SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

146ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 8 MAGGIO 1973

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente VENANZI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . *Pag.* 7123

Deferimento a Commissioni permanenti riunite in sede referente 7123

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 7123

INTERROGAZIONI

Svolgimento:

BASADONNA 7136, 7150
CORRETTO 7151
* COTTONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . 7141, 7144, 7146
FERMARIELLO 7154
GIOVANNETTI . . . . . *Pag.* 7133
MANCINI 7125, 7131
MANENTE COMUNALE 7138
PASTORINO 7142, 7144
PINTO 7129
RICCI 7141
RIGHETTI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 7140
SICA 7147
SIMONACCI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 7137
TIBERI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 7124 e *passim*

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150) — 4

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 10*).

Si dia lettura del processo verbale.

R I C C I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 4 maggio.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

Deputati VINEIS ed altri. — « Concessione dei contributi di cui all'articolo 10 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modifiche, e dei mutui della Cassa depositi e prestiti di cui al successivo articolo 11 anche per gli impianti che rimangono in esclusiva proprietà dell'Enel » (1094);

« Disposizioni integrative alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, relativa al piano regolatore generale degli acquedotti » (1095);

« Costruzione di case da assegnare al personale del centro internazionale di fisica teorica di Trieste » (1096).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo che istituisce una classificazione internazionale per i disegni e modelli industriali, firmato a Locarno l'8 ottobre 1968 » (1097);

« Ratifica ed esecuzione degli Accordi firmati a Bruxelles il 23 novembre 1971 nell'ambito del programma europeo di cooperazione scientifica e tecnologica, ed autorizzazione alle spese connesse alla partecipazione italiana ad iniziative da attuarsi in esecuzione del programma medesimo » (1098);

dal Ministro di grazia e giustizia:

« Norme per la tutela della libertà e della segretezza delle comunicazioni anche telegrafiche e telefoniche » (1099).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissioni permanenti riunite in sede referente

P R E S I D E N T E . Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alle Commissioni permanenti riunite 3ª (Affari esteri) *e 7ª* (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

« Autorizzazione alle spese per il finanziamento della partecipazione italiana a programmi spaziali internazionali » (839), previ pareri della 5ª, della 8ª e della 10ª Commissione.

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Mancini e Ferrucci. Se ne dia lettura.

R I C C I , *Segretario*:

MANCINI, FERRUCCI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

se corrisponde a verità la notizia, apparsa su alcuni giornali, secondo la quale i premi assicurativi RCA dovrebbero aumentare di circa l'11 per cento, a partire dall'11 giugno 1973, in virtù della presunta abolizione del 10,75 per cento di sconto praticato sulle attuali tariffe assicurative;

se non ritiene che un simile minacciato aumento, nel contesto dell'odierna grave situazione economica, costituisca un nuovo impulso al crescente aumento del costo della vita ed al processo inflazionistico in atto;

se non considera giunto il momento di disporre un'attenta analisi degli elementi che concorrono alla formazione dei costi assicurativi, nonchè dell'incidenza e delle compensazioni che i premi riscossi in tutti i rami assicurativi possono determinare nei bilanci reali delle compagnie interessate;

come intende operare al fine di evitare che esasperati indirizzi privatistici nel settore assicurativo possano compromettere la finalità sociale di un servizio reso obbligatorio dalla legge.

(3 - 0465)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

T I B E R I , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* La notizia apparsa su alcuni giornali di un possibile aumento dei prezzi assicurativi RCA, di circa l'11 per cento, a partire dall'11 giugno 1973, trae origine dal fatto che con tale data vengono a scadere le attuali norme transitorie di cui al decreto ministeriale 31 maggio 1972, che prevedono per tutti i contratti vecchi e nuovi uno sconto generalizzato del 10,75 per cento.

Come è noto, nella prima applicazione della legge sull'assicurazione obbligatoria, venivano approvate le tariffe, per ogni tipo di rischio, sulla base di quelle già adottate, dalle imprese assicuratrici, secondo precedenti rilevazioni dell'andamento della sinistrosità, fin dal 1965 e con i correttivi apportati nel 1969. Tenuto conto che in pratica erano spesso già concessi sconti di varia misura, e di deduzioni tecniche sui dati statistici disponibili, veniva previsto nel contempo, attraverso norme transitorie della durata di un anno, uno sconto generalizzato del 10,75 per cento. Tali norme transitorie, come ho ora accennato, sono state prorogate di un altro anno dal 12 giugno 1972.

Da parte delle imprese del settore, che denunciano risultanze economiche negative nel ramo di responsabilità civile autoveicoli, sulla base dei bilanci del 1971 e dei primi rendiconti del 1972, specialmente in seguito alle forti maggiorazioni intervenute nei costi dei sinistri, è stata prospettata l'esigenza che, con la cessazione delle norme transitorie, abbia termine anche ogni compressione dei livelli tariffari già approvati, fermo restando illimitatamente lo sconto del 10,75 per cento per i contratti in corso se non colpiti da sinistro.

I servizi del Ministero dell'industria, d'altra parte, hanno potuto rilevare, in base ai primi risultati di gestione per l'anno 1972 delle imprese che esercitano le assicurazioni di responsabilità civile autoveicoli, che permangono tuttora gli effetti favorevoli dello sviluppo del parco automobilistico nazionale a cui viene fatto riferimento nella lettera circolare del 15 aprile 1972, n. 812475, ai fini della proroga delle norme transitorie contenute nella « Premessa » della tariffa già approvata.

In tale situazione il Ministero, con circolare del 3 maggio 1973, ha comunicato alle imprese assicuratrici di ravvisare la possibilità di una ulteriore proroga del regime tariffario in atto, almeno fino a quando non saranno utilizzabili i dati riguardanti l'esercizio 1972 secondo le rilevazioni statistiche del conto consortile ed ha invitato le imprese stesse ad apportare i necessari adattamenti per prorogare l'applicazione delle norme transitorie previste con decreto ministeriale 31 maggio 1972.

Comunque, prima di procedere a tale assetto tariffario, verranno attentamente va-

lutati da parte dei servizi competenti della Amministrazione tutti i dati e gli elementi relativi alle rilevazioni aziendali nonchè gli elementi elaborati dalla stessa Amministrazione.

Circa poi la richiesta perchè si provveda ad un'attenta analisi degli elementi che concorrono alla formazione dei costi assicurativi, nonchè dell'incidenza e delle compensazioni che i premi riscossi in tutti i rami possono determinare nei bilanci reali delle compagnie interessate, si comunica che tale analisi è già in atto.

Tuttavia, maggiori possibilità di un approfondito esame potranno esservi soltanto verso la fine del corrente anno, quando saranno pronti dati completi del conto consortile. Come previsto dalla normativa, è soprattutto sulla base delle rilevazioni statistiche del conto consortile che il Ministero dell'industria deve procedere alla valutazione delle tariffe sottoposte dalle imprese.

Da quanto è stato ora esposto ritengo che si debba convenire che il Ministero dell'industria in ogni sua determinazione consideri nel modo più scrupoloso ed attento le finalità di carattere sociale che con la legge sull'assicurazione obbligatoria s'intendono perseguire, prescindendo da valutazioni privatistiche che non trovino una obiettiva consistenza funzionale.

M A N C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A N C I N I . Onorevole Presidente, mi sembra che la risposta dell'onorevole rappresentante del Governo, che non contiene impegni precisi in merito a questa assillante questione, confermi purtroppo la minaccia sempre incombente di un aumento dei premi assicurativi per la RCA.

Ella, onorevole Sottosegretario, ha prospettato la possibilità di un'ulteriore proroga dello sconto del 10,75 per cento, ma ha detto soltanto che si tratta di una possibilità; e anche questo non mi sembra che possa essere recepito come un impegno preciso da parte del Governo. Ha detto anche che, per arrivare ad un giusto ed esatto calcolo degli elementi che concorrono ai costi assicurativi, bisogna esaminare appunto il conto consortile che avverrà alla fine del 1973; pertanto mi sembra che questo fatto dovrebbe indurre il Governo non solo a chiedere se le compagnie assicuratrici desiderano o meno una proroga, ma dovrebbe essere un motivo abbastanza plausibile perchè questa eventuale proroga sia rinnovata nel prossimo giugno. D'altra parte l'interrogazione da me presentata si giustifica con un clima di preoccupazione per la minaccia di un aumento di circa l'11 per cento dei premi assicurativi. Se si tratta di abolire lo sconto del 10,75 per cento, si tratta in realtà di sopportare un aumento reale dei livelli assicurativi, ed è un fatto che certo preoccupa la massa di circa 11 milioni di assicurati. A mio avviso questo aumento, se per dannata ipotesi dovesse essere avallato dal Governo, costituirebbe un nuovo stimolo, tra l'altro, al processo inflazionistico in atto, un ulteriore giro di vite all'intollerabile aumento del costo della vita, un nuovo colpo inferto ai redditi degli automobilisti italiani che sono, come è noto, tra i più tartassati dell'area comunitaria, tramite appunto gli effetti determinati dall'IVA sul prezzo delle autovetture, il livello della tassa di circolazione, i premi assicurativi, nonchè l'esorbitante prezzo del carburante.

Un eventuale aumento del premio assicurativo della RCA non solo sarebbe ingiusto in linea di principio, ma anche improponibile nell'ambito di una congiuntura che sta appunto varcando ogni limite di tollerabilità malgrado l'ottimismo d'obbligo del ministro Malagodi. Non si possono ulteriormente penalizzare gli utenti della strada dopo aver loro imposto, con la crisi del trasporto pubblico, con il caos urbanistico delle grandi città, con la politica delle autostrade, con il mito della motorizzazione privata, una distorta e alienante gerarchia dei consumi. L'entrata in vigore dell'assicurazione obbligatoria, contrariamente alle logiche attese, ha determinato non una diminuzione ma un aumento dei premi assicurativi pagati dagli assicurati. Non si comprende bene, ad esem-

pio, onorevole Sottosegretario, perchè le compagnie assicuratrici che in regime di libera concorrenza praticavano, per conquistarsi l'assicurato, sconti che andavano dal 10 al 40 per cento, oggi dichiarano che non ce la fanno ad andare avanti, malgrado che già in parte quegli sconti siano stati aboliti. Si afferma, come d'altra parte ella stessa ha detto poc'anzi, che la sinistrosità è aumentata, che sono aumentati gli incidenti simulati (forse è vero), i costi delle riparazioni, le degenze in ospedale; si afferma altresì che il rapporto sinistri-premi per la RCA è del 93 per cento e se a questo si aggiungono le spese di acquisizione delle polizze, le gestioni, i costi generali, il conto diviene addirittura negativo. Questo è quanto affermano le compagnie assicuratrici e il discorso dovrebbe pertanto essere verificato meglio nella sua validità, onorevole Sottosegretario.

Se è vero che sono aumentati i sinistri, è altrettanto vero che l'obbligatorietà introdotta dalla legge 990 ha aumentato la platea dei contribuenti, ha eliminato parte degli sconti di concorrenza, dovrebbe aver ridotto le spese di acquisizione delle polizze; d'altra parte l'aumento della sinistrosità non è solo un fenomeno italiano, ed il rapporto tra premi e sinistri in Italia negli anni passati è stato anche superiore al 93 per cento. Riferendosi al periodo che va dal 1959 e il 1964, questo rapporto ha oscillato addirittura tra il 96,6 per cento e il 108,6 per cento. La obbligatorietà dell'assicurazione assicura d'altra parte una ingente entrata anche quando gli autoveicoli sono in parte fermi: vedi le migliaia di automobilisti che solo nei giorni festivi usano l'autovettura, vedi gli autotrasportatori che, pur pagando per 365 giorni l'anno, circolano in media 160 giorni. In realtà, se le compagnie assicuratrici ci rimettono con la RCA, non si comprende perchè esse si oppongono ad un eventuale provvedimento di cui d'altra parte si parla sulla stampa, relativo ad una pubblicizzazione della gestione di questo ramo.

La risposta potrebbe essere intuita: la RCA è quella che consente alle compagnie di assicurare il soggetto a tutti gli altri rami di rischio. Allora perchè non si tiene conto anche di questa compensazione? Sta di fatto che nel 1972 gli automobilisti hanno versato alle 183 società assicuratrici l'iperbolica somma di 870 miliardi, mentre altri 60 miliardi sono stati versati dagli utenti della strada per rischi diversi. Si tratta del 50 per cento delle entrate generali; il pagamento dei premi della RCA ha contribuito — non dimentichiamolo — ad incrementare in un solo anno le entrate delle compagnie del 26,6 per cento. Malgrado la presenza di una pletora di compagnie assicuratrici, il 71 per cento circa degli incassi si concentra nelle mani dei 9 gruppi più forti.

Né va sottovalutato il fatto che gli investimenti e le disponibilità delle compagnie nel 1970 ammontavano già a circa 3.000 miliardi con 1.250 miliardi destinati al settore immobiliare.

Il problema vero pertanto non è quello di cedere alla richiesta di un aumento più o meno indiscriminato dei premi (tale aumento sarebbe peraltro provocatorio se si considera che sempre più attendibile sta diventando la minaccia di un ulteriore aumento del prezzo della benzina nonostante che essa sia in Italia la più inquinante e la più cara rispetto ad altri Paesi).

Il problema vero è di altra natura: un servizio di pubblico interesse, reso obbligatorio per legge dati i riflessi sociali che esso implica, è stato lasciato gestire da 183 imprese che si contendono il mercato degli assicurati secondo metodi e criteri privatistici.

Le compagnie non solo hanno incamerato questa ingente somma, ma hanno goduto e godono di una rendita immeritata che la collettività paga mediante la costruzione della rete viaria e tutti quei pubblici investimenti che determinano la sicurezza della circolazione e l'educazione stradale, che certamente contribuiscono a ridurre il numero e l'entità dei sinistri e quindi il pagamento dei danni.

Per la sicurezza e l'educazione stradale le compagnie non investono nulla. Occorre prendere seriamente in esame non il problema degli aumenti dei premi, quanto la questione di una profonda riorganizzazione della gestione della RCA.

È da escludere qualunque tentativo di risolvere o credere di risolvere il problema caricando con coefficienti i premi degli assicurati delle zone con basso tasso di sinistrosità per compensare qualche insignificante alleggerimento contributivo elargito nelle zone ad alta intensità di traffico autoveicolare.

Si tratta piuttosto di compiere un attento esame dei bilanci delle compagnie, nonchè degli elementi che concorrono alla formazione delle tariffe RCA.

In primo luogo il problema è quello di eliminare il costo di acquisizione delle polizze che è una spesa concorrenziale che gli assicurati pagano ingiustamente per un importo complessivo di circa 100 miliardi annui; in secondo luogo, il problema è quello di superare gli egoismi aziendali, i metodi anacronistici di gestione delle compagnie private, mediante la istituzione di una forma pubblica di gestione del servizio, da affidare ad un ente capace di amministrarlo, democraticamente gestito e sottoposto ad un costante e rigoroso controllo del Parlamento.

Il problema è altresì quello di esaminare l'opportunità, così come suggerisce la proposta di legge d'iniziativa popolare presentata in Parlamento qualche mese fa con centomila firme autenticate, di trasferire la riscossione di un equo premio assicurativo nel momento dell'acquisizione del carburante, in modo da ristabilire un giusto rapporto tra il premio pagato e il tasso di rischio. Questa misura, oltre che evitare le esorbitanti spese di acquisizione e di riscossione dei premi, indurrebbe molti automobilisti a servirsi di più nei centri urbani del mezzo pubblico poichè lascerebbero volentieri l'autovettura privata a casa se i costi fossero meglio rapportati all'uso effettivo dell'automezzo.

Il problema è infine quello di esaminare — e questo deve essere ancora visto — la possibilità che l'assicurazione sia resa obbligatoria solo per i danni alle persone fisiche e non ai mezzi materiali.

Questo in sostanza è l'obiettivo sociale, signor Presidente, dell'assicurazione obbligatoria. Pertanto, onorevole Sottosegretario, la sua risposta alla mia interrogazione purtroppo conferma le preoccupazioni e l'ansia che stanno lievitando nell'immensa platea degli automobilisti italiani. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Pinto. Se ne dia lettura.

R I C C I , *Segretario*:

PINTO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali provvedimenti ritiene di adottare per regolamentare l'erogazione delle prestazioni assicurative da parte delle società di assicurazione che operano nel campo delle assicurazioni dei mezzi di trasporto.

Tali società, sulla base delle disposizioni legislative vigenti, operano in condizione di tutela legislativa, con grossi profitti garantiti dalla legge, ed oltre a trattare le assicurazioni per i danni alle persone ed alle cose, operano contestualmente per altre forme di assicurazione, come furto ed incendio, ricavandone altri grossi profitti.

Quando però si verificano gli incidenti e si deve procedere al risarcimento dei danni per le persone, le cose, i furti e gli incendi, riaffiora lo spirito privatistico che ancora caratterizza tutta l'attività delle società di assicurazione, e, inoltre, quando il soggetto che deve avere l'indennizzo è economicamente debole e non può affrontare e sopportare le lungaggini di un procedimento giudiziario, deve subire immancabilmente le offerte delle società. L'interrogante è a conoscenza di casi di soggetti che hanno subìto gravi lesioni e che dopo molti mesi non vengono risarciti neppure delle spese di degenza ospedaliera solo perchè si tratta di modesti lavoratori.

L'applicazione del regime delle assicurazioni obbligatorie sta dimostrando gravi carenze da parte delle società assicuratrici, le quali non hanno recepito lo spirito sociale di una legge che è stata concepita — e ne ha la capacità — per garantire il cittadino dei danni che può subire dal traffico e che invece viene interpretata dalle società di assicurazione solamente come una garanzia per un aumento del lavoro e del profitto.

Per la tutela dei diritti dei cittadini che giustamente sono obbligati per legge ad assicurarsi, è necessario, pertanto, che tutta la questione venga riesaminata in una prospettiva di pubblicizzazione del servizio. È necessario, inoltre, che vengano emanate subito precise disposizioni per l'erogazione delle prestazioni in caso di lesioni a terzi e per il rimborso adeguato dei danni ricevuti dall'assicurato.

(3 - 0324)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

TIBERI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* La normativa sull'assicurazione obbligatoria ha già regolamentato direttamente e indirettamente l'erogazione delle prestazioni nel settore della responsabilità civile e dei rischi accessori degli autoveicoli. Indirettamente, attraverso l'approvazione ministeriale delle condizioni generali di polizza, nelle quali sono comprese anche clausole per la trattazione dei sinistri.

Tuttavia la liquidazione dei sinistri non sempre avviene con quella prontezza e quell'adeguatezza che sarebbero auspicabili.

Si tratta generalmente non di scarsa efficienza organizzativa o di non buona volontà, ma di inconvenienti dovuti a varie cause, come: la gran massa dei sinistri (nel 1971: n. 4.653.458 registrati); l'esigenza di effettuare per ognuno dei sinistri complesse operazioni amministrative; la non tempestiva comunicazione del sinistro da parte dell'assicurato o del danneggiato, per cui non di rado l'assicuratore ne viene a conoscenza soltanto in un secondo tempo; le difficoltà spesso ricorrenti di accertamento sulla responsabilità e sulla quantificazione del sinistro; la necessità di resistere a sopravvalutazioni o addirittura a simulazioni di danni delle controparti; la lentezza dei procedimenti giudiziari quando non sia raggiunta un'amichevole transazione.

È chiaro che una eccessiva disponibilità delle imprese assicuratrici a corrispondere anche a richieste ingiustificate non potrebbe non influire sulla misura delle tariffe, a scapito degli assicurati.

D'altra parte il Ministero dell'industria, nell'ambito delle sue mansioni di vigilanza sull'attività assicurativa, svolge ogni possibile azione perchè le imprese assicuratrici provvedano correttamente alle prestazioni dovute. Così interviene presso le imprese stesse in casi concreti, su segnalazione di assicurati o danneggiati, per una regolare definizione del sinistro. In via generale, impartisce, mediante circolari, istruzioni e raccomandazioni e prende iniziative per il buon funzionamento del servizio assicurativo.

Le finalità dell'assicurazione obbligatoria non risulta si siano di fatto alterate e quindi si esclude che la tutela legislativa prevista per i danneggiati e gli assicurati possa essersi tradotta in una condizione di favore per le imprese assicuratrici con il conseguimento di grossi profitti sia dalle coperture di rischi di responsabilità civile che dalle coperture di rischi accessori come furto ed incendio. Ben diversamente appare l'andamento economico di tale settore. In complesso, secondo i calcoli del Ministero dell'industria, nell'esercizio industriale del ramo di responsabilità civile autoveicoli vi è stato un *deficit* di circa il 9 per cento nell'anno 1971, mentre a tariffe di premio invariate perdura la tendenza all'aumento dei costi medi dei sinistri pagati. Anche per i rischi accessori di furto ed incendio le risultanze non sono positive per le imprese assicuratrici.

I casi ricordati di soggetti economicamente deboli, costretti ad accettare, per evitare lunghi procedimenti giudiziari, inadeguate offerte o che, pur avendo riportato gravi lesioni, dopo molti mesi, non vengono risarciti nemmeno delle spese di degenza ospedaliera, inducono comunque a rilevare che è ancora scarsamente diffusa la conoscenza degli strumenti che la legge ha messo a disposizione degli interessati per la tutela dei propri diritti, fra cui la possibilità di un'anticipazione (cosiddetta « provvisionale ») fino ai quattro quinti del presumibile indennizzo, che può essere richiesta, con immediatezza, al giudice istruttore, civile o penale, già nel corso del giudizio di

primo grado. Circa le spese di degenza ospedaliera, è poi da aggiungere che normalmente, tenuto conto anche delle forme assistenziali di assicurazione sociale, esse vengono sostenute o anticipate da enti pubblici che ne ricevono il rimborso direttamente dall'assicuratore.

Infine non si ritiene, in ragione di quanto sopra detto, che sia necessaria l'emanazione di ulteriori disposizioni per l'erogazione delle prestazioni. Per quel che riguarda la questione di un riesame della prospettiva di pubblicizzazione del servizio, si tratta di una consistente modifica dell'attuale sistema, che è stato scelto dal Parlamento quando fu discussa la vigente legge sull'assicurazione obbligatoria.

P I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I N T O . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, purtroppo debbo dichiarare la mia amara insoddisfazione. Il problema dell'assicurazione contro la responsabilità civile degli automobilisti interessa milioni di italiani. Già la cifra citata dall'onorevole Sottosegretario, di quattro milioni di sinistri, è la prova di questa preoccupazione che investe ed interessa molte parti politiche.

Innanzitutto non posso accettare che il rappresentante del Governo venga a dire che le compagnie di assicurazione operano con un *deficit* che si aggirerebbe attorno al 9 per cento per il 1971. Nella logica di questo sistema capitalistico tutte le aziende operano con profitto e quando il profitto non c'è o dichiarano fallimento o cessano dalla loro attività. Pertanto dobbiamo ritenere che nel nostro paese le compagnie di assicurazione lavorano con profitto. E si tratta di profitti cospicui se li dobbiamo valutare dal tono di operatività delle aziende, dal tono di vita degli assicuratori, che si permettono perfino di mantenere le squadre di calcio. Ebbene, se il profitto c'è, come c'è, si ha il dovere di utilizzare tale profitto a beneficio della collettività. Pertanto l'obiettivo della pubblicizzazione deve essere obiettivo prioritario per la classe politica anche se, in via di transizione, il Parlamento ha approvato la legge n. 990. Comunque, in regime di attuazione della legge n. 990, le compagnie di assicurazione debbono tener presente — e il Governo ha il dovere di tener presente — che operano nel nostro paese in condizioni di privilegio garantito dalla legge. Il Ministero ha il dovere di controllare tutta l'attività delle compagnie di assicurazione. È vero, purtroppo, che le prestazioni vengono erogate con gravissimo ritardo; è noto a tutti, non è una novità per nessuno, che per avere l'indennizzo di una assicurazione bisogna che passino dei mesi e talvolta degli anni soltanto perchè le compagnie di assicurazione tendono a pagare in ritardo per guadagnare gli interessi bancari. E se il danneggiato è un lavoratore, è un individuo che non può sopportare un giudizio, se è un individuo economicamente debole, purtroppo si deve accontentare — questa è la norma — delle offerte che le compagnie di assicurazione fanno con un sistema e con una mentalità privatistici. È troppo facile dire che c'è la provvisionale. Onorevole rappresentante del Governo, lei sa che significa la provvisionale; significa che il danneggiato deve andare da un avvocato, l'avvocato deve iniziare un procedimento ed il magistrato deve poi decidere per la provvisionale. Passano mesi, anni e se il soggetto ha subìto un danno notevole vive nella miseria perchè le società di assicurazione non lo pagano. A questo livello deve intervenire il Governo perchè non è possibile più che si sfrutti l'individuo che paga per legge, che deve fare per legge l'assicurazione. Si può intervenire in tanti modi; lei ha fatto cenno all'assistenza pubblica e siamo d'accordo. Ma rendiamo l'intervento dell'assistenza pubblica efficiente, coercitivo, non soltanto indicativo. Lei sa benissimo che per stabilire il danno che un cittadino subisce a seguito di un incidente automobilistico passano mesi, anni: si deve andare dall'avvocato e pagare l'avvocato; l'avvocato deve poi cominciare la causa, si deve nominare il perito, che ha bisogno di 30-40 giorni, e, quando è fatta la perizia, la compagnia di assicurazione che è economi-

camente più forte si oppone. E allora il danneggiato deve prendersi un perito di fiducia e sarà pagato quando sarà pagato e come sarà pagato. Il Governo ha il dovere di intervenire in questa situazione; e se non è possibile intervenire a norma della 990 si proponga un'altra legge al Parlamento. E non voglio riferirmi ai rischi accessori per i quali la speculazione è ancora più grave: a livello di rischi accessori si commette ogni giorno un illecito penale quando la compagnia di assicurazione fa pagare il premio sulla cifra dichiarata sapendo che non pagherà mai quella cifra. Se un individuo compra una macchina che vale due milioni e la denunzia alla compagnia di assicurazione per due milioni la compagnia accetta la denunzia di due milioni e fa pagare il premio su tale cifra. Però nel momento stesso in cui esige la somma sa benissimo che non farà mai un tale rimborso perchè dopo dieci giorni il prezzo corrente non è più di due milioni. Non si deve consentire che il cittadino sia ancora truffato in questo modo. Il Ministero dell'industria deve intervenire e se non ci sono gli strumenti di legge li deve predisporre.

Per tutti questi motivi io non mi dichiaro soddisfatto ed esprimo l'auspicio che il Ministero voglia riesaminare questi problemi.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Mancini. Se ne dia lettura.

RICCI, *Segretario*:

MANCINI. — *Al Ministro delle finanze.* — In riferimento al provvedimento del CIP, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 27 dicembre 1972, relativo agli adeguamenti delle tariffe di energia elettrica dovuti all'introduzione dell'IVA, l'interrogante chiede di sapere se non si ritiene doveroso dal punto di vista di principio ed opportuno sotto il profilo economico operare una riduzione tariffaria a favore delle utenze di forza motrice fino a 30 chilowattora, in considerazione del fatto che l'introduzione dell'IVA ha determinato un ingiusto aggravio fiscale dal 4 al 12 per cento per chilowattora, provocando così un nuovo aumento dei costi per l'uso di forza motrice a completo danno dell'artigianato e della piccola impresa, già tanto negativamente discriminati, anche in tale settore, dal trattamento riservato alla grande industria.

(3 - 0371)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

TIBERI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* In merito alla riduzione tariffaria a favore delle utenze di forza motrice fino a 30 chilowattora, in considerazione del fatto che la introduzione dell'IVA avrebbe determinato un aggravio fiscale dal 4 al 12 per cento provocando così un aumento del costo dell'energia di forza motrice a danno dell'artigianato e delle piccole imprese, rammento che è già in atto una riduzione del 25 per cento sulle tariffe per le forniture di energia elettrica ad uso industriale, commerciale e agricolo, a favore delle utenze situate nei territori di competenza della Cassa per il Mezzogiorno in virtù dell'articolo 15 della legge n. 853 del 6 ottobre 1971. Questa riduzione comporta per l'Enel un minor introito annuo di circa 10 miliardi di lire e la sua eventuale estensione a tutto il territorio nazionale porterebbe questo minore introito a ben oltre 40 miliardi di lire all'anno circa. Tale perdita sarebbe insostenibile per l'Enel, la cui situazione economica e finanziaria ha raggiunto ormai uno squilibrio tale che potrebbe compromettere il regolare svolgimento dei programmi di sviluppo degli impianti e che quindi, semmai, richiederebbe una ristrutturazione del sistema tariffario che peraltro, se attuata, metterebbe in discussione quanto di buono è stato ottenuto con la unificazione tariffaria e con i princìpi che l'hanno ispirata.

Per quanto riguarda l'aspetto fiscale del problema, si deve tener presente che, in linea generale, l'aumento delle aliquote dell'IVA rispetto a quelle dell'IGE è puramente nominale poichè la nuova imposta, a differenza dell'IGE, non si applica ad

ogni passaggio sul prezzo pieno di vendita, ma si commisura solo al maggior valore che il bene acquista in ciascuna fase produttiva e distributiva.

È da tener presente poi che, per quanto concerne gli operatori economici, nel nuovo sistema di tassazione l'imposta afferente gli acquisti di beni e servizi non ha alcuna ripercussione sui costi delle imprese perchè essa è detraibile dall'IVA dovuta sulle cessioni e prestazioni poste in essere dalle imprese medesime.

Ricordo infine che la Camera dei deputati, nel corso della discussione del disegno di legge n. 762 sulla istituzione di un fondo di dotazione dell'Enel, ha introdotto una nuova norma che impegna il Governo a presentare, entro il giugno 1973, un progetto di ristrutturazione delle tariffe elettriche, ispirato, tra l'altro, al criterio di promuovere lo sviluppo della piccola e media industria, dell'artigianato e dell'agricoltura.

MANCINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Anche su questa risposta, onorevole Presidente, non ritengo opportuno dichiararmi soddisfatto perchè, se è vero che ancora sussiste lo sconto del 25 per cento nelle zone di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, è pur vero che non solo questo sconto non viene applicato nella restante parte del paese, ma in questa parte, per le utenze non superiori ai 30 chilowatt, il 25 per cento di sconto che era stato concesso negli anni 1968-69 è stato successivamente abolito. Pertanto abbiamo avuto un aggravamento della situazione tariffaria per quelle aziende che invece dovrebbero ricevere, anche attraverso la manovra tariffaria dell'Enel, uno stimolo al loro potenziamento e al loro sviluppo.

Di questo problema, d'altra parte, ne abbiamo diffusamente parlato nel corso del dibattito tenuto anche qui al Senato e che si è concluso la scorsa settimana, relativo al conferimento di un fondo di dotazione all'Enel.

Pertanto, la risposta del Governo non smentisce che la legge sull'IVA è stata di fatto violata proprio là dove il provvedimento prevedeva — fatto del tutto eccezionale, come sappiamo — una diminuzione dei prezzi e delle tariffe.

Sta di fatto che mentre sui piccoli operatori economici — ella lo sa, onorevole Sottosegretario, ovviamente — artigiani, esercenti, coltivatori diretti gravano pesanti penalità per una eventuale violazione della legge sull'IVA, il Governo consente da parte sua detta violazione quando si tratta di negare forse l'unico vantaggio che la corretta applicazione dell'IVA avrebbe determinato a favore delle famiglie italiane e dei piccoli operatori economici.

La sostituzione dell'IGE e delle imposte di consumo avrebbe dovuto ridurre il prezzo dell'energia per uso illuminazione (almeno questi sono i calcoli) di circa 14 lire per chilowattora. Dalla soppressione delle due imposte era appunto lecito attendersi una diminuzione della tariffa di 14 lire per chilowattora.

Il provvedimento n. 17, a cui ho fatto riferimento nella mia interrogazione, emesso dal CIP il 21 dicembre 1972, violando a nostro avviso la legge, nega tale diminuzione, anzi si limita a diminuire formalmente il prezzo di lire 7; ma, poichè è angosciato dal pensiero di alleggerire troppo il carico tariffario sulle masse degli utenti, provvede subito ad abolire la diminuzione con un aumento di prezzo di lire 7. Pertanto non si può sostenere che non sia avvenuto nulla in tutta questa manovra.

C'è stato di fatto un aumento, anche se applicato mediante un meccanismo che non esito a definire truffaldino ai danni di questi utenti. Si tratta peraltro di un aumento di tariffe tra le più alte tra le varie categorie di utenza. L'utente — questa è la sintesi della viecnda — anzichè pagare lire 32 paga lire 39; l'aumento di lire 7 significa, su lire 32, il 22 per cento, il che non mi sembra che sia una cosa trascurabile.

L'onorevole Presidente del Consiglio aveva detto che per l'energia elettrica l'IVA avrebbe diminuito la tariffa, ma non aveva

detto che il CIP avrebbe appunto impedito questa diminuzione. Pertanto, al di là delle cifre, resta infine il significato politico del gesto compiuto. Mentre tutto rincara, mentre è in atto un turbinoso processo inflazionistico, mentre le famiglie italiane si attendono misure di calmieramento (non quelle promosse dall'onorevole Andreotti e dal prefetto di Roma l'altra estate), mentre gli esercenti, gli artigiani, i coltivatori diretti rivendicano una perequazione delle tariffe rispetto al trattamento privilegiato riservato alla grande industria, il Governo, anzichè profittare dell'introduzione dell'IVA per correggere certe distorsioni, aumenta esso stesso il livello dei prezzi amministrati.

Questo fatto non è stato confutato nella risposta che ella ha dato, onorevole Sottosegretario. Ancora una volta, anche su questo problema, noi notiamo una cattiva volontà politica del Governo attuale di risolvere un problema che è anche una delle motivazioni delle manifestazioni che artigiani ed esercenti si apprestano a svolgere qui a Roma, convenendo da tutte le regioni e le province del paese alla fine di maggio.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Giovannetti e Pirastu. Se ne dia lettura.

RICCI, *Segretario*:

GIOVANNETTI, PIRASTU. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della grave crisi che investe la cartiera di Arbatax (Tortolì-Nuoro) del gruppo « Timavo » e della minaccia che incombe su circa 1.000 operai dipendenti, con le gravi conseguenze che possono determinarsi in una zona che faticosamente usciva da una situazione di estrema depressione;

se sia a conoscenza della situazione debitoria dell'azienda, valutata attorno ai 37 miliardi, di cui 2 verso i dipendenti, che sicuramente vanno ascritti ai mancati versamenti dei contributi assicurativi;

se conosca altresì le operazioni di concentrazioni, avanzate come esigenze di interventi risanatori, presentate dalla SIR e dal gruppo « Fratelli Fabbri », la prima con una dichiarazione di disponibilità condizionata alla concessione, da parte della Giunta regionale sarda, del finanziamento dei programmi realizzati o realizzandi in Sardegna, la seconda con proposte di accollo delle passività condizionato alla concessione di contributi regionali a vario titolo proposti;

se non ritenga urgente ed utile un suo intervento per evitare una più grave subordinazione degli interessi della Sardegna a quelli della SIR o a quelli di un nuovo gruppo industriale del quale va preliminarmente accertato se sia mosso da interessi produttivi veri e propri o se sia allettato dai finanziamenti regionali.

Per sapere, infine, se non ritenga necessario prospettare alle partecipazioni statali (EFIM) già operanti nel settore cartario, o alla GEPI, l'esigenza di un intervento risanatore per salvaguardare un'iniziativa che doveva saldarsi ad un programma di sviluppo della « forestazione » nell'Isola.

(3 - 0359)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

TIBERI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* La situazione nella quale è venuta a trovarsi la cartiera di Arbatax è stata ampiamente esaminata dalla regione sarda alla quale l'assessore all'industria e commercio ha prospettato le seguenti ipotesi di soluzioni: *a*) rilevamento dell'azienda da parte dell'industriale Fabbri con un contributo finanziario di circa dieci milioni dalla regione e il temporaneo affiancamento finanziario della SFIRS; *b*) analogo rilevamento da parte della SIR, che, peraltro, non avanzerebbe richieste di contributi; *c*) gestione pubblica della cartiera attraverso la GEPI; *d*) inserimento della cartiera nel piano dell'EFIM; *e*) fallimento concordato della società proprietaria della cartiera e conseguente creazione di una società di gestione; *f*) autogestione dell'azienda da parte di una cooperativa di maestranze.

Fra le anzidette soluzioni è stata attuata quella riguardante il rilevamento dell'azienda da parte del gruppo Fabbri a favore del quale il Credito industriale sardo ha deliberato il 2 marzo scorso l'erogazione di un mutuo integrativo di 3,9 miliardi sugli impianti, per il completamento e la ristrutturazione dell'azienda.

Nel piano di ristrutturazione della cartiera presentato dal gruppo finanziario che fa capo alla società Fabbri, la quale già opera nel settore, è previsto l'apporto di liquidità, altri interventi creditizi da parte di due finanziatori, nonchè il cambio imprenditoriale a livello di gestione e di componente azionaria.

Gli investimenti complessivi già attuati dalle cartiere di Arbatax ammontano a 48 miliardi, a fronte dei quali sono stati erogati 8 miliardi di contributi a fondo perduto dalla Cassa per il Mezzogiorno e dalla regione sarda e 26 miliardi di credito a medio termine del CIS, comprensivi delle quote di scorte previste dalle leggi in vigore.

La sopraccennata opera di ristrutturazione consente la ripresa, nei tempi tecnici indispensabili, dell'attività dell'azienda e con essa l'occupazione delle maestranze.

Pertanto sotto l'aspetto occupazionale il problema deve essere considerato avviato a soluzione.

Circa l'opportunità di un rilievo dell'azienda da parte della GEPI o da parte dell'EFIM, si osserva che il problema della continuità operativa delle cartiere è stato risolto in sede regionale; comunque, data la pesantezza nella quale attualmente versa il settore cartario, un eventuale intervento pubblico avrebbe creato non indifferenti difficoltà all'ente prescelto.

GIOVANNETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANNETTI. Onorevole Presidente, signor Sottosegretario, la risposta che è stata data mi pare non abbia affrontato nella sua interezza il problema che era stato sollevato con l'interrogazione. Devo dire intanto che la risposta viene con un ritardo abbastanza consistente: l'interrogazione risale al mese di dicembre e ora siamo a maggio; e il momento critico della situazione della cartiera di Arbatax si è vissuto proprio in questi mesi.

L'onorevole Sottosegretario ha fatto presente che l'argomento è stato ampiamente dibattuto dalla commissione industria della regione sarda, e in effetti è stato così. Ho potuto verificare in questi giorni il materiale relativo ai lavori della commissione industria della regione sarda, e a questo proposito rilevo che non sarebbe male che tale materiale venisse acquisito: vi sono infatti delle cose abbastanza edificanti sulla vicenda della cartiera di Arbatax. Si tratta di una situazione che è persino difficile comprendere: un'azienda che è sorta pochi anni fa e che al 31 dicembre 1972 si trovava con una passività di 75 miliardi, 35 per debiti ipotecari, 14 per debiti privilegiati e 25 e mezzo per debiti chirografari. Si dice però che 18 miliardi sono per giacenze in magazzino e fornitori e che il disavanzo è quindi di 57 miliardi, controbilanciato (e io dico che questo è un termine abbastanza euforico) dal valore del patrimonio e addirittura da un netto di 5 miliardi. La situazione è effettivamente molto grave e credo che non possiamo ancora essere completamente tranquilli se teniamo conto del fatto che un qualunque creditore della cartiera è nelle condizioni di poter far fallire la società.

Certo, oggi è intervenuto il gruppo editoriale Fabbri che, si dice, può offrire determinate garanzie. Ma si deve anche alla mobilitazione della opinione pubblica in Sardegna se, per lo meno in questa circostanza, l'operazione non è costata altri miliardi alla regione sarda. Nella vicenda vi è stata anche la presenza della SIR che aveva avviato un'opzione sul pacchetto azionario della cartiera di Arbatax. L'opzione è stata successivamente ritirata in quanto si attendeva un gradimento politico da parte della regione sarda che non si è verificato, o per lo meno si è determinata una forte preoccupazione nell'opinione pubblica e nelle stesse forze politiche di fronte alla possibilità di concedere alla SIR ancora una

espansione del suo già consistente monopolio economico in Sardegna. La presenza di Fabbri ha quindi rappresentato un elemento di alternativa.

Ma l'incertezza permane nella vicenda e il Ministero dell'industria non farebbe male a prestare attenzione a questa situazione, pur in presenza di un mercato favorevole. Infatti, onorevole Sottosegretario, non è vero che il mercato va male: la crisi è stata superata alla fine del 1972 e oggi ci troviamo in una situazione di notevole espansione, con i prezzi che sono raddoppiati e addirittura triplicati nel mercato della carta e credo che sia stato questo uno degli elementi abbastanza allettanti per l'editore Fabbri e per il suo intervento in questa particolare circostanza. Ma il problema rimane. Come è possibile che una cartiera sorta nel 1962, che ha avviato la sua attività prevedendo anche un forte attivo annuale (voglio risparmiarvi i dati perchè non credo sia questa l'occasione più adatta per discuterne), nel giro di pochi anni possa essere arrivata ad una esposizione finanziaria così grave? Che cosa fanno i sindaci revisori, che sono spesso uomini indicati dal pubblico potere, dalle finanziarie pubbliche, che sono lì a controllare e a tutelare gli interessi delle finanziarie pubbliche esposte (Credito industriale sardo, mutui agevolati che vengono concessi), che cosa fanno, se almeno non mettono sull'avviso quando la situazione precipita? Si afferma addirittura che c'è il rischio di un *crack* di circa 75 miliardi, si dice addirittura che dovrebbe intervenire il governatore della Banca d'Italia per tenere buone le banche e per evitare che si verifichi questa situazione!

L'altro elemento che vorrei sottolineare è che la cartiera di Arbatax è intervenuta in una provincia, come quella di Nuoro, dove la situazione economica e sociale è abbastanza grave (non starò qui ad evidenziarla) in presenza anche di caduta di attività agricole, con notevole riduzione dell'occupazione, e dove il crollo di questa iniziativa potrebbe avere conseguenze abbastanza serie.

La questione da me sollevata sulla SIR è un fatto politico; vi è stata anche recentemente una interrogazione alla Camera dei deputati, che chiedeva notizie sull'esposizione debitoria della SIR nei confronti dell'IMI. La SIR, nella sua espansione, è abbastanza intraprendente, così da accentuare la sua esposizione debitoria ulteriormente; è un problema politico, perchè oggi molte di queste aziende non hanno scrupoli nell'indebitarsi sempre di più in quanto così facendo diventa sempre più difficile crollare perchè ad un certo punto ci sarà l'intervento pubblico ad evitare le conseguenze.

In Sardegna, nei confronti di una classe politica dirigente debole, abbiamo necessità di intervenire ad evitare ulteriori subordinazioni che sono sempre possibili sul piano politico. Altro elemento che voglio rilevare è stato l'atteggiamento delle aziende pubbliche in questa vicenda: è stato interpellato l'EFIM che ha dichiarato il suo disinteresse alla vicenda, pur essendo esso un gruppo pubblico che opera, se pur limitatamente, nel settore cartario; è stato chiesto l'intervento della GEPI la quale ha detto che giuridicamente non poteva intervenire se non vi fosse stato un richiamo autorevole in tal senso. Quindi in buona sostanza nelle aziende che sono sorte con il contributo pubblico in Sardegna e che sono state affidate alla gestione di privati, nel momento in cui i privati falliscono e poteva verificarsi l'intervento pubblico per recuperare per lo meno una parte dei soldi messi in queste iniziative, si favorisce di nuovo la presenza di gruppi privati. Lascio questa considerazione come elemento di meditazione e di giudizio nei confronti della direzione politica del nostro paese, del Governo che voi rappresentate.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Basadonna e di altri senatori. Se ne dia lettura.

RICCI, *Segretario*:

BASADONNA, NENCIONI, PISTOLESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso:

che, secondo la legge n. 853, il finanziamento agevolato a favore delle imprese minori, con investimenti fissi del livello mas-

simo di 1,5 miliardi di lire, viene concesso nella misura del 35 per cento dell'investimento globale, pari, al massimo, al 49 per cento della spesa per immobilizzi;

che secondo la medesima legge alle aziende viene concesso un contributo a fondo perduto pari al 35 per cento degli investimenti fissi, esclusa però la spesa per l'acquisto del suolo;

che la delibera adottata dal CIPE il 25 luglio 1972 consente di aggiungere, al finanziamento concedibile in base alla legge n. 853, un ulteriore intervento secondo la legge n. 623, tale da elevare il complesso delle agevolazioni al massimo al 90 per cento dell'investimento globale, per iniziative con immobilizzi non superiori a lire 100 milioni, ed al massimo all'85 per cento dell'investimento globale, per iniziative con immobilizzi superiori a lire 100 milioni;

che la legge n. 853 prevede che le garanzie debbano essere costituite dai soli beni aziendali, di solito ritenuti dagli istituti finanziatori insufficienti a presiedere il rischio, quando si raggiunga la misura massima consentita;

che le aziende, per godere i benefici previsti dalla citata delibera del CIPE, debbono di conseguenza poter disporre di altri beni da offrire in garanzia;

considerato che a superare le lamentate difficoltà potrebbe concorrere un fondo di garanzia dello Stato, per la cui istituzione sarebbe in elaborazione un decreto-legge di iniziativa governativa,

gli interroganti chiedono di conoscere l'epoca precisa di attuazione di tale iniziativa, che si ritiene indispensabile per l'effettiva, completa operatività delle disposizioni precedentemente citate.

(3 - 0273)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

TIBERI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Il Consiglio dei ministri, nella seduta del 22 dicembre scorso, ha approvato lo schema di disegno di legge, proposto dal Ministro del tesoro e da quello dell'industria, che istituisce il « Fondo centrale di garanzia per il credito industriale ».

Il provvedimento, concepito per consentire alle imprese industriali, specialmente a quelle di piccola e media dimensione, di fronteggiare le difficoltà che ad esse si presentano nella presente difficile fase congiunturale, si propone al tempo stesso di essere un sano aiuto per le industrie che si presentano in forma valida in quanto a capacità tecnologica ed imprenditoriale, ma finanziariamente deboli.

Il disegno di legge prevede che la garanzia operi non solo nei casi di finanziamenti agevolati, ma anche per gli altri tipi di finanziamento. Ciò dovrebbe consentire alle imprese di poter disporre dei mezzi finanziari occorrenti.

La garanzia del Fondo ha carattere sussidiario, e ovviamente essa non è intesa a menomare la valutazione della iniziativa delle imprese sotto il profilo del rischio. Questo, anche se in parte attenuato, resta, e rimane pertanto fermo l'impegno, proprio delle aziende di credito, di valutare la bontà del programma dell'impresa in osservanza della funzione selettiva del credito, diretta a promuovere la produttività globale dell'apparato produttivo.

Tale valutazione, d'altra parte, per effetto della garanzia del Fondo, sarà meno collegata alla consistenza delle garanzie offerte dall'impresa e potrà essere maggiormente fondata sulla considerazione della figura dell'imprenditore, della sua capacità e onorabilità e della validità dell'iniziativa. In linea generale, pertanto, e senza che ciò costituisca un principio assoluto, l'istituto finanziario deve tendere a ricercare le garanzie del mutuo concesso nella capacità funzionale dell'azienda e, per essa, nei beni reali della stessa.

Il disegno di legge di cui sopra, che reca il numero 1789, si trova attualmente all'esame dell'altro ramo del Parlamento.

BASADONNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

B A S A D O N N A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, la ringrazio di aver voluto rispondere all'interrogazione presentata da me e dai colleghi Nencioni e Pistolese relativamente al disegno di legge che istituisce il fondo di garanzia. Lei ne ha delineato gli aspetti fondamentali, ma non è il momento di approfondirne l'esame poichè esso sarà preso in considerazione non appena — e ci auguriamo il più presto possibile — verrà sottoposto all'approvazione del Parlamento.

Vorrei solo ricordare che quando cinque o sei mesi fa fu presentata questa interrogazione, la condizione delle industrie minori del Mezzogiorno era gravissima e purtroppo continua a peggiorare. Allora chiedevamo alcuni provvedimenti urgenti per evitare che questa situazione diventasse ancora più pesante e tra questi vi era appunto il fondo di garanzia, il quale risponde ad esigenze precise connesse alla legge n. 853. Tale fondo dovrebbe colmare alcune carenze di questa legge che pur è abbastanza ampia dato che prevede finanziamenti fino al 35 per cento della spesa globale, il che equivale al 49 per cento degli investimenti fissi, per le industrie con immobilizzazioni fino ad un miliardo e mezzo, da concedere con la sola garanzia dello stabilimento. Oltre a questo vi è il contributo in conto capitale del 35 per cento, per cui in definitiva si tratta di un incentivo notevole. Misure diverse sono previste poi per industrie di dimensioni maggiori.

Tuttavia la dimensione dell'intervento era troppo alta in rapporto alle consuete richieste di garanzie da parte degli istituti di credito. Pertanto questi istituti e le banche hanno cercato di non applicare la legge, di declinare i finanziamenti quando non si sentivano sufficientemente coperti, non hanno concesso il credito alle scorte e si sono limitati al 35 per cento dell'investimento o hanno chiesto fidejussioni che la legge non prevedeva. Soprattutto, quando non si sentivano al sicuro, hanno rifiutato le richieste per cui, invece di rappresentare un maggiore beneficio per gli industriali, questa legge si è tradotta in un danno.

Essa voleva poi essere molto innovativa mentre ha arrestato il processo di perfezionamento del sistema di intervento; quel processo che deve realizzare la banca per adeguarsi alle esigenze della vita economica alle quali ella ha fatto cenno. Il fondo di garanzia quindi dovrebbe riparare a questa carenza notevole.

Si è sentito bisogno di questo fondo di garanzia soprattutto quando sono state applicate le disposizioni transitorie che prevedono, oltre al finanziamento della legge n. 853, anche un finanziamento aggiuntivo del 20 per cento della legge n. 623; per cui si può arrivare come intervento fino al 90 per cento della spesa globale e quindi fino al 126 per cento dell'investimento fisso. È quindi un intervento molto elevato che può determinare un incentivo notevole: di esso però possono usufruire solo le imprese che posseggono beni reali da offrire in ipoteca.

Quindi l'istituzione del fondo dovrebbe consentire di ottenere il massimo senza che per questo venga richiesto che si diano in garanzia beni extra aziendali. In tal modo dovrebbe essere rimosso l'ostacolo maggiore allo sviluppo industriale del Mezzogiorno, consistente nella impossibilità di soddisfare banche ed istituti di credito con le stesse garanzie. O si danno garanzie alle banche e non si fanno gli investimenti o si danno agli istituti di credito e la vita delle aziende rimane soffocata per deficienza di mezzi di esercizio.

Sotto certi punti di vista quindi questa legge è attesa con ansia, perchè potrà riparare a molte difficoltà attuali. Con questa legge il 70 per cento degli investimenti verrà automaticamente garantito, ma rimane il 30 per cento di rischio per gli istituti di credito, che saranno quindi indotti a perfezionare i loro strumenti di intervento proprio secondo le indicazioni che ella ha dato e che d'altra parte sono contenute nella programmazione economica che raccomanda di valutare le imprese in base alla loro capacità operativa, alla loro funzionalità, alle loro prospettive e non in base alle garanzie reali.

Quindi, pur astenendoci dal giudizio sulla legge, non possiamo non riconoscere che essa presenta aspetti positivi.

È vero infatti, ad esempio, che il 50 per cento del credito che viene erogato in Ita-

lia è credito agevolato, ma è anche vero che un'aliquota altissima di piccole industrie non può usufruirne, perchè non ha beni da offrire in garanzia. Perciò ci auguriamo che con il fondo di garanzia questa difficoltà venga eliminata; occorrerà però che questo fondo sia strutturato in una maniera particolare. Comunque non entro nel merito della legge, perchè ritengo che si debba aspettare la discussione su di essa.

Oltre a ciò la banca è chiamata a valutare il rischio che, sia pure limitato, può sopravvenire e deve assumere sempre più il compito che spetta a tutto il settore creditizio per attuare in termini moderni l'espansione dell'apparato produttivo necessario soprattutto nel Mezzogiorno. Essa quindi deve valutare le garanzie sulla base dell'andamento del mercato, delle caratteristiche organizzative, della struttura finanziaria, delle capacità dell'imprenditore e deve quindi non limitarsi alla sola valutazione della consistenza aziendale.

La ringrazio naturalmente delle comunicazioni gentili e tempestive, onorevole Sottosegretario, che lei mi ha dato, però non posso dichiararmi soddisfatto perchè questo potrebbe significare approvazione e consenso a questa legge che ancora non è stata discussa. D'altra parte se questa legge non arrivasse al più presto, se perdessimo altro tempo, le assicuro che sarebbe troppo tardi per riuscire utile perchè già la situazione è estremamente grave. Invece questa legge può fare molto, ma deve avere determinati requisiti che ci proponiamo di precisare in sede di discussione della legge stessa. Intanto la ringrazio.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Manente Comunale. Se ne dia lettura.

POERIO, *Segretario*:

MANENTE COMUNALE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento al decreto del Ministro della marina mercantile, datato 25 agosto 1972 (*Gazzetta Ufficiale* n. 253 del 27 settembre 1972), circa l'istituzione di un parco per la tutela biologica in un tratto di mare prospiciente il comune di Castellabate, decreto con il quale, ai fini della tutela anzidetta, è stato posto il divieto assoluto di pesca nell'area adibita a riserva integrale e sono state disposte una serie di limitazioni nella restante area protetta, si chiede di sapere se le autorità competenti hanno considerato i danni economici che colpiscono i pescatori della zona, che, come è noto, è a prevalente economia marittima, e se hanno posto allo studio l'adozione di iniziative (come, ad esempio, l'istituzione di un corpo di guardie giurate e di guide da reclutare tra i marinai locali) dirette ad eliminare o ad attenuare i danni stessi, oltrechè a far rispettare i divieti e le limitazioni.

Per conoscere, altresì, se, in correlazione alla creazione di tale parco subacqueo (che è unico in Italia), le competenti autorità hanno predisposto tutte le opere necessarie alla difesa dagli inquinamenti di una zona di mare destinata al ripopolamento di specie ed all'allevamento di organismi marini a scopo alimentare, e, in particolare, se hanno definito il finanziamento di una variante alla rete fognante per dirottare gli scarichi dal mare ad una zona lontana dagli abitati, dove sia possibile installare un impianto di depurazione chimica e biologica.

(3 - 0496)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SIMONACCI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il regolamento di esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla pesca marittima all'articolo 98 disciplina l'istituzione di zone di tutela biologica e stabilisce se debba essere sentita la commissione consultiva locale della pesca marittima. Tale commissione, istituita presso ogni capitaneria di porto, per la sua composizione, stabilita dall'articolo 8 della citata legge n. 963, comprende una rappresentanza dei lavoratori della pesca. Ora la questione dell'istituzione di una zona di tutela biologica in S. Maria di Castellabate ha formato oggetto di esame

da parte della commissione consultiva locale per la pesca marittima, istituita presso la capitaneria di porto di Salerno, e quella commissione ha espresso all'unanimità parere favorevole.

Circa l'istituzione di tale zona ha altresì espresso parere favorevole il laboratorio centrale di idrobiologia, organo previsto dall'articolo 2 della legge n. 963 sulla disciplina della pesca, consultato al riguardo.

Conseguentemente a quanto sopra detto, l'azione dell'amministrazione del Ministero della marina mercantile è stata improntata all'osservanza delle condizioni prescritte dall'articolo 98 del succitato regolamento ed al rispetto degli interessi dei pescatori, interessi non danneggiati dall'istituzione di tale zona, dal momento che nella commissione il parere risulta espresso all'unanimità.

Per quanto concerne la vigilanza nella zona in questione, essa rientra nelle attribuzioni spettanti alle forze di polizia, guardia di finanza, carabinieri, agenti di pubblica sicurezza, nonchè alle capitanerie di porto ai termini dell'articolo 21 della legge n. 963.

Circa l'accenno all'istituzione di un corpo di guardie giurate, l'iniziativa potrebbe essere presa da uno degli enti previsti dall'articolo 22 della citata legge sulla pesca nella sfera delle proprie competenze.

Per quanto si riferisce, infine, alla parte dell'interrogazione riguardante le opere di difesa dagli inquinamenti della zona di mare in questione, si fa presente che, al momento dell'emanazione del decreto istitutivo del parco marino subacqueo, il laboratorio centrale di idrobiologia ha espresso parere favorevole in considerazione della relativa purezza delle acque e delle iniziative locali dirette a salvaguardare detta situazione e a valorizzare l'ambiente naturale. Risulta che il comune di Castellabate avrebbe già predisposto l'apposito progetto per la razionale, moderna sistemazione della rete idrica e fognante del capoluogo e frazioni viciniori.

Circa il finanziamento delle opere, sono stati richiesti elementi sia alla Cassa per il Mezzogiorno, sia al Ministero dei lavori pubblici, che non hanno potuto ancora fornire elementi precisi in quanto sono in corso accertamenti al riguardo presso gli uffici locali.

In proposito si ritiene opportuno precisare che le funzioni amministrative concernenti le opere igieniche e di interesse locale (fognature, impianti di depurazione delle acque, eccetera), come l'interrogante sa, sono state trasferite per competenza alla regione.

Posso assicurare l'interrogante che da parte del Ministero della marina mercantile già sono stati svolti degli interventi, sia presso la Cassa per il Mezzogiorno, sia presso la regione, per una soluzione sollecita del problema del finanziamento. Il Ministero della marina mercantile insisterà su questo intervento e farà tutte le pressioni per poter arrivare quanto prima alla funzionalità del parco biologico, che ritiene indispensabile per molti motivi; pertanto condividiamo le preoccupazioni dell'interrogante.

MANENTE COMUNALE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANENTE COMUNALE. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, la risposta ed il commento dell'onorevole Sottosegretario a quanto gli uffici della Marina mercantile hanno predisposto potrebbe farmi dichiarare parzialmente soddisfatto perchè vi è una promessa di effettivo interessamento e di seguire da vicino la pratica che ha una sua grande importanza. Infatti l'istituzione di una zona di tutela biologica in un tratto di mare prospiciente il comune di Castellabate ha visto finalmente consacrati in una disposizione di legge il rispetto per la natura e la difesa dell'ambiente anche se riferiti ad un'area limitata.

Il parco subacqueo per la tutela biologica ed il ripopolamento di specie marine a scopo alimentare rappresenta attualmente il primo esempio nel nostro paese di protezione della natura e si è passati, per la dichiarata disponibilità di enti ed organismi, territoriali ed istituzionali locali, dalla proposta alla concreta determinazione e realizzazione di un presupposto giuridico che consente di perseguire lo scopo di difendere l'ambiente naturale di specie marine, di fauna e di flora.

Da più parti e da fonti autorevoli, soprattutto con assemblee di elevato valore scientifico e politico, a livello internazionale e nazionale, si è sempre sostenuto che non bisogna indugiare nel prendere opportuni provvedimenti in favore della natura perchè vi è effettiva coscienza della necessità della difesa dell'ambiente e della sua conservazione, come condizione della sopravvivenza.

Il parco marino subacqueo di S. Maria di Castellabate, nella costa cilentana, è una realtà da pochi mesi e va ovviamente tutelata ed incrementata con la costituzione di un corpo di guardie giurate e di guide da reclutarsi tra i marinai della piccola pesca locali, privati del diritto del libero esercizio della pesca; il Sottosegretario invece si è riferito ai marinai della grande pesca, i quali ovviamente, dovendosi allontanare di tre miglia dalla costa, non risentono delle limitazioni che il parco marino ha imposto invece ai marinai della piccola pesca. Nè vale il riferimento alla legge che egli ha indicato per quanto riguarda la vigilanza che la legge affida alle guardie di finanza, ai carabinieri e a tutti coloro i quali esercitano questa funzione. Vorrei qui dire che la guardia di finanza a volte non ha neppure un motoscafo per la sorveglianza costiera, mentre il parco subacqueo che è stato costituito va vigilato sempre e lo dobbiamo difendere; se è il primo parco che è sorto in Italia dobbiamo fare in modo che esso abbia una sua validità. E non dobbiamo perciò riportarci alle varie leggi esistenti che possono anche essere non rispondenti alle esigenze del tempo attuale, soprattutto quando cerchiamo di difendere e proteggere la natura. La necessità di istituire una apposita scuola ad indirizzo biologico si rivela importante ed opportuna, al fine di istruire coloro i quali sono addetti alla sorveglianza, alla tutela, alla crescita di importanza e di interesse del parco.

Se è vero, come è vero, che occorre anticipare i tempi di una normativa generale per difendere l'ambiente e rispettare la natura, il parco subacqueo di S. Maria di Castellabate ha nelle premesse della sua istituzione tutti i rilievi di ordine naturale e scientifico, quali il disinquinamento delle acque, la folta vegetazione dei fondali, come la costa con un manto vegetale costituito da lembi residui della pineta d'Aleppo che una volta ricopriva l'intera fascia costiera, con un fondo roccioso, costituito da tavolati con fenditure, caverne e anfratti, che fanno prosperare comunità sciafile, con svariate caratteristiche dei fondali che fanno apparire la zona come un campionario di tutti i popolamenti mediterranei con rilevante interesse scientifico, fino alle acque eccezionalmente trasparenti che favoriscono comunità abbisognanti di molta luce, non facilmente reperibili nel Tirreno.

Di fronte a tanta ricchezza naturale, documentata ampiamente da studiosi di fama internazionale, che al problema della tutela biologica dedicano ogni loro indirizzo, occorre veramente che il Governo compia atti concreti che non siano solo dichiarazioni di volontà da mettere nel dimenticatoio o a futura memoria.

C'è il parco subacqueo, con le sue prospettive di studio e di sviluppo, che attengono alla ricerca, alla sperimentazione, al ripopolamento, all'allevamento degli animali marini, alla biologia applicata alla pesca: occorre solo dare un assetto come fatto primario.

Si è richiamata l'attenzione del Governo e si è chiesto che non venisse vanificato, per inesistenza di apposite norme protettive, anche il sacrificio che si è imposto a lavoratori del mare che da questo hanno sempre tratto i mezzi di sostentamento. Nel momento stesso dell'istituzione del parco subacqueo è sorto il diritto alla tutela e alla difesa dell'area che lo contiene con la sua salvaguardia da tutte le possibili aggressioni.

Si tratta di difendere una conquista al servizio della natura, di assicurare finalmente, in una piccola oasi di tranquillità, il ripristino di leggi millenarie a favore di specie marine che potrebbero estinguersi; si prospetta la concreta possibilità di dimostrare che non sono parole vuote di significato quel-

le che nel nostro paese e anche in quest'Aula si pronunziano quando si parla della difesa della natura e del suo ambiente. Se sono sorti problemi con l'istituzione del parco subacqueo, questi devono essere affrontati e risolti nella prospettiva di rendere efficace il mezzo giuridico che è stato realizzato e che serve a migliorare le condizioni ambientali ove la natura deve essere conservata e difesa.

Il parco subacqueo di Santa Maria di Castellabate non deve rimanere un fatto isolato nel nostro paese: costituisce un esempio che va seguito, ma soprattutto migliorato e rafforzato in un ambiente che la ricerca scientifica ha ritenuto ottimale e che il Governo deve sostenere con adeguate iniziative per non far cadere nel nulla il sacrificio richiesto ed imposto ad umili e tenaci lavoratori del mare che, se niente verrà realizzato, avranno pagato ancora una volta un prezzo molto alto di cui la società deve farsi carico senza infingimenti.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Ricci. Se ne dia lettura.

P O E R I O , *Segretario*:

RICCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Si premette che, agli Uffici del Genio civile del Sannio e dell'Irpinia, l'Ispettorato per le zone terremotate presso il Provveditorato alle opere pubbliche di Napoli ha comunicato che il Ministero — Direzione generale servizi speciali — ha fatto presente che i fabbricati rurali danneggiati dal terremoto non possono più essere utilizzati, in tutto o in parte, dopo la loro ricostruzione fuori sito.

Gli Uffici predetti sono stati, pertanto, invitati ad accertare, prima di procedere al collaudo degli immobili ricostruiti su altra area, che i vecchi fabbricati siano stati demoliti. Sinora, in sede di collaudo, le vecchie pertinenze agricole non realizzate nel ricostruito fabbricato venivano escluse dalla demolizione, semprechè la staticità di esse non avesse compromesso la pubblica e privata incolumità.

Si chiede, pertanto, se, per consentire agli agricoltori terremotati di fruire ancora delle pertinenze del vecchio fabbricato, non si ritenga opportuno e necessario modificare le disposizioni impartite nel senso di consentire agli uffici periferici di continuare ad operare così come è stato finora praticato o, in alternativa, se non si ritenga di concedere agli agricoltori terremotati, obbligati a demolire il vecchio edificio, il contributo per la demolizione, così come avviene per i fabbricati ricostruiti in sito.

(3 - 0398)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

R I G H E T T I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La questione sollevata, in ordine alla demolizione di fabbricati rurali e loro pertinenze dissestate nel Sannio e nell'Irpinia dal terremoto dell'agosto 1962, è stata favorevolmente risolta nel senso auspicato dal senatore Ricci.

Infatti è stata esaminata dal Ministero dei lavori pubblici la questione della obbligatorietà o meno della demolizione dei fabbricati rurali dissestati, quando sia necessario ricostruirli fuori sito.

In base a motivate argomentazioni, riferentisi in modo particolare all'economia agricola delle zone interessate, si è ritenuto che l'obbligo della demolizione non sussiste per i fabbricati rurali. Pertanto i fabbricati dissestati potranno essere utilizzati, in tutto o in parte, semprechè siano effettivamente utilizzabili, e semprechè ciò non comporti pregiudizio alcuno per la pubblica e privata incolumità.

Sono state pertanto, a cura del Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania, impartite istruzioni in proposito, con lettera circolare in data 27 marzo 1973 (n. 10611), agli uffici del genio civile di Avellino, Benevento, Caserta ed alla sezione autonoma del genio civile di Ariano Irpino. Tali uffici accerteranno, quindi, man mano e caso per caso, le condizioni statiche dei singoli edifici rurali colpiti dal sisma e da

ricostruire su altra area, e, solo quando sarà accertata la necessità, per ragioni, come detto, di pubblica e privata incolumità, della demolizione totale o parziale del fabbricato, inviteranno il comune, competente per territorio, ad emanare gli opportuni provvedimenti.

La disposizione data agli uffici circa la possibilità di conservare per quanto possibile fabbricati e pertinenze è stata, quindi, motivata da obiettive ragioni di giustizia e di economicità nei riguardi di una laboriosa popolazione agricola, insistente in un'area economicamente depressa.

R I C C I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R I C C I . Onorevole Presidente, non posso che dichiarare la mia piena soddisfazione per la risposta che ha dato l'onorevole Sottosegretario e che è nel senso auspicato dalla mia interrogazione.

Non per fare il « bastian contrario », ma a puro titolo di osservazione circa la funzionalità e la correttezza dei rapporti tra pubblica amministrazione e Parlamento, desidero richiamare l'attenzione sul fatto che la mia interrogazione porta la data del 15 gennaio 1973, che il Ministero dei lavori pubblici, cui l'interrogazione era diretta, in data 5 marzo ha dato agli uffici periferici le istruzioni che sono state annunziate dall'onorevole Sottosegretario, e che il Provveditorato alle opere pubbliche della Campania in data 27 marzo ha diramato istruzioni agli uffici periferici del Genio civile interessati alla questione.

Sarebbe stato sufficiente che, invece di perdere il tempo che si è dovuto dedicare al lavorio necessario per assolvere al rito della preparazione della risposta all'interrogazione (lavoro degli uffici, stampa delle interrogazioni e delle risposte e altre cose che questo tipo di regolamentazione comporta), da parte del Ministero fosse stata data una risposta anche per lettera che mi comunicasse che venivano date disposizioni in tal senso; avrei ritirato l'interrogazione e tutto si sarebbe risolto in maniera molto più spedita. Ma questo attiene alla carenza più volte lamentata della struttura e dell'organizzazione della pubblica amministrazione e, se mi si consente, allo scarso rispetto che la burocrazia, a tutti i livelli, ha per i rappresentanti popolari nel Parlamento nazionale.

È per questo motivo che ho voluto richiamare questo problema, pur confermando la mia piena soddisfazione per la risposta che l'onorevole Sottosegretario ha dato. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Pastorino. Se ne dia lettura.

P O E R I O , *Segretario*:

PASTORINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Considerata la grave ripercussione che le continue agitazioni sindacali creano sul già disastroso stato dell'aeroporto di Fiumicino;

valutato, inoltre, il grave danno inferto alle correnti turistiche che a tale scalo fanno capo;

esaminata, in particolare, l'indiscutibile diminuzione del grado di sicurezza dei voli che da tale stato di confusione deriva,

si chiede di conoscere se il Governo non ritenga di dover intervenire direttamente, assicurando con mezzi propri il totale, regolare funzionamento di tutti i servizi dell'aeroporto di Fiumicino.

(3-0199)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* C O T T O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Durante le agitazioni sindacali dei lavoratori addetti ai servizi di assistenza agli aeromobili, passeggeri e merci (*handling*) negli aeroporti, che hanno generato disservizi talvolta di entità rilevante, il Governo ha operato seguendo due direttrici:

1) il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha convocato le parti per ten-

tare il componimento quanto più rapido possibile della vertenza, ma le trattative sono risultate oltremodo laboriose sia perchè gli aumenti salariali avrebbero potuto avere, oltre certi limiti, ripercussioni sul livello dei costi del trasporto aereo — è noto infatti che i corrispettivi per l'assistenza gravano sulle compagnie di navigazione aerea —, sia perchè per la prima volta si è contrattato per la stipulazione di un contratto nazionale degli addetti ai servizi di assistenza aeroportuale; contratto che deve sostituire i numerosi contratti stipulati dalle singole aziende del settore (SEA di Milano, SAGAT di Torino, ASA di Roma, Aersapore di Verona e Napoli, Alisud di Palermo e Catania, eccetera);

2) da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile si è provveduto ad invitare i direttori d'aeroporto ad adottare fermamente e prontamente — in conformità con le vigenti disposizioni e, occorrendo, in collaborazione con altre autorità — tutti quei provvedimenti idonei a garantire l'ordine nell'ambito aeroportuale per l'effettuazione dei voli e l'incolumità dei passeggeri.

Per quanto concerne, in particolare, le agitazioni del personale dipendente dall'ASA, la società che gestisce l'assistenza dei servizi aeroportuali, la situazione è tornata alla normalità in seguito alla positiva conclusione delle trattative raggiunte fra le organizzazioni sindacali ed i rappresentanti dell'AIGASA.

Circa, infine, il grado di sicurezza, cui fa cenno l'interrogante, è doveroso chiarire che, pur sussistendo presso i vari aeroporti differenze quantitative e qualitative nella dotazione delle varie apparecchiature, tutti gli aeroporti aperti al traffico aereo civile operano in condizioni di assoluta sicurezza. Ciò in quanto per ciascun aeroporto sono tassativamente stabilite, dalle competenti autorità statali e dalle compagnie aeree interessate, le condizioni minime richieste per l'effettuazione delle operazioni di partenza ed atterraggio senza pregiudizio per la sicurezza degli aeromobili.

P A S T O R I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Na ha facoltà.

P A S T O R I N O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, questa interrogazione potrebbe essere talmente obsoleta in relazione alla sua data da essere considerata superata dai fatti. In realtà, siccome ha percorso quasi tutto l'arco dell'anno e siamo alla vigilia dell'estate, diventa di nuovo di attualità in relazione proprio ai problemi che la grossa affluenza turistica riversa negli aeroporti ed in particolare in quello di Fiumicino.

Ritengo di dover articolare la mia risposta, sia pure molto brevemente, in due parti. Innanzitutto devo esprimere — e non perchè appartengo alla maggioranza — convinta soddisfazione per quanto riguarda l'operato del Governo, specialmente in relazione all'azione del Ministero del lavoro per la definizione della vertenza. Del resto l'interrogazione, anche se presentata con un tono forse differenziato, non ha assolutamente nulla di reazionario e non vuole sviluppare un'azione di crumiraggio, per intenderci.

L'interrogazione ha preso le mosse da una preoccupazione — che riconfermo — che si riferiva all'agitazione di determinato personale dell'aeroporto di Fiumicino che si è svolta secondo linee che mi pare ieri lo stesso Lama in definitiva abbia non dico sconfessato, ma certamente cercato di ricondurre ad un maggior senso di responsabilità e comunque ad un inquadramento entro la grande azione delle centrali sindacali, lungi da frammentazioni episodiche, corporative e settoriali sempre dannose. A parte la soddisfazione per quest'azione di componimento della vertenza, rimane però sempre nel fondo la preoccupazione per le gravi condizioni in cui si è svolto in particolare nell'estate scorsa (e la cosa potrebbe ripetersi adesso) il lavoro nei nostri aeroporti.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(*Segue* PASTORINO). Desidero fare un richiamo (che potrebbe essere considerato fuori tema, ma lo faccio soltanto per compiutezza di ragionamento) alla drammatica situazione dell'assistenza aerea, ai corridoi aerei, a tutto ciò che in definitiva ha fatto sì che gli stessi piloti hanno richiamato energicamente l'attenzione su questo problema. Se in tutto questo si inserisce una situazione di agitazione a singhiozzo, selvaggia, che incide su un ordinato lavoro di atterraggio e di decollo e trasforma i piazzali dell'aerostazione in zone di transito disordinato, dove i passeggeri tra l'altro sono costretti a muoversi al di là delle tradizionali norme di sicurezza, così come è accaduto ripetutamente, anche se da un punto di vista strettamente burocratico può sembrare che la sicurezza del volo sia garantita, non vi è dubbio che si ha una ripercussione sul passeggero, sia esso l'occasionale, il transitorio, sia esso il passeggero delle grandi correnti turistiche, abituato a confrontare i servizi che tra l'altro all'estero, a Parigi, a New York, a Washington, a Francoforte eccetera, sono spessissimo gestiti direttamente dalle compagnie con *terminals* propri. È quindi evidente che questa ripercussione sui passeggeri non può che essere drammaticamente nagativa per quanto riguarda i bilanci della compagnia di bandiera (come si è verificato puntualmente) e le correnti turistiche, influenzate forse anche dalla stampa estera che sviluppa campagne contro il turismo in Italia.

Pertanto, nel dichiararmi soddisfatto per la parte che riguarda la vertenza sindacale, ritengo opportuno aggiungere una raccomandazione affinchè il Governo, oltre che alle strutture aeroportuali e assistenziali delle aerostazioni, dedichi anche una particolare cura ad evitare che anche certi servizi che potrebbero essere giudicati marginali vengano a svolgere un'azione negativa nello sviluppo dell'aviazione civile e del turismo aereo in Italia.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione del senatore Pastorino. Se ne dia lettura.

POERIO, *Segretario*:

PASTORINO. — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se siano informati di quanto è avvenuto all'aeroporto della Malpensa ove alcuni scioperanti, con un'iniziativa allucinante per un Paese civile, hanno sequestrato per lungo tempo, lasciandoli privi di assistenza, i passeggeri di un aereo di linea, senza che le forze di polizia intervenissero, con la pretestuosa ed inconsistente motivazione delle difficoltà derivanti dall'applicazione dello statuto dei diritti dei lavoratori.

Poichè è evidente che il comportamento degli scioperanti, oltre che illegittimo nei confronti dei passeggeri — dei quali ha limitato la libertà personale — costituisce anche grave violazione dei diritti di altri lavoratori, cioè dell'equipaggio dell'aereo, ed è altresì clamorosamente lesivo degli interessi della compagnia di bandiera e delle correnti turistiche verso il nostro Paese, costituendo, in particolare, un gravissimo attentato alle norme di sicurezza, all'incolumità dei passeggeri ed alla regolarità dei voli, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro dell'interno intenda prendere nei confronti dei responsabili del servizio di polizia dell'aeroporto della Malpensa, quali iniziative il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile intenda assumere in relazione ai reati commessi dagli scioperanti e, in particolare, come intenda il Governo provvedere affinchè tali sconcertanti episodi non abbiano più a ripetersi.

(3 - 0200)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* COTTONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Nel quadro dell'agitazione per il rinnovo del contratto di lavoro il personale della Società esercizi aeroportuali della Malpensa il giorno 14 ottobre 1972, alle ore 10, entrò in sciopero, per la durata di sei ore; tale forma di protesta venne, poi, prorogata di oltre due ore e, successivamente, sino alle ore 24.

Nel corso di tale astensione dal lavoro atterrava nell'aeroporto, alle ore 19,32, l'aeromobile del volo AZ/602, proveniente da Roma e diretto a New York: in questa occasione il personale rifiutava di manovrare la scala per la discesa e l'imbarco dei viaggiatori.

Pertanto, il direttore dell'aeroporto, prima di esercitare il potere attribuitogli dall'articolo 726 del codice della navigazione, ritenne opportuno esperire un'azione di convincimento nei riguardi degli scioperanti, i quali, peraltro, dopo essersi riuniti in assemblea, rifiutavano di fornire la scala richiesta.

In seguito a tale rifiuto e sentito anche, a maggior conforto, il parere di un magistrato del tribunale di Busto Arsizio, lo stesso direttore emanava l'ordinanza n. 3/72 con la quale ingiungeva al direttore di scalo della Società esercizi aeroportuali (SEA) di mettere a disposizione dell'autorità aeroportuale una scala idonea a permettere la discesa dei passeggeri dall'aeromobile.

Tali sono i fatti verificatisi nell'occasione a Milano Malpensa e, quindi, sono infondate le altre notizie riportate anche da alcuni organi di stampa circa il sequestro dei viaggiatori da parte degli scioperanti o di altri reati che in tale circostanza sarebbero stati commessi.

Il Ministero dei trasporti è, comunque, consapevole, e così anche quello dell'interno, della necessità di garantire l'ordine e la sicurezza negli aeroporti ed a tal fine sono state impartite le opportune disposizioni agli organi locali.

PASTORINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORINO. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, mi spiace di non potermi dichiarare soddisfatto della risposta perchè il sequestro dei passeggeri non risulta da notizie di stampa ma, a mio avviso, da argomentazioni giuridicamente valide. Se si impedisce a passeggeri di scendere per numerose ore da un aeromobile si crea di fatto un sequestro per queste persone che sono limitate nella loro libertà nonchè — e questo non è stato detto — una gravissima offesa al diritto del personale di bordo che, alla scadenza del suo orario, deve cessare il suo lavoro e non essere rinchiuso nell'aeromobile.

È una cosa estremamente grave questa di mantenere persone rinchiuse in un aeromobile; vedo che il Ministero la sfuma molto, ma mi auguro che nessuno abbia a ripetere questa dolorosa esperienza. Qualche volta, per ragioni tecniche o di traffico aereo, è accaduto di dover rimanere d'estate per qualche mezz'ora (senza aria condizionata, tra l'altro) rinchiusi; penso che un incidente del genere protratto per diverse ore sia estremamente grave.

Ritengo poi assolutamente non degno di una società civile il comportamento del direttore che, esperito un primo tentativo di convincimento, non osa mandare una scala come soluzione di emergenza; mi domando: se fosse bruciato l'aereo avrebbe o no mandato i pompieri? E se ci fosse stato un malato a bordo? Non osa mandare una scala per far scendere 25-30 disgraziati, aspetta tutta una serie di convocazioni e riunioni e poi si rivolge al magistrato, tutto ciò per esercitare una potestà che la legge gli riconosce!

L'episodio fa parte di tutto un clima che dobbiamo augurarci sia in via di superamento; comunque debbo riconfermare la mia non adesione alla linea di minimizzazione seguita dal Ministero, e l'episodio in se stesso lo giudico veramente grave.

PRESIDENTE. Seguono quattro interrogazioni presentate rispettivamente dal senatore Sica, dal senatore Basadonna e da altri senatori, dal senatore Pieraccini e da altri senatori e dal senatore Fermariello e da altri senatori. Poichè l'argomento in esse

trattato è analogo, saranno svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle quattro interrogazioni.

P O E R I O , *Segretario*:

SICA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

che nel piano nazionale degli aeroporti fu prevista la costruzione di un nuovo aeroporto per Napoli e per la regione campana;

che lo studio predisposto per la realizzazione di tale opera a cura degli Enti locali, turistici ed economici napoletani ha previsto la realizzazione nella zona di Lago Patria Nord;

che tale localizzazione ha il parere favorevole degli Enti locali interessati, della Soprintendenza alle antichità e belle arti e di quella ai monumenti, dello Stato maggiore dell'aeronautica, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e della Regione Campania;

che, nonostante le continue sollecitazioni, da oltre un anno e mezzo, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non è venuto, ed anzi in questi giorni il Ministero dei lavori pubblici ha richiesto all'Ente autonomo Volturno (che nel novembre 1971 aveva presentato un proprio progetto, che prevedeva la localizzazione dell'aeroporto in tenimento del comune di Grazzanise, senza suffragare con idonei dati e studi tale scelta alternativa) di presentare un progetto *ex novo* che permetta di superare le difficoltà prospettate dello Stato maggiore dell'aeronautica;

che tale procedura, del tutto ingiustificata, rischia di compromettere del tutto l'iniziativa degli Enti locali,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare il Governo, ed in particolare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per bloccare una situazione che va assumendo toni sempre più drammatici e che viene a creare ulteriori intralci alla ripresa dello sviluppo sociale ed economico delle popolazioni napoletane.

(3 - 0454)

BASADONNA, DE FAZIO, GATTONI, NENCIONI, PAZIENZA, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

che, ai fini della realizzazione di un nuovo aeroscalo a servizio di Napoli e della regione campana, previsto dal piano nazionale degli aeroporti, veniva affidata nel 1969, su richiesta del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, la relativa progettazione di massima ad alcuni tecnici specializzati, i quali, dopo un approfondito vaglio di tutte le soluzioni possibili, ne determinarono la più conveniente ubicazione nella zona a nord del Lago Patria;

che tale scelta, accolta favorevolmente dagli Enti locali interessati di Napoli e Caserta, ottenne l'approvazione della Soprintendenza alle antichità e belle arti, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, dello Stato maggiore dell'Aeronautica e, infine, del Governo regionale della Campania;

che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ha omesso di trasmettere la pratica relativa allo scalo di Napoli al Ministero dei lavori pubblici, che ha rivolto la sua attenzione ad una proposta alternativa prospetta dall'EAV, che prevede la collocazione del nuovo aeroporto a Grazzanise, benchè tale soluzione fosse stata reputata dagli Enti locali, sotto il profilo tecnico, urbanistico ed economico, di gran lunga meno idonea di quella in definitiva da essi prescelta;

che, malgrado il parere negativo espresso dallo Stato maggiore dell'Aeronautica sulla scelta ubicazionale di Grazzanise, reputata non valida, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha insistito nel prenderla in considerazione richiedendo all'EAV di apprestare un nuovo progetto sulla base delle osservazioni formulate dalle autorità militari del settore;

considerato che, in attesa della realizzazione del nuovo aeroporto, si è lasciato per lungo tempo in abbandono quello di Capodichino, l'unico in servizio a Napoli, e che, a

causa delle carenze dei servizi e dell'inadeguatezza degli impianti, può determinarsi il dirottamento del traffico ad esso diretto verso altre zone del Paese, con enorme danno per la città e per la regione in un momento economico tuttora assai delicato,

si chiede di conoscere i motivi per i quali è stata disattesa la scelta degli Enti locali e della Regione e viene ancora accreditata una proposta respinta dalla maggioranza della popolazione e certamente non vantaggiosa per la città di Napoli che nella ripresa dei traffici e nello sviluppo del turismo ripone le sue maggiori speranze di rinascita.

(3 - 0499)

PIERACCINI, CORRETTO, VIGNOLA, CUCINELLI, ARFÈ, CAVEZZALI, MAROTTA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere:

la natura propria dell'aeroporto internazionale di Napoli, nonchè le funzioni, le dimensioni ed il numero di piste necessarie al moderno funzionamento ed all'agibilità dello stesso in rapporto alle nuove esigenze del volume di traffico a venire;

se per la sua realizzazione sia sufficiente la prestabilita somma di 8 miliardi di lire, quale che sia l'area prescelta tra i due progetti in esame, ovvero quale cifra di massima si prevede di stanziare per la realizzazione dell'opera;

se non si ritenga che la scelta dell'area, e quindi dell'ubicazione, dell'anzidetto aeroporto internazionale deve avvenire secondo le indicazioni degli organi tecnici ed ove la natura consente la più sicura e moderna realizzazione, indipendentemente da ogni sollecitazione o ragione estranea ai motivi tecnico-economici di interesse generale, trattandosi di delicato problema tecnico;

se l'aeroporto di Napoli, alla luce delle ultime esperienze e delle nuove maggiori esigenze, debba essere costruito e strutturato per la sola città di Napoli, oppure debba servire l'intera regione Campania, nonchè quelle limitrofe;

se, infine, per evitare « interferenze » nei voli, non convenga realizzare l'aeroporto nella più adatta zona di Grazzanise, ove già esiste l'aeroporto militare, la cui pista, comunque, dovrà essere rifatta ed ove è possibile conseguire, per la sicurezza della navigazione aerea, oltre alla risoluzione del problema dei rumori e dell'inquinamento, il necessario idoneo coordinamento dei due impianti, oppure se il Ministro ritenga che vi siano ragioni contrarie alla « coesistenza » dei due impianti, i quali, invero, meglio servirebbero l'interesse generale anche in vista del futuro sviluppo aereo.

(3 -0502)

FERMARIELLO, ABENANTE, PAPA, VALENZA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere:

quali urgenti interventi si ritenga di dover disporre per rendere pienamente agibile l'aeroporto di Capodichino di Napoli e dare sicurezza ai voli che utilizzano tale scalo;

quali decisioni si intendano finalmente adottare che consentano — in luogo dell'attuale assurda ridda di notizie — di dare una precisa risposta, in base a responsabili scelte e decisioni:

a) sul tipo di aeroporto moderno ed idoneo a fronteggiare le nuove esigenze del traffico internazionale di cui si intende dotare l'area napoletana;

b) sulla sua più idonea localizzazione;

c) sui tempi di attuazione dell'opera, oggi universalmente reclamata.

(3 - 0527)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

* C O T T O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* La legge 25 febbraio 1971, n. 111, stabilisce, tra l'altro, la costruzione del nuovo aeroporto di Napoli, attribuendo la competenza a decidere circa l'ubicazione delle aree da destinare all'esecuzione delle opere al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Ministro dei lavori pubblici.

L'aeroporto di Napoli, ovviamente di concezione moderna, dovrà fronteggiare le nuo-

ve e prevedibili esigenze del traffico aereo nazionale ed internazionale, interessanti la regione Campania.

Per la localizzazione dell'aeroporto sono stati presentati due progetti, rispettivamente da parte della provincia di Napoli, che prevede l'insediamento in località Lago Patria nord-est, e da parte dell'ente autonomo Volturno, che prevede l'insediamento nella zona di Grazzanise, in un'area che comprende anche la base militare esistente.

La regione Campania si è favorevolmente espressa per la soluzione Lago Patria nord-est, soprattutto in relazione alle ipotesi di assetto territoriale già da essa formulate.

Su ciascuna delle due proposte di localizzazione dell'aeroporto lo Stato maggiore dell'Aeronautica militare ha espresso in linea di massima parere favorevole; ha rilevato, tuttavia, che per la soluzione Grazzanise il progetto presentato richiedeva un adeguato perfezionamento.

Dopo l'avvenuto aggiornamento del progetto relativo alla soluzione Grazzanise, sono stati valutati i vari aspetti della questione, allo scopo di pervenire ad una definitiva soluzione.

L'esame comparativo effettuato, sia sotto il profilo strettamente aeronautico, che sotto quello dell'assetto territoriale della regione, ha permesso di accertare che, pur essendo le due soluzioni, per quanto concerne la assistenza al volo, praticamente equivalenti, i costi totali, calcolati su termini omogenei, risultavano invece superiori per la soluzione Grazzanise a causa delle peculiari caratteristiche geotecniche del terreno, nonchè per la necessità di ricostruire l'esistente base militare.

L'interesse della regione Campania a realizzare un polo industriale alla foce del Volturno, incompatibile con la costruzione nella stessa zona di un grande aeroporto internazionale, la distanza da Napoli ed il problema del rumore, sono poi elementi che hanno contribuito a rendere non preferibile l'ubicazione dell'aeroporto a Grazzanise.

Gli enti locali ed in particolare la regione Campania hanno d'altro canto escluso la eventualità della costruzione di un porto industriale nel Lago Patria.

Dopo tale esame, anche in considerazione dei pareri espressi dagli enti locali, che hanno dichiarato di essere favorevoli senza condizioni alla soluzione Lago Patria, si è pervenuti alla decisione di prevedere l'ubicazione dell'aerodromo nella zona del Lago Patria, a nord di Napoli.

La decisione è stata già comunicata al Ministero dei lavori pubblici, per il benestare, ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 111.

Circa poi i tempi di attuazione del nuovo aeroporto, non risulta attualmente possibile fornire precise indicazioni in quanto, dopo che sarà intervenuto il benestare del Ministero dei lavori pubblici, si dovrà provvedere ad acquisire le aree occorrenti, ad elaborare i progetti relativi alle opere da realizzare, a compilare i rispettivi capitolati di appalto, ad ottenere le varie approvazioni degli organi tecnici ed amministrativi per poter quindi esperire gli appalti.

L'espletamento di tutti gli adempimenti procedurali richiede ovviamente un congruo periodo di tempo.

Per quanto riguarda infine l'aeroporto di Napoli-Capodichino, sono in corso di progettazione lavori per un importo di lire 800 milioni per la ristrutturazione dell'aerostazione civile, l'ampliamento dei piazzali per la sosta degli aerei e la sistemazione della viabilità interna.

Tali interventi, che rientrano nel programma previsto dalla legge 25 febbraio 1971, n. 111, hanno lo scopo di adeguare lo scalo civile alle accresciute esigenze del traffico aereo, nelle more della costruzione e dell'apertura al traffico del nuovo aeroporto di Napoli.

S I C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S I C A . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, credo che uno dei problemi che maggiormente interessano l'opinione pubblica campana sia certamente quello della localizzazione del nuovo aeroporto internazionale, non soltanto per la polemica che si è sviluppata in questi ultimi tempi tra i so-

stenitori della tesi pro-Grazzanise (invero alquanto pochi) e quelli che invece hanno sostenuto e sostengono la tesi pro-Lago Patria, certamente molto più numerosi, ma per le molteplici implicazioni che la soluzione a favore dell'una o dell'altra proposta inevitabilmente comporta, implicazioni che si riferiscono principalmente al rispetto delle scelte democraticamente e liberamente fatte dagli enti locali cui, in definitiva, compete l'indicazione della localizzazione del nuovo aeroscalo, in una visione certo più ampia e più consona alle direttive tracciate in sede di previsione di assetto territoriale dagli enti economici, professionali e scientifici dal cui parere non può prescindersi senza una valida giustificazione; implicazioni che si riferiscono altresì alle conseguenze di ordine socieconomico che dalla soluzione data al problema derivano.

Ma l'opinione pubblica è stata scossa soprattutto da una considerazione che lascia perplessi ed avviliti e che fa assumere alla questione aspetti che, se a volte possono sembrare per il loro sviluppo farseschi, diventano drammatici se raffrontati alla situazione in cui versano la regione campana e la provincia di Napoli in particolare.

È a tutti nota, e non debbo quindi farne cenno in questa sede, la grave crisi occupazionale dell'area napoletana. Basti ricordare che gli iscritti alle liste di collocamento hanno largamente superato le centomila unità; che le ore ammesse a cassa integrazione nel secondo semestre del 1972 sono state circa 3 milioni; che le aziende in crisi sono oltre 50, numero spaventoso se raffrontato a quello delle aziende attive nel settore industriale, con oltre 9.000 dipendenti, di cui oltre 3.000 già licenziati e circa 2.500 ammessi a cassa integrazione; che, mentre era previsto l'insediamento del nuovo impianto industriale della Aeritalia nella regione campana, esso è stato inopinatamente dirottato in altra regione e non si sa ancora se il nuovo stabilimento elettronico di cui era stata preannunciata la localizzazione nella zona Flegrea avrà veramente tale ubicazione, o se decisioni dell'ultima ora non dirotteranno altrove anche questo, aggravando ulteriormente una situazione giunta ormai al punto di rottura.

La cosa che più colpisce è che a questo quadro così fosco si aggiungono nuove ombre che ci rendono ancora più pessimisti. Napoli non ha soltanto lavoratori disoccupati, ha altresì enti pubblici disoccupati alla ricerca disperata di una loro ragione d'essere o di sopravvivenza, per cui con una leggerezza ingiustificabile cominciano improvvisamente ad occuparsi di problemi di cui mai prima si sono interessati, ma che soprattutto non rientrano nei loro fini istituzionali. È il caso dell'ente autonomo Volturno che da distributore di energia elettrica diventa progettista di metropolitane — e questo forse potrebbe essere sopportabile — e di aeroporti internazionali. Il risultato è che con i progetti predisposti si perde il contributo statale per la metropolitana e si perdono anni di tempo per la realizzazione di un'opera vitale per il decollo dell'economia regionale.

Vorrei qui brevemente accennare, se mi è consentito, anche per puntualizzare alcune affermazioni dell'onorevole rappresentante del Governo, all'*iter* progettuale per cercare di comprendere i motivi che hanno provocato il ritardo nella realizzazione dell'opera, mentre in altre regioni, come in Toscana e in Calabria, si è già quasi in fase di attuazione di analoghe iniziative, e soprattutto per individuare alcune responsabilità che non sono certamente solo in sede periferica, ma anche e forse soprattutto in sede centrale, per un ritardo finora inspiegabile che ha rallentato e, direi, frenato un'iniziativa degna di migliore successo. Nel 1965, cioè appena 8 anni fa, gli enti locali napoletani iniziarono lo studio per la localizzazione del nuovo aeroporto internazionale. Fu un'iniziativa locale giustificata dalla sempre più evidente carenza ed insufficienza, già allora manifestatasi, dello scalo di Capodichino. Successivamente nell'ottobre del 1968 e nel luglio del 1969 il Ministero richiese ufficialmente agli enti locali e in particolare alla provincia di Napoli di occuparci del problema e di procedere pertanto alla redazione di un progetto di massima. La provincia di Napoli, il comune, la camera di commercio, industria e agricoltura di Napoli, la Finmeccanica si riunirono in

comitato promotore e nello stesso luglio 1969 affidarono all'ingegner Canta, esperto in infrastrutture aeroportuali, e al professor Pasquale Nicotera dell'università di Napoli, lo studio di massima per la scelta ubicazionale dell'opera con il compito di approfondire gli aspetti e i problemi geognostici, collegati alla realizzazione dell'opera stessa. Lo studio fu consegnato ai committenti nel dicembre 1969 e bisogna dare atto che esso aveva approfondito tutti gli aspetti del problema nelle sue varie angolazioni e in particolare esso, dopo aver fissato i concetti relativi alla classe e alla dimensione del nuovo impianto, passava all'esame delle possibili localizzazioni, considerando anche l'ipotesi Grazzanise, che veniva scartata per le forti spese necessarie a superare gli ostacoli esistenti e per la natura del suolo. Lo studio concludeva per una ubicazione nella zona del Lago Patria. Tali conclusioni venivano in linea di massima accettate dagli enti promotori che decidevano per la localizzazione Lago Patria-Nord-Nord Est.

Gli atti venivano così trasmessi — siamo nel 1970 — al Ministero dei trasporti per l'ulteriore *iter* burocratico che si augurava — e ci si illudeva — sollecito perchè facilitato da un approfondito studio preliminare e dalla unanimità dei consensi riscontrata in ordine alla scelta operata. È da rilevare ancora che il Ministero della pubblica istruzione, direzione generale antichità e belle arti, in data 2 dicembre 1970 esprimeva il suo parere favorevole e che inoltre la regione Campania aveva espresso contemporaneamente il parere favorevole alla localizzazione al Lago Patria.

La provincia di Napoli, il comune, la camera di commercio e tutti gli altri enti interessati esprimevano ancora una volta, quasi all'unanimità, con il solo voto contrario del Gruppo del Partito socialista italiano, il parere favorevole alla localizzazione al Lago Patria.

Ai sensi della legge n. 111 il Ministero dei trasporti chiedeva al Ministero dei lavori pubblici il parere per quanto atteneva all'ubicazione dell'area da destinare al nuovo aeroporto. Il Ministero dei lavori pubblici, Consiglio superiore, sempre ai fini del suddetto parere, con la nota del 22 giugno 1972 ha chiesto alla direzione generale dell'aviazione civile di esprimere un suo parere in merito; ed alla fine si sentiva comunicare che la proposta di Lago Patria, dalle risultanze dello studio sulla fattibilità della seconda pista, e la proposta di Grazzanise erano equivalenti, e chiedeva quali erano gli intendimenti della stessa direzione in ordine alle condizioni richieste dallo Stato maggiore dell'aeronautica, espresse con nota del 26 aprile 1972.

Nella stessa nota era rappresentata l'estrema urgenza — vorrei far rilevare questo all'onorevole rappresentante del Governo — della risposta, per cui essa veniva sollecitata il 26 luglio 1972, essendo rimasta inevasa fino a quella data. Questo è uno degli aspetti più sconcertanti della pratica che certamente dovrà essere approfondito — e mi riservo espressamente di tornare in altra sede sull'argomento — perchè per ben sette mesi, nonostante l'urgenza ravvisata e sollecitata, la direzione dell'aviazione civile non ha dato riscontro alla nota del Ministero dei lavori pubblici, mentre alla fine ha deciso di chiedere all'ente autonomo Volturno un nuovo studio e di chiedere, in data 1° marzo 1973, otto copie della variante già inviata nel 1972 per portarla all'esame dei vari enti.

Vorrei chiedere all'onorevole rappresentante del Governo: se tutti quanti gli enti pubblici, economici, civici interessati hanno dato già da tempo la loro adesione alla soluzione di Lago Patria Nord; se la soluzione di Grazzanise, a prescindere dalle considerazioni tecniche che pure hanno la loro importanza fondamentale, importa la necessità di spostare...

P R E S I D E N T E . Senatore Sica, la prego di concludere.

S I C A . ... la pista dell'aeroporto militare con un maggiore onere di circa 10 miliardi che la legge n. 811 del 1971 non copre, avendo essa previsto la copertura delle sole spese di costruzione dell'aeroporto civile; se lo Stato maggiore dell'aeronautica ha espresso le sue perplessità su tale ultima soluzione, soprattutto per la vicinanza dell'aeroporto militare; se il Ministero dei tra-

sporti con nota del 17 marzo 1973 ha considerato equivalenti le due localizzazioni dal punto di vista operativo e delle attrezzature di assistenza, ma ha rilevato che il costo delle opere era di gran lunga superiore per l'aeroporto di Grazzanise; se tutti quanti gli enti locali hanno espresso parere favorevole per la soluzione Lago Patria; se anche l'Istituto universitario di costruzioni aeronautiche, che è l'unico esistente in Italia, attraverso la persona del suo direttore, professor Guido Guerra, che è una nota figura di studioso sull'argomento, anche se non ufficialmente interpellato ha espresso parere favorevole per la soluzione Lago Patria Nord, perchè si sono dovuti aspettare tanti anni per addivenire infine ad una soluzione che avrebbe potuto accelerare notevolmente l'*iter* di questa opera?

Per questi motivi devo dichiarare la mia soddisfazione, anche se con le riserve espresse, per quanto dichiarato dall'onorevole Sottosegretario.

B A S A D O N N A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A S A D O N N A . Signor Presidente, ringrazio l'onorevole Sottosegretario per aver voluto rispondere all'interrogazione che ho presentato insieme ai colleghi De Fazio, Gattoni, Nencioni, Pazienza, Pistolese e Tanucci Nannini. Anche se l'*iter* del progetto per la costruzione nella zona N.E del Lago Patria di un nuovo aeroporto dovrebbe ritenersi praticamente concluso, in effetti non lo è ancora in quanto si trova all'esame, in ottemperanza della legge n. 111, del Ministero dei lavori pubblici, il quale sta vagliando gli elementi tecnici per un raffronto fra le due soluzioni di Lago Patria e Grazzanise.

Ancora si è incerti sulla strada da scegliere e sulla fattibilità della seconda pista a Lago Patria; non posso quindi assolutamente dichiararmi soddisfatto anche perchè il Sottosegretario non ha dato una risposta in merito a quello che potrà essere l'avvenire, il destino del campo di Capodichino. Di questo argomento a Napoli si è parlato per più di dieci anni; se ne è riparlato nel 1968 quando il Ministero dei trasporti ha autorizzato la amministrazione provinciale a fare una scelta ubicazionale per il nuovo campo. Questa scelta l'abbiamo fatta con molta ponderazione (io ero consigliere provinciale in quel periodo e sono anche un tecnico dei trasporti), abbiamo studiato a fondo il problema e abbiamo scelto Lago Patria in base ad elementi di giudizio del tutto favorevoli a questa soluzione nei confronti dell'altra soluzione di Grazzanise. E non sto qui ad elencarli: dalla capacità operativa che viene ridotta di molto a Grazzanise dalla presenza di un aeroporto militare, al fattore ecologico perchè gran parte dell'inquinamento atmosferico si può smaltire in mare a Lago Patria, dalla sicurezza di volo, minore a Grazzanise circondata da alture, alle possibilità di collegamento con Napoli. Noi dell'opposizione ci siamo convinti che bisognava scegliere la soluzione sostenuta dal Partito di maggioranza e l'abbiamo appoggiata in tutte le sedi.

Fu fatto il progetto; il progetto è stato approvato dal comune, dalla camera di commercio, dalla Finmeccanica, è stato visto anche con simpatia dagli ambienti economici e universitari, dagli enti tecnici e dagli ordini professionali; quindi tutti d'accordo su questa scelta. Poi vi è stata l'approvazione nel 1970 della soprintendenza alle antichità e belle arti, della Pubblica istruzione, dello Stato maggiore dell'aeronautica che ha fatto delle osservazioni di cui si è tenuto conto nella stesura definitiva del progetto.

Nel 1971 il Ministero dei trasporti però, invece di inviare il progetto ai Lavori pubblici per il parere definitivo, ha preso in esame un progetto dell'ente autonomo Volturno che riproponeva la soluzione Grazzanise, come se non fossero esistiti i pareri precedenti da parte degli enti locali e da parte della regione che ha ritenuto la soluzione Lago Patria più aderente al piano di assetto territoriale. Si è così perduto tempo: è stato approfondito questo progetto che è stato passato poi all'esame dello Stato maggiore dell'aeronautica il quale ha fatto delle obiezioni e quindi si è invitato l'ente autonomo a preparare un progetto definitivo sulla base delle

condizioni poste dall'aeronautica. Da qui le lamentele che ripeto anche io: perchè si è mancato di riguardo ai poteri, alle prerogative degli enti locali? Non si è tenuto conto di quello che era il compito esclusivo della regione? Voglio anche sorvolare sulla provincia, ma la regione resta l'unico ente, l'unico centro decisionale che possa definire in maniera indiscussa il problema della ubicazione. I Lavori pubblici dovranno accertare se la scelta è compatibile con certe caratteristiche tecniche, come il Ministero della difesa dovrà accertare se è compatibile con le esigenze di volo. Ma la scelta politica l'hanno fatta gli enti amministrativi, l'ha fatta la regione. Che cosa si attende allora di più?

Questa decisione si poteva prendere fin dal 1971 e invece si sono perduti ben due anni. Evidentemente non si sono voluti scontentare i socialisti che si sono dimostrati sempre avversi: l'hanno ostacolata in sede locale per motivi certamente non tecnici ed hanno affidato al presidente dell'EAV il compito di contrastarla fino in fondo, proponendo l'alternativa di Grazzanise.

Arrivati a questo punto, speriamo che il Ministero dei lavori pubblici non possa che confermare la scelta di Lago Patria. Ma di questo tempo perduto di chi è la responsabilità, se non del Governo?

Inoltre debbo rilevare che l'onorevole Sottosegretario non ha ritenuto di rispondermi sulla questione relativa all'aeroporto di Capodichino. A questo proposito voglio dire qualcosa brevissimamente. Non mi richiami, signor Presidente: ho sempre usufruito solo in parte del tempo che mi era concesso. Ma siccome si tratta di un fatto napoletano importantissimo che è bene chiarire, mi consenta, onorevole Presidente, altri pochi minuti.

Per Capodichino è vero che si sono fatti dei lavori — gli 800 milioni di cui si parla — ma a che servono? Il CIPE aveva previsto ben altri interventi per quanto riguarda soprattutto la sicurezza di volo, la riorganizzazione del parcheggio, il rifacimento dell'aerostazione che è assolutamente indegna di una città che ormai affida soltanto al turismo le sue speranze di sopravvivenza.

Ha detto molto bene il collega Sica che solo il turismo è rimasto a Napoli; non c'è più niente, questa città ha completamente perduto la sua funzione industriale e la situazione si aggrava di giorno in giorno.

Speriamo che almeno il disegno di legge 882 venga in discussione al Parlamento e sia approvato in modo da poter realizzare quei lavori che sono indispensabili per Capodichino. Infatti se ci sarà una ripresa economica per Napoli, sul piano del trasporto aereo essa si dovrà realizzare attraverso Capodichino dato che il nuovo aeroporto internazionale sarà realizzato tra sette, e forse dieci anni. I calcoli non sono molto difficili: occorreranno non meno di sette anni.

Quidi Capodichino va potenziato e rimesso in ordine. È vero che c'è stata una indicazione del piano regolatore, per la verità molto discutibile, che prevedeva lo smantellamento di Capodichino. Ma è un'indicazione che è caduta, sommersa dalla condanna di tutti, in quanto è assolutamente necessario che Capodichino sopravviva per svolgere un compito sussidiario e alternativo a Lago Patria poichè è prossimo al centro e quindi è utilissimo per risolvere tanti problemi napoletani. Ma nello stato in cui si trova non può recepire il traffico che affluisce a Napoli, tant'è che l'Alitalia ha ridotto i voli Napoli-Roma e molti voli *charters* sono stati dirottati altrove con una perdita di oltre un milione di presenze all'anno. E Napoli, nella situazione nella quale si trova, non può assolutamente perdere nulla per poter sopravvivere.

Questa la dura realtà.

Concludo perchè vedo lo sguardo severissivo del signor Presidente che mi rimprovera. Naturalmente mi dichiaro assolutamente insoddisfatto e mi auguro che il disegno di legge n. 882 — questo è il punto di fondo — venga al più presto all'esame del Parlamento. (*Applausi dall'estrema destra*).

C O R R E T T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C O R R E T T O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, arriviamo alla discussione della nostra interrogazione dopo che l'onorevole Ministro, anche se in una riunione informale, ha deciso l'ubicazione del-

l'aeroporto internazionale di Napoli. La cosa ci ha sorpreso non poco in quanto si era in attesa di discutere la suddetta interrogazione nonchè di conoscere il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e organismi qualificati hanno riproposto in termini più ampi e scientificamente e tecnicamente più completi ed organici il problema della localizzazione dell'aeroporto internazionale di cui ci stiamo occupando.

Per la realizzazione di un'opera di tale portata ci si attendeva che la decisione, invece di scaturire da una riunione informale tenuta dal Ministro nel marzo scorso con personalità politiche locali, fosse il prodotto di una consultazione più ampia che doveva avvenire soprattuto a livello del consiglio regionale e successivamente ai diversi livelli tecnici previsti dalle leggi per la realizzazione di una simile opera.

Si ritiene opportuno per maggiore chiarezza riassumere i termini e lo stato nuovo in cui ora si trova la pratica, anche in conseguenza dei recenti studi eseguiti, come detto, da organi tecnici e scientifici al fine di individuare la più adatta ubicazione dell'aeroporto in esame.

Tale nuova situazione si è venuta a determinare dopo la nota comunicazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile del cui tenore si è venuti a conoscenza solo a metà aprile, con non poca preoccupazione di quanti, prescindendo da motivi politici, vedono il problema in prospettiva e nell'insieme di tutte le componenti.

Scelta politica, si disse negli ambienti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che fece mettere a tacere le preoccupazioni di taluni servizi civili e militari, specie di quelli preposti alla sicurezza del traffico. Scelta politica voluta, si precisò ancora, dalla regione Campania.

Indi, mancando una legittima determinazione secondo prassi, la dissertazione si fece più calda, sia al centro che alla periferia, per il fatto che si era avuta chiara l'impressione che si volesse forzare la mano aprioristicamente a favore dell'area Lago Patria.

La discussione approfondita in sede politica ha fatto venir fuori nuovi elementi ed ha reso più chiara la situazione quale essa oggi si presenta. In sede centrale infatti la pratica ha ripreso il suo corso normale e quindi procederà con rispetto della legge. Si avrà, cioè, regolarmente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici senza interferenze e di esso dovrà tener conto il Ministero dei trasporti (direzione generale dell'aviazione civile). In sede regionale, poi, dopo i noti chiarimenti, è stato ripreso il discorso nell'ambito delle forze politiche. In questa sede è stato ora posto il problema dell'aeroporto internazionale in termini più chiari da parte di tutti i partiti. Per la delicatezza dell'importante opera è stata espressa da tutti l'esigenza di una documentata, approfondita disamina, cui potrà seguire la decisione efficace della regione senza interferenze di altri organismi estranei all'istituto competente per norma costituzionale.

In tal modo si è messo nel giusto binario l'importante problema che rischiava di subire una irrituale procedura ed una frettolosa decisione, che si appalesava affrettata pur essendo trascorso molto, se non troppo, tempo per un meditato esame ed una approfondita, completa comparazione dei due progetti in discussione: uno dell'amministrazione provinciale di Napoli (promotrice di un costituendo consorzio) e l'altro dell'ente autonomo Volturno. Il primo ubicato nell'area del Lago Patria, il secondo nell'area a sud di Grazzanise.

L'area di Lago Patria da lei indicata, onorevole Sottosegretario, è, come è noto, circoscritta e sottoposta a limiti naturali; conseguentemente non ha prospettive di sviluppo, come si evince dai numerosi ostacoli tra cui gli impianti NATO (*radar*), gli insediamenti residenziali e turistici e le infrastrutture interferenti nell'agibilità.

Vi è poi il problema, ancora più grave, sanitario, dell'inquinamento della zona e dei centri circostanti, che riceverebbero non poco nocumento anche dai rumori dei potenti supersonici. Si vedano, a tale proposito, le conseguenze disastrose sulla salute dei cittadini provocate dalla ubicazione del secondo aeroporto di Londra a Heatrow dove circa 50 mila persone sono state ricoverate in ospedale. Si può immaginare il danno che provo-

cherebbe la scelta di Lago Patria alle popolazioni residenti nei diversi centri urbani come Aversa, Lusciano, Trentola, Frignano, Teverola, San Cipriano, Casal di Principe eccetera. La suddetta localizzazione distruggerebbe inoltre i frutteti e le colture pregiate, nonchè lo sviluppo turistico in atto. L'intera fascia costiera di tutta la zona è ormai acquisita all'attività balneare e turistica delle province di Caserta e di Napoli.

D'altro canto studiosi e tecnici, dopo aver evidenziato gli elementi deficitari dell'area Lago Patria, si sono pronunciati per l'ubicazione a Grazzanise, area questa che per la sua ampiezza presenta tutte le possibilità di sviluppo in vista del volume di traffico aereo nel prossimo decennio e delle inevitabili interferenze.

P R E S I D E N T E . Senatore Corretto, debbo ricordarle che sta oltrepassando il termine di cinque minuti previsto dal Regolamento per la replica degli interroganti.

C O R R E T T O . Concludo subito, signor Presidente. Per similitudine vien fatto di citare il caso Pratica di mare-Fiumicino i cui condizionamenti reciproci sollevarono tale preoccupazione da costringere i militari a sgombrare nei noti modi.

L'area di Grazzanise, infatti, risponde meglio allo scopo di un aeroporto internazionale (unica, sola torre di controllo) ed oltretutto è anche più agevolmente collegabile con le altre province della regione (oltre che con il capoluogo) e con l'intero Mezzogiorno a mezzo del sistema stradale ed autostradale esistente, nonchè dei nuovi collegamenti previsti.

Per la soluzione Lago Patria, viceversa, è prevista la utilizzazione delle già congestionate circumvallazioni di Napoli e la via di traffico ordinario statale Domitiana.

Il facile collegamento di Grazzanise con le autostrade può anche giustificare e spiegare la costruzione di un aeroporto internazionale a breve distanza da Fiumicino per la funzione vicaria che esso può svolgere in caso di nebbia che a Grazzanise manca per le provvidenziali correnti d'aria naturali.

Considerata, quindi, la natura e la delicatezza dell'opera, spetta agli organi tecnici competenti indicare l'esatta ubicazione. I servizi per la sicurezza del traffico aereo civile e militare pare che non abbiano nascosto le loro serie preoccupazioni dopo l'indicazione Lago Patria. Onde la necessità che siano sentiti i dirigenti responsabili dei servizi per la sicurezza del volo e cioè sia quello civile sia l'ispettorato militare invitandoli ad esporre tutti gli aspetti del complesso problema, compresa la possibilità di sviluppo e agibilità dell'aeroporto.

La giusta preoccupazione dell'ente autonomo Volturno, che è uno strumento tecnico pubblico lontano da interessi di parte, è rappresentata dalla paventata indicazione politica specifica, trattandosi di un delicato problema tecnico; scelta politica deve essere sempre, sia chiaro, ma di carattere regionale e dove la natura consente. Lo spostamento di pochi chilometri non altera l'indicazione politica vera e propria.

Studiosi e tecnici del trasporto, in questi ultimi giorni, hanno espresso le loro perplessità e riserve sulla scelta operata dal Ministero dei trasporti. Trattasi di obiettive riserve che non possono essere disattese e di tanto l'onorevole Ministro dei trasporti non può non tener conto. Le perplessità del Gruppo, onorevole Sottosegretario, sono avvalorate ancora dal fatto che a Lago Patria non si possono neppure realizzare due piste intere: infatti sono previste due piste, senza alcuna possibiltà di sviluppo futuro, della lunghezza di 3.000 e 1.600 metri e con una capacità di movimento di 40 velivoli nell'ora, stante l'agibilità della sola pista principale; mentre a Grazzanise Sud sono previste due piste, con possibilità di costruzione di una terza pista, della lunghezza di 4.000 e 3.000 metri con agibilità su entrambe per tutti i tipi di velivoli e con la capacità di 80 movimenti nell'ora.

Prima di concludere va ricordato...

P R E S I D E N T E . La prego di concludere, senatore Corretto.

C O R R E T T O . Mi avvio alla conclusione, signor Presidente. Desidero ricordare che nelle prime due riunioni al Consiglio superiore dei lavori pubblici non venne prescelta l'area di Grazzanise per le obiezioni dell'autorità militare, obiezioni che allo stato sono superate.

Sembra anche opportuno un breve accenno agli aspetti finanziari del problema. È pacifico che la modesta somma stanziata dal precedente Governo dovrà essere aumentata e quindi adeguata alle reali esigenze che richiede un aeroporto internazionale o intercontinentale secondo il nuovo programma aeroportuale deciso dall'attuale Governo. Su tale punto non vi sono dissensi essendo ormai noto il costo di massima di una tale opera.

In conclusione, onorevole Sottosegretario, le perplessità del Gruppo socialista sulla scelta di Lago Patria scaturiscono da un insoddisfacente e parziale metodo adottato per la localizzazione del sito: si tratta di problemi di metodo politico e tecnico. Dal punto di vista politico è auspicabile che l'onorevole Ministro recepisca i giudizi prodotti dalle diverse istanze democratiche, sollecitando in primo luogo la decisione del consiglio regionale. Dal punto di vista tecnico sembrano opportuni alcuni approfondimenti corredati anche da un'analisi di bilancio benefici-costi. Da una simile indagine potrà essere scelta la sede più idonea per l'aeroporto internazionale di Napoli capace di soddisfare le esigenze dello sviluppo sociale ed economico della Campania e dell'intero Mezzogiorno.

F E R M A R I E L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E R M A R I E L L O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo esprimere la mia vigile presa d'atto delle informazioni fornite cortesemente dal sottosegretario Cottoni. Per quanto riguarda l'aeroporto di Capodichino, infatti, egli ci ha assicurato che verrà spesa la somma di 800 milioni per far fronte, se ho ben compreso, onorevole Sottosegretario (*cenni di assenso del sottosegretario Cottoni*), a urgentissimi interventi. Siamo in una situazione estremamente grave; l'aeroporto di Capodichino è pressochè inagibile per cui bisogna intervenire con estrema celerità. Lei ha dato stamattina questa assicurazione e sta bene.

Per quanto riguarda invece il nuovo aeroporto, ho inteso che finalmente il Governo ha sciolto l'oracolo e ci ha annunciato, o meglio ha confermato l'annuncio già dato a suo tempo dall'onorevole Bozzi, di aver prescelto la localizzazione di Lago Patria al posto di quella di Grazzanise. Io sono soddisfatto che la questione sia stata finalmente risolta, dopo una ridda di notizie e di palleggiamenti addirittura grotteschi che sono rimbalzati nella opinione pubblica napoletana nel corso di questi ultimi anni. Naturalmente voglio essere certo che la scelta sia poggiata su ragioni di carattere tecnico. Infatti a Napoli sono stati assai acuti i sospetti circa le pressioni di forze economiche e politiche che potevano far deviare da una scelta ragionevole circa la localizzazione del nuovo aeroporto. Voglio comunque essere convinto che sia stato messo in atto il massimo di impegno dagli organi competenti nella scelta della localizzazione per giungere alla decisione che stamattina ci è stata confermata.

Per quanto riguarda il tipo di aeroporto da costruire invece siamo rimasti un po' nel vago; lei, onorevole Sottosegretario, ha parlato di un tipo di aeroporto che affronti i problemi del traffico nazionale ed internazionale dell'area napoletana e campana fondamentalmente. Su questa questione invece il discorso deve essere molto più ricco e approfondito; praticamente il problema è rimasto insoluto perchè — bisogna essere onesti — mancano scelte di carattere nazionale circa la localizzazione dei grandi aeroporti intercontinentali e circa il ruolo degli altri aeroporti italiani. In assenza di queste scelte a carattere nazionale è chiaro che si va avanti alla meno peggio. Non siamo ancora a un piano nazionale che ci faccia capire dove occorrerà localizzare i grandi aeroporti e come creare un tessuto che consenta un traffico aereo conveniente alle moderne esigenze civili e economiche del nostro paese. Lo stesso Governo, presentando, come ha fatto il mi-

nistro Bozzi, un nuovo disegno di legge, si limita alla richiesta di un nuovo stanziamento di 170 miliardi senza dire quale politica si intenda realizzare nel settore.

Per quanto riguarda invece i tempi previsti per la costruzione dell'aereoporto, la risposta fornita dall'onorevole Cottoni è, tutto sommato, preoccupante. È vero che si ha bisogno di tempi lunghi, ma noi a Napoli e nell'area campana, scottati come siamo dai tempi lunghi che si trasformano in vuoti di iniziativa e di presenza, siamo preoccupati. Qui non c'è neppure l'accenno ad un avvio della esecuzione dell'opera. Intanto la pratica non è del tutto compiuta perchè sento che ancora ci vuole un parere finale del Ministero dei lavori pubblici che mi auguro venga rapidamente. Anche riguardo alla spesa, siamo nel vago. Bastano gli 8 miliardi previsti dalla legge? Evidentemente non più. Si pensa allora di intervenire col disegno di legge Bozzi?

Ho il dovere di mettere in evidenza queste gravi lacune che emergono dal dibattito di questa mattina, per l'importanza che questo discorso ha per la nostra città e perchè, ripeto, siamo scottati da vecchie, amare esperienze. Quindi noi dell'opposizione saremo costretti ad incalzare affinchè si eviti di correre il solito rischio di non concludere nulla. Con questo spirito rimaniamo in attesa degli avvenimenti futuri. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Pellegrino. Se ne dia lettura.

P O E R I O , *Segretario*:

PELLEGRINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga di fare in modo che la revisione dei motori degli aeromobili « Fokker », effettuata dopo 10.000 cicli, in seguito ai ripetuti incidenti di tale tipo di aeromobile, non sopravvenga ancora con ritardo tale da compromettere il livello di aeronavigabilità di detti aerei.

(3 - 0311)

P R E S I D E N T E . Questa interrogazione, stante l'assenza del presentatore, è decaduta.

Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari