stanziamento così esiguo è ben difficile ottenere tangibili risultati.

Per il resto, convengo con le disposizioni transitorie, che in sostanza sono state concordate in Commissione tra i deputati della maggioranza.

Mi auguro che il disegno di legge possa essere presto approvato nel suo nuovo testo dalla Camera e successivamente dal Senato, così da diventare legge prima della fine della legislatura. Sono ben quindici anni che questo problema viene agitato: è ormai tempo di conferire autonomia all'aviazione civile, nell'interesse del nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

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

ROMUALDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il nostro gruppo è lieto che stia finalmente per concludersi l'*iter* di un provvedimento che tende a dare all'aviazione civile maggiore autonomia di quanta le fosse consentita nell'ambito della corrispondente direzione generale esistente presso il Ministero della difesa.

Il provvedimento che ci sta di fronte ha compiuto un lungo e contrastato cammino, soprattutto per la confusione di idee diffusa un po' ovunque e che ha caratterizzato in questi anni i programmi e gli indirizzi dei vari governi.

In verità, si tratta di una materia assai delicata e complessa, perché riguarda un settore in rapida evoluzione: essa quindi richiedeva e richiede, per adeguare lo sviluppo della nostra aviazione civile alle nuove situazioni, estrema prontezza di interventi e tempestiva intuizione dei problemi da risolvere, qualità, queste, che assai spesso mancano ai responsabili della nostra vita politica.

Già i colleghi Veronesi e Guadalupi hanno sottolineato l'importanza tecnica, politica ed economica dell'aviazione civile, la quale rappresenta un mezzo di trasporto che andrà aumentando la sua importanza e il suo valore a mano a mano che passeranno gli anni. Si tratta di un settore in grande e rapida espansione, il che comporta valutazioni a volte contrastanti, perché nel suo aspetto economico-commerciale non sempre lo sviluppo procede di pari passo con quello di carattere tecnico e non sempre questi servizi dell'aviazione civile hanno una corrispondenza positiva di carattere economico e commerciale. Questo, quindi, impone praticamente l'intervento dei governi, altrimenti questi servizi dell'aviazione civile si verrebbero a trovare nell'impossibilità di adeguarsi all'enorme sviluppo tecnico che l'aviazione ha assunto in questi ultimi anni; cioè, a mano a mano che la tecnica perfeziona questi formidabili mezzi di trasporto, sorgono nuovi problemi e nuovi contrasti di carattere commerciale ed economico.

Si sa, infatti, che la maggior parte delle società sono passive e soprattutto sono passivi i trasporti sui piccoli percorsi i quali, però, sono altrettanto indispensabili quanto altri, specialmente in zone dove i trasporti effettuati con altri mezzi sono molto difficili e lunghi.

Il collega Veronesi ha detto che attualmente le società aeree nel mondo presentano un *deficit* di bilancio di circa 100 miliardi di lire; ma ha aggiunto subito dopo che questo

enorme passivo è accusato prevalentemente dalle piccole società europee. Tale constatazione, perciò, dovrebbe suggerire l'opportunità di lasciare in vita le grandi compagnie aeree, eliminando invece le piccole società che non hanno alcuna possibilità competitiva e non possono far fronte alle ingenti spese ed ai gravi oneri economici che questi nuovi servizi comportano.

Desidero tuttavia osservare che se è vero che in America queste grandi società presentano notevoli vantaggi e sopportano soltanto un quarto del passivo generale mentre gli altri tre quarti sono assorbiti dalle più piccole società europee, ciò dipende anche da una specie di monopolio, sia pure attenuato, che queste grandi società americane detengono nel settore delle comunicazioni a lunghissimo raggio, mentre in questo campo le società minori europee svolgono un modestissimo ruolo. Soltanto il grande trasporto internazionale è quasi sempre economicamente vantaggioso, mentre l'altro, pur essendo civilmente e socialmente, starei per dire, utilissimo, sul piano economico è invece molto meno remunerativo o addirittura fortemente passivo.

Tutto ciò deve indurci a valutare in maniera diversa questa situazione comparativa tra l'efficienza delle grandi società americane e quella delle società degli altri continenti, e deve portarci a rilevare che, in fondo, il problema non è tanto quello di dar vita soltanto a gigantesche società bensì di arrivare ad una suddivisione più proporzionale ed equa delle grandi linee che sono economicamente più giustificate ed utili.

È noto, poi, che le piccole società europee incontrano difficoltà formidabili ad attivare quelle linee. In passato vi è stata quasi l'impossibilità di attivare nuove linee economiche utilissime, ma tale necessità è oggi tanto maggiore con i nuovi apparecchi, con la nuova tecnica di volo, con i *jets*, con gli apparecchi supersonici che forse saranno suscettibili di impiego.

Le grandi compagnie di bandiera tutelano interessi economici ed offrono la possibilità di moltiplicare le linee interne nei vari Stati: tale servizio, generalmente passivo, può essere svolto soltanto dalle compagnie di bandiera che coprono tali *deficit* con gli utili che loro derivano dall'esercizio delle grandi linee internazionali.

Dichiaro subito che, mentre concordo pienamente sull'istituzione di un organismo più autonomo per meglio sviluppare l'attività dell'aviazione civile, per seguire con maggiore rapidità i progressi e quindi le nuove necessità dello sviluppo del traffico aereo civile, esprimo tuttavia la mia più viva perplessità di fronte alla soluzione che al problema è stata data dal Governo attraverso il testo sottopostoci, che modifica sostanzialmente il testo approvato dal Senato.

Siamo di fronte ad una disciplina nuova. A parte la mutata delimitazione (ispettorato in luogo di commissariato), a parte i motivi di ordine costituzionale che possono aver consigliato questa modifica, ho l'impressione che in realtà si tratti di uno strumento molto diverso: si ha l'impressione che più che un nuovo organismo autonomo, capace di potenziare l'aviazione civile, si sia creata praticamente una nuova direzione generale del Ministero dei trasporti. Questa è la sensazione immediata che si ha leggendo questi articoli.

PUGLIESE, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. L'intestazione è identica a quella del testo approvato dalla Commissione.

ROMUALDI. Io mi riferivo al testo approvato dal Senato. In fondo, tutto questo era anticipato dalla brillante relazione Piccoli, che aveva già previsto l'istituzione dell'ispettorato e quindi la sua nuova collocazione nell'ambito del Ministero dei trasporti pressappoco come è stabilito nel testo del Governo. Ho l'impressione che il pregio dell'autonomia si sia enormemente ridotto e ridimensionato nel nuovo testo. Non vorrei che, nel momento stesso in cui creiamo questo organismo, anziché imprimere slancio e sviluppo all'aviazione civile, ne limitassimo le possibilità.

Non voglio nemmeno accennare ad una sorta di gelosia che può sorgere, in seno allo stesso Ministero dei trasporti, tra l'amministrazione ferroviaria, la direzione della motorizzazione civile e questa nuova direzione o ispettorato che sia. Mi auguro che la sensibilità dei nostri funzionari sia tale da non creare problemi di questo genere, che tuttavia già si avvertono nell'ambito della direzione generale della motorizzazione civile: si ha spesso l'impressione che lo sviluppo della motorizzazione civile venga, in seno al Ministero dei trasporti (che in Italia è un po' il Ministero delle ferrovie, per psicologia, per mentalità, per tradizione), condizionato dalle difficoltà che le ferrovie incontrano. Pertanto, non vorremmo che questa situazione si aggravasse, indipendentemente, ripeto, dalla buona fede e dalla buona volontà dei funzionari.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

ROMUALDI. Il ministro resterà il ministro delle ferrovie, perché i problemi di quel settore sono giganteschi e delicatissimi. E non vorrei che ci trovassimo, anziché snelliti, appesantiti, anche a dispetto delle nostre buone intenzioni.

Ripeto, ho promesso ai colleghi, con i quali mi sono sempre interessato di questo problema, di non voler creare ulteriori difficoltà. Dico subito che siamo molto in ritardo e ho una grande paura che, nonostante tutta la nostra buona volontà, corriamo il rischio di incontrare nuove obiezioni al Senato e di non riuscire nemmeno questa volta, dopo tanti anni di attesa, a varare questo nuovo organismo. Mi auguro sinceramente che questa mia preoccupazione sia assolutamente infondata e che si riesca a risolvere questa questione nel modo migliore.

Desidero tuttavia far notare che sarebbe ingiustificato, a mio modesto parere, che nel momento in cui noi tentiamo di uscire da questa situazione creando un organismo più adatto allo sviluppo di questo importante servizio, dimenticassimo l'attività che è stata svolta fino ad oggi dalla direzione generale dell'aviazione civile presso il Ministero della difesa. Ho sollevato più volte critiche alla politica aviatoria che è stata condotta in Italia fino ad oggi, ma proprio per questo credo che sia doveroso non soltanto da parte mia, ma da parte di tutti, riconoscere il gigantesco sforzo che è stato compiuto da questa direzione, dagli uomini che vi prestano servizio, che si sono alternati e sono rimasti fedeli a questa attività, curando gli interessi dell'aviazione civile in condizioni veramente difficili, senza assistenza, con bilanci addirittura ridicoli rispetto agli infiniti bisogni. Nonostante tutte queste avversità, essi hanno potuto tirare avanti fino ad oggi e ci hanno messi nelle condizioni di essere non ultimi in questo sviluppo dell'aviazione civile e di acquisire più matura coscienza aviatoria.

Questo lavoro ha permesso, in fondo, lo sviluppo della nostra società di bandiera, rilevante soprattutto negli ultimi anni, sviluppo che non si deve soltanto ai molti mezzi dell'I. R. I. messi a sua disposizione, ma anche ai servizi, agli impianti, all'attività degli uomini di questa direzione e agli indirizzi che sono stati dati.

Vorrei che questo fosse tenuto presente anche perché, andando ad installarsi in un altro palazzo, e soprattutto nell'ambito di un'altra amministrazione, qualcuno non pensi che si deve fare tutto di nuovo, con il rischio di fare poi tutto male, perché gli elementi preparati in materia sono pochi.

Noi abbiamo una scarsità veramente preoccupante di elementi direttivi e di elementi tecnici. Abbiamo quindi bisogno che il personale non sia soltanto trasferito ma anche valorizzato in attesa di svolgere le nuove mansioni. È necessario che questo personale non sia avvilito nell'ambito del Ministero dei trasporti, ma sia aiutato e considerato come il vero, fondamentale elemento tecnico con il quale il ministro dovrà discutere i problemi. Non vorrei che il ministro, a ciò indotto dal costume invalso nel Ministero di piazza della Croce rossa, pensasse che questo personale sia da consultare alla stregua dell'altro anche quando si tratti di risolvere fondamentali problemi.

Questa preoccupazione è stata generata in me dal fatto che è sparita la commissione tecnica. Noi sappiamo l'importanza di una commissione autonoma nella sua veste organizzativa. Altra cosa è una commissione che si forma nell'interno di un Consiglio superiore. Tutti sappiamo queste cose; l'onorevole ministro Medici conosce molto meglio di noi le frizioni che si sviluppano involontariamente nelle amministrazioni dello Stato.

Quindi, bisogna tenere conto della capacità e della preparazione degli uomini che fino a questo momento hanno diretto questi servizi, tenendo presente che disponiamo di pochissimi tecnici ed elementi direttivi. Non si pensi che io voglia prendere qui le difese di alcuno, né di posizioni civili o militari. Mi spinge a queste affermazioni soprattutto la preoccupazione della scarsità degli elementi di cui disponiamo in questo importantissimo settore. Noi abbiamo bisogno di tutti quelli che abbiamo, non dobbiamo disperderne alcuno, almeno fino al momento in cui ne avremo preparati molti, che sono indispensabili per questa attività.

Non vorrei che la creazione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, al quale siamo giunti dopo aver sognato ambiziosamente l'istituzione di un ministero prima, di un alto commissariato poi, da ultimo di un commissariato, si riducesse ad avere tutta l'aria di una nuova direzione generale di un ministero che è altrettanto importante, ma è giusta mente distratto da altri formidabili compiti.

Da ultimo vorrei dire una parola sugli aeroporti. Non mi tranquillizza molto il disposto dell'articolo 4 in materia di progettazione, costruzione, ampliamento, ecc. Noi

sappiamo benissimo che i maggiori guai ci sono derivati dall'impossibilità di coordinare l'intervento dei vari ministeri. Vi è in Italia un istituto che si chiama « concerto » tra i vari ministeri. Ho l'impressione che questo concerto tecnico tra il Ministero dei lavori pubblici ed altri dicasteri impegnati in questi lavori abbia sempre rivelato alcune deficienze e che a siffatta mancanza di coordinamento sia imputabile in gran parte la serie infinita degli inconvenienti palesatisi in materia di progettazione e costruzione di aeroporti. Non mi riferisco, onorevole ministro, alla natura scandalistica di queste critiche. Ne abbiamo parlato tanto! In Italia, per altro, parlare di scandali non spaventa più nessuno, perché la gente si è mitridatizzata ! Tratto la questione dal punto di vista tecnico. Mi sono sempre preoccupato, indipendentemente dal fattore morale e dalla correttezza nell'amministrare il pubblico denaro, che l'opera di pubblica utilità si faccia tecnicamente bene, che serva allo scopo per il quale viene costruita. Noi abbiamo sofferto sempre gravi dispiaceri. Non voglio dire che non si siano fatti buoni aeroporti, ma se ne sono fatti anche di cattivi e troppe volte per farli diventare buoni si sono dovuti raddoppiare, triplicare e anche quintuplicare i relativi stanziamenti. Non sappiamo su chi ricada questa responsabilità, né si riesce a capirlo quando facciamo un'inchiesta per esaminare queste vicende. La colpa è un po' dell'uno e un po' dell'altro. Vorremmo invece che, nell'impiegare il denaro che è necessario per un piano concernente tutti gli aeroporti indispensabili al nostro paese, vi fosse una persona responsabile che potesse essere interpellata e dare le necessarie delucidazioni anche sul piano tecnico, mettendoci in condizioni di tranquillità e nello stesso tempo dando all'amministrazione cognizione del nostro controllo, spronandola così ad operare bene e correttamente.

Concludo augurandomi che, comunque esso nasca, questo organismo sorga nel segno della buona volontà di ciascuno di noi di potenziare e di migliorare il fondamentale servizio dei trasporti aerei e di porre il nostro paese sul piano amministrativo e tecnico veramente allo stesso livello di tutti gli altri paesi d'Europa e del mondo. (*Applausi a destra*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero esprimere il mio consenso e quello del mio gruppo all'attuale disegno di legge, anche perché in altre occasioni ho sollecitato l'istituzione del Commissariato per l'aviazione civile, ora chiamato Ispettorato generale, come risulta dal nuovo testo della Commissione. Ma, a parte la sua qualifica di ordine burocratico, ho sempre sollecitato il distacco, sotto qualsiasi forma, dei servizi statali dell'aviazione civile dal Ministero della difesa-aeronautica, nei cui uffici furono inquadrati fin dal 1925.

Allora tutti i problemi del traffico aereo erano logicamente visti sotto il profilo militare e facevano capo al Ministero della difesa tanto i settori di competenza delle direzioni generali dell'aeronautica e dell'aviazione civile, quanto quelli, ad essi legati, del demanio, delle telecomunicazioni e dei trasporti.

Da tempo si sentiva l'esigenza di riunire in un solo organismo queste disparate attività e queste suddivise energie, per renderlo più efficiente, più organico e meno oneroso per lo Stato. Il meraviglioso sviluppo che hanno assunto in questi anni i traffici aerei, sia di passeggeri sia di merci, ha impresso ai trasporti civili uno spiccato carattere economico e commerciale che deve essere sottratto strutturalmente all'ambito del Ministero della difesa, per inserirlo in quello, più affine, dei trasporti, lasciando alla Difesa l'assistenza al volo.

La relazione Piccoli, veramente pregevole per la sua precisione e perspicuità, elenca i vantaggi del distacco dell'aviazione civile dall'aeronautica e l'esigenza di unitarietà e di chiarezza del bilancio dello Stato in materia di spese per l'aviazione civile. Né li ripeterò, anche per brevità. Tutta la relazione mira a persuadere, e vi riesce, con ampio conforto di argomenti, di riferimenti e di fatti, che il nuovo organismo, alla stregua di passate esperienze, deve rappresentare nelle sue articolazioni, nei suoi servizi e nel suo complesso, un moderno, poderoso strumento atto ad affermare nel mondo, con la frequenza e la sicurezza delle linee aeree, il nome e l'ardimento degli italiani di fronte alla sfida formidabile delle concorrenti aviazioni straniere.

A tal fine, non dobbiamo più patire soste, né indugi, dato l'incalzare degli eventi, date le prodigiose conquiste della scienza e le esigenze dei nostri aumentati scambi, che devono essere sostenuti ai livelli più alti in tutte le direzioni. Per la rapidità vertiginosa con cui gli aviogetti divorano le distanze, il mondo si è come rimpicciolito, ma per conquistarne, nell'aria, il dominio, o parte

di esso, dobbiamo essere attrezzati al massimo in fatto di uomini, di apparecchiature e di aeroporti.

L'aviazione civile sarà sempre una scuola di esperienza, di capacità e di ardimento per i piloti civili che, come quelli militari, rimangono in ogni momento al servizio della patria. Essi, sfrecciando con gli apparecchi per le azzurre vie del cielo, saranno per noi i pionieri di questa nuova epoca che ha il nobile sigillo della perfezione tecnica e dell'umano coraggio. Non è solo questione di prestigio, ma soprattutto di sostanza.

All'istituendo Ispettorato generale il disegno di legge attribuisce, in base a un'ampliata competenza del Ministero dei trasporti, il servizio centrale dei trasporti aerei ed il servizio centrale degli aeroporti, al quale tra l'altro sono connessi i piani regolatori generali, i progetti, la costruzione e la manutenzione di aeroporti demaniali, per quanto riguarda terreni, fabbricati, attrezzature fisse e mobili.

Non si vede la ragione, afferma giustamente l'onorevole Piccoli, per cui all'atto della creazione di un nuovo organo specializzato per l'aviazione civile non si debba demandare a quest'ultimo, come accade in tutti i paesi del mondo, anche la competenza in materia di costruzione di aeroporti. Ciò varrà ad eliminare gli attriti che in passato si sono verificati, per conflitti di competenza, fra i vari ministeri, come nel caso di Fiumicino, citato dall'onorevole Andreotti.

I poteri, le responsabilità e i fondi saranno così concentrati in un ministero solo che assicurerà un maggiore rendimento ed un migliore espletamento della missione affidatagli.

I risultati negativi di tali dissensi ho potuto constatarli anche in Sardegna. Nell'isola esistono due aeroporti, di cui uno, quello di Elmas presso Cagliari, è ottimamente attrezzato. Lo è meno quello di Fertilia, presso Alghero, il quale ha bisogno del prolungamento della pista, dell'impianto I.L.S. per la guida degli aeroplani in volo e del completamento delle costruzioni per i servizi e per gli uffici. Di un terzo aeroporto ha necessità la Sardegna: di quello di Vena Fiorita, presso Olbia, nella zona nord-orientale dell'isola, che fu utilizzato in passato come aeroporto militare e che i sardi chiedono venga ammodernato e rimesso in efficienza. Nonostante le richieste mie e dei miei colleghi e nonostante le promesse del Ministero della difesa, tale istanza non è stata finora esaudita perché detto Ministero, dovendo far fronte ai propri programmi essenziali, che riguardano la difesa del paese, non poteva distrarre fondi dal suo bilancio per affrontare e risolvere i problemi dell'aviazione civile.

Per lo stesso motivo non si è riusciti a completare ancora l'attrezzatura dell'aeroporto di Fertilia, ed anche quello di Elmas ne ha subìto i contraccolpi per il fatto che sono stati interrotti i lavori di prolungamento della pista, appunto per mancanza di fondi.

A ciò si aggiunga che, sempre per i medesimi motivi, non si è potuto attuare la costruzione di eliporti, progettati nei principali centri dell'isola, per un servizio di elicotteri adibiti al trasporto di passeggeri e merci ed allo smistamento degli aeroporti esistenti e da costruire.

Mi auguro che nel vasto quadro di rinnovamento dei servizi aerei e degli aeroporti venga inserita dal nuovo Ispettorato generale per l'aviazione civile la Sardegna, che, posta come una enorme portaerei nel mezzo del Tirreno, dall'aviazione attende, una buona volta, l'eliminazione del suo isolamento.

Mentre il mare ha sempre costituito ed ancora costituisce, anche se in misura minore, ostacolo per l'inserimento delle molteplici attività isolane nell'alveo pulsante della vita nazionale, non è così dell'aria che tutto avvolge in eguale misura, il mare e la terra, le isole e la penisola.

È per questo che nelle vie del cielo la Sardegna e l'Italia devono attingere il vertice degli scambi e il suggello della nuova civiltà e nulla si deve trascurare per raggiungere lo scopo. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

Sull'ordine dei lavori.

CAPRARA. Rinnovo la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della proposta di legge Oronzo Reale sul sistema elettorale per la formazione dei consigli regionali. Ricordo che analoga richiesta fu avanzata il 31 ottobre scorso e fu respinta dalla Camera. Il mio gruppo ritiene doveroso riproporla, sia perché non convinto dei motivi contrari allora addotti, sia soprattutto perché gli sviluppi della situazione politica – mi riferisco in particolare alle conclusioni del consiglio nazionale democristiano – nonché le carenze e i ritardi avutisi in tema di regioni da parte del Governo di centro-sinistra, im-

pongono una precisa scelta politica da parte del Parlamento e del Governo.

PRESIDENTE. Faccio presente che non ho ancora convocato i capigruppo – come era mio intendimento di fare – poiché l'onorevole Caprara mi ha tempestivamente informato che il suo gruppo avrebbe direttamente fatto questa sera all'Assemblea una proposta sull'ordine dei lavori. Ciò non esclude per altro la possibilità che la questione sia ripresa in sede di conferenza dei capigruppo.

NENNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NENNI. Signor Presidente, il nostro gruppo prende atto dell'annunzio che nei prossimi giorni ella convocherà la conferenza dei capigruppo, che potrà esaminare la questione nel suo insieme, in quanto per allora il Governo avrà prevedibilmente presentato al Parlamento i disegni di leggi di attuazione delle regioni.

Quello che desidero affermare, per un dovere di lealtà verso il Parlamento, è che noi consideriamo l'impegno assunto tale da vincolare la maggioranza di centro-sinistra all'approvazione delle leggi regionali entro la presente legislatura. Il solo elemento di compromesso che accettammo sin dal febbraio scorso – e lo accettammo perché ci parve un onesto compromesso – riguardava la data di convocazione degli elettori per la elezione dei consigli regionali. Accettammo, cioè, che i consigli regionali fossero eletti dopo le elezioni politiche della primavera del 1963, e che quindi la legge elettorale si attenesse a questa scadenza.

Noi teniamo fermissima la nostra posizione. Non vogliamo entrare in polemiche, ma non vogliamo neanche fingere di ignorare quello che taluni giornali dicono: cioè che, dopo tutto, si tratta soltanto di ottenere la presentazione dei disegni di legge, salvo poi ad insabbiarli e a rinviare così, tacitamente, il problema alla prossima legislatura.

Credo che una soluzione di tale genere non possa essere e non sia nel pensiero di alcuno, fatta eccezione per coloro che di essa hanno pubblicamente investito il consiglio nazionale della democrazia cristiana esercitando un loro incontestabile diritto. Ma, respinta, come è stata, la loro proposta, essa non può risorgere per vie traverse. Le leggi regionali possono essere presentate o no, e presentarle o no comporta alcune conseguenze di carattere politico. Però, se presentate (come si annuncia per i prossimi giorni), vanno discusse e votate.

Mi rendo conto che vi è una relativa ristrettezza di tempo rispetto al complesso delle deliberazioni che debbono essere adottate, in questa e in altre materie. Credo di poter ripetere da questa tribuna che vi è una lentezza naturale del Parlamento nel procedere nei propri lavori senza perciò meritare l'appunto, che mi ha fatto il collega Giorgio Amendola, di contribuire ad alimentare una campagna di discredito del Parlamento. Vi è una lentezza naturale, ma ve ne è anche una artificiale; e, mentre la lentezza naturale fa parte di un costume che è quello che è, ma non ha mai impedito al Parlamento di fare il proprio dovere quando l'ha voluto fare, le lentezze artificiali sono invece di tutt'altro ordine e sono le sole che non possono essere accettate.

Il Parlamento ha ancora davanti a sé quattro mesi (che possono diventare, se esso vuole, quattro mesi e mezzo) per adempiere gli obblighi che esso ha assunto. Considero quindi la proposta del Presidente della Camera, di indire per i prossimi giorni una riunione dei capigruppo per prendere in esame gli obblighi e il calendario della Camera, come un'eccellente proposta che noi appoggiamo, riservandoci di ripetere nella riunione stessa, come diciamo qui davanti all'Assemblea, che a giudizio nostro una delle riforme che qualificano l'attuale maggioranza di fronte al paese, che le dànno forza, spinta e concretezza, è quella dell'attuazione dell'ente regione entro questa legislatura. Il tempo c'è, la possibilità c'è, sempre che vi sia una volontà politica ferma e risoluta.

Comunque, questa parte del programma costituisce per noi socialisti un elemento essenziale dell'obbligo che abbiamo assunto davanti al Parlamento e al paese, che abbiamo mantenuto scrupolosamente e manterremo scrupolosamente, di esso accettando anche gli aspetti negativi (che ci sono per noi come per gli altri gruppi), sempre animati dalla volontà di dare al paese ed al corpo elettorale la dimostrazione che ogni impegno sarà scrupolosamente mantenuto. (*Applausi a sinistra*).

MALAGODI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAGODI. Noi siamo naturalmente sempre a disposizione del Presidente quando egli desideri convocare la conferenza dei capigruppo. Mi sembra tuttavia che in questo caso il problema si ponga (e sia stato posto ora con grande lealtà e chiarezza dall'onorevole Nenni) non in termini procedurali e di organizzazione dei lavori, ma in termini

squisitamente politici. Ritengo inutile riunire una conferenza dei capigruppo se sulla posizione or ora assunta in modo chiarissimo dal gruppo comunista e da quello socialista non vi sia stata prima una presa di posizione politica precisa, da un lato da parte del Governo, e dall'altro lato da parte, prima di tutto, della democrazia cristiana, e poi degli altri due partiti che costituiscono la maggioranza.

Perciò, signor Presidente, siamo a sua disposizione per una riunione dei capigruppo, con l'osservazione che questa non sarà utile se non quando saranno state prese le decisioni politiche da cui dovrà poi dipendere l'*iter* dei nostri lavori. Quale sia il nostro pensiero sulle regioni è noto e non sto a ripeterlo. Ribadisco soltanto che vi è oggi una questione politica di prima grandezza che deve essere risolta da coloro che costituiscono la maggioranza e dal Governo che è espresso da tale maggioranza.

COVELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. Desidero aggiungere un rilievo a quanto ha già detto l'onorevole Malagodi. Questa disponibilità per le riunioni dei capigruppo, per nascondere una realtà politica, non ci trova consenzienti. Questo non è un problema che possa essere discusso nell'ambito ristretto di un comitato. Dopo la presa di posizione avvenuta in quest'aula da parte dei comunisti e dei socialisti, dopo la presa di posizione della democrazia cristiana nel suo consiglio nazionale, credo, signor Presidente, che nulla osti a dibattere il problema in aula, dinanzi alla pubblica opinione. La nostra contrarietà è assoluta, non foss'altro per l'esperienza (del resto da noi esattamente prevista) che ci ha convinto a sostenere una volta di più il nostro punto di vista. Mi limito soltanto ad osservare all'onorevole Nenni – di fronte alla sua involuta posizione di solidarietà con i comunisti per la discussione sulle regioni – che non vedo perché leggi di attuazione della Costituzione più importanti di quella sulle regioni non debbano essere discusse in quest'aula. Mi riferisco in particolare alla regolamentazione del diritto di sciopero.

In ogni caso, signor Presidente, dopo questi sondaggi in aula e dinanzi a queste prese di posizione politica, il mio gruppo ritiene che la riunione dei capigruppo sia superflua. Pertanto il gruppo demoitaliano si rifiuterebbe di partecipare ad un'eventuale conferenza dei capigruppo che fosse convocata per trattare la discussione del provvedimento di attuazione dell'ordinamento regionale.

REALE ORONZO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REALE ORONZO. Ricordo che contro la mia proposta di legge fu sollevata nella I Commissione (e da questa approvata a maggioranza) una pregiudiziale nel senso che non si dovesse esaminare la legge elettorale regionale se non dopo l'approvazione della relativa legge finanziaria. Poiché l'attuale Governo ha assunto l'impegno di presentare al Parlamento i disegni di legge relativi ai provvedimenti di carattere finanziario, e gli altri eventualmente occorrenti per l'istituzione delle regioni, l'eccezione a suo tempo sollevata ed approvata dalla Commissione affari costituzionali viene di fatto a cadere, in quanto esiste una maggioranza disposta ad approvare la legge finanziaria e quindi a rimuovere quella eccezione.

Nella sua ultima riunione il Consiglio dei ministri ha iniziato l'esame dei provvedimenti, che proseguirà venerdì. Noi attendiamo che il Governo tenga fede ai propri impegni programmatici; attendiamo con una pazienza che deriva dal fatto che noi non intendiamo liberare la maggioranza e il Governo dagli impegni assunti dinanzi al Parlamento all'atto della presentazione dell'attuale Governo.

ORLANDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDI. Ho sentito affermare dall'onorevole Malagodi che ci troviamo di fronte ad un problema politico e non soltanto procedurale. Certamente il problema dell'istituzione delle regioni a statuto ordinario, ossia dell'attuazione di un intero titolo della Costituzione repubblicana, è di fondamentale importanza; ma su tale problema i partiti avranno diritto e dovere di esprimere i loro orientamenti al momento opportuno, cioè in sede di discussione dei relativi disegni di legge. Ora però stiamo esaminando solo una questione procedurale. Il Presidente ha proposto, come aveva in animo di fare anche prima della richiesta formale presentata dall'onorevole Caprara, di convocare, come è consuetudine, la conferenza dei presidenti dei gruppi parlamentari. A questa proposta non possiamo non associarci, non soltanto per un atto di doveroso omaggio al Presidente, ma perché riteniamo che le conferenze dei capigruppo rappresentino lo strumento più proficuo – come già si è rivelato in passato – per sveltire i lavori parlamentari e per evitare inutili ed inconcludenti discussioni procedurali.

Il Consiglio dei ministri è stato convocato per venerdì proprio per discutere quattro

disegni di legge relativi all'ordinamento regionale, che, non appena presentati alla Camera, saranno presi in esame insieme con la proposta di legge Oronzo Reale. Non vedo quindi perché dovremmo ora impantanarci in una discussione che dovremmo ripetere tra alcuni giorni. L'onorevole Caprara ritiene che si debba discutere prima la legge elettorale regionale, come tappa per andare avanti. Noi non siamo di questo parere, poiché i problemi non possono essere disgiunti. Non dobbiamo dimenticare che il fine è l'istituzione dell'ente regione, cioè l'attuazione del decentramento del potere amministrativo. Non mi pare si possa prescindere, in simile discussione, dal tenere presenti ad un tempo fini e i mezzi.

Per tali ragioni siamo favorevoli alla proposta del Presidente della Camera.

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Desidero innanzi tutto precisare che non mi pare ci si trovi di fronte ad una proposta del Presidente dell'Assemblea. Egli ci ha detto che aveva l'intenzione di convocare una conferenza dei capigruppo se le cose fossero andate in un certo modo, ma che, dal momento in cui il gruppo comunista aveva chiesto di discutere in aula la questione, egli non aveva ritenuto più di convocare detta conferenza. Potrebbe eventualmente manifestarsi l'opportunità futura di una simile riunione, ma non ci troviamo ancora di fronte ad una proposta in questo senso.

In questo momento vi è invece una richiesta dell'onorevole Caprara di porre in votazione l'immediata iscrizione all'ordine del giorno della proposta di legge Reale; a meno che egli non ritiri questa sua proposta, in questo momento non possiamo discutere di altro. Dirò di più: anche l'eventualità di una futura riunione dei capigruppo per discutere questo argomento non mi pare che si possa più porre, dopo la dichiarazione formale fatta dall'onorevole Covelli a nome del gruppo del partito demoitaliano. È noto a tutti, infatti, che la conferenza dei capigruppo è un istituto nato dalla prassi e si attua soltanto per potere, tutti d'accordo, orientare e regolare in un certo modo i lavori parlamentari. Quando vi è disaccordo su detta regolamentazione, è chiaro che la stessa conferenza dei capigruppo non può fare altro, come sempre ha fatto, che demandare la questione all'Assemblea. Poiché *a priori* vi è una precisa posizione dei demoitaliani contraria a questa regolamentazione dei lavori attraverso la conferenza dei capigruppo, credo che questa sera od un'altra sera, ma esclusivamente in sede di Assemblea, detta questione debba essere decisa.

Ed è bene che sia così, perché mi pare che il valore politico sostanziale della questione sia tale da far sì che essa non possa essere risolta soltanto attraverso una conferenza dei capigruppo, la quale potrà avere poi, eventualmente, il compito di regolare la discussione, la durata degli interventi, ma mai la questione politica della discussione o meno di questo argomento entro la corrente legislatura, come è stato chiesto categoricamente dall'onorevole, al quale altrettanto categoricamente ha fatto eco l'onorevole Nenni.

L'onorevole Caprara chiede la discussione della legge elettorale, perché senza di essa le regioni non si fanno. Questa posizione è chiara. Noi, d'altra parte, siamo contrari all'iscrizione della legge elettorale regionale (e dei futuri disegni di legge governativi sull'ente regione) all'ordine del giorno, proprio perché non vogliamo che si attuino le regioni. Questo è del pari evidente. Abbiamo addirittura presentato una proposta di legge costituzionale per la revisione dell'ordinamento regionale.

A meno che l'onorevole Caprara non ritiri la sua proposta, la Camera deve votare su di essa. Dopo l'esito di questa votazione, quando il Governo presenterà i suoi disegni di legge, si avrà un nuovo dibattito, che dovrà aprirsi però in Assemblea, dopo le dichiarazioni testé fatte dall'onorevole Covelli, il quale non ritiene che la conferenza dei capigruppo possa occuparsi di questa materia.

BELOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELOTTI. Noi concordiamo senz'altro sull'opportunità di una preventiva consultazione dei capigruppo per la determinazione dell'intero ordine dei lavori.

Non ravvisiamo, in quanto è stato qui detto in senso contrario, alcuna valida ragione per abbandonare una prassi finora sempre seguita. D'altronde, la notizia che il prossimo Consiglio dei ministri, indetto per venerdì, affronterà il complesso dei disegni di legge relativi all'istituzione delle regioni a statuto ordinario offre alla Camera la possibilità, e suggerisce l'opportunità, di attendere il quadro completo dei problemi da risolvere, connessi all'attuazione del dettato costituzionale in materia.

Per queste ragioni, a noi sembra che tutti i gruppi politici, senza alcuna preventiva

rinunzia alle proprie posizioni, possano accogliere il suggerimento del Presidente della Camera, che a noi sembra ragionevole ed anche proficuo per i nostri lavori in questo scorcio di legislatura.

DELLE FAVE, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELLE FAVE, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Desidero ricordare il testo preciso delle parole pronunciate dal Presidente del Consiglio nel suo discorso programmatico, là dove toccava l'argomento della istituzione delle regioni a statuto normale. Egli così si esprimeva: « Quanto alle regioni a statuto normale, in base alle conclusioni della commissione di studio presieduta dal senatore Tupini, il Governo si impegna a promuoverne l'istituzione. Entro il 31 ottobre 1962 saranno presentati al Parlamento gli emendamenti eventualmente necessari alla legge istitutiva fatta approvare dal ministro Scelba nel 1953. Saranno presentate entro il suddetto termine anche la legge finanziaria; alcune leggi quadro per le materie più importanti, quale ad esempio l'agricoltura; la legge sul passaggio dei funzionari dello Stato alle amministrazioni regionali. Per le elezioni dei consigli regionali si provvederà passando all'esame finale della proposta Reale che prevede elezioni di secondo grado ».

Ora ho l'onore di dichiarare che il Governo non soltanto non intende di essere sollevato da questo impegno ma, a mio mezzo, ha l'onore di confermarlo.

È stato qui ricordato che proprio il 31 ottobre il Governo ha posto all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri quattro disegni di legge: il primo destinato a presentare emendamenti alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e funzionamento degli organi regionali; il secondo relativo alla finanza, al demanio e al patrimonio regionale; il terzo relativo al passaggio dei funzionari dello Stato e degli enti locali agli organi regionali; l'ultimo relativo al passaggio delle funzioni e alla fissazione dei principî fondamentali in fatto di circoscrizioni comunali.

Come tutti sanno, il Consiglio dei ministri ha iniziato la discussione dei quattro disegni di legge dianzi ricordati: il Consiglio è stato riconvocato per le ore 16 di venerdì prossimo per continuare e possibilmente concludere l'esame dei disegni stessi.

In questa situazione, il Governo crede di aver fatto il suo dovere e, una volta presentati i disegni di legge in questione, si riterrà a disposizione del Parlamento, il quale nella sua sovranità fisserà l'ordine dei propri lavori e lo svolgimento di essi.

A proposito, poi, della richiesta avanzata dal gruppo comunista e che forma oggetto della presente discussione, pare al Governo che, in questo momento, proprio alla vigilia del giorno in cui il Parlamento sta per ricevere il complesso dei provvedimenti, sia opportuno attenderne la presentazione, proprio perché si possa stabilire l'ordine dei lavori con piena conoscenza di tutta la materia.

PRESIDENTE. Poiché sono state formulate alcune obiezioni a quella che è stata un'osservazione (da taluno considerata una proposta) del Presidente, devo chiarire quali sono i limiti del mio intervento e della mia responsabilità presidenziale.

Va anzitutto confermato che negli aspetti politici della situazione il Presidente non può entrare; egli violerebbe la sua imparzialità se assumesse posizioni politiche.

Al fine di concordare il programma dei lavori della Camera, l'articolo 13-*bis* del regolamento prevede la conferenza dei capigruppo. In sede di applicazione di tale norma, la conferenza dei capigruppo ha allargato i suoi poteri, e ciò è avvenuto – concordo in ciò con l'onorevole Roberti – opportunamente e fecondamente; essa ha allargato i suoi poteri, fissando anche agende di lavori a lungo termine e con assunzione di impegni che sono stati di regola mantenuti.

L'onorevole Covelli ha dichiarato che il suo gruppo si rifiuterebbe di partecipare ad una eventuale conferenza dei capigruppo convocata al fine di concordare la discussione dei provvedimenti di attuazione delle regioni.

La non partecipazione ad una riunione può essere cosa diversa dal parteciparvi non aderendo ad un accordo; comunque non vorrei dovere affrontare in questo momento anche il quesito, accennato dall'onorevole Roberti, se l'unanimità di tutti i capigruppo sia o meno richiesta dall'articolo 13-*bis* del regolamento.

COVELLI. Quando il regolamento prescrive che il Presidente comunichi all'Assemblea gli accordi intervenuti, presuppone evidentemente tale unanimità.

PRESIDENTE. Onorevole Covelli, non ho preso posizione su tale questione, che del resto non è in questo momento in discussione. Desidero però ricordare che da quando, nel 1955, ho assunto la Presidenza della Camera, mi sono sempre sforzato di avvalermi largamente dell'articolo 13-*bis* e di convocare frequentemente la conferenza dei capigruppo. Se nella presente situazione io mi rifiutassi

di convocare la conferenza – indipendentemente dal fatto che essa raggiunga o meno l'accordo all'unanimità (non ho espresso opinioni in proposito) – non compirei il mio dovere.

Oggi come oggi, soltanto un provvedimento regionale è all'esame della Camera: la proposta Reale Oronzo di legge elettorale; se l'onorevole Caprara insiste sulla sua proposta e questa sarà approvata dalla Camera, convocherò i capigruppo per tentare un accordo sulla discussione di essa (mancando il quale dovrei, come sempre ho fatto, investire della questione l'Assemblea). Se l'onorevole Caprara non insiste, convocherò i capigruppo non appena saranno stati presentati dal Governo i preannunziati disegni di legge in materia regionale.

CAPRARA. Non insisto sulla mia proposta. Auspico tuttavia che la conferenza dei capigruppo sia convocata al più presto (possibilmente entro un paio di giorni) e, naturalmente, tengo a dichiarare che il gruppo comunista si riserva libertà di azione qualora in seno alla conferenza non si raggiunga un accordo.

Presentazione di un disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Concessione di una indennità *una tantum* al personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

CAVERI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere l'entità delle malversazioni attuate dall'ispettore superiore della dogana di Terni; il sistema adottato che ha permesso per lungo tempo l'illecita appropriazione; se la delittuosa procedura in atto è stata resa possibile da insufficiente o inefficiente sistema di controllo; infine, quali provvedimenti sono stati adottati per rendere impossibile il ripetersi di simili malversazioni.

(5243) « VICENTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se egli, diramando la circolare n. 6211/Bi del 10 ottobre 1962 ai provveditorati regionali delle opere pubbliche e ai prefetti, nella quale è disposto che essi si astengano dall'emettere nuovi provvedimenti, che rientrerebbero nella loro rispettiva sfera di competenza di autorizzazioni all'impianto e all'esercizio per il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica, si sia reso conto che tali disposizioni rappresentano praticamente il blocco delle forniture dell'energia stessa alle utenze servite o servende dalle società elettriche non appartenenti al gruppo I.R.I. o non gestite da enti locali;

se non ritenga che dette disposizioni arrechino grave pregiudizio soprattutto a coloro che hanno bisogno di energia elettrica; ne risultano infatti danneggiate la piccola distribuzione nei centri abitati, quella nei centri rurali, quella ai nuovi stabilimenti, nonché l'estensione di distribuzione alle utenze esistenti, con quali conseguenze economiche e ripercussioni sull'opinione pubblica è facile immaginare;

se non ritenga che, indipendentemente dal contenuto della circolare e fintantoché il disegno di legge sull'E.N.E.L. non sia divenuto legge operante, sia del tutto arbitrario e costituisca atto illecito che il ministro vieti in linea generale e per i motivi addotti nella circolare il rilascio delle autorizzazioni di cui trattasi, previste espressamente da una legge vigente.

« L'interrogante chiede in particolare di conoscere se il ministro non voglia revocare la circolare in parola, tanto più che la sospensione delle precitate autorizzazioni non avrebbe alcun effetto rilevante sulla politica di piano alla quale dovrebbe, caso mai, interessare piuttosto il grande trasporto che la distribuzione in media e bassa tensione dell'energia elettrica.

(5244) « BIAGGI FRANCANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del turismo e spettacolo e delle finanze, per sapere se a seguito della splendida vit-

toria della squadra azzurra a Vienna, ritengano di proporre provvedimenti organici a favore del popolare sport nazionale, sia sotto forma d'incentivi statali per la costruzione di impianti, sia con iniziative intese alla formazione dei quadri degli istruttori, sia con sgravi erariali tali da incrementare in ogni zona d'Italia, lo sviluppo del calcio giovanile, dilettantistico e semiprofessionistico.

« Gli interroganti chiedono, altresì, di sapere se la giornata di Vienna, nel corso della quale i nostri atleti professionisti hanno fornito una encomiabile prova di alta classe e di elevato e leale spirito agonistico, non abbia dimostrato la necessità di adeguati provvedimenti a favore anche del settore professionistico che, a parte talune criticabili manifestazioni, svolge un'insostituibile funzione sportiva e spettacolare intorno alla quale si muovono il totocalcio e il più complesso fenomeno dello sport nazionale.

(5245) « SERVELLO, CRUCIANI, GRILLI ANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, sulla gravissima situazione determinatasi a Napoli nel settore dell'industria privata ove si sta sviluppando un vero e proprio piano del padronato tendente a frenare la spinta dei lavoratori verso migliori condizioni salariali e di lavoro con la minaccia e l'attuazione di licenziamenti. Si consideri infatti che la Remington ha annunciato 170 licenziamenti; la Derisi, 200; la Decopon, 25; l'Afetra, 10 (in questa fabbrica i lavoratori sono in sciopero da 70 giorni); la Cisa Viscosa, ha minacciato 200 sospensioni dal lavoro poi ritirate in seguito ad una pressione delle maestranze ed infine la Ligure Lombarda ha annunziato la chiusura dello stabilimento di Napoli con il conseguente licenziamento di 40 unità di cui solo 6 o 7 sarebbero trasferiti allo stabilimento di Voghera.

« Nel periodo stagionale, in quest'ultima fabbrica lavorano 400 operai. La chiusura della Ligure Lombarda non può certo essere giustificata da una crisi del settore che, al contrario, è in notevole sviluppo.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quali sono i provvedimenti che si intendono prendere per bloccare questo piano dettato da egoistici interessi privati, interessi che contrastano con le conclamate assicurazioni governative di uno sviluppo industriale del Mezzogiorno che tenda a ridurre il grave fenomeno della disoccupazione.

(5246) « VIVIANI LUCIANA, CAPRARA, GOMEZ D'AYALA, NAPOLITANO GIORGIO, ARENELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non si ritenga opportuno – accogliendo gli unanimi voti dei consigli comunali di Canosa e di Spinazzola e del consiglio provinciale di Bari – soprassedere alla soppressione dei tronchi ferroviari Barletta-Spinazzola e Gioia del Colle-Rocchetta Sant'Antonio, date le imprescindibili esigenze economiche e sociali di quelle popolose zone in via di sviluppo.

(5247) « SFORZA ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti il Governo ha preso per soddisfare gli impegni assunti con gli esponenti dell'Alleanza intersindacale della scuola per liquidare agli insegnanti la indennità di studio la cui decorrenza è stata concordata a datare dal 1° luglio 1962 al 31 dicembre 1962, in misura ridotta, e, a datare dal 1° gennaio 1963, in ragione di lire 70 per punto di coefficiente in godimento.

(26636) « ORLANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali non sia ancora stata corrisposta la liquidazione al profugo dalla Libia Bellini Enzo fu Olindo residente a Brescia.

(26637) « NICOLETTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per completare i lavori di consolidamento e restauro del " castello principi D'Acaja " in Fossano (Cuneo) dato che con i fondi finora stanziati si è potuto provvedere soltanto alle opere essenziali per il rafforzamento delle murature esistenti, rifacimento dei solai in legno e ricostruzione totale di una parte delle coperture.

« Si rende urgente ora l'esecuzione di tutti i lavori di completamento senza dei quali non è possibile mantenere efficiente l'immobile e salvarlo da deterioramenti.

« L'interrogante fa presente che occorre disporre per la compilazione di una perizia suppletiva, seguìta da un finanziamento integrativo che sarebbe più che mai indispensabile anche in considerazione della importanza storica ed artistica di quello che può essere definito uno dei più insigni e comunque il più caratteristico dei castelli medioevali piemontesi.

(26638) « BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio in cui vengono a trovarsi i circoli didattici, specie quelli che contano 150 e più insegnanti, in relazione al provvedimento ministeriale, con il quale conferendo, giustamente, ai maestri elementari soprannumerari la possibilità di occupare i posti che si rendono vacanti, trascura di considerare le graduatorie dei circoli che spesso includono insegnanti che hanno, con zelo e sacrificio, dedicato tutta la loro vita alla scuola.

« Alle rimostranze dei direttori didattici che si trovano nell'impossibilità di far funzionare le classi in caso di assenza degli insegnanti, un funzionario del provveditorato agli studi di Napoli rispondeva con un'espressione nuova anche se suggestiva: " riparate con movimenti di massa ".

« Voleva dire: riunite nella stessa classe le scolaresche che trovansi senza insegnante.

« Si chiede, quindi al ministro di riparare l'attuale disordine e confusione dei circoli con un nuovo e più oculato provvedimento.

(26639) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se, premesso che l'articolo 388 del regolamento generale del 26 aprile 1928, n. 1297, dispone il conferimento del diploma di benemerenza di prima classe ai direttori didattici ed ai maestri elementari che abbiano compiuto 40 anni di servizio qualificato almeno " buono ", pur nel rispetto delle disposizioni contenute nel predetto articolo, non ritenga opportuno impartire precise disposizioni ai provveditori agli studi perché venga considerato tutto il servizio nei 40 anni di ruolo e non di ruolo, come molti bene hanno interpretato e come lo stesso ministero ha ribadito nella circolare n. 9926/74 del 15 febbraio 1959, la quale considera "effettivo servizio " tra gli altri anche quello non di ruolo, utile a pensione.

(26640) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno emanare un nuovo provvedimento che dia possibilità a tutti i professori combattenti ed assimilati, abilitati nel corrente anno a seguito di esami indetti con decreto ministeriale del 15 dicembre 1961, di presentare domanda di immissione nei ruoli delle scuole secondarie, in applicazione della legge n. 831, onde sanare una grave sperequazione venutasi a creare ai danni dei suddetti professori, combattenti, abilitati, le cui commissioni esaminatrici non hanno espletato gli atti entro il 18 ottobre 1962, termine stabilito dal decreto ministeriale del 18 agosto 1962.

« Ai sensi del suddetto decreto, i professori esaminati da commissioni che hanno espletato gli atti entro il 18 ottobre 1962, vengoni immessi nei ruoli, mentre gli altri, abilitati dopo tale data, pur a seguito di esami indetti col medesimo decreto dei primi, vengono esclusi, subendo un ingiusto trattamento di enorme disparità e un grave danno nei confronti dei colleghi della stessa categoria.

« L'interrogante fa presente che si tratta di far giustizia nei riguardi di professori appartenenti alla benemerita categoria dei combattenti, tutti anziani, padri di famiglia, abilitati con esami normali – scritto ed orali – parecchi dei quali votazione anche superiore ai sette decimi, che attendono una degna sistemazione da lunghi anni.

« Fa presente, inoltre, che l'opportunità dell'invocata proroga, in casi analoghi, è stata più volte riconosciuta da codesto Ministero che, infatti, l'ha concessa.

(26641) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza del gravissimo stato di apprensione nel quale vivono le popolazioni dell'isola di Santo Erasmo (Venezia) e di Ca' Gamba (Jesolo) le cui case e proprietà, flagellate giorno e notte dal mare, in parte già invase, minacciano al primo nubifragio di venire completamente travolte.

« L'interrogante fa presente che, nonostante i suoi reiterati interventi, la causa della grave situazione di cui sopra è da ricercarsi nella mancata concessione al Genio civile delle opere marittime di Venezia dei fondi necessari a rafforzare le dighe poste a difesa del mare, che, sotto la spinta delle onde, si sono venute via via dissolvendo. Per quanto sopra, l'interrogante, confida nell'immediato stanziamento degli importi necessari ad

arrestare un evento che, se si dovesse verificare nei prossimi giorni, durante la stagione invernale, si tramuterebbe in un incalcolabile danno per uomini e cose.
(26642) « GAGLIARDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali siano gli orientamenti dell'amministrazione dello Stato circa i finanziamenti al Consorzio acquedotto del Mirese, comprendente 17 comuni della provincia di Venezia.

« Come è noto all'Amministrazione, il progetto aggiornato ed approvato comporta una spesa globale di 3 miliardi 378 milioni, mentre i finanziamenti finora erogati ammontano ad 1 miliardo 313 milioni, per cui rimane un residuo da finanziare di 2 miliardi 65 milioni.

« Si chiede pertanto di conoscere quale quota di tale residuo e a quale ritmo le quote successive verranno erogate, al fine di continuare i lavori di estensione della rete di distribuzione dell'acqua potabile ai 17 comuni consorziati e di portare a compimento una opera le cui pratiche iniziali rimontano ad oltre 30 anni.
(26643) « GOLINELLI, RAVAGNAN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non stiano per essere adottati urgenti ed efficaci provvedimenti in favore del comune di Trivento, sul cui abitato incombe un vasto movimento franoso che minaccia paurosamente case e terreni di quell'importante centro del Molise.
(26644) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se, a conoscenza delle segnalazioni pervenutegli, non stia per disporre la dotazione di più conforme e adeguato equipaggiamento per il personale guardafili, che presta difficile e disagiatissimo servizio per le più lontane e impervie contrade del paese.
(26645) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che il villaggio I.N.A.-Casa costruito a Borgo San Giacomo (Brescia) non è provvisto di un efficiente approvvigionamento d'acqua; per conoscere infine quali provvedimenti intenda prendere.
(26646) « NICOLETTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità e dell'interno, per sapere se siano a conoscenza delle reali deplorevoli condizioni nelle quali versa l'ospedale psichiatrico di Mombello (Milano) e se intendano adottare provvedimenti atti a sanare la situazione interna del nosocomio il quale, oltre che ad una deficienza numerica del personale medico ed infermieristico, lamenta anche un'assoluta inadeguatezza dei posti letto con conseguente disagio per tutti i ricoverati.

« L'interrogante chiede di sapere, inoltre, se i ministri siano a conoscenza del fatto che gli ammalati vengono quasi sempre dimessi senza alcuna fondata garanzia sulla loro effettiva guarigione e senza che sia posto in essere quanto indispensabile perché possano affrontare la vita civile e decorosamente inserirsi nella società.
(26647) « SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'interno, delle finanze, della difesa, di grazia e giustizia e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se non intendano rivedere il trattamento di quiescenza dei militi, appuntati e sottufficiali dell'arma dei carabinieri, del corpo guardie di pubblica sicurezza, del corpo guardie di finanza, del corpo forestale dello Stato e degli agenti di custodia.

« Gli interroganti invitano i ministri a rendersi conto del grave stato di disagio economico, della continua umiliazione, del risentimento di questi umili, ma valorosi servitori dello Stato, che spesse volte arrischiarono la vita per la tutela delle leggi e per la difesa dei connazionali, i quali beneficiano di un trattamento pensionistico veramente miserevole, non consono alla loro dignità.

« Gli interroganti, vivamente preoccupati, chiedono la massima urgenza e piena considerazione nel definire le giuste ed indilazionabili richieste di detti ex dipendenti dello Stato.
(26648) « CANESTRARI, LIMONI, FORNALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere i motivi in base ai quali il Ministero non ha ritenuto applicabili le norme ed i benefici previsti dalla legge 27 giugno 1961, n. 550, al personale militare ed alle infermiere volontarie della Croce rossa italiana e al personale militare del Sovrano militare ordine di Malta che prestò servizio al seguito delle forze armate dal 10 giugno 1940 al 14 aprile 1946 e

che dal 15 aprile 1946 fu trattenuto in servizio per le esigenze di carattere eccezionale di cui ai decreti ministeriali 12 ottobre 1945 e 20 gennaio 1947, e al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736. In particolare per conoscere se il Ministero, all'atto delle reiezioni delle domande di pensione proposte dagli interessati, ha tenuto conto:

1°) che trattasi di personale ausiliario delle forze armate dello Stato non in servizio permanente effettivo e quindi da considerarsi appartenente alle categorie in congedo ai sensi degli articoli 1, 29, 30, 31, 37 (secondo comma) e 249 del regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, modificato con legge 25 luglio 1941, n. 883, per la Croce rossa italiana e dalla legge 4 gennaio 1938, n. 23, per il personale del Sovrano militare ordine di Malta;

2°) che a norma delle citate disposizioni la liquidazione delle pensioni al personale militare della Croce rossa italiana e del Sovrano militare ordine di Malta viene effettuata applicando per gli ufficiali le norme in vigore per gli ufficiali dell'esercito e per i sottufficiali e militari di truppa le norme stabilite rispettivamente per i sottufficiali e militari di truppa dell'esercito;

3°) che la norma eccezionale di cui alla legge 27 giugno 1961, n. 550, avrebbe dovuto essere applicata al predetto personale ed alle infermiere volontarie della Croce rossa italiana, anche perché il Ministero della difesa per prassi costante liquida la pensione al detto personale che ha compiuto 20 anni di servizio (19 anni, 6 mesi e 1 giorno);

4°) che al predetto personale è stata operata sulle competenze la trattenuta del 6 per cento in conto Tesoro per il fondo pensione;

5°) che al momento dell'approvazione della legge il rappresentante del Governo ha dichiarato che: « ... laddove il servizio di questo personale (ufficiali, sottufficiali e militari della Croce rossa italiana e del Sovrano militare ordine di Malta) è stato svolto al seguito delle forze armate; .... non vi sono difficoltà in tal senso " (estensione al predetto personale militare dei benefici di cui alla legge 27 giugno 1961, cfr. Resoconto commissione difesa – venerdì 16 giugno 1961, pagina 380).

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere se in base alle suddette considerazioni il ministro non ritenga opportuno intervenire per disporre il riesame delle domande di pensione proposte dagli interessati.

(26649) « GIOIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per sapere se siano a conoscenza dello stato di grave abbandono e – direi – di incivilità in cui si trova il popolo lavoratore di Resina (Napoli), città di cinquantamila abitanti, tra le più belle d'Italia. Chiusa tra il Vesuvio ed il mare, costruita sull'antica Ercolano che richiama visitatori da tutte le parti del mondo, non può per vincoli panoramici ed artistici sviluppare la sua edilizia.

« Tale popolazione è costretta ad affogare o emigrare. Se vuole sfuggire al dilemma è costretta a vivere nei " bassi " o meglio " tane " senza aria e senza luce che si snodano in un dedalo di viuzze dalle quali emana un cattivo odore. I cittadini vivono in una primitiva promiscuità senza pietà e senza religione.

« Mancano le scuole e quelle che ci sono, sono parvenze di scuole, perché non le si può considerare scuole quella ventina di plessi privati sparsi un poco dappertutto e quel qualche edificio scolastico finanziato solo in minima parte.

« La popolazione scolastica delle scuole elementari è costretta ad un triplice turno e se ne prevede un quarto il prossimo anno scolastico. A turno funziona anche la vecchia e troppo sprezzata scuola di avviamento e così la scuola media.

« Si intende perciò richiamare l'attenzione dei ministri competenti, perché dispongano il più sollecito esame e, quindi, approvazione dei progetti da tempo presentati dalle autorità competenti.

(26650) « D'AMBROSIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se risponda a verità la notizia che s'intende eliminare l'aeroporto di Pomigliano d'Arco in provincia di Napoli e di trasferire a Foggia la scuola di pilotaggio aereo; nell'ipotesi affermativa, per conoscere se non si ritenga opportuno sospendere la decisione suddetta che appare, oltre che lesiva delle tradizioni aeronautiche di Pomigliano d'Arco, anche gravemente pregiudizievole per gli interessi economici della zona, da oltre 20 anni orientata verso l'industria e le attività aeronautiche.

(26651) « ROBERTI, ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se intende intervenire sollecitamente per far definire tutte le pratiche di pensione dei contadini (legge 26 ottobre 1957,

n. 1047), presentate in regime di regolamenti C.E.E. per aver lavorato e quindi versati contributi assicurativi in territori esteri, e che si trovano giacenti da diversi mesi presso gli Istituti provinciali dell'I.N.P.S. in attesa di disposizioni che dovrebbero essere impartite dalla Direzione generale dell'I.N.P.S. in merito alla possibilità di ricongiunzione della contribuzione italiana con quella estera.
(26652) « BIGI, GORRERI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere se intenda intervenire affinché le benemerenze belliche riconosciute agli impiegati delle terme statali di Salsomaggiore vengono estese anche agli operai a rapporto di lavoro continuativo delle stesse terme.
(26653) « GORRERI, BIGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali sono i motivi che ostano alla concessione della pensione di guerra al signor Benedetti Lino di Giovanni, da Preci (Perugia).
(26654) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che ostano alla concessione dell'assegno di previdenza alla signora Testa Giacinta fu Enrico vedova Brauzzi per il figlio Brauzzi Giuseppe caduto in guerra il 24 settembre 1941.
(26655) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali motivi ostino la concessione della pensione di guerra al signor Ubaldo Martinelli, di Città di Castello (Perugia), classe 1921.

« Il Martinelli ha subìto visita medica per aggravamento l'8 giugno 1962 presso la Commissione medica di Firenze.
(26656) « CRUCIANI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del tesoro e dell'interno, in relazione al regolamento di attuazione della legge 10 febbraio 1962, n. 66, istitutiva di una pensione non reversibile a favore dei ciechi civili, regolamento che doveva essere emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge citata, per conoscere se non ritengano necessario ed urgente rimuovere ogni ostacolo che si traduce in grave danno per la categoria interessata, peraltro particolarmente bisognosa di concreti atti di solidarietà.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere se nella fissazione del reddito da assumere come termine di riferimento per acquisire il diritto alla pensione sarà tenuto nella dovuta considerazione il diminuito potere di acquisto della moneta. A otto anni dall'entrata in vigore della legge 9 agosto 1954, n. 632, non può ovviamente essere mantenuta la misura allora stabilita in lire 15.000 mensili di reddito consentito per poter beneficiare della pensione stessa, ma sarà necessario tenere presente una misura più aderente alla realtà, non inferiore quindi alle lire 25.000 mensili. Ove il riconoscimento di tale situazione non venisse inserito nel regolamento di attuazione della legge 10 febbraio 1962, n. 66, una parte dei ciechi civili che attualmente fruiscono dell'assegno mensile ne verrebbero ingiustamente privati.
(26657) « PIERACCINI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere i motivi che ritardano la chiamata a visita medica dell'ex militare Rinchi Secondo nato a Corciano (Perugia) il 20 febbraio 1934 per la concessione della pensione di invalidità contratta in servizio.
(26658) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quando sarà posta fine alla grave ingiustizia ai danni del personale ispettivo, direttivo ed insegnante della scuola elementare privato, al contrario di altre categorie similari, del diritto alla riliquidazione delle pensioni ordinarie precedentemente liquidate o da liquidarsi.
(26659) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quando, dopo le ripetute promesse, si intenda ampliare e rimodernare la rete idrica di Amelia (Terni).

« Tale problema ha carattere indilazionabile e di notevole gravità.
(26660) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvidenze intende adottare per il miglioramento, l'incremento e la difesa dell'olivicoltura;

se non ritenga necessaria la proroga della legge 26 luglio 1956, n. 839, e della successiva legge 28 luglio 1961, n. 829, le quali

hanno apportato un notevole concreto contributo al ripristino e alla ricostruzione del patrimonio olivicolo, in considerazione anche dell'importanza che riveste in alcune zone d'Italia al fine del miglioramento della situazione economica.

(26661) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali motivi hanno impedito la riduzione del 50 per cento dell'onere contrattuale affittuale a carico dell'agricoltura come previsto dalla conferenza del mondo rurale e dell'agricoltura, nonché richiesto da autorevoli componenti del presente Governo.

(26662) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere quando si intenda provvedere, ed eventualmente in che modo, alla sistemazione della stazione di Foligno.

« Di particolare importanza sembrano i lavori:

di riordinamento e ammodernamento;

di ampliamento della capacità di binari;

di costruzione di marciapiedi, pensiline, ecc.;

di sistemazione del sottopassaggio e degli accessi allo stesso.

(26663) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se, in che modo e quando si intenda provvedere ai lavori di riordinamento e sistemazione della stazione di San Liberato di Narni (Terni).

« I lavori si presentano particolarmente necessari per:

la costruzione di un edificio adibito a sala d'aspetto e biglietteria;

la sistemazione dei marciapiedi di attesa.

(26664) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non intenda prendere provvedimenti per l'installazione di un ripetitore TV a Scheggino (Perugia), che consenta la ricezione dei programmi nella zona di Norcia.

« Ciò è reso tanto più necessario per l'importanza che il fenomeno televisivo assume in misura sempre crescente nel nostro paese, anche e soprattutto per il campo culturale e dell'istruzione pubblica in particolare.

« L'installazione riguarda una zona di ben tremila abitanti distribuiti in 35 centri abitati su una superficie di centoventi chilometri quadrati.

(26665) « CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali motivi ostino alla concessione della liquidazione della indennità di buonuscita E.N.P.A.S. al signor Viviano Adoni di Cortona (Arezzo), in quanto vedovo dell'insegnante Rosina Del Bruto in Adoni.

« All'Adoni è stato riconosciuto il diritto alla pensione indiretta.

(26666) « CRUCIANI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della difesa, della pubblica istruzione, e del turismo e spettacolo, per conoscere se le costruzioni che vengono eseguite dalle amministrazioni militari (come caserme, scuole, depositi, ecc.) su aree di interesse storico e paesistico – e pertanto soggette al vincolo di legge – debbano o non essere preventivamente autorizzate dalle competenti sovraintendenze ai monumenti.

(26667) « SCHIANO, SAMMARTINO, GREPPI, DI NARDO, PRINCIPE, VALIANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere quali interventi intendano svolgere e quali immediati provvedimenti adottare per venire incontro alle popolazioni agricole della frazione Corsano del comune di Montecalvo Irpino (Avellino). Nonostante, infatti, che siano trascorsi circa tre mesi dal terremoto gli agricoltori, i coltivatori diretti ed i braccianti di quella contrada – anche isolata, tra l'altro, per mancanza di strada – sono completamente abbandonati ed esposti al freddo ed alle piogge di questo inverno che si preannuncia assai rigido.

« Come già l'interrogante ha fatto presente al ministro dell'interno, vi sono famiglie con persone ammalate, cui non è stata concessa almeno una baracca, da una parte costrette, in una promiscuità moralmente ed igienicamente dannosa, a vivere in una tenda che serve da alloggio per le persone e da stalla per il bestiame e dall'altra esposte continuamente alle ritorsioni dell'amministrazione comunale.

(26668) « PAPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali, fino ad oggi, nonostante la necessità dei cittadini terremotati, non è stato provveduto alla distribuzione della somma di lire 14 milioni, assegnata al comune di Buonalbergo dal fondo di solidarietà nazionale.

« L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se non ritengano disporre, con urgenza, una inchiesta che accerti l'operato sia dell'amministrazione comunale che dell'ente comunale di assistenza relativamente alla distribuzione dei soccorsi inviati per i sinistrati e che si assumono dati solo agli amici degli amministratori, in ispregio aperto ad ogni principio di eguaglianza dei cittadini – non solo di fronte alla legge ma anche alle pubbliche calamità – e ad ogni criterio di umana comprensione.

(26669) « PAPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per conoscere se e quali provvedimenti intendano adottare per ottenere che l'amministrazione comunale di Paduli (Benevento) effettui la distribuzione della somma di lire 24 milioni ad essa assegnata dal fondo di solidarietà nazionale per i terremotati.

« Invero, al di fuori di alcuni milioni sperperati con distribuzione per amici del sindaco e giustificati come destinati allo spianamento del suolo sul quale erigere le baracche, fino ad oggi, la somma è stata ingiustificatamente trattenuta nelle casse comunali, malgrado le necessità della popolazione che è esposta alle intemperie ed al freddo.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere se, di fronte a tali fatti, non ritengano necessaria una inchiesta che accerti l'operato dell'amministrazione comunale in tale settore.

(26670) « PAPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non intenda egli provvedere alla nomina di un commissario prefettizio per il comune di Buonalbergo (Benevento) a seguito dello scioglimento di quel consiglio comunale per dimissioni o decadenza di ben 14 membri.

« Invero, l'attuale giunta formata di tutti i consiglieri rimasti in carica (su sette componenti, solo sei sono presenti) non godeva della fiducia del consiglio, né gode della fiducia della popolazione e per l'ibridismo della sua composizione – concorrono, infatti, comunisti e fascisti – e per la faziosità della sua attività; ond'è che si appalesa necessaria, per la tranquillità della popolazione, la nomina di un commissario che prepari nei termini prescritti e nel rispetto della legge e del principio della eguaglianza dei cittadini, la convocazione dei comizi elettorali per il rinnovo del consiglio.

(26671) « PAPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere – in relazione al regio decreto 26 aprile 1928, n. 1927, e articoli 389 e 390 del regolamento generale sui servizi della istruzione elementare, per effetto dei quali ogni anno a 50 maestri e direttori didattici ritenuti « più benemeriti della nazione » viene conferito con decreto del Presidente della Repubblica un assegno vitalizio di benemerenza del valore di lire 3.000 annue – se non ritenga opportuno e doveroso perequare l'assegno al valore attuale della lira.

« Il legislatore, indubbiamente, creando l'assegno di benemerenza, ritenne di dare un tangibile riconoscimento morale ed economico ai migliori insegnanti della scuola primaria: sicché appare financo umiliante continuare a corrispondere il detto assegno ancorato nella misura al valore che la lira aveva nel lontano 1928.

(26672) « SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere, in considerazione che a favore degli insegnanti elementari ex combattenti con l'ultimo concorso già espletato fu stabilito di riservare il 50 per cento dei posti messi a concorso, facendoli giovare nel contempo del punteggio loro particolare, se non ritenga opportuno disporre perché in favore degli stessi venga riconosciuta una percentuale di posti, pur se inferiore al 50 per cento, anche in sede di incarichi e supplenze, anziché farli giovare del semplice punteggio loro spettante.

« In considerazione delle ordinanze e disposizioni già emanate, se non ritenga di dover accogliere in misura maggiore le richieste per nuovi incarichi già fatte dai provveditori agli studi, stabilendo che, almeno nella assegnazione di questi ultimi posti, venga data precedenza agli insegnanti ex combattenti.

« Trattasi, in sostanza, di assegnare un altro 20 per cento di posti rispetto al totale di quelli richiesti dai provveditorati.

« Ove non fosse possibile tutto ciò, se non ritenga di dover disporre in favore sempre

degli insegnanti ex combattenti il loro utilizzo presso gli enti a disposizione dei provveditorati e, quanto meno, limitatamente alla provincia di Lecce dove il problema degli insegnanti ex combattenti è maggiormente sentito.
(26673) « SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della difesa e dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengano disporre per eliminare il grave inconveniente e il non più tollerabile disagio che da tempo sopportano le famiglie degli ufficiali e dipendenti tutti in servizio all'aeroporto di Grottaglie (Taranto), con abitazione nello stesso aeroporto.

« Da anni le acque nere delle fognature di Grottaglie trovano sbocco in un canale scoperto che, scorrendo a lato della provinciale per Monteiasi – che si diparte dalla nazionale Appia – è a breve distanza, in linea d'aria, dalle cennate abitazioni e da tutto il complesso degli edifici dell'aeroporto, arrecando disturbo igienico a tutto il personale dipendente dall'aeroporto stesso, anche perché zanzare ed esanofili nel detto canale scoperto sembrano aver trovato il proprio regno.
(26674) « SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle poste e telecomunicazioni ed il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se non ritengano opportuno invitare la società S.E.T. a dare la preferenza nell'assunzione di operai qualificati, a quegli operai, in particolare 11 di Lecce e 12 di Taranto, già specializzati per la installazione di impianti e di rete telefonica e già alle dipendenze della società SIELTE (società impianti elettrici lavori telefonici Erhison), licenziati di recente, dopo diversi anni che hanno prestato la propria opera con il motivo, dimostratosi pretestuoso, di « impossibilità di utilizzazione in altre zone ».

« Poiché risulta che altro personale viene assunto, senza avere la qualificazione ed esperienza di quello licenziato, sarebbe riparatorio e rispondente a giustizia dare la precedenza a chi ha già dimostrato effettive capacità e, sebbene con carico di famiglia, si è trovato improvvisamente disoccupato.
(26675) « SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e degli affari esteri, per conoscere le cause ed i motivi per i quali gli importi delle pensioni di vecchiaia conseguite dai vecchi lavoratori italiani in Francia, assicurati presso la *Caisse régionale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés de Paris*, attualmente residenti in Italia, vengano pagati dall'I.N.P.S. con enormi ritardi che raggiungono fino i 5 mesi.

« L'interrogante fa presente che, fino a quando il pagamento era eseguito con rimessa diretta dalla Cassa francese, esso avveniva regolarmente entro due o tre giorni dalla scadenza del relativo mandato trimestrale ed ogni variazione era sollecitamente comunicata all'interessato; dal 1° gennaio 1960 l'incarico della rimessa è stato assunto dall'I.N.P.S. e da questa data il servizio è andato man mano ritardando e diventando irregolare, mentre si è proceduto senza attesa alla decurtazione delle pensioni maturate dai lavoratori per i successivi periodi di lavoro prestati in Italia dopo il rimpatrio.
(26676) « CASTAGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e per la riforma della pubblica amministrazione, per sapere a chi spetta la competenza per la concessione di contributi a coltivatori diretti ai sensi della legge 2 giugno 1961, n. 454, in materia di fabbricati rurali.

« L'interrogante fa presente il caso del coltivatore diretto Franchi Adelmo, residente nel comune di Palagano (Modena), cioè in territorio classificato montano, il quale intende costruire nella propria azienda una nuova casa di abitazione trasformando la vecchia casa in ricovero per bestiame e attrezzi, in quanto non ritenuta utilmente riattabile come abitazione.

« L'interessato, avendo presentato domanda di contributo al competente Ispettorato ripartimentale delle foreste, si vide restituire la domanda con lettera n. 1947 del 22 febbraio 1962 in quanto "la pratica è ora di competenza dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura". E, avendo ripresentato la domanda a quest'ultimo Ispettorato, gli è stato risposto, con lettera n. 7961 del 4 ottobre 1962, che "la stessa non può esser accolta in quanto, in applicazione dell'articolo 10 della legge 2 giugno 1961, n. 454, per usufruire del contributo del 50 per cento previsto dal predetto articolo, è indispensabile procedere alla ricostruzione totale dalle fondazioni, previa demolizione (e non trasformazione d'uso) del preesistente fabbricato ad uso abitazione"; e pertanto l'interessato viene invitato a presentare la medesima domanda all'Ispettorato ripartimentale delle foreste in base all'articolo 13 della legge n. 454.

« L'interrogante ritiene che un'applicazione così restrittiva dell'articolo 10 della legge n. 454 non sia affatto conforme alla lettera e allo spirito della legge stessa; ma soprattutto richiama l'attenzione sulla sfiducia che la pubblica amministrazione si attira col rinvio dei richiedenti da un ufficio all'altro, quando sarebbe più logico chiarire al proprio interno le questioni controverse.

(26677) « GORRIERI ERMANNO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle finanze, per sapere se sia vero che verrebbero poste in vendita le aree demaniali – di interesse storico e paesistico – site intorno al lago Miseno, in comune di Bacoli (Napoli) e lungo la spiaggia Miliscola.

(26678) « SCHIANO, SAMMARTINO, GREPPI, VALIANTE, PRINCIPE, DI NARDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i motivi per cui da oltre tre lustri i laghi demaniali Fusaro e Miseno (Napoli) e circostanti terreni demaniali con ogni pertinenza accessorio e dipendenza, in dispregio anche delle norme sulla contabilità di Stato, sono sottratti ad ogni controllo ed essenzialmente a quello della competente intendenza di finanza, la quale non ha alcuna conoscenza della gestione né del depauperamento di detti beni demaniali.

(26679) « ALBARELLO, GREPPI, FERRI, PRINCIPE, SCARONGELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga di promuovere un'opportuna modifica all'articolo 21 della legge 17 luglio 1942, n. 907, sul monopolio dei sali e tabacchi, includendo l'industria della tintoria fra quelle cui viene venduto a prezzo industriale, da stabilire con decreto ministeriale, il sale comune occorrente alle lavorazioni.

« Si rivela che mentre per articoli in lana e seta non risulta sensibilmente incidente il costo della tintura, questo può risultare decisivo nel trattare materie tessili povere, come stracci usati e sfilacciati di cotone, ove l'incidenza del costo di tintura è superiore e in certi casi doppia o tripla del valore della materia prima. Onde, anche e soprattutto in vista del clima vieppiù attivamente competitivo recato dal procedere del M.E.C., appare necessario realizzare ogni possibile economia nel costo di tutti gli elementi di lavorazione, specie quando si tratta di prodotti nazionali il cui prezzo è regolato con autonome decisioni di ordine fiscale.

(26680) « ALPINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, per sapere se sono a conoscenza del fatto che la strada statale n. 157 " della valle del Biferno " ha dovuto essere chiusa al transito per la mancata esecuzione dei lavori di riparazione delle frane, più volte, per altro, denunciati in sede competente nel corso della stagione estiva decorsa; se, pertanto, non intendano autorizzare l'immediata riapertura di così importante arteria, che da Campobasso conduce ad importanti centri del Molise – quali Lucito, Civitacampomarano e Castelmanzo – anche in vista del fatto che il consiglio comunale di Civitacampomarano, eletto il giorno 11 novembre 1962, minaccia di non insediarsi fino a quando quelle zone non verranno sottratte all'isolamento attuale.

(26681) « SAMMARTINO ».

Interpellanza.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere i motivi della esclusione dai benefici di cui alla legge 5 ottobre 1962, n. 1431, dei comuni di Benevento, Castelvenere, Ceppaloni, Foglianise, Forchia, Guardia Sanframondi, Montesarchio, San Bartolomeo in Galdo, San Lorenzo Maggiore, San Nicola Manfredi.

« I gravi danni riportati dalla città di Benevento con 200 fabbricati dichiarati inabitabili ed oltre 100 famiglie sfollate di autorità; la delicata situazione in cui versa il comune di San Bartolomeo in Galdo, che trovasi nella zona più depressa d'Italia (il Fortore); il disagio grave degli altri centri colpiti ed ingiustificatamente esclusi da benefici, impongono al Governo una immediata, urgente decisione perché i danni subìti dagli enti e dai cittadini dei citati comuni vengano risarciti allo stesso modo di come è stato stabilito per quelli inclusi nella legge n. 1431.

« Se non incomba al Governo il dovere di considerare – secondo i dettami costituzionali – eguali i cittadini e di fronte alla legge e di fronte alle provvidenze dalla legge stessa elargite.

« Se non ritengano che tanto, nella specie, possa ovviarsi sia con l'emanazione di altro

decreto che provveda per i comuni sopra elencati sia con lo stanziamento di somme da prelevarsi dal fondo di solidarietà nazionale e da devolversi ai colpiti dal terremoto nei limiti e con le norme già stabilite dalla ricordata legge 5 ottobre 1962, n. 1431.
(1205) « PAPA ».

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

SERVELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERVELLO. Nel mentre sollecito lo svolgimento dell'interrogazione in merito presentata, desidero inviare da questa tribuna un caldo elogio alla squadra nazionale di calcio, che, dopo 27 anni, ha riportato al « Prater » di Vienna una brillante vittoria contro la nazionale austriaca.

La seduta termina alle 20,45.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

ARMATO: Provvidenze in favore di alcune categorie di pensionati postelegrafonici (2843);

RICCIO ed altri: Costruzione del Palazzo di giustizia in Napoli (4069).

2. — *Discusione del disegno di legge:*

Riordinamento del Corpo del genio aeronautico (*Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (3147) — *Relatore:* Buffone.

3. — *Discussione delle proposte di legge:*

REPOSSI ed altri: Modificazione alle norme relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro nell'industria (879);

VENEGONI ed altri: Miglioramento delle prestazioni economiche dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (872);

— *Relatori:* Nucci, *per la maggioranza;* Venegoni e Bettoli, *di minoranza.*

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

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile (*Approvato dal Senato*) (2687) — *Relatore:* Piccoli;

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

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909).

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

Sviluppo di campi di ricreazione per la gioventù e di impianti sportivi (2721);

e delle proposte di legge:

BARBIERI ed altri: Disciplina della costruzione dei campi sportivi (301);

CALAMO ed altri: Contributi statali per la costruzione di impianti sportivi da parte dei medi e piccoli comuni (2410);

SPADAZZI: Provvedimenti a favore della gioventù e delle attività sportive e ricreative (*Urgenza*) (2422);

— *Relatore:* Rampa.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (2565);

e della proposta di legge:

AIMI e BUZZI: Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (1647);

— *Relatori:* Russo Spena, *per la maggioranza;* Nanni e Schiavetti, *di minoranza.*

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

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (*Modificato dal Senato*) (2025-*B*) — *Relatori:* Dante, *per la maggioranza*, Kuntze, *di minoranza.*

9. — Votazione per la nomina di:

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

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

10. — *Discussione dei disegni di legge:*

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (2971) — *Relatore:* Vicentini;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

Sistemazione di debiti dello Stato (2066) — *Relatore:* Belotti;

Assetto della gestione dei cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (2749) — *Relatore:* Vicentini;

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.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè;

PERDONÀ: Modifica dell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635 e successive modificazioni, relativa alla esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale (*Urgenza*) (3162) — *Relatore:* Lombardi Giovanni;

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore:* Patrini;

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

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

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.

12. — *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