

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 241ª SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 18 GENNAIO 1974

Presidenza del Vice Presidente VENANZI.

indi del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . .	Pag. 11975
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	11975
Presentazione di relazione . . . . .	11975

##### MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di mozioni . . . . .	12009
Annunzio di interrogazioni . . . . .	12009
Interrogazioni da svolgere in Commissione	12011

##### Svolgimento di interrogazioni e di interpellanza:

* ARNAUD, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	11995, 11997, 11998
BEMPORAD, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i> . . . . .	11990, 11992

CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> Pag. 11977, 11988, 11989	
DE FALCO . . . . .	12000, 12007
FERMARIELLO . . . . .	11997
GIOVANNETTI . . . . .	11984
MURMURA . . . . .	11987
PELLEGRINO . . . . .	11990, 11996, 11998
* PREMOLI . . . . .	11981
* PRINCIPE, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . .	11983, 11986
ROSA . . . . .	11979
TANGA . . . . .	11988
* VALITUTTI . . . . .	11991, 11993
VENTURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	12004
* ZAGARI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> . . . . .	11980

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



## Presidenza del Vice Presidente VENANZI

**PRESIDENTE**. La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

**ARENÀ**, Segretario, da lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 20 dicembre 1973.

**PRESIDENTE**. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**PRESIDENTE**. È stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro del tesoro:*

« Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1973 » (1471).

Sono stati inoltre presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

**SPIGAROLI, BLOISE, RUSSO Luigi, FALCUCCI Franca, ARFÈ, LIMONI, BURTULO, RUSSO Arcangelo, STIRATI e MONETI**. — « Norme per trasportare integralmente, o per la parte inestinta, all'anno finanziario successivo gli ordini di accreditamento emessi dal Ministero della pubblica istruzione - Direzione generale delle antichità e belle arti » (1472);

**SPIGAROLI, ARFÈ, LA ROSA, BLOISE, LIMONI, ZUGNO, MONETI, STIRATI, ACCILI e RUSSO Arcangelo**. — « Adeguamento dei limiti di somma previsti in materia di tutela di cose d'interesse artistico e storico dalla legge 21 dicembre 1961, n. 1552 » (1473).

### Annunzio di presentazione di relazione

**PRESIDENTE**. A nome della 11<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Azimonti ha presentato la relazione sul disegno di legge: **TAMBRONI ARMAROLI** ed altri. — « Proroga della legge 18 marzo 1968, n. 294, concernente la determinazione dei premi dovuti all'INAIL dagli artigiani senza dipendenti » (1237).

### Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

**PRESIDENTE**. Nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

*6<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

« Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » (1016-B), *con modificazioni;*

*8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):*

« Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (822-B);

Deputati Belci; Arzilli ed altri; Bologna ed altri; Cattanei ed altri. — « Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno, Genova » (1429).

### 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 del senatore Rosa. Se ne dia lettura.

A R E N A , *Segretario:*

ROSA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Anche quest'anno la stagione estiva ha riproposto in tutta la sua gravità il problema della disponibilità di materiale rotabile ferroviario. È in questa stagione, infatti, che alla domanda da parte dei molti emigrati di rientrare in patria per le ferie si aggiunge la domanda di carri per il trasporto di derrate agricole deperibili. Pur trattandosi di un fatto ricorrente e quindi, prevedibile, ogni anno la realtà sembra trovare del tutto impreparata l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la quale, di fronte a tali carichi di punta, registra situazioni di crisi con gravi danni per la collettività.

Recenti notizie di stampa hanno denunciato casi clamorosi, come quello dei 5.000 emigrati bloccati in Belgio per mancanza di treni e dei 300 convogli merci rimasti fermi alla frontiera a causa dell'insufficiente numero di locomotive. Si tratta di episodi senza dubbio significativi di una condizione generale di crisi e che, tra l'altro, finiscono per influenzare negativamente le relazioni internazionali dell'Italia nel campo dei trasporti. D'altra parte, la situazione all'interno non appare più rosea se sono vere le notizie di stampa che parlano di circa 400 treni merci per un totale di 17.000 carri bloccati nei vari scali.

Da tale situazione derivano certamente gravissimi danni per la nostra economia agricola ed industriale, con particolari punte, per quanto riguarda la seconda, nel campo dell'importazione di materie prime e di semilavorati e, per quanto riguarda, invece, la prima, nel settore delle esportazioni dei

prodotti agricoli, soprattutto di quelli del Mezzogiorno.

Nè si tratta di danni limitati al breve periodo: lo spostamento delle preferenze degli utenti (merci e viaggiatori) verso il trasporto stradale assume carattere irreversibile e frustra ogni sforzo inteso a spostare verso la rotaia la massima quota possibile di traffico, come viene auspicato da ogni parte politica, in vista sia della crescente congestione automobilistica, sia dei massicci investimenti richiesti dal potenziamento della rete di strade e di autostrade, risorse, queste, che potrebbero essere invece destinate ad investimenti sociali alternativi dei quali la collettività nazionale non manca di deprecare l'insufficienza (scuole, case popolari, ospedali).

Detta grave situazione di ricorrente carenza di capacità di trasporto (resa particolarmente evidente dalle restrizioni di recente applicate da alcuni compartimenti ferroviari italiani, che hanno sospeso l'accettazione di determinati tipi e categorie di merci) deriva da una insufficiente committenza di carri e carrozze da parte delle Ferrovie dello Stato, carenza che si rispecchia, oltre che nei fenomeni di crisi occasionale ai quali si è accennato, nell'insufficienza dei trasporti pendolari e nel costante invecchiamento del parco rotabile.

Come è noto, l'anno scorso si è concluso il piano decennale di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, per il quale nel 1962 erano stati stanziati 1.500 miliardi. Sebbene tale piano abbia profondamente rinnovato la rete ferroviaria italiana, con risultati altamente apprezzabili, tuttavia il diminuito valore di acquisto della lira e l'incremento del costo del lavoro e dei materiali hanno fatto sì che parte del programma non abbia potuto essere realizzato.

Si aggiunga a ciò il ritardo nelle consegne dei materiali ordinati dalle industrie. In conseguenza di tanto, la produzione di materiale rotabile ferroviario si è contratta, tra il 1966 ed il 1972, del 47 per cento; le consegne di rotabili, nell'ultimo quadriennio, si sono ridotte a circa 1.000 unità l'anno, con un tasso di rinnovo dell'1,50 per cento an-

nuo rispetto ad un parco di 136.000 veicoli; il parco, a sua volta, ha mostrato, sempre rispetto al 1966, una contrazione dell'ordine di 8.000 unità, e tutto ciò mentre il parco autocarri realizzava un incremento di circa il 50 per cento.

A tale situazione occorre far fronte con prontezza, eventualmente anche per mezzo di nuovi interventi, ma soprattutto accelerando l'attuazione di provvedimenti già da tempo allo studio, come il nuovo piano poliennale, o addirittura approvati, come il piano-ponte di 400 miliardi di lire.

La spesa prevista in detti provvedimenti non appare sufficiente a far fronte ai fabbisogni delle Ferrovie dello Stato realisticamente valutati, nè a soddisfare le capacità produttive delle industrie produttrici, le quali, d'altra parte, potrebbero trarre, da un'organica politica di commesse, il necessario spunto alla razionalizzazione ed alla concentrazione produttiva.

Occorre, comunque, che non si perda ulteriore tempo per evitare che la continua lievitazione dei costi renda ancor più insufficienti i fondi stanziati e riduca oltre misura l'effettiva capacità di committenza delle Ferrovie dello Stato.

Si aggiunga l'urgenza di ovviare il più rapidamente possibile alla grave disfunzione stagionale dei servizi ferroviari, che allontana sempre più gli utenti dal vettore ferroviario, verso il quale sarebbe invece opportuno e socialmente conveniente orientarli.

Si chiede, quindi, perchè, a molti mesi di distanza dall'approvazione del piano-ponte, si cominci soltanto ora ad assegnare le prime commesse, con grave pregiudizio per le industrie produttrici, e soprattutto degli utenti, onde si esprime l'opportunità che il nuovo piano poliennale, attualmente all'esame del CIPE, venga da questo approvato e trasmesso alle Camere con tutta la necessaria urgenza.

(3 - 0672)

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

**C E N G A R L E ,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* In linea generale le difficoltà che si sono presentate nell'espletamento del servizio ferroviario nel corso dell'estate sono state sostanzialmente motivate dall'ancora insufficiente potenzialità di linee ed impianti chiamati a fronteggiare punte di traffico merci in aumento per una pluralità di circostanze, non escluso l'accentuarsi della concentrazione temporale e geografica di molte richieste di trasporto, e dalla conseguente congestione in presenza di un traffico viaggiatori molto superiore al normale, oltre che dalla scarsa disponibilità di materiale rotabile rilevata dall'interrogante.

Peraltro, per quanto attiene, in particolare, alle difficoltà incontrate dal contingente di 5.000 emigrati, di cui è cenno nell'interrogazione, è da far presente che il tardato arrivo in Belgio dei cinque materiali vuoti necessari per assicurare altrettanti treni a carico, la cui partenza per l'Italia era programmata per il 7 luglio, fu dovuto, oltre che al disguido di una tradotta erroneamente inviata in Germania, alle serie difficoltà di circolazione venutesi a creare sulla linea del Sempione e nel compartimento di Milano a causa della interruzione del transito del Gottardo, a seguito di un deragliamento in territorio svizzero, protrattasi per oltre 24 ore.

Gli inconvenienti, tuttavia, non avrebbero avuto conseguenze apprezzabili se le ferrovie belghe, come è d'uso in casi del genere, avessero fornito i materiali necessari per effettuare i treni come programmato, in attesa del reintegro col materiale italiano in arrivo. Va, comunque, aggiunto che, ad eccezione del caso citato, i programmi preventivamente concordati sono stati sempre rispettati.

Per quanto riguarda, in generale, il settore merci, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, di fronte alle carenze evidenziate in premessa, ha studiato ed attuato nel periodo estivo opportune misure tendenti ad evitare la dispersione delle proprie capacità di trasporto, tra cui principalmente quelle della disabilitazione dal servizio merci a carro delle stazioni caratterizzate da scarsi traffici e della sostanziale riduzione della rete dei

treni merci omnibus allo scopo di conseguire una maggiore disponibilità di mezzi di trazione, da utilizzare per i servizi viaggiatori e merci di prioritaria importanza.

L'adozione di tali misure ha, in effetti, consentito di assicurare ai trasporti merci una discreta fluidità e di prestare all'utenza un servizio nel complesso migliore di quello dell'estate 1972.

È da sottolineare che i suddetti provvedimenti hanno altresì consentito di limitare a soli 18 giorni il periodo in cui è stata attuata la sospensione di accettazione dei trasporti, a fronte dei complessivi 40 giorni dell'estate 1972.

È da porre, inoltre, in evidenza che nell'estate decorsa è stato registrato — rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno — un consistente aumento sia dei carri caricati sia delle tonnellate trasportate e che a tale aumento è stato possibile far fronte regolarmente con i limitati mezzi d'esercizio a disposizione.

È indubbio che sulle ricorrenti disfunzioni che si verificano nella stagione estiva nell'espletamento dei servizi, sia viaggiatori che merci, influisce in modo particolare la carenza di materiale rotabile e mezzi di trazione.

Alle ordinazioni di nuovo materiale l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha sempre provveduto tempestivamente, subordinatamente all'intervento dei necessari finanziamenti.

Anche per quanto riguarda il piano-ponte, l'assegnazione delle commesse per la costruzione di rotabili viene fatta il più presto possibile, nel rispetto dei tempi tecnici indispensabili per lo svolgimento di tutte le procedure richieste, che non potevano, ovviamente, in un periodo caratterizzato da forte variabilità dei prezzi, essere anticipate di molto alla presumibile data di pubblicazione della legge, ad evitare il pericolo di dover ripetere tutto daccapo.

In effetti, mentre la legge n. 52 è stata promulgata in data 9 marzo 1973 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 3 aprile 1973, le offerte delle ditte interpellate erano pervenute all'azienda fin dal mese di febbraio, già in ritardo rispetto al tempo previsto, essendo stato necessario concedere alcune pro-

roghe a richiesta delle ditte medesime. Si è quindi iniziata una trattativa, che ha richiesto lunghe e serrate discussioni e si è risolta in un ribasso complessivo, sui prezzi offerti, del 22 per cento — ciò che può considerarsi un notevole successo specie nelle attuali condizioni di lievitazione del mercato — nonchè nell'ottenimento di apprezzabili riduzioni sui termini di consegna.

Un certo tempo è stato anche richiesto dall'esigenza di ottemperare alla procedura prevista dalla legge per l'emanazione dei decreti interministeriali.

Tenuto conto di quanto sopra esposto, si ritiene di poter affermare che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha provveduto a quanto di sua competenza con la massima possibile sollecitudine.

Quanto all'accento dell'interrogante ai ritardi verificatisi nelle consegne di rotabili da parte dell'industria, va sottolineato che l'inconveniente è da attribuirsi a vari fattori quali il mancato adeguamento delle infrastrutture organizzative delle ditte costruttrici rispetto agli impegni contrattuali assunti, le astensioni dal lavoro per vertenze sindacali sia presso l'industria fornitrice dei rotabili sia presso i sub-fornitori, i vincoli operativi imposti dallo statuto dei lavoratori, nonchè la necessità, in qualche caso, di introdurre nel corso delle lavorazioni varianti costruttive ai progetti.

Comunque, per sopperire alle attuali carenze dell'esercizio ferroviario si conviene sull'esigenza di accelerare il più possibile — ed a tal fine l'Azienda delle ferrovie dello Stato non mancherà di compiere ogni sforzo — l'attuazione del piano-ponte di 400 miliardi nonchè quella del piano poliennale, per il quale, come è noto, è stato nel frattempo disposto dal CIPE, con delibera del 7 settembre 1973, il finanziamento di una prima *tranche*, relativa al quinquennio 1975-1979.

Resta, altresì, confermata l'inadeguatezza dei piani anzidetti per risolvere radicalmente i problemi delle ferrovie italiane. Tuttavia, sia per quanto attiene alla possibilità di prevedere ulteriori programmi di intervento, sia per ciò che riguarda la sollecita

attuazione dei piani già programmati, non si può non tener conto dei limiti imposti dalla capacità operativa dell'Azienda e delle industrie interessate, valutabile ad un massimo di 400-420 miliardi di lire all'anno (di cui 120-130 miliardi riferiti al materiale rotabile).

R O S A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O S A . Brevemente, signor Presidente, per ringraziare il sottosegretario Cengarle per la risposta esauriente data alla mia interrogazione. Ritengo che la circostanza consenta di sottolineare la stessa attività del Sottosegretario, un'attività impegnativa che apprezziamo per i risultati che ne conseguono in un settore così difficile per la vastità e complessità dei problemi e per la scarsità dei mezzi finanziari assegnati.

Desidero richiamare solo l'attenzione sulla sospensione di soli 18 giorni annunciata qui dal Sottosegretario nel 1973 rispetto ai 40 giorni del 1972 per quanto attiene all'accettazione dei trasporti nel settore merci.

Prendiamo atto certo del miglioramento che è intervenuto a distanza di un anno, però nello stesso tempo vogliamo sollecitare l'Azienda ad impedire il grave fenomeno di un arresto dell'attività dei trasporti sia pure per un solo giorno. È noto, infatti, che per quanto riguarda le merci che sono più usate al trasporto estivo — parliamo degli ortofrutticoli, della verdura, dell'uva da tavola —, tutti questi prodotti se non giungono per tempo sui mercati, specialmente quelli del centro-Europa, non solo deperiscono ma sono soggetti evidentemente alla concorrenza estera. Quindi gli stessi prodotti vengono sostituiti da prodotti di paesi che sono fortemente in concorrenza con il nostro, come quelli dell'area mediterranea, della Tunisia, di Israele o della Grecia. Ed è evidente il grave danno economico se si considera che alla già endemica malattia del settore si aggiungono anche questi fenomeni, gravemente preoccupanti per il sostentamento di questo difficile settore.

E per finire il Sottosegretario ha accennato alle cause a cui deve imputarsi la mancanza di un traffico adeguato durante il periodo estivo. Fra queste cause ha parlato del materiale rotabile insufficiente ed anche della insufficienza dei fondi destinati all'adeguamento delle infrastrutture organizzative del settore industriale. Devo, onorevole Sottosegretario, sottolineare che l'industria italiana produttrice di materiale rotabile ha una struttura molto frammentaria e la frammentazione di queste strutture produttive porta anche ad un altro inconveniente, cioè ad un bassissimo, modesto livello tecnologico e progettuale, sicché, ad eccezione di alcune aziende che fanno capo per esempio all'EFIM o di quelle che fanno capo alla FIAT, oltre un modesto numero di aziende private, il resto sono di dimensioni molto modeste perché sono incapaci evidentemente di fornirsi del materiale adatto. Questo ci mette nella condizione di essere fortemente aggrediti, sul piano della concorrenza internazionale, da altri paesi come la Germania, la Francia dove c'è una forte concentrazione di aziende, dove si produce del materiale a basso costo rispetto al nostro, sicché ci troviamo veramente in gravissime difficoltà. Da tener presente, onorevole Sottosegretario, che sul piano comunitario della CEE, a brevissima scadenza, entreranno, mi pare, in vigore dei programmi, già previsti dal maggio 1973, di liberalizzazione in materia. Sicché se la nostra industria non fosse nella condizione di poter fronteggiare sul piano tecnologico, qualitativo ed anche sul piano direi quantitativo, la concorrenza, potremmo essere gravemente attaccati nei nostri interessi.

Quindi per concludere direi che si rende necessaria una politica di ristrutturazione del settore oggi frammentario, specie se si tiene presente un dato fondamentale e cioè che, per essere valida economicamente, un'azienda non dovrebbe scendere nella sua produzione al disotto di 1.500 carri o di 300 carrozze l'anno, mentre abbiamo in Italia delle aziende che hanno addirittura commesse appena per 51 carri o per 100 carrozze. Detto questo, sento il dovere ancora una volta di ringraziare il Sot-

tosegretario dichiarandomi soddisfatto della risposta perchè è evidente che diversamente l'azienda non è nelle condizioni di poter fare; quindi il discorso deve essere spostato sul piano di una politica economica per le ferrovie, per il materiale rotabile, in questo momento particolare quando le difficoltà delle fonti energetiche e il problema degli inquinamenti ecologici portano ad una rivalutazione del mezzo del trasporto per via ferrata. A conclusione, penso che ci dovrebbe essere un impegno del Parlamento a rivedere queste linee generali di politica del trasporto ferroviario. Mi dichiaro d'accordo sul piano pluriennale di cui è evidente l'opportunità, se si tiene conto delle condizioni del materiale rotabile non solo sotto il profilo quantitativo (si tenga presente che addirittura abbiamo 8.600 unità in meno dal 1965 al 1971), ma anche sotto il profilo qualitativo, dato che questo stesso materiale risale addirittura al 1921 o al 1931. Grazie, signor Sottosegretario; grazie, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Segue un'interrogazione presentata dal senatore Premoli. Se ne dia lettura.

**A R E N A ,** Segretario:

**PREMOLI.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che l'interrogazione con richiesta di risposta scritta n. 4-1834 (già interpellanza n. 2-0149) ha avuto una risposta che non accenna alle misure da adottarsi in relazione ai gravi problemi giuridici e di costume sollevati dalle circostanze accertate, nè formula valutazione alcuna sul merito dei fatti, dei quali appare evidente la delicatezza, nonostante le incredibili lacune dell'inchiesta sulle cui risultanze la risposta è fondata, l'interrogante chiede di sapere:

1) quale credito il Ministro reputi di dover dare ai dipendenti organi ispettivi, i quali, contro la verità, avrebbero escluso l'instaurazione di cause di sfratto nei confronti degli ex inquilini dell'Opera pia « Giustinian », mentre i relativi procedimenti pendo-

no davanti alla Pretura di Venezia, distinti con i numeri 375, 376, 655/73;

2) se l'associarsi ad avvocati del Foro locale per stipulare con un ente pubblico, sottoposto alla vigilanza dell'autorità giudiziaria, l'acquisto di un immobile, perseguendo scopi meramente speculativi ed instaurando azioni litigiose contro gli inquilini, non sia da reputarsi, da parte di un magistrato, comportamento lesivo dell'Ordine giudiziario e, come tale, meritevole di censura sul piano disciplinare;

3) se sulla liquidazione, da parte di un ente pubblico, di un cospicuo patrimonio immobiliare, fatta anche a prezzi inferiori rispetto a quelli offerti da terzi contraenti, non vada richiamata l'attenzione degli organi di controllo per l'accertamento di eventuali responsabilità amministrative;

4) quali concreti provvedimenti il Ministro intenda prendere, una volta riaccertati i fatti.

(3-0675)

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

\* **Z A G A R I ,** *Ministro di grazia e giustizia.* Mi richiamo alla risposta scritta inviata all'interrogante con nota numero 27/1/364 del 20 giugno 1973. Per quanto riguarda le ulteriori puntualizzazioni richieste dal senatore Premoli, l'informo che il Presidente della Corte di appello di Venezia ha testualmente comunicato che « presso la pretura di Venezia risultano essere state instaurate le seguenti cause di licenza per finita locazione:

1) causa n. 375/73: attori Dragone Stefano, Salvatori Augusto, Brighenti Paolo, Diamante Giuseppe e Volpato Loris con l'avvocato Zolli contro Casolo Riccardo con l'avvocato Magrini; tale causa (chiamata per la prima udienza il 5 aprile 1973), all'udienza del 5 luglio 1973 è stata dichiarata estinta per intervenuta conciliazione;

2) causa n. 376/73: attori i predetti con l'avvocato Zolli contro Rubbi Paolo, Maria

e Noemi con l'avvocato Magrini (chiamata per la prima udienza del 5 aprile 1973), dichiarata estinta per intervenuta conciliazione all'udienza del 5 luglio 1973;

3) causa n. 655/73: attori i predetti con l'avvocato Zolli contro Trois Gino, Enrica con l'avvocato Magrini. In tale causa (ancora pendente: risulta in fase di espletamento una consulenza tecnica diretta ad accertare il reddito dei convenuti) gli attori Dragone e Brighenti personalmente comparsi all'udienza del 3 dicembre 1973 hanno dichiarato: "di rinunciare agli atti del giudizio nei confronti delle parti convenute, avendo ceduto i propri diritti di proprietà" ».

Nel contempo, informo che nè presso il Tribunale nè presso la locale Procura (secondo quanto verbalmente comunicato dal Procuratore della Repubblica), esistono procedimenti relativi alle informazioni ora richieste.

Il dottor Dragone, informato dal Procuratore della Repubblica della richiesta del Ministero, ha fatto pervenire la dichiarazione del seguente tenore: « Con riferimento alla pendenza avanti il Pretore di Venezia di cause per finita locazione, concernenti appartamenti o negozi siti in via XXII marzo di questa città, lo scrivente ritiene far presente che, fin dall'agosto del 1973, cedette per ragioni di opportunità la propria quota agli altri condomini, informando il legale avvocato Coniglio; il rogito seguì il primo dicembre 1973. Contemporaneamente alla stesura della scrittura privata fu corrisposto un acconto con assegno di conto corrente ».

Le informazioni fornite nella risposta alla precedente interrogazione furono tratte da una nota della Prefettura e non da accertamenti dell'Ispettorato del Ministero, che non si è mai interessato della vicenda.

Dal canto suo, la presidenza della Corte di appello di Venezia in un primo tempo si limitò a fornire notizie relative alla posizione del dottor Dragone e solo successivamente ha comunicato l'elenco delle cause iniziate dai proprietari dell'immobile.

Per quanto riguarda la valutazione del comportamento del dottor Dragone, non sono emersi elementi che inducano a disco-

starsi dal giudizio espresso nella parte conclusiva della risposta scritta.

Infine, per ciò che attiene al comportamento degli organi di controllo, valgono le conclusioni già contenute nella precedente risposta, e soprattutto il rilievo che la vendita avvenne con regolare procedura a un prezzo superiore a quello di stima.

P R E M O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

\* P R E M O L I . Onorevole Ministro, mi dichiaro profondamente deluso e insoddisfatto della sua risposta. La mia interrogazione del mese di giugno aveva avuto una risposta scritta che risultò imprecisa; in quella risposta si diceva che non esistevano cause pendenti, mentre queste cause esistevano. Ora le ho citate e lei oggi ha voluto ricordarle; ma esistevano già all'epoca della prima risposta, quando il Ministro dell'epoca aveva avallato cose che gli uffici avevano probabilmente dato per buone mentre buone non erano.

Per quanto riguarda la risposta scritta, alla quale lei ha fatto richiamo e alla quale mi richiamerò anch'io, si dice tra l'altro, cavillando, che l'Opera pia « Giustinian » non è un'istituzione pubblica ma è un ente ospedaliero sottoposto al controllo della regione e in particolare del comitato regionale di controllo. Non riesco veramente a capire come un ente ospedaliero sottoposto a controllo pubblico possa in qualche modo essere privato.

In relazione alla svendita degli immobili in questione, svendita avvenuta proprio in un momento in cui la lira scende, sarebbe stato meglio che l'ospedale amministrasse con più cura i propri beni, mentre mi si è venuti a raccontare, con la risposta scritta, che si volevano reperire dei fondi per lavori di ammodernamento. La trattativa ha avuto carattere privato ed ha ottenuto la preventiva autorizzazione del comitato di controllo: questo è indubbio; senonchè resta il problema morale, secondo me gravissimo, in ordine al fatto che il sostituto

procuratore della Repubblica ha partecipato, insieme a degli avvocati penalisti che esercitano nella stessa città, ad una operazione di puro carattere speculativo.

Domando a lei, signor Ministro, se è mai esistita, dal punto di vista deontologico, una connivenza di questo genere in un fatto speculativo tra un magistrato e degli avvocati penalisti. Su questo aspetto deontologico non ho sentito risposta alcuna se non il richiamo alla risposta scritta, che secondo me era largamente insoddisfacente o quanto meno reticente a questo proposito. Mi si era detto che non esisteva nessuna controversia ed io ho detto che invece le controversie esistevano: sono in corso delle cause di sfratto, tra cui quella dell'antiquario Trois. E lo sfratto è stato intimato davanti agli avvocati che esercitano il penale.

Onorevole Ministro della giustizia, quando gli inquilini sono stati invitati a lasciare i locali, sia pure per scadenza del termine (perchè la legge andava fino al 31 dicembre dello scorso anno 1973), sono stati chiamati dagli avvocati penalisti e dal sostituto procuratore della Repubblica nella stessa stanza, e si è detto loro: o voi pagate un fitto triplicato oppure sloggiate entro il 31 dicembre. Le pare che questo sia decente? Questo potrà anche avere una formale ortodossia, ma non è ortodosso dal punto di vista morale. Costoro sono stati chiamati dagli avvocati, nuovi proprietari, alla presenza del comproprietario che era il sostituto procuratore della Repubblica!

Insomma, devo dire la verità: se queste cose avvengono, non riesco veramente a capire come potremo rispettare certi canoni morali di insospettabilità della magistratura. Il fatto poi che il dottor Dragone, in seguito allo scandalo, abbia successivamente — come lei ci dice — ceduto la sua quota non toglie la circostanza che egli abbia partecipato a questo affare. Ed è tanto un affare che parte degli appartamenti sono stati già rivenduti a prezzo — mi si dice — maggiorato.

Aggiungerò un'altra informazione per sua notizia. Agli inquilini è stato detto brutalmente: o voi in pochi giorni (meno di quin-

dici) pagate un fitto triplicato — si era nel marzo — o sloggiate alla fine dell'anno. Ora, quando a degli inquilini, che esercitano un commercio, viene detta una cosa del genere in pratica viene disattesa la filosofia generale del contenimento dei prezzi e del blocco dei fitti. Questi inquilini si sono spaventati e hanno cercato di reagire poichè si trattava di fitti che passavano da 70.000 lire a 200-300.000 lire al mese.

Quanto al prezzo d'acquisto dell'immobile, desidero far presente questo. L'antiquario Trois oltre cinque anni fa era stato chiamato dal presidente o dal direttore amministrativo dell'ospedale geriatrico: gli era stato detto che poteva esercitare il suo diritto di prelazione per l'acquisto del suo solo negozio e gli erano stati chiesti 100 milioni di lire. Cinque anni dopo l'intero immobile è stato svenduto per 160 milioni! Questa è una realtà che offro alla sua meditazione, onorevole Ministro. Io non so se l'immobile possa valere cento, duecento o trecento milioni; so soltanto che cinque anni fa per il suo solo negozio all'antiquario Trois sono stati chiesti 100 milioni di lire, mentre cinque anni dopo l'intero immobile, come ho detto, è stato venduto per 160 milioni.

Vorrei anche ricordare che, sempre in questo bell'affare dell'ospedale geriatrico o ente ospedaliero, così come si è trasformato, è stato venduto per 68 milioni un altro immobile. La perizia giurata era stata di 61 milioni e 800.000 lire. Guarda caso, il giorno dopo che era stata effettuata la perizia un acquirente aveva offerto 72 milioni; non c'era nessun atto scritto e nessuna promessa tra l'ospedale e gli acquirenti, eppure l'immobile è stato venduto per 68 milioni invece che 72, secondo l'offerta che era giunta il giorno dopo la riunione del consiglio di amministrazione.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Premoli, le faccio notare che il tempo a sua disposizione è scaduto.

**P R E M O L I .** Termino subito, signor Presidente.

Devo dire, onorevole Ministro, che queste cose puzzano veramente di poco pulito e soprattutto — insisto — puzza di poco pulito il fatto che un magistrato partecipi ad atti speculativi, perchè speculativi sono, insieme a degli avvocati che esercitano il diritto penale nella stessa città. E su questo non ho avuto risposta.

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

**A R E N A ,** Segretario:

**GIOVANNETTI.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

se sia a conoscenza dei motivi che hanno originato lo sciopero di 24 ore effettuato il giorno 10 ottobre 1973 dai minatori sardi, sostenuti da azioni di solidarietà da parte dei lavoratori metalmeccanici e chimici e dei Consigli comunali delle zone minerarie;

se i motivi che sono alla base dello sciopero, che richiamano gravi inadempienze in ordine ad impegni ufficialmente assunti dal Ministero, non possano alimentare quella crisi di credibilità già largamente diffusa nelle zone minerarie e nel Mezzogiorno;

se non ritenga — anche per il consistente contributo offerto dai lavoratori delle miniere e dalle popolazioni sarde alla costituzione dell'EGAM — mortificante l'atteggiamento dello stesso Ente verso la Sardegna;

se non consideri, infine, necessario promuovere un incontro a livello politico, con le rappresentanze elettive e sindacali, per definire i tempi ed i finanziamenti necessari al rilancio delle zone minerarie del Sulcis, dell'iglesiente e del guspinese, già così duramente provate dalle smobilitazioni ed impegnate nell'azione di recupero della mano d'opera perduta nel corso di questi ultimi anni.

(3 - 0783)

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

\* **P R I N C I P E ,** *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Devo subito osservare che non sembra, invero, possa essere addebitato all'EGAM un atteggiamento « mortificante » nei confronti della Sardegna, in quanto l'ente, sin dalla sua attivazione, ha sostenuto — prima attraverso l'AMMI, poi direttamente — l'ingente onere derivante dalla conduzione della Sogersa, società costituita allo scopo precipuo di mantenere la occupazione presso le miniere di Monteponi e Montevecchio, già della Montecatini-Edison.

Va ricordato in proposito che all'EGAM — tramite l'AMMI — era pervenuta la quota azionaria del 33 per cento del capitale della società suddetta e che analoghe quote erano detenute dalla stessa Montedison e dall'Ente minerario sardo. Ciò nonostante è stato l'EGAM ad assumere di fatto le gravose responsabilità derivanti dal mantenimento in esercizio dell'azienda reperendo finanziamenti, accollandosene l'onere ed adoperandosi in ogni modo, anche a costo di pesantissime perdite, per la sopravvivenza di questa unità.

Su precise direttive del Ministero delle partecipazioni statali, è stata successivamente acquisita dalla Montedison la quota azionaria detenuta da quel gruppo, cosa che, se da un lato consente ora all'EGAM un concreto intervento per la riorganizzazione e il rilancio della Sogersa, dall'altro ha elevato sensibilmente i riflessi negativi sull'ente, determinati dall'ingente disavanzo economico che tuttora caratterizza la gestione della società.

Sono inoltre noti — perchè riportati da organi di stampa — i numerosi colloqui svoltisi presso il Ministero delle partecipazioni statali sui futuri sviluppi produttivi aziendali ed occupazionali della Sogersa, ai quali sono intervenuti, oltre ai massimi esponenti della regione sarda, anche i rappresentanti nazionali e regionali delle organizzazioni sindacali dei minatori.

Tali incontri, che, peraltro, fanno seguito ad altri numerosi contatti avuti dall'EGAM con esponenti regionali e sindacali, sono la testimonianza di un chiaro indirizzo di con-

duzione aziendale che non manca di tenere conto delle necessità di carattere sociale e di sostegno di determinate economie locali.

Quale ulteriore consistente intervento dell'EGAM in Sardegna è inoltre da ricordare l'accordo di massima concluso con l'EMSA per pervenire ad una gestione sostanzialmente unitaria delle società sotto il controllo pubblico operanti nel comparto del piombo e dello zinco.

In tale ambito, che appare l'unico valido per la ricerca di una impostazione coordinata dell'attività piombozincifera sarda, ora frazionata tra vari centri operativi e decisionali, rientrano le trattative in corso per il passaggio della Società piombozincifera sarda dall'EMSA alla Sogersa.

Va infine posto in rilievo che l'ente ha completato e trasmesso il programma minerario e metallurgico previsto dall'articolo 7 della legge 7 marzo 1973, n. 69.

In tale documento particolare evidenza assume l'attività mineraria e metallurgica delle società controllate operanti in Sardegna, che è stata ed è destinata a rimanere uno dei nuclei più consistenti ed impegnativi dell'intera azione del Gruppo.

Il programma EGAM — che si presenta distinto dalla relazione conoscitiva che il Ministero dell'industria sta elaborando per l'approfondimento delle varie necessità del settore minerario nazionale — si riferisce essenzialmente alle misure di carattere tecnico-aziendale che l'ente attuerà avvalendosi delle imprese minerarie e metallurgiche controllate.

Tale programma è attualmente argomento di dibattito tra Ministero, regioni interessate e sindacati nazionali di settore in ossequio non solo ad una disposizione della legge n. 69 ma ad un principio di consultazione democratica al quale il Ministero sta ispirando la propria azione.

L'esame finale verrà poi svolto dal Parlamento al quale il piano in questione sarà rimesso, dopo il vaglio e l'approvazione, sia delle Partecipazioni statali sia del CIPE, secondo le modalità di cui all'articolo 10 della legge 22 dicembre 1956, n. 1589.

G I O V A N N E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I O V A N N E T T I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, la risposta testè fornita la davo in fondo un po' per scontata, ma il punto sul quale intendevo richiamare l'attenzione è il problema della zona mineraria del Sulcis, dell'iglesiente e del guspinese, sempre ricorrente nelle battaglie che la categoria dei minatori e la popolazione hanno condotto nel corso degli ultimi venti anni; lotte che non vogliono essere disperate nè hanno assunto mai questo carattere, poichè il problema minerario non è stato mai considerato come problema sociale.

Il punto centrale dell'interrogazione — e la risposta non mi ha del tutto soddisfatto — è costituito dal fatto che gli impegni che sono stati reiteratamente assunti nei confronti della Sardegna, in particolare per le zone minerarie, sono stati sistematicamente disattesi nel corso di questi ultimi venti anni. Dal 1948 Carbonia è in lotta per le smobilitazioni. Nel 1964 arriva l'Enel e si apre uno spiraglio. Ma dal luglio del 1972 le miniere non producono più mentre oggi il carbone riacquista un certo interesse sul piano nazionale e internazionale.

Nel bacino metallifero è subentrata l'iniziativa pubblica, ma tutto ristagna ancora; a parte le intese e gli accordi che intercorrono, si sono persi due anni, mentre le quotazioni minerarie del piombo e dello zinco hanno triplicato il loro prezzo.

Ci occupiamo in modo particolare del problema del petrolio, ma nessuno si accorge che anche questi minerali hanno subito un balzo notevole nelle loro quotazioni e tutto ciò ha rappresentato una perdita sul piano economico assai consistente per il nostro paese.

Nell'aprile 1971, dopo un mese di lotta, di occupazione di miniere — con la Pasqua trascorsa nelle miniere — era stato formulato dall'allora Ministro delle partecipazioni statali, onorevole Piccoli, un pacchetto di im-

pegni di investimenti per la zona mineraria per 5.500 posti di lavoro, divenuti successivamente 7.000. Pochi mesi fa, nel mese di novembre, l'onorevole Principe, durante una visita compiuta nella nostra zona, ha dichiarato che questo pacchetto si era svuotato. Non dico che si tratti di una sua responsabilità, ma tutto quanto si è susseguito nel corso di questi anni comincia a creare degli elementi di crisi di fiducia nelle autorità nazionali ed in modo particolare in quelle regionali.

Ma nella lotta del 1971 è nato l'EGAM. Grandi speranze! Ed è la Sardegna che ha creduto veramente nell'EGAM e che gli ha dato un contributo notevole (conferenza dei comuni minerari, conferenza delle regioni). La Sardegna ha sempre avuto non dico una partecipazione egemone — dato che siamo così pochi — ma ha sempre costituito un elemento di qualificazione persino qualitativa per quanto riguarda il contributo.

Orbene, nel programma dell'EGAM, la Sardegna — me lo consenta, onorevole Principe — non ne esce certo nelle condizioni migliori. Ed il risultato è che l'EGAM, l'ultimo ente di gestione nella storia del nostro paese, non si differenzia dagli altri enti che già esistono, mentre quello che noi volevamo era un carattere innovativo nella politica di questi enti di gestione delle partecipazioni statali. Non voglio pensare che tutto debba guastarsi una volta che finisce nelle mani delle gestioni nazionali, ma noi consideriamo l'EGAM uno strumento al quale abbiamo dato un contributo attivo e positivo e vogliamo che risponda alle attese delle popolazioni. Il quadro che noi avanziamo non è un quadro di pietismo, ma di giusto riconoscimento di un contributo politico che abbiamo dato alla nascita di questo ente e che non può essere sminuito in considerazione dell'aspetto quantitativo della popolazione. L'industria mineraria è passata da 61.006 addetti nel 1950 a 38.500 nel 1960 e a 19.500 nel 1970. Questi sono dati pubblicati dall'EGAM: due terzi in meno nel giro di venti anni! Ma se prendiamo la zona sarda interessata (Sulcis, iglesiente, guspinese) vediamo che Carbonia è passata da 18.000 lavoratori nel 1945 a 800 nel 1973 e le

miniere di piombo e zinco sono passate da 10.340 nel 1950 a 4.200 nel 1970. E si tratta di una perdita di lavoratori qualificati e specializzati perchè non si può considerare il minatore un lavoratore generico.

La zona mineraria ha perso dunque in poco più di venti anni 23.340 lavoratori e ne abbiamo recuperati sì e no 3.500 nell'area di Porto Vesme. Diciotto comuni assunti nell'indagine dell'EGAM — non voglio citare le cifre — perdono popolazione in assoluto e nonostante l'incremento demografico di zone che hanno sempre contribuito abbastanza consistentemente in questa direzione.

Da qui i problemi di crisi di credibilità che non possono essere sostituiti da un clientelismo deterioro che noi rifiutiamo perchè troppo elevata è la coscienza delle genti minerarie.

Il punto, onorevole Sottosegretario, è il seguente: è vero che avete questi contatti in corso con le regioni? Noi vogliamo che questi incontri abbiano la possibilità di trasformarsi in una verifica attenta della situazione economica, politica, generale di questa zona per definire delle linee di intervento che pongano le basi concrete di un rilancio effettivo di quell'economia. L'onorevole Andreotti, allora presidente del Consiglio, assunse già degli impegni che facevano seguito ad impegni che ho già richiamato. Si tratta di popolazioni che hanno una profonda vocazione industriale ed ogni perdita che viene operata in questa direzione rappresenta per la Sardegna un danno incommensurabile e grave.

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

**A R E N A** , Segretario:

**MURMURA.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se intenda, in un serio e promozionale intendimento a favore delle popolazioni meridionali, invitare IRI, ENI, EGAM, EFIM, AMMI, a localizzare nel Sud i centri di progettazione, di ricerca e di studio delle aziende a partecipazione statale.

(3 - 0807)

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

\* P R I N C I P E, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Debbo subito far osservare al senatore interrogante che le partecipazioni statali, nella formulazione dei propri programmi di investimento, già da tempo hanno orientato il proprio impegno nel senso auspicato nell'interrogazione, pur nel rispetto dei criteri di funzionalità e di economicità che presiedono alla loro azione.

Per quanto riguarda il gruppo IRI, tale orientamento si è in particolare evidenziato in settori quali la siderurgia e l'elettronica, il cui forte sviluppo in atto nel Mezzogiorno non può non influire sulla struttura organizzativa e decisionale.

In tal senso, nel settore elettronico è prevista la localizzazione nel Mezzogiorno del secondo centro di ricerca dello CSELT, specializzato nella ricerca avanzata nel comparto delle telecomunicazioni, mentre è già operante all'Aquila dal 1972 la Scuola superiore per telecomunicazioni « Reiss Romoli » che costituisce un centro di studi ed esperienze di elevatissimo livello.

È anche da notare che in tutti gli stabilimenti elettronici ubicati o in via di realizzazione nel Mezzogiorno sono previsti reparti autonomi di ricerca per tutti i settori di intervento (componentistica, elaboratori, elettronica strumentale e delle telecomunicazioni, ecc.).

Per quanto riguarda il settore siderurgico, è da rilevare che alla crescita della capacità produttiva dei centri siderurgici meridionali (e in specie al raddoppio del Centro di Taranto) si accompagna una progressiva maggiore autonomia in tutti i settori di attività aziendale, con la sola eccezione delle funzioni che è più conveniente lasciare accentrate (approvvigionamento materie prime, problemi fiscali, ecc.).

Anche per quanto concerne la realizzazione dei programmi aeronautico ed automobilistico, è da sottolineare come le unità produttive localizzate nel Mezzogiorno siano dotate di una completa autonomia (ovviamente per l'Alfasud la politica degli acquisti e l'orga-

nizzazione delle vendite non può che essere coordinata con quella dell'Alfa Romeo); mentre è da notare che per l'aeronautica è prevista anche la creazione nel Mezzogiorno di appositi centri di ricerca di dimensioni non locali ma nazionali.

Non è infine da sottovalutare l'apporto che in materia è dato dalla SME, la quale ha sede nel Mezzogiorno e persegue la realizzazione di un apparato produttivo di dimensione nazionale, finalizzando tale disegno (specie per quanto riguarda l'industria alimentare) allo sviluppo dell'area meridionale.

A proposito dell'ENI, va ricordato che i maggiori centri di progettazione e ricerca del gruppo, gestiti dalla consociata SNAM-Progetti, sono localizzati in massima parte a San Donato Milanese e l'occupazione relativa sfiora le tremila unità.

Già da qualche anno però, malgrado le difficoltà emerse, è in corso di attuazione una politica di progressivo decentramento in tali attività, che ha portato tra l'altro alla costituzione del nuovo centro di Fano, in una zona che pur non situata nel Mezzogiorno presentava rilevanti fenomeni di emigrazione intellettuale, dei laboratori di Monterotondo presso Roma e del Centro di ricerca e progettazione di Vibo Valentia, ancora in fase di consolidamento ed espansione.

Sulla linea di questa politica è attualmente allo studio da parte della consociata ANIC il trasferimento presso lo stabilimento Val Basento di Pisticci di alcuni impianti pilota.

Va d'altra parte precisato che esistono numerose difficoltà connesse a tale scelta in quanto questo tipo di attività non può nascere e svilupparsi senza che sia assicurato un elevato *standard* infrastrutturale e sia appoggiato da centri di studio e di ricerca pubblici a livello universitario.

L'EFIM, da parte sua, fin dalla sua costituzione, ha adottato per tutti gli impianti di una certa dimensione ubicati nel Mezzogiorno, che ad esso fanno capo, una norma generale di autonomia sul piano gestionale, direzionale e di sviluppo, il che comporta anche autonomia di studio, di progettazione e ricerca.

Sotto questo aspetto, particolare menzione meritano le seguenti iniziative del gruppo EFIM nel Mezzogiorno:

l'impianto industriale della SIV — Società italiana vetro — che nello stabilimento di Vasto (Chieti) si avvale del proprio personale per gli studi, le ricerche e le progettazioni nel settore dell'industria del vetro;

nel settore dell'alluminio, le società Eurallumina e Alsar che, nei nuovi impianti a Porto Vesme (Cagliari), svolgono un'attività di primaria importanza nel campo degli studi e ricerche applicative e delle progettazioni per lo sviluppo di nuove tecniche per la produzione di metalli leggeri.

Nello specifico settore della ricerca applicata è poi da ricordare che l'ente ha da anni creato a Bari una sezione staccata dell'Istituto di ricerche Breda, che esplica una propria attività scientifica ed applicativa di altissimo livello in vari settori, tra cui quello del trattamento e della depurazione delle acque e ciò sia a favore delle società consociate sia a favore di terzi, enti pubblici e privati, e collabora con istituti di istruzione pre-universitari ed universitari, con l'impiego di studiosi e ricercatori particolarmente qualificati.

Per quanto riguarda infine il gruppo EGAM, che, come è noto, inquadra la società AMMI, va posto in rilievo che le iniziative che esso conta di realizzare nel Mezzogiorno, e in particolare la Tecnocogne, hanno tutte produzioni e lavorazioni particolarmente avanzate e quindi un elevato contenuto tecnologico.

In particolare per dette iniziative è prevista l'ubicazione *in loco* di centri di progettazione, ricerca e studio, anche al fine di contribuire in tal modo alla creazione di unità produttive che non siano semplici diramazioni di industrie ubicate al Nord, ma veri e propri centri di impulso autonomo, suscettibili di ulteriori consistenti sviluppi.

M U R M U R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M U R M U R A . Sono soddisfatto della risposta e delle notizie che il sottosegretario Principe mi ha fornito, e lo sono non solo e non tanto per il consuntivo delle realtà dei centri esistenti, sibbene per le promesse installazioni di nuovi centri e di ulteriori localizzazioni limitate al settore della ricerca e della progettazione. Ritengo che trasferire nel Sud ulteriori centri di questo tipo costituisca non solo un momento attraverso il quale la politica meridionalistica esce dalla solita retorica ed anche dalle localizzazioni di impianti industriali alcune volte avulsi dalla realtà umana e sociale, ma che questo anzi, in una visione moderna ed ampiamente moltiplicatrice, possa costituire un volano efficiente.

Del resto posso essere sotto un certo profilo buon testimone di queste affermazioni perchè l'esistenza a Vibo Valentia, citata poc'anzi dal sottosegretario Principe, di un centro di progettazioni della SNAM-Progetti, ha dato anche nel settore della preparazione professionale e della formazione delle giovani categorie di diplomati, periti e geometri un elemento di propulsione e di migliore qualificazione tecnica e professionale. Questi, poi, sono impianti che non richiedono un insieme di infrastrutture di notevoli spese, ma sono fattori, anche sotto il profilo umano, di ampia portata.

Per queste considerazioni non posso che sollecitare dal Governo un impegno sempre più pressante perchè le promesse installazioni si trasformino presto in realizzazioni concrete.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione presentata dal senatore Tanga. Se ne dia lettura.

A R E N A , Segretario:

TANGA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che, ai sensi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 28 luglio 1967, n. 851, non è previsto il rilascio delle tessere personali di riconoscimento ai figli maggiori degli anni 21 dei dipendenti civili e militari dello

Stato, studenti universitari, fino al 26° anno di età;

considerato che, in conseguenza, la predetta categoria non usufruisce della riduzione delle tariffe ferroviarie ai sensi della vigente normativa;

rilevato che, d'altra parte, le norme vigenti in materia di concessione delle quote di aggiunta di famiglia e dell'assistenza sanitaria per le persone a carico comprendono anche la categoria predetta;

ritenuta la necessità di eliminare le susistenti sperequazioni per validi motivi di diritto,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritengano necessario promuovere con sollecitudine la procedura per la modifica del secondo comma dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 28 luglio 1967, n. 851, e, in conseguenza, la modifica dell'articolo 5 dello stesso decreto, nel senso di estendere il rilascio del previsto documento di riconoscimento ai figli maggiori degli anni 21 dei dipendenti civili e militari dello Stato, in attività di servizio ed in quiescenza, studenti universitari, fino al 26° anno di età.

(3 - 0753)

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

**C E N G A R L E ,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* In base alle vigenti disposizioni, i figli dei dipendenti dello Stato beneficiano della concessione speciale « C » fino al 21° anno di età ed a tal fine vengono forniti della tessera personale di riconoscimento istituita con decreto del Presidente della Repubblica n. 851 del 1967, recante l'apposita stampiglia « Valida per la riduzione ferroviaria ».

Il problema, relativo ad un'eventuale estensione del beneficio tariffario, fino al 26° anno di età, a favore degli studenti universitari, figli dei dipendenti statali, ha già in passato formato oggetto di attento esame da parte del Ministero dei trasporti. Esso tuttavia non ha potuto trovare solu-

zione favorevole soprattutto in relazione all'onere che si sarebbe venuto a determinare a causa del notevole ampliamento degli attuali limiti di applicazione, e della conseguente estensione del beneficio stesso, per ragioni di equità, ai figli maggiorenni, studenti universitari, di persone che fruiscono di altre concessioni speciali.

Per tali motivi ed in relazione alla difficile situazione finanziaria dell'azienda ferroviaria, non si ritiene opportuno ampliare il campo delle facilitazioni tariffarie, anche perchè tale provvedimento non troverebbe consenziente il Ministero del tesoro, di concerto col quale il provvedimento stesso dovrebbe essere emanato.

**T A N G A .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**T A N G A .** Per la verità non posso dichiararmi soddisfatto dalla risposta dell'onorevole Sottosegretario. L'onorevole Sottosegretario ci ha riportati al passato, ha detto che già in altre circostanze è stata rifiutata la tessera ai giovani universitari al di sopra dei 21 anni, che ci sarebbero delle difficoltà per quanto riguarda l'onere e perchè altre categorie non verrebbero a beneficiare di quanto sollecitato con la mia interrogazione. Infine il Sottosegretario mi pare richiami una eventuale opposizione del Tesoro. Vorrei qui brevemente ricordare, a parte quanto detto nell'interrogazione, che per questi giovani universitari è comunque prevista la concessione delle quote di aggiunta di famiglia e dell'assistenza sanitaria. Ritengo che questi giovani abbiano diritto, essendo a carico del genitore, ad avere ancora quell'aiuto, così come lo Stato lo riconosce in materia di aggiunte di famiglia e di assistenza sanitaria, anche per quanto riguarda i viaggi ferroviari. O noi eliminiamo queste agevolazioni oppure le estendiamo; ma proprio nel momento in cui il genitore ha maggiore necessità, se per esempio ha quattro, cinque figli all'università che devono fare i pendolari, non può sobbarcarsi l'onere di queste

spese aggiuntive, sottolineo, proprio nel momento cruciale della crescita della famiglia.

Gradirei quindi che il Sottosegretario rivedesse un po' la sua posizione e riportasse a livello di Ministeri sia dei trasporti sia del tesoro quanto io ho richiesto nella mia interrogazione per trovare in qualche modo una soluzione che sia equa per questi giovani, per queste famiglie che sono moltissime in Italia. Pertanto, più che dichiararmi soddisfatto, gradirei un ulteriore chiarimento dal Sottosegretario.

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

**A R E N A,** Segretario:

**PELLEGRINO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza delle elevate tariffe praticate dall'ATI per i viaggi aerei Pantelleria-Tra-pani e viceversa.

Considerato che praticamente il collegamento aereo è l'unico e più breve tra l'isola mediterranea e la Sicilia ed il Continente, e stante la situazione economica di Pantelleria, si chiede se il Ministro non ritenga di intervenire perchè i prezzi dei biglietti aerei per detti viaggi siano ridotti.

(3 - 0443)

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

**C E N G A R L E,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* A nessuno può sfuggire la funzione eminentemente sociale che presiede al servizio di collegamento aereo tra l'isola di Pantelleria e la Sicilia.

Si consideri in proposito che, a parte forse talune punte stagionali, l'andamento del traffico viaggiatori su quella linea presenta valori praticamente irrilevanti.

Parimenti, improntato a criteri di politica è il prezzo praticato per detto servizio, con conseguenti gravosissimi deficit per la società che lo gestisce.

Pur tuttavia, proprio in considerazione delle peculiari funzioni sociali del collegamento, si è sempre cercato finora di difendere il prezzo politico fissato per i relativi voli: infatti, le tariffe applicate per i viaggi tra la Sicilia e l'isola di Pantelleria sono più basse rispetto a quelle dei voli continentali per la medesima distanza.

Inoltre, in occasione della ristrutturazione dei servizi di linea recentemente attuata, si sono garantite altre precise agevolazioni tariffarie agli utenti del ripetuto servizio. Infatti, mentre in precedenza erano stabilite tariffe differenziate per biglietti con o senza prenotazione, se ne è ora prevista la obbligatorietà, ma per la linea Pantelleria-Sicilia sono stati mantenuti i vecchi prezzi praticati per i biglietti a sconto « senza prenotazione ».

È a tutti noto, peraltro, che fra i settori più duramente colpiti dalla crisi energetica vi è proprio quello dell'aviazione civile, la qual cosa, unita alla progressiva lievitazione degli altri costi di esercizio, ha imposto, proprio nei giorni scorsi, un generale ritocco delle tariffe — ferme comunque dal 1971 — che si aggira intorno al 10 per cento ed al quale non è purtroppo sfuggita la linea aerea che qui interessa.

Giova comunque mettere in rilievo, a questo punto, come, di fronte alla mutata situazione politico-economica italiana e mondiale, l'ottica del problema vada spostata dal fatto meramente tariffario, pure importante, all'aspetto più propriamente politico del problema stesso.

Infatti, in un momento come questo in cui negli altri paesi, con la soppressione di molti voli internazionali, si procede all'eliminazione addirittura di interi « rami secchi », si ritiene meriti una qualche considerazione il fatto che in Italia si continuino a garantire collegamenti aerei come quello di cui si parla, pur in condizioni di assoluta antieconomicità.

**P E L L E G R I N O.** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E.** Ne ha facoltà.

PELLEGRINO. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta abbastanza negativa alla richiesta che avevamo avanzato di ridurre le tariffe aeree per Pantelleria sia per le merci che per i viaggiatori. Non è la prima volta che Pantelleria ha la nostra attenzione qui nell'Aula del Senato ed anche alla Camera dei deputati perchè si potesse pervenire alla soluzione dei suoi numerosi ed annosi problemi. Tuttavia, da parte del Governo, costantemente si è risposto con un preciso no.

Debbo ricordare che la situazione economica di questa isola è difficile: zibibbo e capperi sono la sua produzione e si è arrivati a questa coltura dopo molti decenni di sacrifici dei panteschi. Eppure oggi, come sempre del resto, questi prodotti non hanno trovato il giusto mercato o perchè hanno risentito delle difficoltà proprie del settore o per difficoltà di trasporto e per l'alto costo di produzione, data la ubicazione dell'isola. La pesca langue, il turismo fa capolino e si ritrae perplesso, le attrezzature civili difettano, il porto si può dire che quasi non esiste e l'acqua manca.

Ancora non si è completata nemmeno la ricostruzione dell'isola dopo ben trent'anni dalla devastazione dell'ultima guerra e qui a Roma, quando parliamo di Pantelleria, si è più portati a fare demagogia o retorica che a dar mano alla soluzione dei suoi tanti problemi.

Ora noi pensiamo che esistano le possibilità oggettive per lo sviluppo socio-economico di questa isola e la nostra richiesta di oggi, se accolta, sarebbe stata certamente idonea a destare attenzione verso l'isola negli operatori economici restii a raggiungere Pantelleria per investirvi capitali, date le difficoltà e l'alto costo dei collegamenti con la Sicilia e il continente. Ella, onorevole Sottosegretario, diceva che il traffico è scarso, ma lo è per gli alti prezzi che vengono praticati dalla compagnia aerea. Certo non basta riconoscere il valore sociale, come ella ha fatto a nome del Governo, dei collegamenti aerei con Pantelleria, ma bisogna intervenire concretamente per facilitare questi

collegamenti. Pensiamo che il Governo si deve decidere a dire ai cittadini operosi di questa isola quale avvenire loro riserva la sua politica. L'isola è bella, ricca di una storia più che millenaria, l'interesse storico e paesaggistico è notevole, la natura e la storia hanno fatto la loro parte ed hanno destinato Pantelleria ad un ricco avvenire, se si realizzano evidentemente certe condizioni.

Purtroppo dobbiamo dire, a conclusione della replica, che il Governo sembra voglia far tornare quest'isola ai tempi di Seneca, quando Pantelleria era *desertus et asper-rimus locus*. Tuttavia la lotta delle popolazioni e il nostro interesse potrebbero far sì che sia resa giustizia rispondendo anche alle attese dei panteschi. Per ora non posso che dichiarare la mia totale insoddisfazione per la risposta del Sottosegretario.

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

A R E N A, Segretario:

VALITUTTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se e quali provvedimenti siano stati adottati per accelerare il disbrigo delle pratiche relative alla riliquidazione delle pensioni in favore degli insegnanti della scuola elementare, nel quadro della riorganizzazione dell'Ufficio pensioni, già iniziata negli scorsi mesi.

L'interrogante si permette di far presente che la predetta riliquidazione è in ritardo rispetto alla riliquidazione delle pensioni in favore di altre categorie di personale statale.

(3 - 0757)

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

B E M P O R A D, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Si permette che i provvedimenti di riliquidazione delle pensioni, da adottare in applicazione dell'articolo 6 del decreto del Presidente del-

la Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, hanno comportato per il competente ispettorato del Ministero un lavoro di rilevanti dimensioni, in aggiunta a quello ordinario, già di per sè notevole.

Basti considerare che la riliquidazione delle sole pensioni degli insegnanti elementari comprende ben 60.000 pratiche.

Allo scopo di conseguire una più esatta applicazione delle norme, si è ritenuto opportuno intraprendere preventivamente accordi con gli organi di controllo, accordi che hanno comportato un ulteriore impiego di tempo.

A titolo meramente indicativo informo che risultano già approntati col procedimento meccanografico e inviati agli organi di controllo oltre 35.000 decreti di riliquidazione; altri 7.000 sono in fase di perforazione e di stampa; 9.000 decreti sono stati invece definiti secondo i sistemi tradizionali di lavorazione e 3.000 sono i progetti tecnici inviati direttamente alle direzioni provinciali del tesoro per la riliquidazione delle pensioni di reversibilità. Restano ancora da riliquidare, pertanto, relativamente agli insegnanti elementari, circa 4.000 pratiche di pensione.

L'amministrazione sta cercando con ogni mezzo, e compatibilmente con le altre pressanti esigenze d'istituto, di accelerare il lavoro di riliquidazione, sia per quanto attiene al procedimento meccanografico potenziando l'attività di perforazione dei dati, sia per quanto attiene al procedimento tradizionale adibendo, ove possibile, maggiori unità di personale in tutte le fasi di lavorazione.

Va tenuto presente, infine, che, in relazione alla situazione dell'ispettorato per le pensioni del Ministero, sono stati recentemente elaborati, sulla base di appositi accertamenti, provvedimenti di ristrutturazione e di decentramento di alcuni servizi — tuttora allo studio — allo scopo di rimuovere, nel migliore dei modi, le cause che determinano i ritardi lamentati nell'interrogazione.

\* V A L I T U T T I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

\* V A L I T U T T I. Signor Presidente, la presentazione di questa e della seguente interrogazione è stata per me cagione di un certo disagio per il fatto che anch'io oggettivamente posso essere ritenuto, sia pure in minima misura, corresponsabile degli inadempimenti a cui le mie interrogazioni si riferiscono, essendo stato per undici mesi sottosegretario alla pubblica istruzione. In particolare l'inadempimento concernente la riliquidazione delle pensioni, a cui si riferisce l'interrogazione alla quale ha or ora risposto il sottosegretario Bemporad, coinvolge in parte le mie responsabilità perchè, nella delega di sottosegretario, avevo anche l'ispettorato delle pensioni.

Vero è che, come mi può insegnare il sottosegretario Bemporad, il quale come sottosegretario ha un'anzianità più lunga della mia, le deleghe attribuiscono ai sottosegretari poteri soltanto marginali nelle materie alle quali esse si riferiscono, tanto marginali che come cittadino italiano, attraverso la mia esperienza di sottosegretario, mi sono dovuto porre il problema della ragion d'essere di questo istituto nel nostro ordinamento. Tuttavia avevo la delega per l'ispettorato delle pensioni e perciò mi sono dovuto occupare anch'io del problema.

A proposito dei provvedimenti relativi alla ristrutturazione dell'ispettorato, voglio dire che c'era un piano preciso, alla cui formulazione avevo personalmente collaborato. Qual è la ragione per cui il piano di cui ho ora parlato non è stato portato avanti? Sono trascorsi ormai sei mesi. Se fossi rimasto al Ministero come sottosegretario avrei — penso — fatto qualcosa per attuare quel piano; erano pronti degli schemi di provvedimento, relativi anche alla meccanizzazione delle operazioni di riliquidazione.

Onorevoli colleghi, quello delle pensioni agli insegnanti elementari e in generale a tutti gli insegnanti è un dramma perchè si tratta di persone che per ragioni di età non possono attendere: c'è la selezione naturale, molti di questi nostri concittadini muoiono prima della riliquidazione. Ora questo è un dramma umano e sociale a cui bisogna provvedere. Mi rivolgo al senso di responsabilità

dell'amico sottosegretario Bemporad perchè si porti avanti questo complesso di provvedimenti relativi alla riorganizzazione dell'ispettorato delle pensioni.

Onorevole Sottosegretario, mi permetto di richiamare la sua attenzione su un solo elemento. Facendo liquidare le pensioni dei maestri elementari all'unico ispettorato centrale che abbiamo, carichiamo questo ispettorato annualmente di migliaia di pratiche; se invece decentrassimo il servizio ai provveditorati, ogni provveditorato avrebbe al massimo un centinaio di pratiche all'anno da definire. Ecco come il decentramento semplifica e abbrevia i procedimenti.

Onorevoli colleghi, sarei banale se dicessi se sono o meno soddisfatto. Ho alluso già al mio disagio nel presentare l'interrogazione. Voglio dire che ho vinto il mio disagio proprio con questa considerazione: che con la mia interrogazione non ho inteso altro che porre in essere una sollecitazione al Governo perchè provveda, sollecitazione aggiuntiva a quelle già da me esplicate nella mia veste di sottosegretario.

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

A R E N A , *Segretario*:

VALITUTTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che sono trascorsi ben 6 anni dall'emanazione della legge istitutiva della scuola materna statale e che, ad onta di questo lungo intervallo, non è stato ancora approvato il regolamento esecutivo della legge stessa, per cui non si sono potuti bandire i concorsi per l'assunzione del personale insegnante ed assistente, l'interrogante chiede di sapere dal Ministro in indirizzo le ragioni di un così intollerabile ritardo e se le ragioni stesse siano per essere rimosse.

L'interrogante si permette di far presente che in un così lungo decorso di tempo si sono già create per il personale, chiamato a prestare servizio, situazioni non facilmente conciliabili con l'applicazione del provvedi-

mento selettivo dei concorsi e che più dura il presente indugio e più si aggraveranno e moltiplicheranno le suddette situazioni, con grave pregiudizio delle esigenze che condizionano l'efficacia educativa della nuova scuola materna statale.

(3 - 0814)

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

B E M P O R A D , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.* L'articolo 24 della legge 18 marzo 1968, n. 444, aveva previsto per l'emanazione del regolamento di esecuzione il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge medesima. Tale termine, in verità troppo ottimisticamente breve, è stato largamente superato, tanto che ancor oggi l'iter perfezionativo non è concluso.

La messa a punto della prima stesura dello schema fu condotta a termine in tempo relativamente breve, sì che fu possibile sottoporlo nel 1969 al parere del Consiglio superiore della pubblica istruzione, insieme con gli schemi dei due regolamenti sui consigli di direzione e sui consigli delle insegnanti. Ottenuto, nel luglio del 1969, il parere del Consiglio superiore, lo schema di regolamento, riveduto al lume delle osservazioni dell'organo consultivo, fu inviato nel dicembre dello stesso anno al Ministero del tesoro per il preventivo assenso.

Senonchè si sono verificate divergenze di opinioni con il Ministero del tesoro anche sulle norme più qualificanti del regolamento. L'amministrazione, preoccupata che il trascorrere del tempo precludesse la possibilità di dare piena attuazione all'ordinamento della scuola materna statale, ritenne di sottoporre al Consiglio di Stato le soluzioni dei punti controversi.

Con relazione approvata il 3 luglio 1971 lo schema fu inviato al Consiglio di Stato, il quale, nel successivo mese di settembre, con deliberazione interlocutoria sospese di pronunciarsi invitando l'Amministrazione a definire i punti controversi col Ministero del tesoro e a sentire il parere, in ordine all'in-

tero strumento normativo, di altri Dicasteri (interno, lavori pubblici, sanità, finanze). In adesione a tale invito, ancora nel settembre del 1971, fu provveduto a riprendere il colloquio col Ministero del tesoro e ad inviare lo schema di regolamento agli altri ministeri interessati.

Le ultime risposte dei predetti ministeri sono pervenute soltanto recentemente.

Allo stato attuale l'amministrazione sta rielaborando lo schema in questione tenendo conto delle osservazioni formulate dagli altri ministeri, con l'intento di rivedere la propria posizione su alcune norme controverse.

Si prevede che entro breve tempo il nuovo testo possa essere inviato al Consiglio di Stato per il parere.

Mi consenta, senatore Valitutti, di aggiungere che questa è una delle tante storie piuttosto sconvolgenti di fronte alle quali ci troviamo circa i tempi che ci vogliono perchè il regolamento di una legge o un provvedimento amministrativo possano giungere in porto. È uno dei tanti esempi di concerto non molto concertato, per la verità.

V A L I T U T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

\* V A L I T U T T I . Signor Presidente, mi sento alleggerito, per così dire, da rimorsi o disagi nel dichiararmi soddisfatto o meno della risposta del Sottosegretario a questa mia interrogazione perchè non avevo nella mia delega la materia della scuola materna statale sebbene, nella mia veste di leale collaboratore del Ministro della pubblica istruzione, più volte abbia, nei limiti del mio potere, fatto opera di sollecitazione.

Questo caso del regolamento della legge del 1968 sulla scuola materna statale è veramente un esempio macroscopico della « lencocrazia » che regna sovrana nel nostro paese. Mi permetto di ricordare al Sottosegretario che non senza un ragione la norma contenuta nella legge n. 444 del 1968, concernente il regolamento, prescriveva che il regolamento fosse approvato ed entrasse in vigore entro

sei mesi dall'entrata in vigore della legge stessa. Quale ne era la ragione? La ragione era che per alcuni punti fondamentali del nuovo ordinamento il regolamento condizionava l'applicazione dello stesso ordinamento.

Onorevoli colleghi, ci sono regolamenti che attendono anni prima di essere emanati e che non incidono — per questo possono aspettare anni — sostanzialmente sull'applicazione della legge. Ricordo una legge in materia di tutela delle cose artistiche del 1913 che aspetta ancora il suo regolamento; ma la non emanazione di quel regolamento non ha inciso sostanzialmente sull'applicazione della legge. Ci sono invece altre leggi che hanno bisogno del regolamento per la loro applicazione ed una di queste è proprio la legge sulla scuola materna statale, la quale perciò prescriveva che il regolamento fosse approvato ed entrasse in vigore entro sei mesi dalla sua entrata in vigore.

Quali sono i punti fondamentali di questo ordinamento che non si sono potuti applicare in mancanza del regolamento che attendiamo da sei anni, mentre dovevano passare solo sei mesi? Anzitutto il punto relativo alla scelta del personale. La legge istitutiva della scuola materna statale prevede un certo sistema di reclutamento del personale, ma ne demanda la disciplina al regolamento. Allora cosa sta succedendo? Sta accadendo che oggi abbiamo in servizio nella scuola materna statale circa 15.000 insegnanti e circa 11.000 assistenti che non hanno uno *status*, che sono state nominate come incaricate. Abbiamo maestre ed assistenti di scuola materna incaricate, sia pure a tempo indeterminato, non avendo uno *status* e non potendo essere state scelte tramite concorso. E allora avviene, onorevole Sottosegretario, che questo personale, già assunto e in servizio, pretende — e non saprei oppormi a questa pretesa — che comunque si faccia una legge, una delle tante legghine che facciamo, proprio per dar loro uno stato giuridico, per immetterlo in ruolo, perchè non c'è un regolamento che disciplina il procedimento dei concorsi.

Un altro punto della legge rimasto inattuato concerne il servizio direttivo e ispettivo.

La legge n. 444 del 1968 prevede un autonomo servizio direttivo e ispettivo delle scuole materne statali, ma anche questo doveva essere disciplinato dal regolamento, per cui oggi abbiamo scuole materne statali che ancora dipendono dai servizi direttivi ed ispettivi della scuola elementare.

Quindi la legge del 1968, cioè di sei anni fa, è rimasta inapplicata in punti fondamentali. Ora l'onorevole Sottosegretario ci ha spiegato le ragioni per le quali questo regolamento è stato esaminato dal Consiglio di Stato, è tornato al Ministero della pubblica istruzione ed è stato inviato al Ministero del tesoro; ma si tratta sempre, onorevole Bemporad, dello stesso Governo. E questa è una critica che dobbiamo fare a noi stessi. Il nostro è uno Stato, non è un complesso di Stati in antagonismo tra loro; è uno stesso Stato. Ma perchè questi organi non li facciamo funzionare? Perchè questi rapporti non li rendiamo più operativi? Questa è un'accusa rivolta a tutta la classe politica. Un regolamento che doveva essere fatto per applicare una legge importantissima, innovativa, come quella della scuola materna statale, un regolamento che doveva essere emanato in sei mesi, ancora attende di essere delineato nelle sue norme fondamentali, e sono passati sei anni. E l'onorevole Sottosegretario — mi spiace doverglielo dire — ha omesso una considerazione estremamente importante: nel frattempo, onorevole Bemporad, è intervenuta la legge-delega sullo stato giuridico degli insegnanti, la quale ha messo in crisi alcune norme della legge n. 444 del 1968, per cui quel regolamento, conformemente a quella legge, non si può più fare, cioè bisogna rielaborarlo perchè occorre tener conto dei nuovi principi contenuti nella legge-delega sullo stato giuridico degli insegnanti; e questo prolunga ancora l'attesa.

È un problema per il quale veramente dobbiamo accusare noi stessi, in maggiore o minore misura; è una inadempienza gravissima. E vorrei permettermi di chiedere all'onorevole Sottosegretario — non so se questa materia faccia parte della sua delega; d'altra parte l'onorevole Bemporad mi insegna che le deleghe sono puramente formali

e non attribuiscono effettivi poteri ai sottosegretari, ma egli è collaboratore autorevole del Ministro — di raccomandare al Ministero una riconsiderazione di tutto il problema della scuola materna statale in un nuovo quadro posto in essere dalla legge-delega sullo stato giuridico degli insegnanti.

Dobbiamo por mano alla riforma, alla indifferibile e indispensabile riforma della legge n. 444, se desideriamo far sì che la scuola materna statale nel nostro paese avanzi e non indietro.

Dobbiamo risolvere inoltre il problema delle scuole di formazione delle maestre di scuola materna. Onorevoli colleghi, forse non tutti voi sapete che in Italia abbiamo solo otto scuole magistrali che, oltre tutto, sono abbandonate a se stesse, in uno stato di intollerabile incuria. Accanto a queste otto scuole materne statali con alcune sezioni staccate, abbiamo ben 167 scuole magistrali non statali convenzionate. Questo significa veramente che lo Stato in questa materia ha assunto una posizione pregiudizialmente rinunciataria. Non è vero che lo Stato non possa istituire sue scuole magistrali in aggiunta a queste otto perchè il piano quinquennale legato al nome dell'ex ministro della pubblica istruzione onorevole Gui consente questa possibilità.

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

V A L I T U T T I . Mi permetto quindi di richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario — ed ho finito — sul problema globale del riordinamento della scuola materna statale nel nostro paese. Grazie. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . Seguono due interrogazioni del senatore Pellegrino.

Poichè si riferiscono allo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle due interrogazioni.

A R E N A , *Segretario:*

PELLEGRINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere:

i motivi per i quali al comune di Trapani, che abbisogna dell'urgente costruzione della rete fognante — la cui mancanza determina continue alluvioni, con danno notevole alle persone ed alle cose, oltre a mantenere uno stato igienico precario — sono stati assegnati solo 100 milioni di lire sui 2 miliardi e 745.000 promessi, mentre non sono stati mantenuti gli impegni di concedere i 196 milioni per il canale di gronda;

se il Ministro non ritenga di dover rispettare gli impegni assunti per dette opere, indilazionabili per la città di Trapani.

(3 - 0298)

PELLEGRINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere come intende intervenire a favore della città di Trapani che ogni anno, anche per brevi piogge, resta allagata: tale situazione dura da oltre 8 anni ed i danni alle persone ed alle cose sono sempre notevoli.

Sono state più volte prospettate dalle forze politiche e dall'interrogante le opere da realizzare per ovviare alla iattura, e cioè un collettore di acqua che si diparta dalle pendici di Erice ed una nuova rete fognante, ma il Governo non ha mostrato di voler accogliere le istanze avanzate dalle popolazioni trapanesi.

Ora che l'esasperazione e la protesta sono al culmine, si chiede se il Ministro non ritenga di dover disporre i finanziamenti richiesti per le opere di cui sopra.

(3 - 0441)

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

\* A R N A U D , *Sottogretario di Stato per i lavori pubblici.* Debbo subito dire che il problema degli allagamenti, che ricorrentemente subisce l'abitato della città di Trapani, è stato già oggetto di intervento, nelle forme e nei limiti consentiti dall'attuale legislazione, da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Le cause degli allagamenti, in particolare nella parte bassa della città, sono da ascrivere alla mancanza di una adeguata, moderna e funzionale rete di fognature e alla mancata canalizzazione delle acque che defluiscono dalle pendici del Monte Erice.

Per quanto riguarda il problema della fognatura, faccio presente che nel quadro delle provvidenze di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 marzo 1968, numero 1090, per il quinquennio 1971-1975 il Ministero ha previsto ed attuato gli interventi indicati dai seguenti dati: è stato elaborato un progetto generale in data 10 aprile 1972 dell'importo totale di lire 11 miliardi e 500 milioni; concessione in data 11 giugno 1966 del contributo statale sulla spesa di lire 450 milioni per la realizzazione del primo stralcio dei lavori; concessione in data 3 marzo 1970 del contributo statale sulla spesa complessiva in lire 500 milioni occorrente alla esecuzione di un secondo stralcio di lavori; terzo stralcio dei lavori per l'importo complessivo di lire 100 milioni ammesso al contributo statale in data 12 febbraio 1972; quarto stralcio dei lavori per complessive lire 690 milioni ammesso al contributo statale in data 15 dicembre 1972.

I relativi progetti, già elaborati, a causa di incompletezze, sono in corso di esame presso il competente comitato tecnico amministrativo del provveditorato alle opere pubbliche di Palermo.

Sulla base di questi dati e in considerazione dell'avanzato esame dei progetti si può ragionevolmente confidare che gli inconvenienti lamentati possano, in un prossimo futuro, ritenersi superati attraverso la realizzazione dei quattro lotti funzionali dei lavori per la costruzione della rete fognaria in Trapani.

Circa l'auspicata realizzazione del canale di gronda per regolare le acque defluenti dalle pendici del Monte Erice, faccio presente che i relativi elaborati, redatti dal comune di Trapani, non risulta siano stati presentati ai competenti uffici del Ministero per l'approvazione.

Per l'opera, che rientra nel generale assetto della rete fognaria, risultano assegnati i finanziamenti sulla spesa di lire 196 milioni

e di lire 1 miliardo rispettivamente a carico dell'amministrazione dei lavori pubblici e della regione siciliana.

**PELLEGRINO**. Domando di parlare.

**PRESDENTE**. Ne ha facoltà.

**PELLEGRINO**. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la risposta data alle due interrogazioni che hanno lo stesso contenuto e riguardano alcune attrezzature civili di Trapani. Abbiamo presentato due interrogazioni appunto per sottolineare la drammaticità della situazione e quindi anche l'urgenza di intervenire.

## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue **PELLEGRINO**). Tuttavia devo dichiarare la mia insoddisfazione, signor Presidente, perchè questi finanziamenti sono assolutamente inadeguati ed inoltre non si è nemmeno ancora dato l'avvio alle relative opere. Trapani, da 10 anni a questa parte, si è trovata senza delle attrezzature che raccogliessero e convogliassero le abbondanti acque piovane verso il mare. Perciò, come ricordava il Sottosegretario per i lavori pubblici, la sua parte bassa è stata di frequente trasformata in un lago con acqua alta che ha invaso più volte le abitazioni, le botteghe, i negozi, producendo danni rilevantissimi. Il fenomeno è dovuto soprattutto alla speculazione edilizia che, facendo avanzare il cemento ed erigendo palazzi, da una parte ha eliminato naturali collettori e dall'altra non ha provveduto alle relative attrezzature idonee a convogliare queste acque.

Tuttavia, mentre dopo le alluvioni lo Stato e soprattutto la regione siciliana sono intervenuti con ingenti contributi per cercare di venire incontro ai cittadini che avevano subito danni economici e sociali prodotti dalle calamità (questi sono stati gli interventi più efficaci che per l'occasione si sono avuti), non hanno provveduto però ad approntare le opere che quei danni avrebbero evitato e si sarebbe anche speso di meno.

Comunque ancora oggi, come dicevo all'inizio, i finanziamenti — che noi del resto conoscevamo e di cui lei ci ha dato notizia — non sono idonei a risolvere i problemi che lamentiamo. Del resto anche per il collettore siamo ancora in fondo alla fase di studio: ricordo

che il mio insegnante di lettere al liceo classico diceva che quando si vuole evitare di risolvere un problema si nomina un comitato di studio: così da una parte il problema si elude e dall'altra si finge di affrontarlo. Questo non si può dire sia giusto in assoluto, ma la filosofia del mio insegnante di lettere ha un certo fondamento pratico. Per quanto riguarda la rete fognante, siamo solo a livello di finanziamenti e non all'avvio delle opere.

Perciò da una parte devo vivamente protestare per la sostanziale insensibilità del Governo nei confronti di questi grossi problemi di sviluppo civile della città di Trapani e dall'altra manifestare la mia insoddisfazione per la risposta che ella mi ha dato.

**PRESDENTE**. Segue un'interrogazione del senatore Fermariello e di altri senatori. Se ne dia lettura.

**ARENA**, Segretario:

**FERMARIELLO, PAPA, ABENANTE**. — *Al Ministro dei lavori pubblici*. — Per sapere quale giudizio esprima e quali misure intenda adottare in relazione alla incredibile opera di demolizione della settecentesca villa Meuricoffre a Capodimonte di Napoli — vincolata perchè monumento nazionale — per fare posto, con licenza illegittima, ad un enorme edificio costruito dalla curia arcivescovile napoletana, per la facoltà giuridica e teologica meridionale.

(3 - 0349)

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

\* **ARNAUD**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Presidente, i senatori Fermariello e gli altri interroganti lamentano che per la realizzazione di un edificio costruito dalla curia arcivescovile di Napoli per adibirlo a sede della facoltà giuridica e teologica sia stata demolita una villa del '700 sottoposta a vincolo secondo la normativa a tutela delle cose di interesse artistico e storico.

In realtà il comune di Napoli rilasciò la licenza edilizia per la demolizione della villa Meuricoffre a Capodimonte sulla base dei pareri favorevoli della sovrintendenza ai monumenti e della sovrintendenza alle antichità e belle arti. Successivamente venne rilasciata dallo stesso comune, sull'area di risulta, altra licenza edilizia per la costruzione della sede della facoltà giuridica e teologica, costruzione che ha suscitato echi di disapprovazione. Tuttavia il comune di Napoli, sentita la commissione edilizia, non ha ritenuto di adottare provvedimenti repressivi in considerazione del fatto che, a suo giudizio, non sussistevano motivi di pubblico interesse per disporre la demolizione della nuova sede.

Circa infine le ragioni che hanno determinato la concessione dei nullaosta, sulla base dei quali l'autorità comunale rilasciò le licenze edilizie, il Ministero dei lavori pubblici non è in grado di compiere alcuna motivata valutazione nè di prendere alcuna misura in quanto l'adozione dei relativi provvedimenti esula istituzionalmente dalle proprie competenze.

**FERMARIELLO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**FERMARIELLO.** Illustre onorevole sottosegretario Arnaud, comincio a pensare che l'istituto dell'interrogazione, già in crisi da tempo, sia ormai privo di significato dal momento che esso non è più stru-

mento di tutela del cittadino rispetto ai pubblici poteri. Nel caso in discussione abbiamo appunto un esempio di come, attraverso un inaccettabile scaricabarile, si lascia il cittadino senza quella tutela che l'istituto dovrebbe assicurargli. Con la nostra interrogazione, ormai vecchia di un anno, alla quale ella ha dato infine risposta, avevamo chiesto in primo luogo un giudizio del Ministero dei lavori pubblici sullo scempio della villa Meuricoffre di Capodimonte, del 1700 napoletano; questo giudizio non è stato espresso. Avevamo inoltre affermato che la licenza concessa dal comune era illegittima; ci viene invece detto — e questo è sorprendente — che la licenza è legittima in quanto il comune prima di rilasciarla avrebbe avuto regolare nullaosta da parte della sovrintendenza ai monumenti. Siamo, come appare a prima vista, di fronte ad un fatto scandaloso che, per certi aspetti, riempie di sgomento: il comune di Napoli è infatti autorizzato dalla sovrintendenza a demolire un monumento nazionale che la sovrintendenza dovrebbe tutelare. Che cosa è lecito dire a questo punto?

Non voglio immaginare che la macchina mostruosa si sia mossa solo perchè la curia arcivescovile di Napoli aveva bisogno di costruire la facoltà di teologia per il Mezzogiorno. D'altra parte, se penso solo per un momento alla complessiva situazione napoletana, mi sento assalito dallo sdegno. In questo caso, lei rimbalza la responsabilità di quanto è accaduto sulla pubblica istruzione; allora ripresenterò immediatamente la stessa interrogazione indirizzandola questa volta alla pubblica istruzione e staremo a vedere se accadrà qualcosa. Però occorre dire con franchezza, onorevole Arnaud, che anche i lavori pubblici hanno in questo campo il dovere assoluto di impegnarsi per impedire gli ignobili scempi contro il nostro patrimonio artistico e storico. In questi ultimi anni a Napoli sono state distrutte Posillipo, il Vomero, il Miglio d'oro, parte della penisola sorrentina e della zona flegrea: siti e monumenti di immenso valore paesistico e culturale in cui sono raccolti secoli di storia napoletana.

Di fronte a questo scempio non vedo scatto civile, non vedo impegno, non vedo riflessione; neppure nella discussione sulla nostra interrogazione. Occorre allora affermare con forza che siamo di fronte ad una ennesima vergogna che macchia una politica e un'intera epoca. La ringrazio comunque per avermi risposto, ma mi consentirà di esprimere con grande amarezza la mia totale insoddisfazione.

**PRESIDENTE.** Segue una interrogazione del senatore Pellegrino. Se ne dia lettura.

**A R E N A , Segretario:**

**PELLEGRINO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che la strada statale n. 113, nel tratto Marsala-Salemi, è intransitabile per il fondo sconnesso e per l'insufficienza della sede stessa, ormai divenuta troppo stretta per la continua circolazione dei mezzi pesanti;

se non ritiene di dover disporre i finanziamenti delle opere che si rendono necessarie per la transitabilità di detta strada, che si colloca fra le arterie principali di comunicazione tra le due province di Trapani e Palermo.

(3 - 0442)

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

\* **A R N A U D , Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Si deve preliminarmente osservare che gli inconvenienti lamentati dal senatore Pellegrino si riferiscono alla strada statale numero 188, e non numero 113, nel tratto tra Marsala e Salemi. In merito all'oggetto dell'interrogazione si deve in realtà ammettere che nel tratto citato le condizioni di transitabilità non sono del tutto soddisfacenti, anche in considerazione delle recenti alluvioni che hanno dissestato il piano viabile.

Alle necessità più urgenti l'ANAS ha già provveduto con i fondi della manutenzione

ordinaria, mentre per la definitiva soluzione del problema venne, a suo tempo, predisposto un progetto di sistemazione ed ammodernamento dell'importo di oltre un miliardo di lire, sul quale il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha già espresso parere favorevole. Per tale elaborato, peraltro, si sono resi indispensabili alcuni aggiornamenti alla cui redazione stanno attendendo i competenti uffici tecnici.

Tuttavia va considerato che l'entità dell'impegno finanziario in relazione alle attuali condizioni di bilancio non consente per il momento un immediato intervento.

**PELLEGRINO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**PELLEGRINO.** Signor Presidente, debbo dire che stamani non siamo molto fortunati, nè l'onorevole Sottosegretario ai lavori pubblici, che è latore di risposte assolutamente insoddisfacenti e quindi deve recepire le insoddisfazioni degli interroganti, nè io che ero venuto con la speranza di poter almeno accogliere una risposta che potesse darci la certezza della soluzione di qualche problema che qui ci siamo permessi di sollevare. La ringrazio, onorevole Sottosegretario, per la crudezza con cui ha parlato dicendo che per questa strada, per gli interventi onde renderla transitabile, per ora non c'è nulla da fare. Debbo ricordare che le condizioni di assoluta intransitabilità, non di insufficienza, durano da qualche tempo, da due, tre anni e gli studenti si trovano costretti a lunghi tragitti prima di raggiungere le mete prefisse evitando quel tratto della 188 che congiunge Marsala con Salemi. Ripetiamo, non si intravede ancora la possibilità di soluzione; la risposta del Governo è assolutamente negativa. Peraltro non si capisce davvero, onorevole Sottosegretario, perchè i lavori pubblici nel nostro paese devono andare così a rilento fra le stramaledizioni della gente e poi con conseguenze anche negative dal punto di vista finanziario. I cittadini non possono sopportare

che dopo essere riusciti a spuntarla in sede politica, ottenendo i finanziamenti per qualche opera, poi dal finanziamento alla realizzazione dell'opera debbano passare molti anni perchè l'amministrazione va col passo delle formiche. E così le istituzioni democratiche perdono di credibilità, ne soffre il regime di democrazia e come ben sa l'onorevole Arnaud, che è un illustre uomo politico, si lavora in questo modo per il qualunquismo e peggio ancora.

Da ogni parte democratica, da parte nostra, da parte degli enti locali, da parte dell'opinione pubblica, si sono chiesti e si chiedono provvedimenti di snellimento delle procedure della spesa pubblica diventate ormai improcrastinabili, dal punto di vista politico, per le ragioni che ricordavo poco fa e dal punto di vista anche finanziario perchè i ritardi nella realizzazione delle opere finanziate frustrano la validità, alle volte, delle opere stesse e costituiscono uno spreco di denaro per le variazioni di mercato che nel lasso di tempo tra il finanziamento e la realizzazione dell'opera intanto sopravvengono. Queste sono le ragioni — del resto se l'attendeva questa nostra replica l'onorevole Arnaud — per cui debbo dichiarare la nostra più completa insoddisfazione; vorrei però pregare l'onorevole Sottosegretario di fare in modo che i suoi uffici possano pervenire rapidamente al reperimento dei fondi perchè questo problema possa trovare un'adeguata soluzione.

**P R E S I D E N T E .** Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

#### Svolgimento di interpellanza

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza del senatore De Falco. Se ne dia lettura.

**A R E N A ,** Segretario:

**DE FALCO.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere il suo intendimento circa l'uso, da parte dei cittadini, dei

beni demaniali marittimi, quali il mare litoraneo, le spiagge, gli arenili, i lidi, le scogliere rivierasche, eccetera, ed in particolare:

se non ritenga di soprassedere all'applicazione degli articoli 36 e 39 del codice della navigazione, che concedono alle Capitanerie di porto l'insindacabile facoltà di dare eventuali concessioni dei beni demaniali sopra descritti in uso esclusivo o provvisorio a privati per adibirli ad uso personale o allo sfruttamento speculativo attinente alle attività di bagni di mare, alla piccola pesca sportiva, alla piccola nautica da turismo, eccetera;

se non ritenga che, in attesa di una moderna normativa legislativa che disciplini la materia in senso sociale, sia necessario limitare eventuali nuove concessioni, di documentata necessità ed utilità pubblica per le attività balneari dei cittadini, a regioni, province e comuni;

se non ritenga che, in ogni caso, sia che trattisi di concessioni in atto o di nuove concessioni a Enti locali e regionali, il suo Ministero debba tassativamente garantire a tutti i cittadini il libero accesso al mare, alle spiagge, agli arenili, eccetera, mediante il libero ingresso attraverso le concessioni in atto o future;

se non ritenga di dover intervenire per sopprimere e vietare, in futuro, l'illegale e generalizzata prassi messa in atto dai concessionari di recintare le concessioni e gli stabilimenti balneari (recinzioni che talvolta vengono realizzate con alti muri di cinta o con del filo spinato, mettendo a guardia degli ingressi guardie armate);

se non ritenga parimenti illegale ed illegittimo l'uso generalizzato di imporre un biglietto di ingresso a chi voglia accedere semplicemente al mare o alla spiaggia, passando attraverso la concessione (biglietto di ingresso che per una famiglia può assommare a diverse migliaia di lire);

se sia al corrente del fatto che l'imposizione del pedaggio è quasi sempre conseguente a strade ed accessi al mare legalmente o illegalmente chiusi o sbarrati e che tale si-

tuazione è per lo meno tollerata dalle Capitanerie di porto, quando non sono consenzienti;

se non gli risulti che concessioni in esclusiva di mare litoraneo, spiagge, arenili, eccetera, sono state date, tra l'altro, a ville private unifamiliari, a grandi alberghi, ristoranti e locali di lusso, stabilimenti balneari, eccetera, e che, per tale stato di fatto, l'alternativa per il semplice cittadino che vuole recarsi al mare è quella di assoggettarsi all'illegale pedaggio;

se non ritenga che tutto ciò rappresenti un'appropriazione di fatto di un bene pubblico quale il demanio marittimo dello Stato e che ciò sia in contrasto con la lettera e lo spirito della Costituzione;

se non gli risulti che il modo come viene amministrato il demanio marittimo dello Stato per le attività balneari suscita il vivo malcontento della grande maggioranza dei cittadini che si recano al mare, in quanto, come più sopra esposto, un bagno di mare arriva a costare, tra ingressi e cabina, molte migliaia di lire.

Più in particolare, e come esempio, si chiede:

se il Ministro non ritenga che l'iniziativa della Capitaneria di porto del Compartimento marittimo di Taranto, di voler concedere nella zona di competenza (province di Taranto e Matera), a mezzo di « concessioni » provvisorie, tratti di spiagge e mare litoraneo a privati, sottraendoli all'attuale libero uso di decine di migliaia di bagnanti, aggravi una situazione già compromessa;

se il Ministro ritenga consono alla lettera ed allo spirito delle autonomie locali l'atteggiamento della Capitaneria di porto di Taranto che, ricevuta risposta negativa dal comune di Pulsano, interpellato per concessioni a privati di tratti di mare e spiagge litoranee ubicate sul suo territorio, afferma pubblicamente di dare comunque corso alle concessioni, ritenendo il parere del comune interessato puramente consultivo;

se il Ministro non ritenga di dover rassicurare i milioni di cittadini e gli enti nazionali preposti nel senso che quanto resta

di demanio marittimo e di arenile venga preservato da qualsiasi concessione a privati per attività balneari o attinenti al tempo libero al mare, sia temporanea sia a lungo termine.

(2-0180)

D E F A L C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E F A L C O . Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, qual è lo scopo di questa interpellanza? Si afferma da parte dell'intera opinione pubblica nazionale che in Italia il diritto di godere liberamente del mare rivierasco, delle spiagge, dei lidi e scogliere è il meno protetto di Europa. Si dice ancora che è parimenti meno protetto l'insieme dei valori paesaggistici e panoramici di certe zone demaniali o private. Il senatore Fermariello pochi minuti fa ha fatto alcuni esempi per Napoli.

Certamente l'Italia è uno dei pochi paesi al mondo dove per legge si può proibire ai cittadini di accedere liberamente al mare per favorire il singolo o lo speculatore. In Italia basta l'autorizzazione di una Capitaneria di porto per sottrarre al libero uso dei cittadini e concedere in concessione anche esclusiva tratti di mare litoraneo, di spiagge, arenili e scogliere a singole società e speculatori. In Italia è possibile a chiunque, in forza di tale concessione, distruggere o deturpare zone paesistiche di mare demaniale, di spiagge con opere poderose di cemento o muratura. L'Italia è altresì il paese dove popolazioni di intere regioni o province marinare sono impedito ad accedere liberamente a mare perchè le decine di chilometri di spiaggia delle loro coste sono oggetto di concessione specialmente in esclusiva.

È vero tutto ciò? Ma soprattutto è vero che ciò avviene per mancanza di leggi esistenti? Sappiamo che la materia è disciplinata dal codice della navigazione. Questa legge ha il pregio o il difetto di lasciare una ampia libertà nel modo di amministrare.

Infatti essa, con l'articolo 36 ed altri articoli, dà al Ministero della marina mercantile e di conseguenza alle capitanerie di porto grandi poteri discrezionali di concedere o meno al privato, allo speculatore o a collettività tratti di mare, di spiagge demaniali, eccetera. Infatti il detto articolo 36 prevede che « l'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso anche esclusivo di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo ». Varia evidentemente la competenza a seconda della durata della concessione.

Il nocciolo della questione sta dunque nelle parole « può concedere ». Finora l'amministrazione marittima ha sempre concesso in prevalenza a privati e speculatori dell'industria balneare e delle attività del tempo libero, con conseguenze rovinose per il patrimonio rivierasco e paesistico e deteriori per quei milioni di cittadini che da tempo hanno desiderato godere liberamente del mare e delle piagge senza impedimenti, oneri o balzelli.

Secondo punto: che valore l'amministrazione marittima ha attribuito all'espressione: « compatibilmente con le esigenze del pubblico uso »? È evidente che tale norma può riferirsi a diversi aspetti dell'uso del mare rivierasco o delle spiagge. Può configurarsi certo nelle opere portuali, aeroportuali, cantieristiche navali, di arsenali eccetera, ma parimenti si doveva e si deve considerare esigenza del pubblico uso il diritto del cittadino di godere liberamente e senza balzelli del mare e delle spiagge per i bagni di mare, i bagni di sole, per la piccola pesca sportiva, per il piccolo diporto nautico, per il semplice impiego del tempo libero e se volete anche per il piacere che può avere un cittadino di passeggiare liberamente sul bagnasciuga. Credo che nessuno possa negare che questo diritto costituisce un uso pubblico. Il diritto di tutti di chiedere la concessione di zone litoranee è solo formalmente un uso pubblico, perchè il bene viene sottratto alla libera disponibilità della intera collettività, a favore di pochi fortunati.

È vero che parecchie concessioni sono state date ad enti morali e ad associazioni di categoria, ma queste sono fuori discussione allo stesso modo delle concessioni di carattere militare. La stragrande maggioranza delle concessioni è stata ed è ancora appannaggio di singoli, di grandi società di speculazione, di *clubs* di ricchissimi eccetera. Questo non è un uso pubblico, soprattutto quando le concessioni vengono date in esclusiva.

Onorevole rappresentante del Governo, la legge consente un margine di discrezionalità, ma tale discrezionalità presuppone che l'amministrazione marittima possa negare la concessione a chi la chiede. Eccedere nelle concessioni vuol dire attuare una politica di classe a danno della collettività. Il mare costiero, le spiagge litoranee fanno parte del demanio dello Stato; lo Stato detiene il proprio demanio per uso collettivo e pubblico. Se l'amministrazione marittima consegna il demanio marittimo alla speculazione privata sottraendolo al libero uso dei cittadini annulla il diritto pubblico e costringe gli utenti a sottostare a condizioni onerose imposte a suo piacimento dal concessionario. Questa è una appropriazione del bene demaniale e del suo uso.

Visto come sono andate finora le cose e come è stato amministrato il patrimonio demaniale marittimo, si configura come urgente una legge moderna e dettagliata, per nulla discrezionale, sull'amministrazione marittima; una legge che consideri la realtà dell'ordinamento regionale.

Tutti sappiamo quale enorme rilevanza ha assunto la corsa al mare di milioni di persone nel periodo estivo e non solo in quello; oggi il fenomeno delle vacanze e del tempo libero al mare ha assunto grandi proporzioni. Il mare costituisce la meta più importante durante il tempo libero, la meta preferita per il turismo, la pesca sportiva, la piccola nautica da diporto, il semplice piacere — come dicevo — di passeggiare liberamente lungo le spiagge.

Nel nostro paese dovrebbe essere agevole, facile, economico soddisfare questo bisogno; i cittadini hanno diritto a disporre del nostro mare. Noi abbiamo il più grande pa-

trimonio naturale di tutta l'Europa in fatto di coste, di arenili, di spiagge, di lidi, di mare litoraneo. Abbiamo zone frequentabili tutto l'anno; però, invece di poter godere liberamente di tali beni naturali, ciò è diventato impossibile in alcune regioni e sta per diventarlo in altre.

Nell'Italia centrale e settentrionale l'appropriazione di mare litoraneo, di spiagge eccetera è pressochè totale; le splendide coste della Sardegna, i suoi lidi, le sue scogliere sono o stanno per essere completamente nelle mani di grandi speculatori per un turismo di ricchissimi fortunati mortali. Altri lidi sono oggetto di distruzione a seguito di insediamenti industriali altamente inquinanti. Nell'Italia meridionale restano ancora, malgrado tutto, vaste zone di mare litoraneo, di stupende spiagge, di arenili, di insenature, di scogliere d'incomparabile bellezza, quasi allo stato naturale. L'inquinamento e la speculazione hanno finora in parte risparmiato il Sud; tali zone sono ubicate in Calabria, nella penisola salentina e altrove.

Una parte di questo mare costiero è già compromesso, anche se non molto; ma la speculazione ne fa oggetto di un attacco forsennato in misura proporzionale alla continua scoperta della bellezza naturale e della solitudine riposante di dette zone da parte di gente del Nord e del Centro che ne fa oggetto di richiami per altri turisti e per altri bagnanti. Le zone già concesse in esclusiva nel Sud talora sono state fatte oggetto di un vero scempio. Vi sono sorti stabilimenti balneari immensi, costruzioni di cemento armato, con volumi impressionanti, ubicati sul mare e sulle spiagge per migliaia di metri quadrati, stabilimenti sempre recintati da mura e da filo spinato dove per accedere al mare o sulla spiaggia si impone un biglietto di ingresso: trattasi di centinaia di lire per persona e di migliaia di lire per famiglia.

Ma il fenomeno nascente nel Sud costituisce il particolare del fenomeno più grande del Nord e del Centro d'Italia. Tutti sappiamo di grandiose rotonde ubicate sul Tirreno, sull'Adriatico, sul Mar Ligure, sulle

spiagge, sulle scogliere, sappiamo anche di costruzioni in cemento armato, di cabine in muratura, ristoranti, alberghi, pontili privati, mastodontici pontili mobili adibiti a locali notturni, a ristoranti, spesso ubicati sul mare, sulle spiagge, sulle scogliere. In Italia tutti gli stabilimenti balneari e gli alberghi ubicati sul litorale hanno le loro spiagge private, anche se recentemente questi fenomeni si sono attenuati nella forma, ed hanno tutti delle recinzioni in uso esclusivo. Molte ville dispongono di spiagge private regolarmente recintate con ogni mezzo. Spesso le recinzioni e gli sbarramenti per impedire l'accesso agli estranei si addentrano nel mare fino al guado di un adulto. Recentemente gli sbarramenti sono stati mimetizzati, sono stati modificati i cartelli di spiagge private, ma la sostanza resta.

Ecco perchè le poche spiagge libere che ancora esistono vengono nella stagione estiva prese letteralmente d'assalto dal pubblico trasformandosi in veri carnai umani; ed anche quelle zone sono oggetto di richiesta per concessioni in esclusiva. In Italia vi è poi una situazione anacronistica e amara, specie nel Sud: vi sono zone, anche di molti chilometri, di mare costiero e di spiagge libere ma costeggiate da terreni di proprietà privata. Talvolta in tali terreni vi sono delle immense, stupende pinete regolarmente recintate per impedire appunto l'accesso al mare, talaltra si tratta di terreni incolti ma sempre recintati per lo stesso scopo; in altri casi, come in Sardegna, si tratta di terreni costieri acquistati da grandi società in attesa di sfruttamento di un turismo di classe; vi sono concessionari in esclusiva che arrivano ad impedire l'accesso alle coste e al mare oltre che col filo spinato financo a mezzo di uomini armati, come avviene in Sardegna, in Puglia e altrove. A questo proposito rende l'idea, onorevole rappresentante del Governo, la malinconica domanda di quel cittadino che chiedeva ad un giornale: quali gravissimi motivi impediscono di restituire al pubblico il demanio balneare? Come chiamare godimento del mare la situazione di Santa Margherita Ligure do-

ve da giugno a ottobre il piccolo specchio d'acqua si trasforma e scompare sotto una immensa piattaforma galleggiante di stabilimenti balneari e attività relative?

Al convegno di « Sardegna da salvare » indetto da « Italia nostra » e dal Fondo mondiale della natura vari autorevoli oratori hanno affermato fra l'altro (cito alcune frasi): « Il saccheggio che è stato compiuto delle coste con insediamenti che hanno privatizzato un bene comune rendendolo inaccessibile ai più », « le concessioni di scogliere e lidi dati in uso esclusivo quali serragli per turisti ricchissimi »; ed ancora: « si difendono le concessioni in esclusiva non più con i cartelli » — evidentemente sono state le Capitanerie di porto consigliate dal Ministero ad abbattere i cartelli di spiaggia privata — « ma con uomini armati e in divisa ». Non è solo un fenomeno della Sardegna. Si può affermare che esiste ormai lo orientamento specifico pressochè generale dell'intera opinione pubblica nazionale che invoca la difesa ad oltranza dei mari costieri dell'Italia e delle sue spiagge e il loro uso pubblico, balneare e libero da ogni impedimento materiale o di altro genere. E lo scopo di questa interpellanza.

Che può fare l'amministrazione marittima? L'amministrazione per esempio può revocare le concessioni in esclusiva e trasformarle in concessioni condizionate, deve essere assicurato cioè a tutti i cittadini il libero accesso al mare sulle spiagge: essi possono trattenervisi, fare il bagno anche se la zona è oggetto di concessione in atto e possono anche accedere liberamente attraverso la concessione. Bisogna poi vietare, pena la decadenza della concessione in atto, l'imposizione del biglietto d'ingresso a chi intende solo accedere al mare sulle spiagge in concessione, pagando se intende usufruire dei servizi offerti; con la revoca deve essere parimenti colpito il concessionario che proceda alla recinzione della concessione comunque realizzata. Il Ministero deve bloccare tutte le richieste di nuove concessioni attinenti all'esercizio commerciale dei bagni di mare a società, a privati o al singolo che vogliano adibirle ad uso proprio

o commerciale. Deve essere limitata la concessione a comuni, province o regioni, ad associazioni morali o di diritto, di categoria, di beneficenza eccetera. Tali concessioni devono contenere per tutti la condizione, pena la revoca, del libero accesso del pubblico al mare e alla spiaggia, come già detto.

A mio parere deve essere negato a chiunque il permesso di costruire sul mare, sulle spiagge, arenili o scogliere opere in cemento o muratura di qualsiasi tipo e altre costruzioni realizzate con qualsiasi materiale che sia inamovibile a fine stagione. Bisogna affidare fin da ora alla regione i compiti che in materia vengono oggi esercitati dalle capitanerie di porto, limitatamente — è ovvio — a quelle zone demaniali che l'amministrazione marittima ritiene concedibili e alle concessioni in atto.

E chiedere troppo per milioni di cittadini? Le leggi vigenti lo consentono. Gli articoli 36 e 39 del codice della navigazione e il relativo regolamento di navigazione danno questa possibilità. Non occorre andare molto lontano, nè citare paesi socialisti o regimi particolari: basta andare nella vicina Francia, dove il mare litoraneo, le spiagge, gli arenili eccetera sono liberi per l'accesso al pubblico. Le grandi spiagge di Nizza sul *boulevard*, quelle della Croisette a Cannes, tutte quelle di Saint Tropez, anche se date in concessione, restano a disposizione del pubblico nel 70 per cento della superficie della concessione stessa. In Francia è assicurato a tutti i cittadini di accedere liberamente al mare e alla spiaggia passando attraverso le concessioni, portando materassini, ombrelloni, sdraie, carrozzine per bambini, eccetera; sono vietate qualsiasi recinzione della concessione e qualsiasi forma di biglietto d'ingresso; è vietata altresì qualsiasi costruzione sul mare, di qualsiasi genere. Eventuali costruzioni sulla spiaggia devono essere realizzate basse, in materiale mobile a fine stagione. In Francia lo Stato per legge può far obbligo al proprietario di suoli costeggianti il mare e le spiagge di aprire varchi o strade per permettere il libero accesso al mare ai cittadini.

Certo, non è l'ideale ma questo è un sogno per una famiglia italiana costretta a pagare molte migliaia di lire per fare un bagno di mare. Ecco, onorevole Sottosegretario, lo scopo di questa interpellanza: la amministrazione marittima ha ampi poteri discrezionali e l'aspettativa di milioni di cittadini è vivissima. L'augurio che faccio è che possa essere soddisfatta e non ancora una volta delusa.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza.

**VENTURI**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Come è noto, l'articolo 36 del codice della navigazione prevede che l'Amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo.

Pertanto, presupposto fondamentale perchè una zona demaniale marittima possa essere data in concessione è che ciò avvenga compatibilmente con le esigenze del pubblico uso.

Spetta quindi all'autorità concedente l'esame della compatibilità della richiesta di concessione con le esigenze del pubblico uso.

Come è ovvio, non è possibile sospendere indefinitamente il rilascio di concessioni demaniali marittime a favore di soggetti privati o limitarle a favore dei soli enti pubblici, se non con un provvedimento legislativo di modificazione dell'articolo 36 e seguenti del codice della navigazione.

Pertanto, il Ministero della marina mercantile, allo scopo di disciplinare il fenomeno segnalato dal senatore De Falco, attraverso l'impiego degli strumenti amministrativi consentiti dalla legislazione vigente, provvede ad emanare, fin dal 1963, con circolare n. 65 del 19 settembre, una serie di norme di carattere interno con cui si limitavano le facoltà discrezionali delle capitanerie di porto in merito al rilascio delle concessioni demaniali marittime.

In particolare, per le concessioni per stabilimenti balneari, fu stabilito che esse non

possano eccedere i 200 metri lineari di fronte a mare; che ad ogni 200 metri di dette concessioni si debba lasciare un varco libero di 20 metri per permettere al pubblico l'accesso al mare; che le recinzioni debbano arrestarsi a metri 5 dalla battigia, onde permettere il libero transito su di essa; che si debbano evitare recinzioni in muratura o in filo spinato; che su tutte le spiagge si debba lasciare libero al pubblico uso un adeguato tratto di arenile, eccetera.

Venne altresì stabilito che le domande di concessione per scopi esclusivamente privati debbano essere valutate con particolare rigore e che non possono assentirsi concessioni per case di abitazione, ville, *cottages*, alberghi, eccetera.

In linea di massima si può ritenere che le suaccennate prescrizioni siano state sufficienti a garantire idoneamente l'utilizzazione del demanio marittimo da parte del pubblico.

Poichè, tuttavia, una efficace applicazione di tali direttive postula un adeguato potenziamento di personale e di mezzi, è all'esame dei competenti uffici del Ministero la istituzione di un ruolo tecnico-specializzato del demanio marittimo nella carriera di concetto dell'Amministrazione della marina mercantile.

Comunque, le concessioni a carattere balneare, come del resto le altre, sono rilasciate previo favorevole espletamento, sulle singole domande presentate dai richiedenti, dell'istruttoria di rito, che si sostanzia nella acquisizione dei pareri previsti dalle vigenti norme (ufficio del genio civile opere marittime, intendenze di finanza, circoscrizioni doganali, sovrintendenze ai monumenti, queste ultime nelle località assoggettate al vincolo panoramico di cui alla legge 20 giugno 1939, n. 1497); istruttoria preordinata appunto alla valutazione dei vari interessi che gravitano sul settore e che nei casi di concessione di particolare importanza viene integrata, come è noto, con la pubblicazione della domanda relativa, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento della navigazione marittima.

Tra i pareri che vengono richiesti per il rilascio delle concessioni di cui trattasi, e che, pur non essendo sempre prescritti dalla

normativa vigente, tuttavia il Ministero ha ritenuto opportuno introdurre, rientrano quelli degli enti provinciali per il turismo e dei comuni.

Inoltre, nei casi previsti dall'articolo 10 della legge 7 agosto 1967, n. 765, prima di dare inizio alla costruzione dei manufatti sul demanio marittimo, viene richiesta l'esibizione della licenza edilizia di costruzione al fine di accertare la compatibilità dell'iniziativa con gli strumenti urbanistici locali.

In tal senso va intesa la precisazione della Capitaneria di porto di Taranto al comune di Pulsano in data 15 giugno scorso, secondo la quale il parere negativo dell'autorità comunale è vincolante per l'autorità marittima solo nel caso di costruzione da eseguire sul demanio marittimo e non anche nel caso di assentimento di zona demaniale nella quale non debba essere realizzata alcuna costruzione.

Per quanto concerne la richiesta che sia garantito a tutti i cittadini il libero e gratuito accesso al mare attraverso le concessioni in atto o future, è necessario operare delle premesse.

Nelle zone in cui sono impiantati degli stabilimenti balneari, i corrispettivi che gli utenti versano ai loro titolari, ivi compreso quello relativo all'accesso, rappresentano per così dire la contropartita dei servizi specifici resi agli stessi (affitto di cabine, ombrelloni e sedie a sdraio, bar ristorante, eccetera) e degli oneri di carattere generale incombenti sui concessionari (pulizia della spiaggia, servizi igienici, assistenza e salvataggio, eccetera). La gamma dei servizi è molto varia e differenziata e ad essa corrisponde anche una diversità delle tariffe applicate. Tra l'altro, sono numerose le organizzazioni sociali (ENAL e simili) che offrono servizi anche di elevato tenore a prezzi moderati, e ciò oltre alle colonie, alle quali vengono concesse le zone demaniali con l'imposizione di canoni determinati con criteri di equa moderazione.

Va infine ricordato che le tariffe balneari applicate dai concessionari sono determinate dalle competenti autorità marittime di concerto con i rappresentanti delle Camere di commercio, delle Intendenze di finanza,

degli Enti provinciali del turismo e della FIPE.

È, comunque, da rilevare che, nell'ambito delle zone assentite in concessione per lo svolgimento dell'attività balneare, la situazione, anche per la presenza di specifici e differenziati fattori ambientali, non presenta un carattere di assoluta uniformità, in quanto, ad esempio, vi sono delle spiagge — tipico è il caso in genere della riviera romagnola e di quella abruzzese — nelle quali l'accesso alle stesse è libero e non soggetto quindi ad oneri o limitazioni, fermo restando ovviamente l'obbligo degli utenti di corrispondere il prezzo dei servizi da loro specificamente richiesti e utilizzati.

Tali facilitazioni non sono, però, estensibili a tutto il litorale nazionale, in quanto, come detto, esse sono intimamente collegate con le strutture organizzative di quelle spiagge, nelle quali il libero accesso è consentito in funzione e come incentivazione della richiesta da parte del pubblico di altri servizi a pagamento (ad esempio noleggio di mosconi, di sedie a sdraio, di ombrelloni, tende e simili).

L'imposizione ai concessionari di stabilimenti balneari di consentire il libero accesso anche a coloro che non richiedano le prestazioni a pagamento dei servizi apprestati dagli stessi concessionari e per la realizzazione dei quali furono assentite le concessioni, potrebbe determinare particolari problemi di ordine pubblico specie nei giorni festivi.

Sarebbe, infatti, particolarmente difficoltoso disciplinare l'ingente afflusso agli stabilimenti balneari dei cittadini i quali, anziché distribuirsi uniformemente sull'intero arco di tali complessi, ovviamente orienterebbero le loro scelte sulle zone più facilmente raggiungibili per la loro ubicazione o sugli stabilimenti di più elevata categoria, nonché di migliori caratteristiche igienico-sanitarie, e ciò, appunto, per la utilizzazione intensiva alla quale sarebbero sottoposte le zone in questione. Inconvenienti non meno gravi si profilerebbero, per i motivi sopraesposti, per quanto attiene alla necessaria vigilanza sull'incolumità dei bagnanti.

Sono poi intuibili i riflessi negativi che la generale adozione del criterio proposto archerebbe all'industria balneare, il più delle volte rappresentata da medi o modesti operatori economici, la quale, per la funzione esercitata, per i capitali investiti e per le fonti di lavoro offerte, assolve anch'essa un suo specifico ruolo nel contesto della valorizzazione turistica del territorio nazionale.

Per le concessioni già in corso di validità sorgerebbero delle perplessità, sul piano della legittimità, sulla possibilità di imporre ai loro titolari limitazioni od obblighi non espressamente imposti o comunque considerati all'atto del loro originario assentimento, e ciò anche per quanto attiene all'apprestamento da parte degli stessi del personale e dei mezzi (imbarcazioni di salvataggio, eccetera) occorrenti in relazione al prevedibile maggiore afflusso, senza corrispettivi, del pubblico, sulle aree medesime.

Beninteso, pur con le suaccennate considerazioni, resta fermo il criterio della più ampia consentita liberalizzazione delle spiagge sotto il profilo della loro prevalente destinazione all'uso pubblico, alla quale è informata, come risulta dalle direttive precedentemente richiamate, l'azione dell'Amministrazione marittima nel settore in questione.

Ovviamente le concrete possibilità dello auspicabile più accentuato sviluppo di tale criterio, sono connesse alla disponibilità da parte dei comuni interessati di attrezzare le spiagge in questione, dotandole cioè di quel minimo di servizi (acqua, servizi igienici, soccorso ai bagnanti), necessari per lo svolgimento dell'attività balneare.

Tale politica ha trovato purtroppo le sue remore nella mancanza da parte dei comuni stessi dei mezzi finanziari occorrenti, e ciò se si eccettuano il lodevole esempio offerto dal comune di Roma attrezzando la spiaggia libera di Castelporziano ed altri casi, per cui non è stato di regola possibile concordare con detti enti un piano di collaborazione per la gestione delle spiagge libere.

In tale contesto, il Ministero ravvisò l'opportunità di emanare la circolare n. 133 del 18 gennaio 1973 alla quale fece seguito la

circolare n. 136 del 24 aprile 1973, con la quale si raccomandò alle capitanerie di porto di non assentire, laddove possibile e previa adeguata valutazione delle differenti situazioni ambientali, nuove concessioni di arenile da asservire a stabilimenti balneari, ma di limitare le concessioni stesse alle sole attrezzature indispensabili appunto per organizzare le spiagge libere.

In tali casi venivano dati in concessione a privati i suoli necessari per il mantenimento di un chiosco bar, di qualche spogliatoio e dei servizi igienici, a condizione che gli stessi provvedessero alla pulizia di tutto l'arenile antistante che restava libero e gratuito al pubblico uso, e che provvedessero all'assunzione dei bagnini di salvataggio e agli altri servizi necessari. Pertanto il pubblico avrebbe pagato soltanto le consumazioni e i servizi richiesti (ad esempio, lo spogliatoio).

Tale criterio era inteso a consentire, in mancanza di iniziative dei comuni, il funzionamento delle spiagge libere, senza causare inconvenienti igienici e garantendo in tale guisa anche l'incolumità dei bagnanti.

Appunto con tale spirito va intesa la lettera circolare diretta dalla Capitaneria di porto di Taranto ai comuni costieri, il 29 marzo scorso, per un esame della possibilità di concedere alla privata iniziativa limitatissimi tratti di arenile per la posa di spogliatoi, servizi igienici, chioschi-bar e connesso onere di pulizia della spiaggia e salvataggio dei bagnanti, ma senza alcuna limitazione al libero uso della spiaggia circostante da parte dei cittadini, i quali, in ogni caso, dovranno avere la possibilità di sostare sull'arenile senza l'obbligo di usufruire delle prestazioni dei concessionari.

Comunque preciso che la Capitaneria di porto di Taranto non ha rilasciato, nel decorso anno, alcuna nuova concessione per uso turistico-balneare nel suo compartimento marittimo, ivi compreso il comune di Pulsano.

Le direttive emanate dal 1961 in poi per l'utilizzazione del demanio marittimo a scopi turistico balneari sono state recentemente unificate, aggiornandole e perfezionandole,

allo scopo di indirizzare ancor più i poteri discrezionali delle autorità marittime verso l'obiettivo di una politica coerente con la destinazione pubblica del demanio marittimo.

A tale fine è stato previsto che ogni 200 metri circa di concessioni balneari dovrà essere lasciata libera una zona di arenile di metri lineari 40 per il libero accesso del pubblico al mare e che nelle spiagge ancor prive in tutto o in parte di stabilimenti balneari le zone da lasciare libere debbono essere di metri lineari 100 ogni 200-300 metri lineari di concessione. In aggiunta a dette zone di accesso di metri lineari 40 dovranno essere lasciati al pubblico uso uno o più tratti di arenile di congrua ampiezza.

Tra l'altro è stato anche previsto che, qualora la situazione del fronte a mare delle concessioni non sia conforme alle prescrizioni di massima, il privato concessionario dovrà consentire l'accesso gratuito al mare attraverso lo stabilimento e — ferme restando la norme di polizia che regolano i pubblici esercizi — potrà pretendere il pagamento dei soli servizi dello stabilimento effettivamente utilizzati dai bagnanti.

Le autorità marittime che verificheranno la sussistenza di tali condizioni sono tenute ad apporre nelle vicinanze della zone adeguati avvisi affinché il pubblico possa venire a conoscenza del suo diritto di accesso gratuito.

Ovviamente tale principio potrà trovare particolari eccezioni per i complessi balneari situati in prossimità di grossi agglomerati urbani e quindi di massiccia affluenza di pubblico nei giorni festivi, e ciò esclusivamente al fine di evitare i gravi inconvenienti di ordine pubblico e di carattere igienico-sanitario che finirebbero per pregiudicare le stesse finalità di natura sociale che si intendono perseguire.

Infine, in attesa dell'emanazione della nuova legge urbanistica e della formazione dei piani territoriali di coordinamento, è stato previsto che il rilascio di nuove concessioni demaniali per scopi turistico-balneari, comportanti opere di difficile rimozione, sia motivato da una particolare importanza, anche sotto il profilo economico, delle iniziative, e da obiettive ragioni di urgenza, nonchè

dalla comprovata compatibilità delle stesse con l'uso pubblico e potrà essere accordato su autorizzazione del Ministero al quale dovranno essere forniti dalle autorità marittime tutti gli elementi di giudizio necessari per le opportune decisioni.

Da ultimo occorre precisare come una menzione a parte richiede il problema dell'accesso al mare da zone di proprietà finite al demanio marittimo. Una soluzione a questa situazione potrebbe trovarsi o nell'adozione della procedura espropriativa o con il ricorso dei comuni all'autorità giudiziaria per la costruzione della servitù di passo coattivo.

In conclusione si può affermare che l'attuale assetto costituzionale e normativo non consente altra alternativa che quella di una riscoperta del valore collettivo dei beni demaniali marittimi, con conseguente impiego in forma programmatica degli strumenti predisposti dalla legge.

Poichè i pubblici usi del demanio, nella attuale fase di sviluppo, non si esauriscono nei tradizionali interessi della navigazione e dei suoi servizi istituzionalmente affidati all'Amministrazione della marina mercantile, ma si estendono a tutte le possibili utilizzazioni del mare e dei singoli beni indicati negli articoli 28 e 29 del codice della navigazione e 822 del codice civile, da parte dello Stato, degli enti pubblici e dei singoli cittadini, le recenti direttive emanate dal Ministero della marina mercantile sono state rivolte a regolare e coordinare gli interessi pubblici e privati insistenti sul demanio marittimo, al fine di salvaguardare l'assetto pubblico dei beni demaniali marittimi e di permettere un ordinato svolgimento delle attività ad esso connesse.

D E F A L C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E F A L C O . Onorevole Sottosegretario, io posso dichiararmi molto parzialmente soddisfatto della sua risposta. Lei ha diviso in due parti la sua risposta: la prima parte è completamente negativa, la seconda un po' possibilista. Se ho ben capito

tutte le disposizioni che hanno avuto le capitanerie di porto riguardano quelle che saranno le nuove concessioni. Ma allora, se è così, perchè non applicare le stesse disposizioni alle concessioni in atto?

Non si può ammettere che un concessionario che ha avuto in uso un pezzo di spiaggia per costruire purtroppo delle cose immense sul mare abbia il diritto di imporre un biglietto di ingresso a chi vuole, non usufruire dei suoi servizi, il che sarebbe giusto, ma semplicemente attraversare la concessione per recarsi al mare, specie se si tiene conto che quello è l'unico modo di raggiungere il mare.

Si pensi ad esempio che tra Taranto e Metaponto c'è una vasta pineta di proprietà privata; mi sembra si chiami Riva dei Tesali. Quando si raggiunge il mare si vede che c'è un cartello con lo scritto « Spiaggia libera ». Ebbene, su segnalazioni di « Italia Nostra », sono andato sul posto per cercare di raggiungere il mare. Non è stato possibile perchè mi è stato risposto che era proprietà privata e che se volevo arrivare alla spiaggia libera dovevo prendere l'elicottero eppure passare per il mare o fare tre o quattro chilometri a piedi per aggirare la pineta. Ebbene, non è forse un diritto quello del cittadino di attraversare una proprietà privata ed infatti nelle richieste da me avanzate non si parla di questo. Come dice lei, onorevole Sottosegretario, i comuni possono allo stato dei fatti procedere a degli espropri eccetera, e lo Stato non può dare autorizzazioni del genere. In Francia comunque un caso del genere è stato previsto nella legge. Si potrà dire che potremmo presentare una legge anche qui, ma questo è un altro discorso, a parte il fatto che sappiamo quante leggi d'iniziativa parlamentare sono arrivate alla conclusione.

Ritengo però che il cittadino deve avere il diritto, così come lei ha specificato, di attraversare la concessione se non ha altra possibilità di recarsi al mare. Mi chiedo perchè questo criterio non possa essere applicato anche alle concessioni già in atto. Non credo che avvenga la fine del mondo solo per questo! D'altra parte molti preferiscono pagare il biglietto, non di ingresso,

ma per usufruire dei servizi (cabina, sdraie, docce, eccetera). C'è anche però chi non ha la possibilità di pagare il biglietto e non mi sembra tollerabile che alcuni stabilimenti possano chiedere addirittura 200 lire di ingresso solo per poter accedere al mare. Questo è illegale, signor rappresentante del Governo, non può costituire un diritto. I concessionari usufruiscono di un bene demaniale; hanno avuto un privilegio e potevano averlo altri, ma il bene non è una proprietà privata. Del resto quali spese incontra questo concessionario nel far passare una famiglia che non ha la possibilità o non vuole assoggettarsi a pagare tre, quattro, cinque-mila lire per fare un bagno, cioè non intende usufruire della cabina, della sdraio, eccetera?

Si arriva all'assurdo di vedere non una zona recintata, di proprietà privata, prospiciente il mare, ma una zona libera, praticamente dei sassi, senza recinzione, con un cartello che dice: proprietà privata, è vietata la sosta degli autoveicoli. Perchè? Perchè la gente ferma l'auto, fa dieci, venti metri e fa il bagno. Neanche questo è possibile! Quale danno apportava questa gente? Nessuno. È evidente che qui siamo nel campo della speculazione privata portata alla esasperazione.

Concludendo questo intervento, si può dire che alcune questioni possono essere affrontate benissimo: si tratta, come dicevo prima, di concessioni avute in base a una legge; e la legge che abbiamo citato dà al Ministero la facoltà di concedere o meno le spiagge in modo del tutto discrezionale. La legge, comunque sia considerata, non prescrive nessuna norma se non relativamente alla istruzione di una pratica, in relazione alla quale — quando riguarda i privati — si deve avere una certa preferenza secondo quanto viene offerto e secondo la precedenza della data di presentazione della domanda.

Quando si tratta di assegnare le concessioni a enti pubblici, penso che la legge non escluda che questo possa essere fatto ad insindacabile giudizio dell'amministrazione marittima. Allora, cosa avevo chiesto? Avevo chiesto che allorchè il Ministero — e per esso la capitaneria di porto — decide che una determinata zona deve essere data in

concessione, l'affidi preferibilmente o a comuni o a province o a regioni. Però per tutti, anche per questi enti, deve essere posta una condizione; tale condizione, che secondo me — ripeto — deve riguardare sia gli enti pubblici che i privati che otterranno le concessioni, oltre che naturalmente coloro che già usufruiscono delle concessioni medesime, deve essere la seguente: che non si devono recintare in nessun modo gli stabilimenti balneari e che si deve lasciare libero il transito a chiunque voglia raggiungere semplicemente il mare, specialmente quando l'unico modo per accedere al mare sia quello di attraversare le zone date in concessione.

**PRESIDENTE.** Lo svolgimento dell'interpellanza è esaurito.

#### Annunzio di mozioni

**PRESIDENTE.** Invito il senatore Segretario a dare annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

**A R E N A , Segretario:**

ARTIERI, NENCIONI, BACCHI, CROLLANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRE', LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANO', PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — Il Senato,

premessi che la crisi degli equilibri mondiali, intervenuta con la quarta guerra tra Israele e la coalizione di alcuni Stati arabi, ha già sfiorato il tragico rischio di un conflitto nucleare, con il « preallarme » atomico ordinato dagli Stati Uniti, per prevenire la unilaterale presa di possesso, da parte di una divisione aerotrasportata sovietica, della zona del Canale di Suez, e che il « cessate il fuoco » nel Medio Oriente, seguito da complesse e faticose trattative, mediate dagli Stati Uniti, non ha impedito l'attuazione di un nuovo tipo di guerra ai danni

dell'Occidente, e dell'Europa in particolare, con l'*embargo* petrolifero e la scoperta dichiarata, da parte delle nazioni arabe produttrici, di voler adoperare, non soltanto contro Israele, ma contro l'intera comunità atlantica, l'arma del petrolio;

premessi, altresì, che l'attuazione di un piano di dimensioni continentali, con obiettivi localizzati, ha posto l'Italia al centro di un'offensiva di terrorismo a sfondo politico, di cui la strage di Fiumicino e gli episodi collaterali non sono, secondo le centrali di comando situate nel Medio Oriente, che semplici anticipazioni, e che, contemporaneamente, il « vertice » di Copenaghen ed i viaggi del Presidente della Repubblica in Francia e nel Benelux hanno proposto nuovi temi e sollecitato nuove decisioni al Governo italiano, in materia di relazioni internazionali bilaterali e, soprattutto, di politica comunitaria e di impostazione costruttiva di una Europa unita e funzionale;

premessi, inoltre, in sede più particolare, che si impone la considerazione dello stato di deplorabile abbandono, per riflessi di inibizioni politiche subite dal Governo di centro-sinistra, quasi di inimicizia, delle nostre grandi comunità di lavoratori all'estero, e che il grado di incuria e di vergognosa indifferenza a cui sono fatte segno le comunità di nostri lavoratori in altri Paesi ha raggiunto forme e limiti inimmaginabili,

impegna il Governo, abbandonata ogni perplessità ed incertezza, ad una politica univoca diretta alla tutela degli interessi della comunità nazionale, in rapporto ai temi sopraricordati.

(1 - 0036)

#### Annunzio di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**A R E N A , Segretario:**

NENCIONI, BASADONNA, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI, GATTONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Con ri-

ferimento al terremoto al vertice dell'« Alfa Romeo », con conseguenze sulla concreta attuazione di programmi di ristrutturazione dell'azienda e di dilatazione dei circuiti di lavoro nel Sud, gli interroganti chiedono di conoscere quale urgente soluzione sia stata presa per evitare che l'« Alfa Romeo » e l'« Alfa Sud » rimangano politicamente acefale in un momento particolarmente delicato.

(3 - 0965)

NENCIONI, BASADONNA, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI, GATTONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Con riferimento alle proposte di nomina in sede politica, da tradursi in sede societaria, del presidente dell'« Alfa Romeo », gli interroganti chiedono di conoscere i criteri adottati per le conseguenti urgenti scelte, perchè ogni ritardo è lesivo degli interessi nazionali, ed in particolare del livello di occupazione al Sud.

(3 - 0966)

NENCIONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Sulla strage di Fiumicino è calata ormai la pietra tombale dell'omertà araba.

La Magistratura italiana dovrà archiviare il procedimento penale, aperto con tanta sicurezza, emettendo persino ordini di cattura contro ignoti. Non rimane che la responsabilità politica di aver lasciato indifesi quei varchi di confine che sono gli aeroporti.

Con riferimento all'efficiente stato di assedio che protegge gli aeroporti italiani, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti siano stati presi, a parte responsabilità politiche, contro coloro che si sono resi responsabili di omissione di atti di ufficio o di altro più grave reato, per avere consentito il disarmo di agenti dell'ordine ed il loro (purtroppo unilateralmente cruento) rapimento.

(3 - 0967)

NENCIONI, ARTIERI, ENDRICH. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Con riferimento:

alle notizie di fonte internazionale, ripetute sia dalla stampa inglese, sia da autorevole settimanale francese, che indicano nel colonnello Gheddafi l'ispiratore, il finanziatore ed il protettore delle azioni di *comandos* palestinesi in Italia;

al comunicato della Farnesina, che smentisce tali notizie con una nota particolarmente perplessa,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) da quali fonti il Governo ha tratto elementi che possano smentire le tesi propugnate da autorevoli organi di stampa francesi ed inglesi;

2) quale azione abbia svolto nei confronti dello stesso Gheddafi, che pretende di imporre la sua volontà e la sua censura a giornali italiani e ad imprese industriali.

(3 - 0968)

NENCIONI, BASADONNA, BACCHI, PAZIENZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del tesoro.* — Con riferimento alla presenza (finalmente) di un Ministro del tesoro italiano alla riunione del Gruppo dei venti, tenutasi in Roma all'EUR, per decidere in merito al ruolo del FMI, al prezzo ufficiale dell'oro ed ai presupposti della riforma del sistema monetario, con particolare riguardo alla liquidità internazionale ed ai buoni speciali di prelievo, gli interroganti chiedono di conoscere quale sia la ragione per cui ogni scelta è stata presa prescindendo da una discussione parlamentare e quali criteri abbiano guidato le scelte di fondo.

(3 - 0969)

#### Interrogazioni

##### con richiesta di risposta scritta

RUSSO Luigi. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

1) se è informato della tendenza, che si va accentuando in Puglia, di considerare l'olivo come una pianta che possa essere impunemente abbattuta in vista di colture più redditizie;

2) se intende accertare l'entità della distruzione;

3) se intende adoperarsi perchè un patrimonio secolare, cui è legata tanta parte dell'economia tradizionale della regione, sia convenientemente tutelato e protetto.

(4 - 2830)

PAZIENZA, TANUCCI NANNINI, BACCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso che, in data 2 febbraio 1972, il Comitato dei Capi di Stato maggiore delle Forze armate (vedi Bollettino trimestrale d'informazione datato 1° marzo 1972, n. 8, sulle principali attività svolte dallo Stato maggiore dell'Aeronautica — 1° reparto — nel campo del personale) determinò che i sottufficiali del Ruolo speciale con mansioni d'ufficio (RSMU), i quali, in virtù dell'articolo 24 della legge 31 luglio 1954, n. 599, erano stati sino ad allora trattenuti in servizio con provvedimenti a carattere temporaneo, venissero trattenuti sino al compimento del 61° anno di età;

premessò, altresì, che il Ministero della difesa-aeronautica, con fonogramma AD 1/4/1/14556 del 16 novembre 1973, ha disposto l'invio in congedo, al 31 dicembre 1973, di detti sottufficiali, anche se non avevano compiuto il 61° anno di età;

considerato che i sottufficiali di cui trattasi furono indotti dalla citata norma ad optare per il trattamento in servizio, rinunciando ai vantaggi economici previsti dalla legge 24 maggio 1970, n. 336,

gli interroganti chiedono di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare affinchè venga ripristinata la disposizione sopra citata, emanata dal Comitato dei Capi di Stato maggiore delle Forze armate in data 2 febbraio 1972, onde evitare ulteriori disagi alla categoria dei sottufficiali interessati.

(4 - 2831)

NENCIONI, BACCHI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento

agli articoli pubblicati su un noto settimanale a firma « Bancor » e contrabbandati come opera del Governatore della Banca d'Italia, nonchè alla risposta negativa, data dal Governo nell'estate del 1971, in merito alla paternità degli articoli con tale firma redazionale;

poichè l'equivoco, senza smentite nè prese di posizione ufficiali, accredita la tesi sostenuta dal settimanale,

gli interroganti chiedono di conoscere il suo pensiero in merito al fenomeno di malcostume di contrabbandare tesi politiche ed economiche di importanza nazionale, attribuendole a personaggi che non ritengono nè di confermare nè di smentire.

(4 - 2832)

#### Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

7<sup>a</sup> Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

n. 3 - 0964 del senatore Corretto;

9<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura):

n. 3 - 0962 dei senatori Artioli ed altri;

11<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

n. 3 - 0946 del senatore Giovannetti.

#### Ordine del giorno

##### per la seduta di martedì 22 gennaio 1974

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 22 gennaio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Interpellanze.

## III. Discussione del disegno di legge:

Delega al Governo per la integrazione e la modifica delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, concernente norme di polizia delle miniere e delle cave (1007).

## INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:

BACCHI, PAZIENZA, NENCIONI. — *Al Ministro delle finanze.* — Con riferimento alle notizie di stampa relative a sempre più evidenti difficoltà che incontrano la distribuzione e la vendita del sale, d'altronde previste dagli interroganti nel corso della lunga ed approfondita discussione avvenuta in Senato in occasione della conversione in legge del decreto-legge 18 dicembre 1972, numero 787, si chiede di conoscere attraverso quali procedure il Ministro ritenga di poter ottemperare al precetto di cui alla legge 16 febbraio 1973, n. 10, in virtù del quale entro il 1° gennaio 1974 si deve provvedere, con specifica legge, a dettare norme per la ristrutturazione del sistema di vendita del sale.

(3 - 0935)

DE SANCTIS. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se e quali interventi il suo Ministero intenda compiere al fine di concretare la soluzione definitiva della costruzione del nuovo aeroporto civile di Firenze.

È noto, infatti, che da tempo è stata costituita in sede locale la società per la costruzione e la gestione del nuovo aeroporto, raccogliendo le istanze e le esigenze delle popolazioni interessate, delle categorie economiche e turistiche e di chiunque abbia a cuore un ordinato sviluppo dei traffici e dell'economia della regione toscana.

È, altresì, noto che si è da tempo proceduto alla progettazione del nuovo impianto aeroportuale ed alla scelta del territorio in cui esso dovrà sorgere, così come si è proceduto allo stanziamento del capitale di intervento statale nel piano nazionale degli aeroporti e si è persino data notizia dell'ini-

zio degli adempimenti burocratici per gli espropri.

In tale contesto, si chiede ancora di conoscere se e quali difficoltà siano insorte sino al punto di bloccare, come di fatto è accaduto, l'ulteriore regolare corso dell'importante iniziativa, difficoltà di cui si sono fatte recentemente eco la stampa fiorentina e quella nazionale, con ampie e documentate inchieste.

(3 - 0674)

ROSA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali interventi intende adottare per venire incontro alle giuste esigenze del personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

A tal fine si fa presente che detto personale provvede all'espletamento dei seguenti compiti tecnico-amministrativi di istituto: ferrovie concesse e personale aziendale; autolinee interregionali ordinarie e di gran turismo; trasporto di persone (autobus privati, autoveicoli da noleggio e taxi); trasporto merci in conto proprio e in conto terzi; immatricolazione di motoveicoli ed autoveicoli; incidenti stradali; autoscuole; esami progettati per trasformazione di autoveicoli; navigazione interna; impianti a fune, eccetera.

Oltre a detti compiti, il personale svolge operazioni tecniche lontano dalla sede dell'ufficio, consistenti in: visita e prova del materiale rotabile ferroviario delle ferrovie concesse ed abilitazione alla guida del relativo personale; visita e prove di ciclomotori, motoveicoli ed autoveicoli; collaudi presso le officine di autoveicoli modificati o attrezzati; esami di teoria e di pratica per il conseguimento della patente di guida motoveicoli ed autoveicoli, nonchè per la revisione della stessa; vigilanza sulle autoscuole; visita e prove di recipienti a pressione (bombole, bidoni e cisterne); esami nautici da diporto; collaudi e stazzatura natanti da diporto; visita di impianti a fune, eccetera.

Il grande sviluppo registratosi nell'ultimo decennio in tale particolare settore delle attività nazionali e la cronica carenza di personale dipendente hanno portato il numero

delle operazioni *pro capite* ad un limite insostenibile, ove si consideri che spesso esse vengono svolte in condizioni di estremo disagio (all'aperto e in ambienti saturi di gas di scarico, lungo strade aperte al traffico) e di continuo pericolo, che comportano, in ogni caso, con la firma di ogni atto, assunzioni di responsabilità personali di natura penale e civile.

In considerazione di tali circostanze, il personale in oggetto godeva di una particolare retribuzione extra-stipendio, regolamentata dall'articolo 4 della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che, vietando la percezione di qualsiasi indennità di missione, prevedeva, a favore di detto personale, l'erogazione di un assegno fisso mensile e di un assegno incentivante, suscettibili entrambi di un modesto aumento in relazione ai maggiori introiti derivanti allo Stato dal continuo incrementare di tale lavoro operativo esterno.

La recente legge sulla « Concessione di un assegno perequativo ai dipendenti civili dello Stato », all'articolo 22, prevede la soppressione del citato articolo 4 e la corrispondenza di un assegno fisso *ad personam*, riasorbibile con i futuri aumenti di carattere generale, pari alla differenza fra l'assegno fisso già citato e l'assegno perequativo.

Il personale, che perde così, oltre all'assegno incentivante, anche gli eventuali futuri aumenti economici di carattere generale, ritiene che la recente legge, in contrasto con la norma costituzionale, non abbia salvaguardato la posizione economica già acquisita dall'operatore. Si ritiene, infatti, che la prevista ordinaria indennità di missione oraria (circa lire 120 l'ora) non possa in alcun caso considerarsi corrispettivo di un tale tipo di lavoro, assolutamente atipico nell'Amministrazione statale.

In contrapposto a detto peggioramento retributivo, avvenuto in un momento in cui il costo della vita aumenta continuamente e si prevedono trattamenti del personale di gran lunga più favorevoli (ospedalieri, regionali), la legge recentemente approvata lascia insoluti tutti i problemi connessi con l'enorme mole di lavoro *pro capite*, con la sua pericolosità e gravosità e con le responsabilità personali.

Per i motivi sovraesposti, il personale della Motorizzazione civile ha intrapreso, sin dall'11 ottobre 1973, un'azione sindacale unanime di astensione, a tempo indeterminato, da ogni operazione tecnica e tecnico-amministrativa.

(3 - 0845)

PREMOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non intende avviare opera di mediazione per risolvere la grave vertenza che vede il personale della Motorizzazione civile in agitazione da oltre 40 giorni, con grave pregiudizio economico dei settori produttivi della stessa Motorizzazione civile.

(3 - 0864)

TREU. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che il personale della Motorizzazione civile è in agitazione, da oltre un mese, per il fatto che la nuova normativa sull'assegno perequativo non compensa in misura adeguata il lavoro particolarmente disagiato cui gli addetti alle operazioni tecniche (esami di patente, revisioni, collaudi, eccetera) sono sottoposti, si chiede di sapere:

a) se è vero che il Ministro abbia finora condizionato qualsiasi colloquio con i sindacati di settore alla previa sospensione dell'agitazione in corso;

b) quali provvedimenti il Ministro stesso intenda adottare al riguardo, anche nella considerazione che l'agitazione attuale di detto personale ha messo in crisi il settore delle autoscuole e rischia, altresì, di provocare gravi danni all'industria automobilistica italiana.

(3 - 0867)

INTERPELLANZE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

DERIU. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro ed al Ministro senza portafoglio per l'organizzazione della pubblica amministrazione.* — Premesso che da oltre 40 giorni è in atto uno sciopero da parte del personale, centrale e periferico, della Motorizzazione civile e dei trasporti in

concessione, sciopero che ha ingenerato disagi di ogni genere per la collettività nazionale interessata, in vario modo, al vasto ed articolato settore dei trasporti, disagi che aumentano di giorno in giorno, l'interpellante chiede di conoscere quali iniziative si intendono adottare per eliminare le cause che hanno determinato e che sostengono una così lunga e dannosa astensione dal lavoro di una così benemerita categoria di funzionari dello Stato.

Si chiede, altresì, di sapere se è vero che la legge sull'assegno perequativo, di recente approvazione, in antitesi con una prassi costante che salvaguarda i diritti acquisiti, comporta per il personale della Motorizzazione civile una forte decurtazione della retribuzione globale in godimento, particolarmente per quanto riguarda le indennità previste dalla legge n. 14 del 1967, e ciò contrariamente a quanto precisato nella relazione governativa al disegno di legge iscritto al n. 2380 della Camera dei deputati.

(2 - 0236)

**PREMOLI, BALBO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

a) che il personale della Motorizzazione civile ha attuato uno sciopero di oltre 40 giorni e continua tale agitazione in forme diverse, secondo l'affiliazione sindacale, sicchè una notevole massa di servizio — quali esami di patente, collaudi di veicoli, revisioni — o non viene effettuata, o viene effettuata con il contagocce, o viene effettuata solo in determinate sedi;

b) che le ragioni di tale disservizio — che, stando a quanto ne scrive la stampa quotidiana, ha provocato enormi danni al Paese — hanno avuto origine nella soppressione dell'articolo 4 della legge n. 14 del 1967, con il quale il personale utilizzato in tali operazioni riceveva dallo Stato un modesto corrispettivo, giustificato dalla qualità e quantità di lavoro, da responsabilità, da disagi operativi e da rischio;

c) che è necessario che la situazione venutasi a determinare in detto particolare settore economico venga al più presto sanata con provvedimenti che colpiscano le cause che hanno provocato l'agitazione del personale della Motorizzazione, mentre, d'altro canto, la soppressione delle particolari indennità è da mettersi in relazione con la concessione dell'assegno perequativo ai dipendenti statali,

gli interpellanti chiedono di conoscere quale relazione di incompatibilità funzionale e morale è stata ravvisata tra la legge n. 14 del 1967 e la legge sull'assegno perequativo e, qualora — come sembra — tale incompatibilità non esista, domandano al Ministro:

1) se non ritenga urgente la revisione dell'iniziativa presa di abolire l'articolo 4 della legge n. 14 del 1967, facendo in modo che, ad un lavoro differente da quello degli altri statali per qualità, quantità e disagi, corrisponda anche una retribuzione particolare;

2) se, in attesa di tale nuovo provvedimento di legge, non ritengano di adottare misure atte ad eliminare la decurtazione del trattamento economico, che sembra si sia verificata per detto personale, per effetto della formulazione dell'articolo 22 della legge sull'assegno perequativo;

3) se, in mancanza di provvedimenti economici adeguati, non ritenga urgente di aumentare adeguatamente i ruoli del personale di tutte le carriere della MCTC, atteso che non si può pretendere dal personale, a trattamento economico decurtato, quando già l'insufficienza degli organici era grave, il rendimento finora fornito.

(2 - 0256)

La seduta è tolta (ore 12,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari