SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

144ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 29 MAGGIO 1969

Presidenza del Vice Presidente VIGLIANESI,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

CONGEDI . . . . . *Pag.* 8003

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 8003

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 8003

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente 8004

Deferimento a Commissione permanente in sede redigente 8003

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 8004

Presentazione 8020

Discussione:

« Costruzione di linee di ferrovia metropolitana » **(300)**; « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane » **(339)**, d'iniziativa dei senatore Maderchi e di altri senatori. **Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:** « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane » **(300, 339)** (*Risultante dall'unificazione dei disegni di legge nn. 300 e 339*):

AVEZZANO COMES . . . . . *Pag.* 8034
BONAZZI 8031
LOMBARDI, *relatore* . . . . . 8004 e *passim*
MADERCHI . . . . . 8016 e *passim*
MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* . . . . . 8007 e *passim*
MASCIALE 8024
NOÈ 8033
PERRI . . . . . 8015 e *passim*
RAIA 8023, 8035
VIGNOLA . . . . . 8013 e *passim*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Discussione e approvazione:

« Integrazione delle disposizioni contenute nella legge 12 novembre 1955, n. 1137, per l'avanzamento dei capitani anziani dell'Arma dei carabinieri » **(61)**, d'iniziativa del senatore Giovanni Venturi e di altri senatori:

CARUCCI . . . . . *Pag.* 8043
* COSSIGA, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 8039, 8042
MASCIALE 8041, 8043
ROSA, *relatore* 8037, 8041 8042

GIUNTA CONSULTIVA PER GLI AFFARI DELLE COMUNITA' EUROPEE

Elezione di Vice Presidente . . . . *Pag.* 8003

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 8043, 8045, 8047

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

Presidenza del Vice Presidente VIGLIANESI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

G E R M A N O' , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.*

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Bermani per giorni 2, Coppo per giorni 2, Del Nero per giorni 1, Mazzarolli per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di elezione di Vice Presidente di Giunta consultiva

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di ieri, la Giunta consultiva per gli affari delle Comunità europee ha eletto Vice Presidente il senatore Banfi.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

SPAGNOLLI, BALDINI e LIMONI. — « Estensione al liceo linguistico " Nostra Signora " di Roma delle norme in vigore per l'iscrizione ai corsi per il conseguimento della laurea in lingue e letterature straniere » (679);

MONTINI, PINTO, LIMONI e MURMURA. — « Esami di abilitazione all'insegnamento nelle scuole del grado preparatorio e di licenza dell'istituto d'arte » (680);

DE VITO, DE MARZI, BALDINI e BARTOLOMEI. — « Disposizioni in materia di assistenza contro le malattie per i pensionati artigiani e i lavoratori autonomi » (681).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Norme per l'esecuzione delle opere di presidio e per il definitivo consolidamento della Torre pendente di Pisa » (643), previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede redigente

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede redigente:

alla 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 10ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente

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

alla 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Partecipazioni azionarie dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (644), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che, su richiesta unanime dei componenti la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), è stato deferito in sede deliberante alla Commissione stessa il disegno di legge: « Rimborso da parte del Tesoro degli interessi e provvigioni sui depositi vincolati in conto corrente costituiti presso la Banca d'Italia » (624), già deferito a detta Commissione in sede referente.

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Costruzione di linee di ferrovia metropolitana » (300); « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane » (339) di iniziativa del senatore Maderchi e di altri senatori. Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane » (300, 339) (*Risultante dalla unificazione dei disegni di legge nn.* **300** *e* **339**)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Costruzione di linee di ferrovia metropolitana »; « Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme per la concessione di linee metropolitane », d'iniziativa del senatore Maderchi e di altri senatori.

Ricordo che nella seduta di ieri è stata dichiarata chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

L O M B A R D I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel dibattito di ieri otto colleghi sono intervenuti sul disegno di legge che riguarda la costruzione di ferrovie metropolitane. Ebbene io ho raccolto, secondo un certo schema, anche per semplificare la risposta, le varie questioni che sono state toccate e alle quali cercherò di rispondere molto brevemente.

Una prima questione di fondo sollevata è quella riguardante l'autonomia comunale che viene ribadita in questo disegno di legge. Io desidero complimentarmi con tutti coloro i quali hanno preso la parola in quanto si sono associati a questa impostazione, in modo particolare con il senatore Spagnolli e con il senatore Bonazzi. Devo ricordare che il disegno di legge non fa che confermare quanto è stabilito dal decreto-legge del 1925 e che l'autonomia comunale nel settore che ci riguarda è conforme agli esempi stranieri. C'è poi da domandarsi se dobbiamo togliere alle città la soluzione di questi problemi che sono connessi intimamente con il loro sviluppo e con tutti i problemi della vita cittadina.

Qualcuno potrebbe obiettare che il costo dell'operazione è molto elevato e che quindi le finanze comunali non sono in grado di rispondere alla soluzione pratica ed immediata della costruzione di linee metropolitane.

Dobbiamo tener presente che lo Stato italiano in casi che non sono certamente pochi contribuisce alla costruzione di opere pubbliche che sono e rimangono di competenza degli enti locali (provincie e comuni). Ad ogni modo la questione finanziaria, che è stata in particolare sviluppata dai senatori Spagnolli e Perri, ci porta a questa

considerazione, cioè noi notiamo che i comuni debbono sostenere nel campo dei trasporti urbani spese ingentissime senza avere come contropartita delle entrate di carattere specifico le quali creino un certo equilibrio tra entrate ed uscite nel settore dei trasporti. La mancanza di una riforma della finanza locale, soprattutto sotto l'aspetto del riparto degli introiti dello Stato in materia di tasse automobilistiche, è la ragione della situazione presente che si lamenta. Infatti non si deve dire: dal momento che i comuni non hanno mezzi, niente autonomia; si deve invece dire: diamo i mezzi che spettano naturalmente ai comuni nel settore dei trasporti e l'autonomia certamente è dimostrata anche sul piano finanziario.

Comunque l'aver sentito da parte di tutti gli intervenuti un'impostazione conforme, direi unanime, su questo problema non fa che provare la bontà delle decisioni assunte in precedenza dalla 7ª Commissione.

Una questione del tutto particolare, un po' polemica, è stata sollevata dal senatore Bosso il quale ha criticato il testo della relazione laddove si dice che il prezzo politico adottato dalle imprese di trasporti pubblici urbani non è soltanto una pura necesità, ma è anche un modo razionale di risolvere il problema che è stato posto dalla crescente mobilità delle persone. Il prezzo politico rinvia alla fiscalità generale la copertura dei *deficit* aziendali, ma alla fine quello che conta è l'equilibrio del bilancio sociale. Sono d'accordo che qualsiasi azienda di trasporti pubblici deve cercare l'equilibrio tra costi e ricavi e quindi osservare il principio della libera scelta dell'utente; però tutti sanno che nel campo dei trasporti esistono benefici non soltanto diretti, ma anche indiretti e, nel caso nostro, è bene ricordare che le metropolitane rappresentano un mezzo di politica urbanistica di sviluppo e di decentramento dello sviluppo stesso delle aree metropolitane per cui si creano benefici notevoli che non è giusto che siano pagati dagli utenti dei trasporti.

Di conseguenza, il *deficit* nell'ambito dell'azienda dei trasporti pubblici, quando si è fatto tutto il possibile per ben amministrare un'azienda, lo si deve mettere a carico della fiscalità generale, ciò che è conforme alla ragione e alla evidenza delle cose.

Mi pare quindi che il dissenso dimostrato dal senatore Bosso sia dovuto forse a una lettura affrettata del testo della relazione. D'altra parte se noi guardiamo ai casi delle società che gestiscono le metropolitane, non ce n'è una capace di dimostrare che si può, attraverso gli introiti di esercizio, rimborsare interamente gli oneri patrimoniali, cioè le spese di investimento.

Un'altra questione è stata toccata dai senatori Perri e Raia a proposito dei trasporti individuali e di quelli collettivi. La soluzione assunta dal senatore Perri è rivolta piuttosto verso i trasporti individuali e la motorizzazione privata; mentre la posizione del senatore Raia è del tutto opposta, cioè a favore dei trasporti collettivi. È questo un dibattito antico che però deve trovare la sua giusta soluzione attraverso un elemento che non è di per sè di natura politica, dal momento che i trasporti collettivi hanno la possibilità per la loro capacità di trasporto di risolvere problemi che non sono risolvibili dal trasporto privato.

Il problema consiste soltanto nel coordinare l'impiego del trasporto privato con il trasporto collettivo per limitare al massimo, per quanto è possibile, il noto fenomeno della congestione dei trasporti delle aree urbane.

Non è un problema politico, è un problema essenzialmente tecnico. A questo proposito c'è piuttosto da domandarsi se sia colpa delle amministrazioni interessate le quali non si curano di queste cose se non con estremo ritardo. Questo è ad esempio il caso di Roma, la quale è notevolmente in ritardo nella soluzione dei problemi attinenti ai suoi trasporti interni.

Non si deve parlare di responsabilità della motorizzazione privata che è solo la causa fisica della congestione. La responsabilità è un problema che interessa l'autorità stessa dei trasporti nell'ambito dell'area metropolitana. Se non si provvede a coordinare il sistema dei trasporti quella causa inevitabilmente agirà; infatti non possiamo proibire *a priori* al singolo cittadino di usare la

macchina, senza dotare la città di un adeguato sistema di coordinamento dei trasporti.

Altra obiezione è stata presentata dal senatore Bonazzi a proposito di una frase citata nella relazione circa la congestione delle aree metropolitane con riferimento all'adozione di un trasporto di linee metropolitane.

Rispondo al quesito citando un convegno dell'ANCI dello scorso anno presso il quale il professor Guzzanti, ordinario di tecnica ed economia dei trasporti, sollevò questa precisa questione. La soluzione data mi pare sia estremamente evidente; se prendiamo infatti il caso di una città non servita da un sistema di linee metropolitane, ma che abbia già necessità di averlo in quanto sia allo stato presente condizionata da una particolare congestione, è evidente che per un certo periodo l'entrata in funzione del sistema di linee metropolitane porta un decongestionamento dei trasporti di superficie. Senonchè il temporaneo miglioramento della circolazione a livello della superficie stradale dura ben poco e induce un'ulteriore immissione di trasporti che creano una nuova congestione. A Parigi, per esempio, dove esiste una delle migliori reti metropolitane, non si può dire che sia stato risolto per sempre il problema della congestione del traffico. Se si dovesse chiudere per uno sciopero la rete delle metropolitane, certamente si creerebbe un ulteriore congestionamento. L'unica cosa positiva è che l'utente del servizio dei trasporti ha la possibilità di scegliere fra i trasporti di superficie e la metropolitana.

Quindi la metropolitana non risolve in via definitiva il problema del congestionamento di superficie, ma solo per un breve periodo.

Per quanto riguarda la questione della concessione, il senatore Bosso ha voluto chiedere con un emendamento che si dicesse esplicitamente che, per la concessione di pura costruzione, si possono ammettere sia enti pubblici che privati. Io non ho nessuna difficoltà ad accogliere questa proposta, perchè per me quest'affermazione era già implicita nel testo. Ho detto nella relazione che dal punto di vista pratico sarà difficile che un privato possa chiedere la concessione di pura costruzione; sarà invece facile che si ricorra da parte dei comuni, per quanto riguarda solo la costruzione, all'appalto-concorso, oppure alla concessione di costruzione e di esercizio.

Per quanto riguarda la concessione di esercizio, il senatore Maderchi ha detto che gli enti cui attribuire la concessione di esercizio sono troppi. Si potrebbe creare la strana situazione, per la quale in una città esistono, dopo la concessione di esercizio data ad uno di questi enti, enti diversi che esercitano contemporaneamente trasporti pubblici nella stessa area. Rispondo che non è questo il caso indicato nella formulazione dell'articolo 1. Allo stato attuale, non abbiamo ancora una particolare esperienza consolidata sugli enti pubblici dei trasporti, nonostante le forme già esistenti (comprese le aziende municipalizzate che hanno bisogno di essere rinnovate). All'estero abbiamo degli esempi veramente ticipi di particolare perfezione nella soluzione di questi problemi.

Ho formulato diverse ipotesi, che comunque sono a scelta del comune e i comuni non avranno nessun interesse a creare una diversità di competenze in attesa che la legge regionale possa dare ulteriori elementi in ordine alla compilazione di un piano dei trasporti nelle aree metropolitane.

I senatori Maderchi e Raia poi si sono opposti, nella parte finale dell'articolo 1, al caso delle società a prevalente capitale pubblico e sono decisamente portati ad escludere la partecipazione dei privati. Sono del parere che non possiamo escludere a priori anche la partecipazione di privati, seppure in condizioni di minoranza, poichè esistono esempi, per altre opere, di società e privati i quali partecipano, anche senza nessun guadagno o senza alcuna possibilità di avere contropartita diretta, a società a capitale misto (pubblico e privato) impegnate per la vita e lo sviluppo economico di una città.

Circa poi la proposta del senatore Bosso il quale intendeva ammettere alla costruzione e all'esercizio i privati, devo dire che non sono d'accordo; del resto il testo appro-

vato dalla Commissione è contrario perchè non siamo più nell'800, quando, iniziandosi l'epoca delle concessioni ferroviarie, lo Stato ammetteva la possibilità di un utile da parte dei concessionari. Infatti l'utile ci fu, se non che la storia ferroviaria italiana, che del resto ripete quella degli altri Paesi, ha dimostrato al principio del secolo che non era più possibile seguire questa via, tanto è vero che di questo si accorsero gli stessi liberali. Infatti Giolitti propose la nazionalizzazione delle ferrovie in concessione; ed è stato dimostrato che ad un certo punto, nell'ultimo periodo della concessione, il privato cercava di non spendere nulla, mettendo in difficoltà naturalmente il servizio ferroviario.

Ora cose di questo genere non sono più possibili, tranne che per il sistema autostradale per evidenti ragioni che non è il caso di commentare.

Per quanto riguarda la questione delle modalità dei finanziamenti, io sono d'accordo con tutti coloro che hanno preso la parola rilevando che i finanziamenti sono modesti. Il fabbisogno è veramente enorme: basterebbe raccogliere le richieste fatte dalle città che intendono costruire ferrovie metropolitane per rilevare l'entità di questo fabbisogno al quale noi provvediamo soltanto in minima parte. È evidente che non bisogna considerare soltanto il fabbisogno, ma anche le possibilità finanziarie attuali del bilancio dello Stato.

D'altra parte abbiamo detto che questo progetto di legge non costituisce la soluzione completa ed esauriente delle richieste, ma è soltanto il primo avvio organico verso la soluzione del problema delle metropolitane. Comunque il piano quinquennale è stato superato attraverso il raddoppio degli stanziamenti; lo stesso senatore Maderchi ed altri esponenti del suo Gruppo, nel disegno di legge n. 339 da loro presentato, proposero un ammontare di spesa che corrispondeva a quello originario del Governo.

Sono comunque d'accordo con coloro che hanno rilevato che siamo in ritardo nella soluzione di questo problema.

Sulla questione del limite della popolazione mi pare che risponderà il Governo. Io risponderò ad altre questioni per concludere. Qualcuno, forse scambiando dei termini, ha ritenuto che lo stanziamento di 380 miliardi di lire nel bilancio dello Stato costituisca il corrispettivo del costo delle opere. Non è così. Per le opere ci sono 200 miliardi che vengono pagati con mutui aventi un ammortamento trentennale; pertanto si capisce la ragione per cui aumenta di molto la misura originaria del valore del progetto.

Circa l'unità di misura di 5 miliardi al chilometro il senatore Bosso ha sollevato l'obiezione che è un po' bassa. Io mi sono riferito soltanto, e del resto con riserva, agli esempi della metropolitana milanese e ad alcuni progetti studiati, mi pare, per quelle di Torino e di Napoli. Comunque ho detto che è una misura puramente prudenziale.

Ho sentito con piacere il patriottismo di coloro i quali hanno citato la loro città come sede di una prossima ferrovia metropolitana; in particolare ho ascoltato con piacere lo sviluppo di questo tema su Venezia da parte del senatore Premoli che è stato molto prudente, in verità, perchè pur essendo contrario ha lasciato naturalmente agli esperti una certa possibilità di decidere su questo problema per la scelta di una ferrovia metropolitana nella città di Venezia.

Concludo ringraziando i senatori che hanno preso la parola nel dibattito ed augurandomi che nel campo dei trasporti possa il Ministro adottare ulteriori provvedimenti, a completamento di quanto è già stato fatto, perchè abbiamo delle zone scoperte; soprattutto mi auguro che il Senato dia voto favorevole alla proposta in esame. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io anzitutto sento il dovere di ringrazione l'onorevole relatore e i colleghi che sono intervenuti in questo dibattito. È vero che si tratta di una legge che

presenta ovviamente alcuni difetti e quindi è perfettibile nell'ambito delle esperienze che in prospettiva noi dobbiamo per forza vivere, tuttavia mi è sembrato che, nonostante polemiche con qualche sottofondo politico, in generale vi è stato un certo apprezzamento anche se si sono dovuti registrare dei ritardi. Devo dire che questo provvedimento legislativo si inserisce, a mio avviso, in una nuova concezione dei trasporti sia di persone che di cose non più fini a se stessi o visti e considerati da un punto di vista tecnico. Oggi abbiamo un Paese in cui si registrano dei vuoti di comunicazione assai gravi soprattutto all'interno delle zone depresse, mentre abbiamo un certo sviluppo lungo le linee litoranee, sia adriatica che tirrenica. Vi è stato cioè uno sviluppo a tratti, come si suol dire, per iniziative talvolta dei privati e talvolta della stessa Azienda delle ferrovie dello Stato.

Oggi invece ritengo che i trasporti, insieme alla viabilità ordinaria, insieme all'asse di scorrimento, siano infrastrutture che dobbiamo considerare in funzione dello sviluppo economico di un Paese. Vorrei anche aggiungere che probabilmente, se noi in tempi passati avessimo avuto la percezione di una società in crescita e soggetta anche a processi di profonda trasformazione, saremmo stati disposti a programmare anche l'attuazione delle infrastrutture nel nostro Paese e non avremmo certamente dovuto registrare quei fenomeni di immigrazione dal Sud al Nord poichè ci sarebbe stato uno sviluppo diverso da quello che si è invece avuto in Italia.

Direi poi che quella dei trasporti costituisce una infrastruttura fondamentale per una economia moderna che è basata sugli scambi dei beni e dei servizi non soltanto sul piano interno ma anche su quello internazionale. Oggi ci troviamo di fronte ad una mobilità dei fattori produttivi estremente vorticosa; quindi il trasporto non solo crea valori economici ma, a mio avviso, là dove si possano superare dei vuoti di comunicazione, è una condizione che può anche trasformare l'ambiente sul piano sociologico. Se nel retroterra del nostro Paese, soprattutto nelle zone depresse del Sud e nelle isole, non dovessimo ancora oggi constatare dei vuoti di comunicazione con una rarefazione anche di relazioni umane, probabilmente sarebbe già sorta una capacità imprenditoriale che oggi è piuttosto insufficiente rispetto alle esigenze di una società in sviluppo, con il superamento di zone di spaventosa arretratezza.

Questo provvedimento dunque, anche se sembra non comprendere una visione così larga delle funzioni sociali dei trasporti in genere, si inserisce invece in un sistema di trasporti con una concezione moderna che è la sola che possa assolvere a questi servizi determinanti per lo sviluppo economico e sociale di un Paese .

Da parte di alcuni colleghi sono state fatte delle osservazioni a mio avviso giuste. Non possiamo peraltro dichiarare qui che le autostrade non abbiano determinato degli effetti benefici ai fini dello sviluppo economico. Se noi corriamo lungo le nostre autostrade notiamo degli insediamenti industriali che portano con sè insediamenti urbani, servizi collaterali e complementari. Ma ho l'impressione che, forse perchè si pensava che le ferrovie dello Stato fossero ormai un mezzo di trasporto superato, nel passato noi abbiamo incentrato gran parte dei mezzi finanziari di cui il Paese disponeva nella costruzione di autostrade che poi hanno portato anche allo sviluppo della motorizzazione individuale, che ha assunto proporzioni veramente impressionanti.

Mi sembra che qui ci si sia soffermati, in alcuni interventi, su questo fenomeno assai importante che ha posto il nostro Paese in una situazione estremamente grave. Basta percorrere le città di Roma, di Milano, di Torino, di Firenze e le grandi città in genere per constatare che noi ci troviamo in uno stato di semiparalisi che ci porta poi a dei costi crescenti dei servizi urbani e rallenta molto spesso la mobilità delle persone; quindi c'è anche una discrasia o quanto meno un divario molto grave nel rapporto tra luogo di lavoro e domicilio del lavoratore. Peraltro questi costi di trasporto incidono sul bilancio familiare.

Abbiamo ancor oggi delle concentrazioni industriali nel cuore delle città (vedi Genova,

Milano, Torino), con un inquinamento atmosferico molto grave. Sono stato Ministro della sanità ed ho seguìto questo fenomeno assai preoccupante; il Parlamento approvò una legge antismog; credo che tale legge sarà operante quest'anno a seguito dell'approvazione del regolamento sugli impianti termici civili. L'inquinamento provoca affezioni, e quindi anche pause dei lavoratori, nei luoghi di lavoro; provoca quindi tutto un costo, tutta una emorragia che non è percepibile, ma in realtà, ai fini della formazione del reddito nazionale, fa registrare delle decurtazioni per tutta una serie di danni che non abbiamo saputo prevedere in tempo.

Ora io penso che sia le ferrovie metropolitane che gli altri sistemi di trasporto (su rotaia, su strada e la stessa aviazione civile), ossia tutto il sistema dei trasporti moderni non solo portano a dei mutamenti dell'ambiente sul piano sociologico, ma, anche a una redistribuzione razionale dell'industria e delle attività economiche in genere. Un sistema di trasporti ben distribuito su tutto il territorio eccita taluni investimenti nello stesso apparato distributivo che porteranno come conseguenza anche una razionale distribuzione della manodopera in tutto il territorio in luogo di quella congestione che registriamo solo in regioni altamente sviluppate, come la Lombardia, il Piemonte ed altre regioni del nostro Paese, manodopera inesistente invece in alcune zone che, per contro, sono estremamente depresse.

Questo provvedimento, dicevo, certamente non è quello che avremmo desiderato da tutti i punti di vista, però mi sembra già un primo passo per avviare a soluzione il problema di un sistema di ferrovie metropolitane, cioè un sistema che provochi il dirottamento in sotterranea del trasporto di collettività urbane nell'ambito delle grandi città. Le ferrovie metropolitane sono un trasporto che deve essere poi coordinato con le ferrovie in superficie e gli aeroporti, ed anche i porti e gli stessi *terminals* per gli autotrasporti su strada.

Oggi il *métro*, questo dirottamento in sotterranea, crea una mobilità dei fattori produttivi assai più vivace di quella che noi abbiamo sotto gli occhi. Io credo che la legge in esame avvii questa concezione nuova su un piano estremamente concreto.

Giustamente, da parte del senatore Bonazzi e di colleghi del Gruppo del Partito socialista italiano di unità proletaria ed anche del Partito comunista, è stato osservato che siamo in ritardo. Io vorrei che a un certo punto l'opposizione fosse un po' più obbiettiva: non c'è dubbio che noi siamo in ritardo, però dobbiamo fare un confronto dell'attuale situazione economica e sociale nel nostro Paese rispetto a quella in cui si trovava 10-20 anni fa, cioè dal momento in cui esso è stato restituito alla libertà dialettica democratica con opposizione e maggioranza, in un processo di incontro e di scontro di idee. Se pensiamo a quello che era il Paese 20-30 anni fa dobbiamo comprendere lo sforzo che esso ha dovuto compiere per dotarsi di un apparato industriale che oggi è ad alto livello, perchè noi siamo fra le prime dieci Nazioni del mondo in quanto ad industrializzazione; ciò ha consentito, rispetto ad un saggio demografico estremamente alto, di mantenere dei livelli di disoccupazione piuttosto tollerabili, anche se debbono senz'altro sparire.

Non ha senso fare, ad esempio, paragoni con gli Stati Uniti, con l'Inghilterra, con la Francia, Paesi che hanno un reddito assai superiore al nostro; noi non possiamo fare simili confronti perchè il nostro non è un Paese in possesso di capitali finanziari molto consistenti. I capitali che abbiamo avuto a disposizione sono stati utilizzati secondo un criterio di priorità...

B O N A Z Z I . Ma le autostrade le abbiamo!

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Verrò anche a questo.

Dicevo che, se noi a quel tempo avessimo tentato di fare le metropolitane, non avremmo avuto un apparato industriale capace di produrre in massa beni e servizi che vanno oltre il confine e che ci consentono di incamerare una consistente aliquota di valuta forte...

B E R T O L I . Che poi esportiamo tranquillamente.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* ...materie prime, beni e servizi che occorrono allo sviluppo economico del nostro Paese. Certo, quando mi si parla delle autostrade io già ho detto che non si è trovato un contemperamento. Non so se vi siano state pressioni di forze esterne e non mi interessa; debbo dire però che probabilmente in mancanza di uno sviluppo programmato questo mancato contemperamento dei trasporti su strada, su rotaia, dell'aviazione civile eccetera, quindi *métro* o sistemi di ferrovie metropolitane, ha portato a quelle discrasie, appunto per la mancanza di una programmazione, di un punto di riferimento. È questa una critica che noi accettiamo e che riteniamo anche estremamente giusta; è bene però non ingigantire la cosa specialmente se pensiamo ai progressi che il Paese ha fatto sul piano dello sviluppo economico, raggiungendo una economia piuttosto valida, una moneta che oggi, sui mercati internazionali, ha una sua solidità. Sono questi tutti elementi che non sono sorti per magia o per sortilegio o per germinazione spontanea, ma sono i termini finali di un processo evolutivo di cui dobbiamo quanto meno prendere atto, perchè non credo che la funzione di una opposizione debba essere sempre distruttiva, basata su critiche di fondo sulle scelte degli indirizzi economici — di cui il trasporto è senz'altro un aspetto — perchè tutti insieme vi abbiamo contribuito, dal momento che la democrazia consente incontri e scontri di idee prima di giungere naturalmente ad una sintesi nell'interesse della comunità nazionale. L'opposizione, anche se ha fatto alcune considerazioni e alcune giuste osservazioni, non può assolutamente sottrarsi dal riconoscere che la situazione economica e sociale del Paese, se raffrontata a quella di 20-25 anni fa, ha fatto tali progressi da stupire la stessa società internazionale.

La lentezza con cui abbiamo proceduto ha poi anche altre cause, come dimostra un esempio di questi giorni. Abbiamo dovuto vincere le resistenze delle Belle Arti sugli scavi di piazza Esedra, le resistenze dell'ingegnere capo del genio civile il quale, ad esempio, pensa che se il Tevere raggiungesse un livello di piena di « X » metri questa specie di scorrimento di ferrovia metropolitana potrebbe essere posto in pericolo. Le Belle Arti hanno scoperto in piazza Esedra alcuni reperti estremamente pregiati che potrebbero costituire una grande attrattiva turistica. Questi uffici, in ordine alle competenze che sono loro proprie e alle finalità istituzionali che forniscono la loro ragion d'essere, hanno costituito un forte intralcio, per cui io ho dovuto convocare i responsabili perchè tutto si era fermato. Noi dovremmo avere al pari di certi stati modelli, un'autorità che di fronte ai fenomeni gravi, quali l'urbanesimo, la motorizzazione crescente e quindi la paralisi delle città (con tutte le conseguenze di cui ho già parlato molto brevemente e che ho posto alla coscienza degli onorevoli colleghi) si ponga al di sopra degli uffici che nel loro insieme costituiscono l'organizzazione dello Stato. Altrimenti tutto diventa lento nel nostro Paese. Anche per quanto riguarda il sistema metropolitano di Roma, noi riscontriamo le stesse difficoltà che rallentano persino i programmi che da tempo sono stati impostati.

Un altro elemento per il quale i colleghi dell'opposizione avrebbero dovuto accogliere questo provvedimento legislativo è il trasferimento dallo Stato ai comuni dei poteri di costruzione e di esercizio del sistema metropolitano. Noi abbiamo degli esempi alquanto significativi: Milano ha fatto a sue spese alcune linee metropolitane. Oggi sembra che neanche Milano abbia più i mezzi finanziari sufficienti per poter completare questo sistema di ferrovie metropolitane ed aspetta dalla legge che stiamo discutendo i mezzi finanziari occorrenti per portare a termine la sua opera.

Devo dire però che abbiamo una salvaguardia. Quando si parla del numero degli abitanti necessari per richiedere il contributo dello Stato ai comuni si presentano addirittura degli emendamenti che tendono a sopprimere anche i quattrocentomila abitanti che sono indispensabili per tale richiesta. La Commissione ha già deciso di portar-

li da ottocentomila a quattrocentomila; se noi abolissimo completamente tale limite, allora ci troveremmo di fronte a richieste da parte di tutte le piccole città. Probabilmente avremmo anche il concetto di un comprensorio che arriva sì e no a cinquanta, sessanta, settantamila abitanti, laddove si manifestano concentrazioni industriali e dove vi sono ubicazioni che eccitano gli investimenti nell'apparato produttivo del Paese; quindi occorre un limite alla richiesta da parte dei comuni, dei consorzi dei comuni o dei comprensori. Per questo, a mio avviso, è estremamente utile il numero minimo di abitanti per richiedere l'erogazione del contributo da parte dello Stato.

Quando noi parliamo di quattrocentomila abitanti, parliamo di comprensori; ciò significa che oggi il trasporto si inserisce in un piano di sviluppo urbanistico e non può più sottrarsi a questa legge, per poter rendere armonica la città in modo che possa soddisfare tutte le esigenze dell'uomo. Certo si avrà un fenomeno irreversibile di dislocamento delle industrie verso la più lontana periferia della città, e quindi avremo tante piccole città satelliti. Questa è la ragione per cui un comprensorio omogeneo, formato da più comuni, è necessario, così come si rende indispensabile un numero notevole di abitanti per richiedere poi il contributo dello Stato.

Quindi direi che la limitazione alle richieste dei comuni per la concessione del contributo debba essere devoluta all'organo tecnico che è il Ministero dei trasporti, il quale deciderà sulla valutazione e sulla convenienza di istituire ferrovie metropolitane. Cosa significa costruzione ed esercizio ai comuni? A questo proposito ho ascoltato alcune interessanti considerazioni da parte del Gruppo liberale. Si è detto: non escludere i privati. Nel momento in cui noi diamo poteri di costruzione e di esercizio delle metropolitane ai comuni, secondo alcune tesi che sono state qui sviluppate, avviene una esclusione quasi automatica dei privati. Mi sembra che questa esclusione non vi sia. I comuni e i consorzi di comuni possono infatti affidare in concessione la costruzione sia a privati che ad enti pubblici. La esclusione dei privati riguarda solo l'esercizio delle linee, che può essere ceduto solo a enti pubblici o a società a prevalente capitale pubblico. Quindi noi abbiamo anche ben sottolineato nella legge che, per quanto l'esercizio possa essere affidato solo a imprese pubbliche o a capitale prevalentemente pubblico, si può dire che nella volontà del Governo c'è anche il desiderio di inserire l'iniziativa privata come è stato disposto per le costruzioni; io ritengo che, in un periodo in cui si registra ormai una economia mista, cioè una specie di sintesi nell'interesse generale tra iniziativa privata e pubblica, stiano sorgendo anche nel campo dei trasporti imprese che hanno capitale pubblico e privato. Infatti ad esempio, si deve pensare che per la costruzione di ferrovie metropolitane si spendono circa 5 miliardi di lire per ogni chilometro di linea e quindi si tratta di investimenti massicci e consistenti che richiedono ingenti mezzi finanziari, che richiedono anche il concorso di forze del capitale privato.

Quindi potranno sorgere delle società a capitale prevalentemente pubblico per l'esercizio, nelle quali potranno anche inserirsi i privati; ma l'emendamento del senatore Bosso, per il quale esplicitamente la legge dovrebbe stabilire l'intervento delle imprese private non solo per la costruzione ma anche per l'esercizio, non può essere accolto, trattandosi di servizi pubblici di massa che non possono essere gestiti solo da mani private.

Per quanto riguarda il contributo dello Stato, io in verità avevo detto in Commissione che il Governo non poteva contribuire in misura superiore al 5 per cento. Infatti il testo originario del Governo conteneva un contributo del 4 per cento; allora si disse anche da parte del relatore che tale contributo era insufficiente e non consentiva ai comuni ed ai consorzi di comuni, specialmente nelle zone depresse, di trovare sul piano delle anticipazioni degli istituti di credito somme sufficienti per poter costruire delle ferrovie metropolitane. Io quindi feci la proposta del 5 per cento che copre il 60 per cento della spesa globale. Pertanto su 360 miliardi di lire che eventualmente verrebbe-

ro spesi nel corso di trent'anni, lo Stato darebbe il 60 per cento. Se qui si insisterà per confermare il 6 per cento voluto dalla Commissione, il Governo non farà un dramma per questo intendimento e quindi se il suo proposito di ridurre il contributo al 5 per cento dovesse soccombere di fronte alla volontà degli onorevoli senatori.

Un'altra domanda piuttosto importante è stata sollevata dal senatore Maderchi ed è questa: per le linee metropolitane di Roma si applica questa legge? Certamente sì, tranne però che per il tracciato in costruzione, quello cioè che va dal Trionfale alla Stazione Termini e all'Osteria del curato che viene finanziato in base a leggi esistenti. Oggi come oggi noi dobbiamo attingere dalla copertura finanziaria di questa legge per costruire altre linee metropolitane a Roma, anche se io concordo con alcuni senatori sul fatto che questi fondi sono insufficienti. Si pone poi un problema molto grave: quello di Fiumicino dove transitano milioni e milioni di viaggiatori, per cui non possiamo assolutamente sottrarci al compito di costruire una linea metropolitana che congiunga il centro della città all'aeroporto. Il Ministro dei trasporti aveva già presentato un disegno di legge in questo senso per il quale occorreva una copertura finanziaria di 25 miliardi; ma poichè il Tesoro non ha a disposizione tale somma, per ora c'è stata una reiezione di questa proposta di legge; però io sono certo che, per quanto riguarda Fiumicino e per quanto riguarda Roma, probabilmente noi dovremo ricorrere ad una legge speciale. Infatti se dovessimo sottrarre il fabbisogno finanziario per tutto il sistema delle ferrovie metropolitane di Roma e poi di Napoli, questi fondi si esaurirebbero e non ci sarebbe la possibilità per le altre grandi città, come Torino, Genova, Firenze, che hanno bisogno urgente di ferrovie metropolitane, di realizzarle.

Oggi, secondo me, chiedere una legge speciale anche per Napoli (mi sembra che ci sia stato un tentativo di emendamento da parte di parlamentari napoletani in tal senso)...

B E R T O L I. Io sono un parlamentare napoletano, ma non faccio questa richiesta.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Mi riferivo in generale a parlamentari della zona. Ebbene si tratta di linee ancora da iniziare e da impostare. Io ritengo che questa legge quadro per la costruzione di linee di metropolitane, pur se gli stanziamenti in essa fissati sono insufficienti, di fronte ad alcune esigenze di fondo che pongono in discussione la stessa vita della città, può contribuire anche allo sviluppo economico della città stessa attraverso una maggiore mobilità dei fattori produttivi nell'ambito urbano ed extra urbano. Infatti non si parla più di città ma di comprensorio urbano (se si parla di Firenze ad esempio, non si parla solo della città, ma di Prato, di Sesto che distano da essa 10-12 chilometri, in quanto queste cittadine formano un comprensorio omogeneo che non può essere separato dalla città di Firenze; e lo stesso dicasi per quelle organizzazioni stellari e città satelliti che si vengono espandendo nei dintorni di una città). Se le esigenze saranno tali che, se non soddisfatte, comprometterebbero lo sviluppo del nostro Paese, ci si porrebbe nella drammatica situazione in cui si trovano oggi le più grandi città.

Inoltre chi ci può vietare negli anni futuri di poter fare leggi che propongano nuovi stanziamenti in modo da sopperire a queste esigenze che man mano si presenteranno alla nostra sensibilità? Il fatto però che al raddoppio dei fondi proposto dalla Commissione il Governo abbia risposto favorevolmente facendo salire l'ammontare da 180 miliardi a 360 miliardi, dimostra la buona volontà che trova fondamento e giustificazione nelle esigenze che sono state illustrate in sede di Commissione e ricorrenti nel corso di questo dibattito.

Mi sembra di non dover dire altro, in quanto vi è stata la relazione molto pregevole che ha fatto un'analisi profonda delle cause per cui oggi si è creata l'esigenza delle linee metropolitane che con un coordinamento con le ferrovie dello Stato, con gli aeroporti, con i porti, possono creare delle infrastrutture tali da consentire finalmente di realizzare una moderna città quale si sta affermando nella concezione e nella mentalità dello stesso uomo economico.

Concludo dicendo che questo provvedimento non è certamente sufficiente rispetto alle esigenze che oggi sente una società in crescita e soggetta a profondi processi di trasformazione. Indubbiamente è un provvedimento legislativo non adeguato alle esigenze che sono state prospettate; ma intanto un passo avanti si è fatto per cui torno ad affermare che, ove nei prossimi anni queste esigenze divenissero una tendenza irreversibile dello sviluppo della città e del nostro Paese, non troveremo difficoltà a presentare altri disegni di legge con coperture finanziarie superiori, ferme restando le norme che regolano il contenuto, il numero degli abitanti e tutta la normativa che è caratteristica di questa legge.

Per queste ragioni confido che gli onorevoli senatori vorranno accogliere e benevolmente approvare il disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla discussione degli articoli nel testo unificato proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

(*Competenza per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane*)

Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni.

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, istituendo all'uopo una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti da parte del senatore Vignola e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Dopo il primo comma, inserire il seguente: « Le ferrovie metropolitane devono far parte di un piano dei trasporti strettamente coordinato con la pianificazione urbanistica del comprensorio interessato, atto a soddisfare la domanda di trasporto derivante dalla mobilità della popolazione urbanizzata ».

1. 5 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Al secondo comma, dopo le parole: « ferrovie metropolitane », *inserire le altre*: « e la formazione dei piani dei trasporti ».

1. 6 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Dopo il secondo comma, inserire il seguente: « Entro due anni dalla entrata in vigore della presente legge i comuni o i consorzi di comuni che intendono costruire metropolitane devono provvedere alla formazione dei piani dei trasporti ».

1. 7 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

V I G N O L A . Se permette, signor Presidente, desidererei illustrare anche gli emendamenti da me presentati insieme ad altri colleghi agli articoli 2 e 11.

P R E S I D E N T E . Si dia allora lettura degli emendamenti nn. 2. 1, 2. 2 e 11. 1.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al primo comma dell'articolo 2, dopo le parole: « e le relative varianti », *inserire le altre*: « , nonchè i piani dei trasporti ».

2. 1 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Al primo comma dell'articolo 2, dopo le parole: « integrata da », *inserire le altre*: « due rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, da un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale del coordinamento, ».

2. 2 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Al secondo comma dell'articolo 11, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , e devono essere congruenti con i princìpi tecnici ed economici contenuti nei piani dei trasporti ».

11. 1 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

P R E S I D E N T E . Il senatore Vignola ha facoltà di illustrare gli emendamenti di cui è stata data lettura.

V I G N O L A . Gli emendamenti da noi presentati servono per consentire nella legge le giuste considerazioni svolte dal relatore nelle premesse della sua relazione circa l'importanza della vera e propria interdipendenza esistente tra pianificazione urbanistica e sistema di trasporti in aree metropolitane; per ciò risulta opportuno che la legge stessa inquadri le ferrovie metropolitane nei piani dei trasporti che dovranno essere formati in stretto coordinamento con la pianificazione urbanistica.

All'uopo abbiamo proposto gli emendamenti agli articoli 1, 2 e 11.

In particolare perchè effettivamente sia operante il citato coordinamento con la programmazione urbanistica che si effettua sotto il controllo del Ministero dei lavori pubblici, è opportuno che della commissione nominata all'articolo 2 facciano parte rappresentanti di tale Ministero ed anche della nuova direzione del coordinamento del Ministero dei trasporti.

Inoltre, sempre per concretizzare nella legge le considerazioni della relazione di cui al punto tre, riguardanti gli ulteriori interventi dello Stato per il caso di Napoli ed eventuali altri casi analoghi, si propone l'emendamento all'articolo 3. Infatti, l'aumento del contributo fino all'8 per cento metterebbe i comuni che hanno minori possibilità di reperire mezzi finanziari, in condizione di coprire l'intera spesa di costruzione delle linee e di primo approvvigionamento di materiale rotabile, lasciando così liberi da oneri patrimoniali i bilanci di esercizio, con notevole sollievo economico per i comuni stessi.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. La richiesta del senatore Vignola e di altri senatori di introdurre emendamenti dopo il primo comma, richiesta che poi prolifica più avanti in tanti altri emendamenti lungo l'*iter* della legge, ha il suo fondamento; ma non riterrei opportuno accettarla per non appesantire il testo della legge, in quanto va da sè che l'autorità che dovrà concedere il contributo dovrà pure esaminare tra i documenti allegati alla richiesta quello che si riferisce al piano dei trasporti. Poichè questo è già possibile, non credo che convenga appesantire il testo della legge creando un'apposita menzione.

Un'altra ragione per la quale non sono d'accordo è che il piano dei trasporti per ora è inteso nell'ambito di un documento riferito alla pianificazione urbanistica. Tutte le grandi città hanno sempre compreso questa parte; senonchè, nell'evoluzione dell'uso dell'espressione « piano dei trasporti », noi dovremmo intendere qualcosa di più importante e che, allo stato attuale, almeno nel nostro Paese, ancora non esiste.

Ad evitare che l'interpretazione della espressione « piano dei trasporti » rimanga incerta, riterrei opportuno che non si accogliesse l'emendamento che modifica il testo della legge.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Potrei senz'altro rinunziare ad accogliere l'emendamento perchè, dopo quanto ha detto il relatore, mi sembrerebbe giusto farlo. Ritengo che que-

sto emendamento rifletta in pratica l'enunciazione di un principio di carattere generale che concerne anche la compilazione dei piani regolatori, al quale sempre noi ci atteniamo e quindi è un principio al quale si ispira la linea di programma economico-nazionale della legge urbanistica esistente.

Semmai, direi che, per fornire un'indicazione, si potrebbe contenere questo emendamento in un ordine del giorno che il Governo non avrebbe nessuna ragione di non accogliere.

P R E S I D E N T E . Senatore Vignola, insiste sugli emendamenti?

V I G N O L A . Mi dichiaro soddisfatto della risposta del Ministro. Quindi ritiro l'emendamento n. 1. 5 e conseguentemente gli emendamenti nn. 1. 6, 1. 7, 2. 1, 2. 2 e 11. 1, riservandomi di trasferire eventualmente il loro contenuto in un ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Da parte del senatore Bosso e di altri senatori è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al secondo comma, aggiungere, in fine, il seguente periodo: « La concessione per la costruzione può essere affidata sia ad enti pubblici che a privati ».

1. 3 BOSSO, VERONESI, PREMOLI, CHIARIELLO, PALUMBO, PERRI

P E R R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

P E R R I . A nome del Gruppo liberale, confermo il contenuto dell'emendamento che ci pare chiarisca un punto importante. Siamo d'accordo con il signor Ministro sul fatto che è implicito che la costruzione non può essere affidata che a privati: è quello che sta avvenendo, per esempio, per la Firenze-Roma. Però credo che un chiarimento sia indispensabile in quanto la dizione « La concessione per la costruzione può essere affidata sia ad enti pubblici che a privati » non è molto chiara e potrebbe far luogo a contestazioni ed a interpretazioni restrittive.

Quindi confermiamo la richiesta contenuta in questo emendamento.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. La richiesta del senatore Bosso di introdurre, dopo il secondo comma il seguente periodo: « La concessione per la costruzione può essere affidata sia ad enti pubblici che a privati », a mio giudizio, è implicita nell'articolo, in quanto nell'ultimo comma si fa un riferimento alla concessione per l'esercizio, per la quale si crea una limitazione; il che significa che non esistono limitazioni per quanto attiene lo *status* giuridico dell'ente concessionario della pura costruzione.

In ogni modo io mi rimetto alle decisioni del Governo, perchè ritengo che si potrebbe anche introdurre l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. A me è sembrato, nel corso del breve intervento che ho fatto a nome del Governo, di aver detto implicitamente che la costruzione può essere affidata sia a enti pubblici che a privati. Quindi direi che la sua preoccupazione è già recepita nel disegno di legge. Infatti il 3° comma dell'articolo 1 prevede l'obbligo dell'affidamento a enti pubblici, solo per quanto riguarda la concessione per l'esercizio, mentre nulla prevede per quanto riguarda la costruzione, lasciando quindi ai comuni piena libertà.

Lei, onorevole senatore, sa benissimo che le ditte specializzate per la costruzione di linee metropolitane sono tutte private. Non ci sono società pubbliche specializzate per opere così difficili. Quindi non vi è alcuna ragione che induca a escludere i privati per quanto riguarda la costruzione.

P R E S I D E N T E . Senatore Perri, insiste per la votazione?

P E R R I . Riteniamo che sia indispensabile il nostro emendamento perchè l'articolo 1 dice che la costruzione e l'esercizio di fervore metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi dei comuni; noi vogliamo inserire un chiarimento che non guasta niente.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Senatore Perri, io credo che le dichiarazioni del Ministro che sono inserite a verbale di per se stesse costituiscano una testimonianza non dico di un'autentica interpretazione della legge, ma quasi. Quindi le sarei grato se volesse ritirare l'emendamento, fermo restando l'impegno del Governo.

P E R R I . Ritiriamo l'emendamento n. 1. 3.

P R E S I D E N T E . Da parte del senatore Maderchi e di altri senatori è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al secondo comma aggiungere, in fine, il seguente periodo: « , che provvedono assumendo direttamente il servizio a mezzo di apposita azienda speciale, istituita ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578 », *e, conseguentemente, sopprimere il terzo comma.*

1. 1 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

M A D E R C H I . Signor Presidente in questo momento più che mai è necessario, almeno secondo il nostro punto di vista, insistere perchè questo emendamento venga approvato dal momento che il Ministro ha tenuto a sottolineare nella sua replica, e nella risposta che ha dato al senatore Perri, che è intenzione del Governo sottrarre ai comuni, agli enti locali, ai quali si dà la facoltà di decisione, la possibilità di gestire poi la metropolitana, di provvedere all'esercizio; e questo in difformità e in contrasto con quanto viene sostenuto normalmente nel campo dei trasporti da parte di tecnici autorevoli, di autorità, di responsabilità del settore a livello comunale i quali poi devono fare i conti non con l'impostazione che viene data dal Ministro ma con le esigenze del traffico. Ed è dimostrato che la sovrapposizione di più enti che non possano coordinare, come invece è necessario, il traffico di superficie, che è tutto in mano alle aziende municipalizzate fino a questo momento, con quello delle metropolitane crea dei gravissimi problemi che non potranno essere superati con una discussione in quest'Aula; crea gravissime difficoltà ai cittadini, agli utenti, ai comuni.

D'altra parte, signor Presidente, l'onorevole Sales presidente della Federtram che cosa scrive in proposito con una lettera inviata a tutti i membri della 7ª Commissione del Senato? Dice che « è necessario mantenere ai comuni, agli enti locali la gestione perchè diversamente si verrebbe a creare uno stato di concorrenza tra le linee metropolitane e quelle di superficie tale da porre ambedue in decise difficoltà economiche. Verrebbe poi a mancare quel coordinamento tecnico ed economico dell'intera rete dei trasporti pubblici locali che è una premessa indispensabile per assicurare la loro vitalità ed efficienza. Inoltre tutto ciò sarebbe in netto contrasto con gli indirizzi di concentrazione industriale che sono generalmente acquisiti sia in sede teorica che in quella pratica come validi per tutti i settori. Altra considerazione che merita tutta la dovuta attenzione sta nel fatto che, qualora venissero rilasciate le concessioni di esercizio ad enti diversi da quelli pubblici locali, si vedrebbe ulteriormente svuotato di contenuto il potere autonomo degli enti stessi (ma

forse questo è un problema che non riguarda l'onorevole Ministro). È da concludere quindi che la concessione di esercizio della linea metropolitana deve necessariamente essere assentita dall'ente locale, la cui azienda pubblica gestisce il trasporto collettivo nell'area d'influenza della linea metropolitana ».

Si tratta di un problema di natura politica certamente, ma anche ed essenzialmente di natura tecnica, di gestione. Se vogliamo fare una legge che sia la migliore possibile nelle condizioni in cui ci troviamo ad operare in questo momento, io credo che non si possa non tener conto di queste osservazioni.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. Il chiarimento dato da parte del senatore Maderchi sul suo emendamento mi ha dato l'impressione che egli abbia equivocato sulla risposta che il Ministro ha fornito in precedenza. Nulla viene tolto alla competenza dei comuni che rappresentano il perno della situazione per cui sono padroni di decidere e di fare come vogliono. Il problema è un altro: la richiesta del senatore Maderchi infatti vorrebbe restringere il campo di assegnabilità di queste operazioni di concessione solo alle aziende municipalizzate. Il testo della legge, al terzo comma, fa riferimento a queste, ma non esclude gli altri casi.

Dunque noi non possiamo creare a priori una privativa delle aziende municipalizzate. Si può ammettere che alcuni comuni e città abbiano a cercare altre soluzioni anche perchè nella relazione è detto che l'attuale legge delle municipalizzate è molto difettosa ai fini di una soluzione che soprattutto riguarda una autorità dei trasporti. Per queste ragioni sono contrario.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi sembra che questo emendamento sia un po' contraddittorio. Anzitutto lei, senatore Madederchi, non può assolutamente, con il suo emendamento, limitare la discrezionalità dei comuni di costituire una apposita azienda per la metropolitana. Noi diamo facoltà ai comuni di istituire o costituire una società apposita per gestire l'azienda metropolitana, questo però non esclude la possibilità che i comuni diano la gestione ad aziende già esistenti, ad enti pubblici o a società a capitale prevalentemente pubblico come sancisce il disegno di legge che è oggetto del nostro esame. Quindi, come rappresentante del Governo non posso assolutamente accettare il suo emendamento perchè esso limita la capacità di scelta del comune, che invece deve essere piena anche nel senso, come dicevo, di costituire un'azienda apposita. D'altro canto resta impregiudicata la possibilità per i comuni di affidare l'esercizio delle metropolitane alle aziende municipalizzate, anche se devo dirle con molta chiarezza, come del resto ho detto in sede di Commissione, che non sarà male se, o per iniziativa parlamentare o per iniziativa del Governo, si comincerà a studiare seriamente la situazione delle aziende municipalizzate perchè i disavanzi abissali di esercizio di esse, che in parte dipendono da condizioni obiettive della città ma anche da una struttura aziendale che a mio avviso non risponde più alle esigenze di una socità che si sta trasformando, dimostrano come si tratti di forme che ormai appartengono ad un mondo che non esiste più.

Per queste ragioni non posso accogliere l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, insiste sull'emendamento?

M A D E R C H I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 1. 1 presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori, non accolto nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Da parte del senatore Bosso e di altri senatori è stato presentato un emendamento sostitutivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al terzo comma, sostituire le parole da: « la concessione » *sino alla fine, con le altre*: « la concessione per l'esercizio di ferrovie metropolitane potrà essere accordata, per un periodo massimo di anni trenta, nei confronti di enti pubblici e privati, con preferenza per gli enti pubblici, loro consorzi e società da essi costituite o nelle quali abbiano la maggioranza azionaria ».

1.4 BOSSO, VERONESI, PREMOLI, CHIARIELLO, PALUMBO, PERRI

P E R R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E R R I . Mi riferisco a quanto hanno esposto il relatore Lombardi e il signor Ministro e mi pare che proprio le ragioni addotte per quanto riguarda l'emendamento Maderchi portino alla soluzione opposta; cioè: dato che quello che avverrà in futuro non si può sapere, dato che le possibilità possono essere tante, noi non vediamo perchè non si possa dare la possibilità anche a società o consorzi privati di ottenere la concessione della linea metropolitana.

A questo riguardo, vorrei richiamare l'attenzione del signor Ministro e del relatore sul fatto che c'è già stato un tentativo, proprio a Genova, alcuni anni or sono, tentativo che era già arrivato alla conclusione; ma poi è intervenuta la crisi, ci sono state le nuove elezioni. In sostanza si stava pervenendo alla costituzione di un consorzio formato da società (per esempio l'Ansaldo), da un gruppo di costruttori e dalla SCUI (una società finanziaria di emanazione della Fiat). Si era quindi costituito un consorzio prevalentemente di privati con l'adesione di alcune società a partecipazione statale.

Ecco perchè noi insistiamo per l'emendamento, anche perchè se i comuni non lo riterranno conveniente, non daranno la concessione a privati; però non vediamo perchè si debba precludere questa possibilità ipotecando l'avvenire che, come ha detto bene il signor Ministro, è in rapida evoluzione. Grazie.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. L'emendamento dei senatori Bosso ed altri, che vuole modificare il terzo comma introducendo anche i privati nella concessione dell'esercizio, vede attenuata questa richiesta dal seguito dell'emendamento stesso, dove si dice: « con preferenza per gli enti pubblici », il che fa quasi pensare che l'emendamento si annulli.

Devo rispondere che la situazione in atto, almeno nei Paesi che hanno già la metropolitana, è che la metropolitana è anzitutto gestita da enti pubblici, perchè essa costituisce la spina dorsale dalla quale dipendono tutti gli altri trasporti. In sostanza gli altri trasporti, sia pubblici che privati, i trasporti di superficie, sono la variabile dipendente da questa variabile indipendente rappresentata dalla metropolitana.

Vista questa situazione, non c'è nessuna ragione per accettare l'emendamento anche perchè l'orientamento generale è quello di un'autorità dei trasporti (o fusione di tutti gli enti, che perdono la loro personalità giuridica, in un'unica autorità oppure federazione di trasporti, come a Stoccolma, pur mantenendo ciascuna la propria personalità) di carattere pubblicistico.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi sembra che l'onorevole collega con questo emendamento tenda a conferire la concessione dell'esercizio oltre che ad enti e società pubblici, anche a privati, mentre la Commissione ha ammesso la concessione ai privati soltanto per la costruzione e non per l'esercizio delle metropolitane.

Devo dire che, quando si parla di società a prevalente capitale pubblico, ci riferiamo a quelle società nelle quali anche solo il 51 per cento del capitale sia pubblico. Infatti

ci possono essere, per esempio, dei comuni che, non avendo mezzi finanziari per gestire le metropolitane di una certa importanza, (perchè le spese, o in sede di ammortamento o per condizioni obiettive, vanno al di là delle previsioni) a causa della mancanza di equilibrio fra costi e ricavi abbiano interesse ad inserire anche l'iniziativa privata.

Quando noi abbiamo parlato di prevalenza del capitale pubblico abbiamo considerato anche che tale prevalenza possa essere, come detto, del solo 51 per cento restando ai privati il 49 per cento. Quindi lei deve contentarsi, perchè se per la costruzione delle metropolitane abbiano ammesso la la possibilità della concessione ai privati, la stessa possibilità non possiamo assolutamente accordare per l'esercizio, anche per le considerazioni esposte dall'onorevole relatore. Pertanto non possiamo accogliere il suo emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Perri, insiste sull'emendamento?

P E R R I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 1.4 presentato dal senatore Bosso e da altri senatori, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Da parte del senatore Maderchi e di altri senatori è stato presentato un emendamento sostitutivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

In via subordinata all'emendamento numero 1.1, al terzo comma, sostituire le parole da: « la concessione » *sino alla fine, con le altre*: « la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici territoriali e loro consorzi, ovvero di società ad esclusivo capitale pubblico ».

1.2 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

M A D E R C H I . Signor Presidente, questo emendamento si rende necessario dopo che è stato respinto il primo da noi presentato. Esso tende ad accogliere quella impostazione che l'onorevole Ministro ha dato tenendo conto del fatto che alcuni tipi di azienda abbisognano anche di un ammodernamento e infatti andiamo incontro a questa esigenza, proponendo che l'esercizio sia affidato ad enti pubblici territoriali, ai loro consorzi o a società ad esclusivo capitale pubblico, tendendo ad eliminare il capitale privato che, per le ragioni spiegate nel precedente intervento, riteniamo non debba intervenire in questa materia.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. Non sono d'accordo su questo emendamento perchè noi abbiamo già detto nella relazione le ragioni per cui possiamo ammettere la partecipazione di capitale privato, se pure in minoranza, nelle società o negli enti che riguardano l'esercizio. A parte il fatto che enti pubblici territoriali, nella definizione tradizionale, dovrebbero essere ancora i comuni, enti autarchici territoriali, per cui questa sarebbe una concessione del comune a se stesso. Nel complesso sono contrario

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per le stesse considerazioni credo che non si possa accettare l'emendamento in quanto mi sembra che esso escluderebbe le società a prevalente capitale pubblico le quali sono direttamente amministrate dagli enti pubblici che hanno la maggioranza azionaria. D'altra parte debbo dire al collega di parte comunista che io ho una concezione del socialismo assai moderna, cioè a dire ritengo che in un mo-

mento in cui si registra una specie di periodo transitorio, di economia mista, l'escludere completamente i privati creerebbe crisi estremamente gravi. Mi trovo quindi lontano dalla concezione del senatore Maderchi; mi tranquillizza il fatto che la società sia a prevalente capitale pubblico, ma che nello stesso tempo non escluda i privati i quali con la loro attività compongono ed arricchiscono la formazione del reddito nazionale.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, insiste sull'emendamento?

M A D E R C H I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 1.2 presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Presentazione di disegno di legge

R E A L E , *Ministro delle finanze*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R E A L E , *Ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Norme integrative e modificative delle leggi 29 gennaio 1942, n. 64, e 18 gennaio 1952, n. 40, contenenti norme di avanzamento per i sottufficiali e per i militari di truppa della Guardia di finanza ».

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione del predetto disegno di legge.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione dei disegni di legge nn. 300 e 339 nel testo unificato proposto dalla Commissione.

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 2.

(*Approvazione dei progetti e procedure espropriative*)

I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante dell'associazione dei comuni d'Italia e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, e inoltre da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere approvate.

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di comuni, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto.

Per le espropriazioni e per la costituzione di servitù si applicano le norme degli articoli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'articolo 13, secondo, terzo e quarto comma, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima, per

l'esecuzione delle opere di sottomurazione e rinforzo.

P R E S I D E N T E . Ricordo che il senatore Vignola ha ritirato i seguenti due emendamenti presentati su questo articolo.

Al primo comma, dopo le parole: « e le relative varianti », *inserire le altre*: « , nonchè i piani dei trasporti ».

2. 1 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Al primo comma, dopo le parole: « integrata da », *inserire le altre*: « due rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, da un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale del coordinamento, ».

2. 2 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Metto quindi ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 3. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 3.

(*Contributo statale*)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400.000 abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione della linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla commissione di cui al precedente articolo 2; il contributo sarà concesso con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di comuni interessato ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e della relazione finanziaria.

Il contributo sarà liquidato per quote non inferiori ad un decimo, in proporzione ai lavori eseguiti ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio, e potrà essere messo a disposizione del comune o del consorzio di comuni o, col consenso del concedente, a disposizione del concessionario, per operazioni finanziarie.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento soppressivo da parte del senatore Maderchi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al primo comma, sopprimere le parole: « con popolazione complessiva non inferiore a 400.000 abitanti ».

3. 1 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

M A D E R C H I . Onorevole Presidente, ha già esposto le ragioni per le quali ho presentato questo emendamento ed insisto perchè sia messo in votazione.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. La Commissione si rimette al Governo.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo non può accogliere tale emendamento perchè il limite di popolazione unitamente agli altri presupposti indicati all'articolo 1 del disegno di legge in esame sono assolutamente necessari per individuare ove si renda in-

dispensabile la costruzione di linee metropolitane.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 3. 1 presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Da parte del senatore Maderchi e di altri senatori è stato presentato un emendamento sostitutivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « non superiore al 6 per cento », *con le altre*: « pari al 6 per cento ».

3. 2 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

M A D E R C H I . Questo emendamento si illustra da sè, signor Presidente. È un miglior modo per dire che deve essere assegnato un contributo del sei per cento — a mio avviso — almeno che non si celi nella dizione la volontà di dare contributi inferiori al sei per cento.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. Io sono del parere di mantenere il testo della Commissione perchè un certo gioco è bene ammetterlo, se pure entro un limite molto ristretto. Io penso che al di sotto del cinque per cento non valga la pena di scendere; manovrando dal cinque per cento al sei per cento si consente un aumento del numero di chilometri da farsi.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi sembra che l'emendamento non possa essere accolto perchè possono esistere dei comuni che per le loro possibilità finanziarie non sono in grado di provvedere alla costruzione di ferrovie metropolitane con impegno superiore al venticinque per cento della spesa. Nell'Italia settentrionale vi sono comuni che possono sostenere questa spesa. Lo dimostra Milano che, con spese completamente a suo carico, ha potuto fare diverse linee metropolitane. Direi che questo ubbidisce anche ad una altra logica; nel momento in cui questi comuni possono spendere denaro proprio, rimangono più fondi a disposizione di quei comuni che invece hanno possibilità finanziarie più modeste.

Per queste ragioni il Governo non può accogliere questo emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 3. 2 presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Da parte del senatore Vignola e di altri senatori è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al primo comma, dopo le parole: « di cui al precedente articolo 2 », *inserire il seguente periodo*: « . Con decreto del Ministro dei trasporti e l'aviazione civile di concerto con i Ministri per il tesoro e per il bilancio e la programmazione economica, detto contributo può essere aumentato in via eccezionale fino al massimo dell'8 per cento per la realizzazione in comuni od agglomerati di comuni dell'Italia meridionale ed insulare di ferrovie metropolitane che rivestano particolare importanza sociale ».

3. 3 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

P R E S I D E N T E . Il senatore Vignola ha facoltà di illustrare questo emendamento.

V I G N O L A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'emendamento tende a fare, in questa legge, qualcosa per il Mezzogiorno d'Italia. Si è detto che in questo momento il discorso del Mezzogiorno è uno dei discorsi che deve fare il nostro Paese non come problema meridionale ma come problema nazionale. In questa legge noi abbiamo la preoccupazione che il Mezzogiorno sia completamente dimenticato. Quindi vorremmo pregare il signor Ministro di dare il suo assenso a questo emendamento che tende ad aprire una prospettiva sulle metropolitane nel Mezzogiorno.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore.* Mi dispiace di dover rispondere di no. Io capisco le ragioni del collega Vignola ma vorrei far considerare questo: innanzitutto noi creiamo una situazione di disparità nei confronti di Roma. Inoltre portare questo contributo fino al massimo dell'otto per cento significa in termini di ammortamento quote capitale ed interessi, superare il novanta per cento ed arrivare così al cento per cento a carico dello Stato. Ammettendolo subito all'inizio di questa legge significa ridurre di molto la quantità di chilometri fattibili. Io riterrei quindi più opportuno, come già disse il Ministro, affidare la soluzione del problema ad una legge speciale.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Per le stesse considerazioni del relatore il Governo non accoglie questo emendamento.

V I G N O L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I G N O L A . Vorrei pregare l'onorevole Ministro di fare qualche cosa per metterci in condizioni di ritirare l'emendamento. Infatti se il Governo facesse una dichiarazione nella quale si impegnasse a dare il massimo del contributo al Mezzogiorno, cioè il 6 per cento, ovvero, riallacciandomi all'intervento del Ministro sull'emendamento Maderchi, che ci fosse la possibilità per il Governo di dare il 6 per cento al Mezzogiorno e che il 40 per cento delle quote venissero assegnate al Mezzogiorno d'Italia, se ci fosse un impegno del Governo in questo senso, non avrei nessuna difficoltà a ritirare l'emendamento.

R A I A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R A I A . A nome del mio Gruppo dichiaro di essere d'accordo con l'emendamento presentato dal senatore Vignola.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Sono spiacente di non poter accogliere l'emendamento del senatore Vignola. Mi sembra che l'onorevole relatore abbia detto chiaramente che se noi arrivassimo all'8 per cento, l'opera sarebbe totalmente finanziata dallo Stato. Ora questo muterebbe totalmente gli indirizzi ed i princìpi della legge che stiamo discutendo. Pertanto, a questo punto, se vi saranno delle esigenze dovremmo ricorrere a leggi speciali per alcune città del Meridione. E dal momento che verso il Sud c'è una particolare attenzione da parte del Governo nel quadro dell'indirizzo generale di politica economica, in cui le spese pe i trasporti sono predominanti, l'impegno che posso prendere è che mi renderò interprete di tali esigenze espresse (*Interruzione del senatore Masciale*)... or ora dal senatore Vignola e da altri presso il Governo e che, nel caso, ricorreremo come ho accennato ad uno strumento legislativo speciale. Ma, ora come ora, ac-

cogliere questo emendamento significherebbe creare due pesi e due misure che in realtà verrebbero a scolorire l'universalità della legge che riguarda tutto il territorio nazionale.

P R E S I D E N T E . Senatore Vignola, insiste sull'emendamento?

V I G N O L A . Lo ritiro, signor Presidente.

M A S C I A L E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A L E . Signor Presidente, il senatore Raia aveva annunciato il voto del nostro Gruppo a favore dell'emendamento presentato dal collega Vignola. Poichè in questo momento, dopo le dichiarazioni del Ministro, il senatore Vignola ritira il suo emendamento è evidente che facciamo nostro l'emendamento n. 3. 3 affinchè su di esso si pronunci l'Assemblea con una votazione.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ed allora presenti un emendamento!

M A S C I A L E . Onorevole Ministro, a parte il fatto che a regolare la discussione deve essere il signor Presidente, il quale ci ha consentito di fare la dichiarazione di voto sull'emendamento, se all'ultimo momento il presentatore di un emendamento lo ritira, è ovvio che rimane il giudizio positivo espresso da un Gruppo. Pertanto noi chiediamo che l'emendamento venga messo ai voti.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento n. 3. 3 ritirato dal senatore Vignola e fatto proprio dal senatore Masciale. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 4.

(*Garanzia dello Stato*)

Nei casi previsti dal precedente articolo, quando i mezzi finanziari per l'esecuzione delle opere siano reperiti attraverso mutui a lungo termine o con ricorso a prestiti obbligazionari da estinguersi entro trenta anni, lo Stato garantirà i mutui contratti e le obbligazioni emesse dai comuni o dai consorzi di comuni, nonchè dai loro concessionari, per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo nella misura determinata a norma del precedente articolo 3, primo comma, dedotto il contributo dello Stato.

Gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati ad una gestione separata del « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, la cui dotazione sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Il comitato amministratore del fondo centrale di garanzia è integrato, per la gestione separata prevista dal precedente comma, da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni o delle società o enti concessionari di ferrovie metropolitane, in sostituzione del rappresentante degli enti concessionari di autostrade.

La garanzia dello Stato diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti. A seguito dei pagamenti effettuati al creditore od agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

(*È approvato*).

Art. 5.

(*Norme relative alla stipulazione di mutui*)

Gli enti locali, ovvero gli enti o le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di trent'anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti ed Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno altresì, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al precedente comma.

Ai mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi di comuni per la costruzione di ferrovie metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

(*È approvato*).

Art. 6.

(*Emissione di obbligazioni*)

I comuni, i consorzi di comuni e gli enti o le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo previsto dalla presente legge, sono autorizzati, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata di anni trenta. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a*), *b*), *d*) ed *e*) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

Le obbligazioni emesse dagli Istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 5, in contropartita dei mutui accordati agli enti beneficiari del contributo previsto dalla presente legge, sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi; gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati alla gestione separata del « Fondo centrale di garanzia » di cui al secondo comma dell'articolo 4.

(*È approvato*).

Art. 7.

(*Contributi di miglioria*)

I contributi di miglioria applicati in dipendenza dell'esecuzione delle opere dovranno essere interamente destinati all'ammortamento dei mutui e dei prestiti obbligazionari contratti, derogando, per quanto concerne la quota di spettanza dello Stato, a quanto disposto dal regio decreto 28 novembre 1938, n. 2000, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739.

L O M B A R D I , *relatore*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L O M B A R D I , *relatore*. Signor Presidente, propongo che all'articolo 7, in fine, siano aggiunte le seguenti parole: « e successive modificazioni ed integrazioni ».

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Il Governo è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 8.

(*Agevolazioni fiscali*)

Tutti gli atti e i contratti occorrenti per la attuazione della presente legge, ivi compresi le convenzioni per le concessioni e i contratti relativi alla costruzione ed all'esercizio delle linee di ferrovie metropolitane; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle ferrovie metropolitane; i contratti di finanziamento, consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi; l'emissione delle obbligazioni ed i relativi interessi, nonchè tutti gli atti di cessione del contributo statale, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri spettanti sia all'erario sia agli enti locali. Gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto.

Sono altresì esenti dall'imposta generale sull'entrata l'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle ferrovie metropolitane, i contributi dello Stato, nonchè ogni provento derivante dall'esercizio delle ferrovie predette.

Sono esenti dalle imposte e sovrimposte sui terreni e sui redditi agrari gli immobili destinati al compendio delle ferrovie metropolitane.

L'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle ferrovie metropolitane è esente dall'imposta di consumo.

L'imposta di bollo sulle cambiali emesse dalle imprese concessionarie è stabilita nella misura fissa di lire 100 per ogni 100.000 lire, qualunque sia la loro scadenza.

In luogo delle imposte, tasse e tributi, sarà corrisposta all'erario dello Stato una quota fissa d'abbonamento annuo in ragione di centesimi 5 per ogni 1.000 lire dei costi delle costruzioni.

Le documentazioni, le formalità, gli atti e i contratti occorrenti per l'amministrazione, la gestione ed il funzionamento del « Fondo centrale di garanzia » per la gestione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, le somme affluenti al fondo medesimo ed i relativi interessi maturati, i pagamenti effettuati e le quietanze, sono esenti da tasse, imposte ed oneri tributari di qualsiasi genere, presenti e futuri, ivi inclusi le imposte dirette, i tributi locali e l'imposta generale sull'entrata.

(*È approvato*).

Art. 9.

(*Autorizzazione di spesa*)

Per la concessione dei contributi statali, di cui al precedente articolo 3, è autorizzato il limite di impegno di lire 1.500 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. Gli stanziamenti per il pagamento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nell'anno 1969 per lire 1.500 milioni; nell'anno 1970 per lire 3.000 milioni; nell'anno 1971 per lire 4.500 milioni; nell'anno 1972 per lire 6.000 milioni; nell'anno 1973 per lire 7.500 milioni; nell'anno 1974 per lire 9.000 milioni; nell'anno 1975 per lire 10.500 milioni; dall'anno 1976 all'anno 1998 per lire 12.000 milioni; nell'anno 1999 per lire 10.500 milioni; nell'anno 2000 per lire 9.000 milioni; nell'anno 2001 per lire 7.500 milioni; nell'anno 2002 per lire 6.000 milioni; nell'anno 2003 per lire 4.500 milioni; nell'anno 2004 per lire 3.000 milioni; nell'anno 2005 per lire 1.500 milioni.

Il « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato, per la ge-

stione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, con la somma di lire 24.000 milioni, ripartita in ragione di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. I relativi stanziamenti saranno iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni suddetti.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo da parte del senatore Maderchi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« Per la concessione dei contributi statali di cui al precedente articolo 3 è autorizzato il limite di impegno di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976.

Gli stanziamenti per il pagamento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nell'anno 1969 per lire 3.000 milioni; nell'anno 1970 per lire 6.000 milioni; nell'anno 1971 per lire 9.000 milioni; nell'anno 1972 per lire 12.000 milioni; per l'anno 1973 per lire 15.000 milioni; nell'anno 1974 per lire 18.000 milioni; nell'anno 1975 per lire 21.000 milioni; dall'anno 1976 all'anno 1998 per lire 24.000 milioni; nell'anno 1999 per lire 21.000 milioni; nell'anno 2000 per lire 18.000 milioni; nell'anno 2001 per lire 15.000 milioni; nell'anno 2002 per lire 12.000 milioni; nell'anno 2003 per lire 9.000 milioni; nell'anno 2004 per lire 6.000 milioni; nell'anno 2005 per lire 3.000 milioni.

Il " Fondo centrale di garanzia " di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato per la gestione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge con la somma di lire 45.500 milioni, ripartita in ragione di lire 3.500 milioni per l'anno 1969, e in ragione di lire 6.000 milioni per gli anni dal 1970 al 1976.

I relativi stanziamenti saranno iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni suddetti ».

9. 1 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

M A D E R C H I . Signor Presidente, questo emendamento, come ho già detto nel mio intervento sulla discussione generale, si rende indispensabile dal momento che in Commissione il Governo ha preteso di inserire nella legge, che prima non contemplava questo problema, l'intera questione di Roma che da sola assorbirà l'intero finanziamento della legge se si vuole dotare la capitale di una metropolitana efficiente, e non credo che ci sia bisogno di spendere parole per dimostrare la necessità di tale urgente servizio.

Il Ministro stesso nella sua replica ha dovuto riconoscere che il finanziamento è inadeguato e ha dovuto anche promettere addirittura delle leggi di rifinanziamento, riconoscendo quindi fondate le nostre osservazioni.

D'altra parte, così come sono impostate le cose nel testo che stiamo discutendo con il finanziamento limitato che è stato dato e con il passaggio della situazione di Roma alla norma generale, si determina una situazione per cui, onestamente dobbiamo dirlo, se si vorrà andare incontro alle esigenze delle altre città, non si potrà fare un passo in avanti nella città di Roma; se invece si vorranno affrontare anche le esigenze della città di Roma è indispensabile con il tipo di legge che si presenta aumentare il finanziamento. Non si può pensare di andare nel tempo ad una programmazione separata di linee e di tronchi per Roma che porterebbe a costi enormemente più alti e ad uno sconvolgimento di tutto il traffico cittadino oltre che alla impossibilità materiale di realizzare questa importante infrastruttura cittadina.

Sarebbe auspicabile perciò dal punto di vista tecnico e dal punto di vista economico

poter contare sin dall'inizio su un finanziamento che consentisse la progettazione unitaria dell'insieme del sistema di ferrovia metropolitana.

Accennava l'onorevole Ministro all'esigenza di assicurare il collegamento con Fiumicino; anche il collegamento con Fiumicino dovrebbe essere studiato contemporaneamente, secondo me, pur se mi permetto di sottolineare, dal momento che ho la parola, che questo problema non riguarda la città di Roma, ma l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino e che quindi dovrebbe essere a carico dello Stato, per quanto riguarda la spesa, anche se poi si collega logicamente con la metropolitana di Roma.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore.* Devo rispondere purtroppo di no a questa richiesta in quanto era stato già deciso che i finanziamenti che abbiamo a disposizione sono assai limitati.

La ragione per cui siamo contrari è che per primo non c'è copertura nella proposta fatta dal senatore Maderchi; in riferimento a ciò il capitolo dello stato di previsione per la spesa del Ministero del tesoro sul fondo globale non ha capienza. D'altra parte faccio osservare che si tratta di un provvedimento che è solo un avvio e che dal punto di vista dei tempi tecnici-amministrativi l'impegno di spesa su questa legge lascerà, secondo me, residui passivi per un po' di tempo; infatti dall'esperienza avuta per Roma e per Milano si ha che dal momento della decisione ed approvazione dei progetti passerà qualche anno prima di poter iniziare le opere. Abbiamo per ciò tutto il tempo per poter rifinanziare questa legge con possibilità che oggi non abbiamo.

Per questa ragione sono contrario.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il Governo non può accogliere l'emendamento perchè — e voglio ricordarlo ai colleghi di parte comunista — in Commissione il testo del Governo aveva una copertura finanziaria di 180 miliardi che, anche su proposta dei colleghi di parte comunista, fu raddoppiata, arrivando cioè a 360 miliardi.

Faccio anzitutto osservare che, se noi accogliessimo questo emendamento, il disegno di legge dovrebbe tornare alla Commissione finanze e tesoro e naturalmente bisognerà vedere se c'è la copertura, ma devo dire che questo provvedimento costituisce un primo passo verso un sistema di trasporti moderno. Contentiamoci di questo; se fossimo stati al posto del presentatore dell'emendamento, avremmo anche noi chiesto il raddoppio della somma stanziata; ma noi che siamo al Governo dobbiamo cercare di commisurare i mezzi finanziari di cui dispone il Paese con le riforme e le leggi che sottoponiamo all'esame e alla coscienza del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, insiste sul suo emendamento?

M A D E R C H I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento n. 9.1 presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 9. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 10. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 10.

(*Copertura finanziaria*)

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969, si provvede con corrispondente riduzione del fondo di cui

al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

P R E S I D E N T E . Da parte del senatore Maderchi e di altri senatori è stato presentato un emendamento sostitutivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « previsto in lire 4.500 milioni », *con le altre*: « previsto in lire 6.500 milioni ».

10. 1 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Avverto che questo emendamento deve intendersi precluso.

Metto quindi ai voti l'articolo 10. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 11. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 11.

(*Disposizioni finali*)

Restano fermi i poteri di vigilanza spettanti all'amministrazione governativa sui pubblici servizi di trasporto a trazione meccanica, in base alle leggi vigenti.

I programmi di esercizio e le tariffe saranno determinati nei modi previsti per gli altri trasporti pubblici urbani, ancorchè la sede della ferrovia metropolitana cada in territori di più comuni.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato il regolamento di esecuzione, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e del bilancio e della programmazione economica.

Sono abrogate tutte le norme contrarie o incompatibili con la presente legge.

P R E S I D E N T E . Ricordo che da parte del senatore Vignola è stato ritirato il seguente emendamento:

Al secondo comma, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , e devono essere congruenti con i princìpi tecnici ed economici contenuti nei piani dei trasporti ».

11. 1 VIGNOLA, FORMICA, IANNELLI, PIERACCINI, ALBANESE, PAUSELLI

Metto quindi ai voti l'articolo 11. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 12. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Seretario*:

Art. 12.

(*Disposizione transitoria per il comune di Roma*)

Per il comune di Roma resta in vigore la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, e successive modificazioni ed integrazioni, limitatamente alle disposizioni concernenti la costruzione di un primo gruppo di opere della linea di ferrovia metropolitana da piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, S. Giovanni e Osteria del curato.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo da parte del senatore Maderchi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« Per il comune di Roma restano in vigore il Regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, e successive modificazioni ed integrazioni, e la legge

15 maggio 1954, n. 272, e successive modificazioni ed integrazioni. La concessione di esercizio è definitivamente affidata alla Società STEFER per le linee già costruite, per quelle in costruzione e per quelle da costruirsi ».

12.2 MADERCHI, CAVALLI, GIANQUINTO, AIMONI, COMPAGNONI, PIRASTU, RAIA, BONAZZI

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi ha facoltà di illustrare questo emendamento.

M A D E R C H I . Onorevole Presidente, l'emendamento all'articolo 12 a questo punto si rende indispensabile. Non avendo voluto l'onorevole Ministro accogliere la proposta di un maggiore finanziamento ed essendosi aggiunta la situazione di Roma, dopo che si era discussa l'intera legge e quindi anche il finanziamento relativo, è evidente che non si può mantenere quanto propone il Governo per la città di Roma.

Ho cercato nel mio intervento in sede di discussione generale di dimostrare che fra l'altro, abrogando tutte le norme precedenti, si determinerebbe per il comune di Roma, che non si sa per quale ragione lascia che tutto vada avanti in questo modo, senza fare sentire la propria voce, una situazione tale che non consentirà assolutamente la gestione del tronco di linea metropolitana, che attualmente ha in concessione precaria dal Governo, perchè dovrebbe immediatamente accollarsi il *deficit* di esercizio che il comune di Roma ci risulta non è assolutamente in grado di sopportare.

Se si vuole fare questo regalo al comune di Roma, bisogna accettare le norme che il Governo ha preteso di inserire nella legge che stiamo discutendo; diversamente bisognerebbe mantenere in vigore la legislazione precedente, almeno per quanto riguarda la prosecuzione dei lavori in corso, il mantenimento della concessione precaria alla STEFER, altrimenti a Roma, nel momento in cui si approverà la legge che autorizza la costruzione delle metropolitane in altre città d'Italia, avremmo la cessazione dello esercizio sull'unico tronco di metropolitana in funzione nella capitale.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

L O M B A R D I , *relatore*. Mi dispiace dover rispondere negativamente al senatore Maderchi, pur riconoscendo che il testo dell'articolo 12 non è del tutto soddisfacente e inoltre che il caso di Roma non è molto semplice.

Devo far osservare al collega Maderchi che, se noi dovessimo accettare la sua proposta, l'autonomia del comune di Roma sarebbe per sempre eliminata. Sarei del parere di riflettere ancora.

Piuttosto, c'è un inconveniente di ordine pratico; ammesso che Roma sia tagliata fuori da questa legge, come vuole il senatore Maderchi, ci potremmo domandare se tutto questo convenga. Nei progetti delle metropolitane di Roma non c'è solo la linea A, ma ci sono anche le linee C e D; la linea D poi ha una particolare urgenza. Perchè non consentiamo al comune di Roma, seppure con una legge che ha i suoi difetti, date le particolari condizioni del bilancio del comune di Roma, di agganciarsi immediatamente e di non perdere tempo? In seguito si dovrà provvedere con una legge speciale — lo abbiamo già detto — per risolvere il problema di Roma come quello di Napoli.

Questa è la ragione per cui non sono disposto ad accettare la proposta del senatore Maderchi.

Per quanto attiene alla seconda parte dell'emendamento, dove si parla della STEFER, io sarei del parere di non citare in una legge come questa un problema del tutto particolare, tanto più che sappiamo che una legge recente ha prorogato la concessione, seppure provvisoriamente, alla STEFER al 9 febbraio 1973.

M A D E R C H I . Ma, onorevole relatore, quella legge sarà abrogata non appena verrà approvata questa.

L O M B A R D I , *relatore*. Ci si deve riferire alla STEFER soltanto nel caso di cui al testo dell'articolo 12, al primo gruppo di opere.

M A D E R C H I . Se questa legge entra in vigore, la STEFER non avrà più la concessione.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se ho letto bene lo emendamento del collega Maderchi, esso tende a mantenere in vigore il regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, che affida allo Stato la costruzione della ferrovia metropolitana per la città di Roma. Questa legge risponde a princìpi ormai superati per i quali l'amministrazione del comune di Roma era affidata ad un governatore nominato dallo Stato. Superati tali princìpi, non vi è alcuna ragione per cui il comune di Roma non debba avere la potestà di costruzione e di concessione per la ferrovia metropolitana.

L'emendamento, se non sbaglio, tende inoltre a mantenere in vigore la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, che affida alla STEFER lo esercizio per conto del Governo della linea Termini-EUR che, scaduto l'esercizio provvisorio, tornerebbe allo Stato. Queste disposizioni sono abrogate dalla presente legge in base alla quale, al termine, la concessione spetterà al comune che potrà darla all'ATAC o alla STEFER oppure ad una azienda unificata.

Voglio farle osservare, collega senatore Maderchi, che l'emendamento che lei ha presentato è in contrasto con l'altro emendamento n. 1. 1 che porta le stesse firme dello emendamento ora in discussione, e per il quale la concessione dell'esercizio dovrebbe essere affidata ad una azienda speciale.

Quindi, si metta d'accordo con lei stesso perchè l'emendamento ora in esame non mi sembra giusto.

M A D E R C H I . Io non sono in contraddizione. Lei non finanzia la legge e mette Roma in difficoltà. Vedrà cosa succederà.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Legga, per cortesia, l'emendamento n. 1. 1 presentato da lei e vedrà che c'è una contraddizione in termini.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, insiste sull'emendamento?

M A D E R C H I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 12. 2 presentato dal senatore Maderchi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Da parte del senatore Vignola e di altri senatori è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Aggiungere il seguente comma:

« Per il comune di Napoli si provvederà con legge speciale, limitatamente al tratto Piazza della Borsa-Città ospedaliera-Colli Aminei » *e conseguentemente sostituire la rubrica con la seguente*: « Disposizioni transitorie per i comuni di Roma e di Napoli ».

12. 1 VIGNOLA, IANNELLI, PIERACCINI, FORMICA

P R E S I D E N T E . Poichè i firmatari non sono presenti, l'emendamento si intende decaduto.

Metto pertanto ai voti l'articolo 12. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bonazzi. Ne ha facoltà.

B O N A Z Z I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, intendo fare una breve dichiarazione di voto a nome del Gruppo della sinistra indipendente, poichè ieri, al termine del mio inter-

vento, in sede di discussione generale, ho detto che prima di pronunciarsi in maniera definitiva sul disegno di legge il mio Gruppo avrebbe atteso l'andamento della discussione, con particolare riguardo agli emendamenti presentati — e all'atteggiamento verso questi da parte del Governo — dai colleghi del Partito comunista italiano e del Partito socialista di unità proletaria, emendamenti che, per la Sinistra indipendente, portano pure la mia firma.

La discussione avutasi tra ieri e oggi e soprattutto le conclusioni cui si è giunti dopo le repliche del relatore e del Ministro hanno confermato, a parer mio, sostanzialmente, la giustezza del giudizio espresso ieri da parte mia su questo provvedimento. Positivo il fatto che il Governo, dopo tanto tempo, si sia finalmente deciso su di un provvedimento riguardante la costruzione di linee di ferrovie metropolitane; positivo che ci si sia finalmente resi conto che le nostre grandi città, alle prese da anni con le sempre più crescenti esigenze del traffico cittadino e dei pubblici trasporti, hanno necessità di poter contare su nuove leggi, più idonee, più al passo con i tempi per quanto concerne questi problemi che sono — credo che siamo tutti d'accordo — di fondamentale importanza nella vita di un Paese moderno e di una società in sviluppo qual è la nostra.

Positivo, per entrare nel merito della legge, il fatto che si sia riconosciuto che la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono e devono essere di competenza degli enti locali, cioè dei comuni o consorzi di comuni. Nel nostro Paese, dove purtroppo ogni giorno assistiamo alla sottovalutazione, alla mortificazione della autonomia locale, agli attacchi contro di essa (diciamolo pure) nonostante le norme costituzionali, fatti del genere devono essere registrati con soddisfazione.

Positivo il fatto che la misura del contributo sia stata elevata dal 4 al 6 per cento. Tutti aspetti positivi questi, onorevoli colleghi, che si sono realizzati grazie all'opera della 7ª Commissione permanente del Senato e certamente anche (questo va riconosciuto) all'opera dell'onorevole relatore, senatore Lombardi, e del Governo stesso.

Ma tutto ciò non cancella gli aspetti negativi che ieri, nel corso del mio intervento, mi sono sforzato di indicare, non cancella soprattutto i limiti, gravissimi, del finanziamento previsto. D'altra parte ciò è pure stato apertamente riconosciuto tanto dall'onorevole relatore nella sua replica quanto dall'onorevole Ministro, nè poteva essere diversamente, solo che si tenga conto dei problemi aperti e di quelli che si apriranno con le previsioni, con gli studi, con i progetti già in atto oltre che a Roma, Milano e Napoli, anche a Torino, Genova, Venezia e Bologna, come si è potuto sentire qui, nella giornata di ieri, nel dibattito avutosi in Senato, dagli interventi degli onorevoli colleghi.

Inoltre gli emendamenti presentati da parte nostra — e si trattava di emendamenti di importanza fondamentale — sono stati purtroppo tutti respinti.

In considerazione di questi fatti dichiaro che il Gruppo della Sinistra indipendente si asterrà dal voto sulla legge in discussione.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Maderchi. Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Onorevole Presidente, dopo la discussione che si è svolta in questa Aula, si è giunti alle conclusioni mantenendo nel disegno di legge le stesse lacune, le stesse incongruenze che abbiamo avuto modo di mettere in evidenza nel nostro discorso durante la discussione generale. Ascoltando lo onorevole Ministro, sembrava per la verità che una certa apertura il Governo volesse compierla verso le argomentazioni che da più parti erano venute, soprattutto verso le argomentazioni che avevamo portato noi. Sembrava che l'onorevole Ministro volesse considerare positivamente alcune questioni di fondo riguardanti le nostre proposte di modifica. Infatti egli ha riconosciuto il ritardo con il quale si affronta questo problema (che certo non è addebitabile a lui nè alla sua parte politica soltanto), che il finanziamento è del tutto insufficiente, anzi ha promesso (ma come può prometterlo, io mi domando) delle successive leggi di finanziamento. Ha riconosciuto che il comune di Ro-

ma si troverà in serie difficoltà in conseguenza delle norme contenute in questa legge (anzi il relatore ha dovuto affermare che la formulazione dell'articolo 12 è addirittura infelice), ma non ha voluto assolutamente modificare neanche di una virgola, e questo io credo per motivi politici, il testo del progetto in esame. Anzi, mi correggo, si è modificato invece lo spirito della legge, perchè tutto lo sforzo che è stato compiuto nella discussione degli articoli è stato quello di respingere le proposte che sono venute dalla mia parte, per dare, però, le più ampie assicurazioni al Partito liberale che il capitale privato potrà abbeverarsi liberamente a questa legge.

È grave, a mio parere, che ciò accada sotto l'egida di un Ministro socialista, che pure aveva dimostrato di comprendere la necessità di un moderno sistema dei trasporti, accettando la proposta da noi avanzata e che è quella che regola questa legge, e cioè l'assegnazione ai comuni della facoltà di costruire e di gestire le linee metropolitane, accantonando quella impostazione insostenibile, ma avanzata dal suo predecessore, che voleva accentrare tutto nel Ministero dei trasporti.

A questo punto, onorevole Presidente, di fronte a tanta ostinazione, di fronte a questo modo di fare che riconosce la giustezza di alcune osservazioni ma non le accoglie, che cosa si può fare? Noi abbiamo detto nella discussione generale che non intendiamo avallare con il nostro voto favorevole una legge che per mancanza di finanziamento non potrà dare ai comuni le metropolitane, cioè quei mezzi di trasporto rapido e sicuro che sono indispensabili per risolvere gli attuali problemi del traffico che l'onorevole Ministro ha qui voluto ricordare, giustamente, a tutti quanti noi.

Allora il nostro voto non può essere altro che un voto di astensione, denunciando ancora una volta il tentativo che si è voluto fare attraverso questa legge di far entrare dalla finestra quello che si era messo fuori dalla porta: il capitale privato che rientra attraverso la concessione di gestione nell'esercizio di questo servizio pubblico tanto necessario per le maggiori città italiane.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Noè. Ne ha facoltà.

N O E ' . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, tre sono i campi in cui nel trasporto su rotaia dobbiamo agire nel tempo presente: innanzitutto il collegamento più rapido tra i centri importanti del nostro Paese, dove ci sono flussi di passeggeri e di merci più importanti. Su questa via ci siamo messi grazie alla decisione di allacciare in modo più veloce Firenze a Roma.

Un secondo compito è quello di alleggerire gli intasamenti del traffico nei grandi centri. Il terzo è quello di facilitare quei cittadini che, per ragioni di lavoro, debbono giornalmente percorrere delle distanze piccole o medie, ma più spesso medie, due volte al giorno e che hanno creato il problema dei pendolari.

Ai secondi due problemi a cui ho accennato rapidamente si può assolvere egregiamente creando nelle città che hanno avuto un maggiore sviluppo nel nostro Paese delle linee metropolitane, quindi è un problema quanto mai attuale che soddisfa a questi due precisi scopi.

Anche in sede di Parlamento europeo è stato proprio recentemente, dalla Commissione trasporti di quel Parlamento, votato un ordine del giorno che invita i Governi, oltre che a facilitare i trasporti ferroviari in generale, a dare particolare ausilio a quelle iniziative di enti provinciali o comunque locali che tendessero appunto a risolvere il problema dei pendolari.

Nella mia città, Milano, questo problema è diventato particolarmente acuto. Per i cittadini che vanno in città per lavoro partendo anche da distanze di venti chilometri le strutture che prima potevano assolvere questo compito, come per esempio le ferrovie nord, sono assolutamente inadeguate perchè concepite in altri tempi, per altri trasporti,

con altre esigenze di velocità ed altri intervalli di tempo. Ora è assolutamente il caso di intervenire e, come giustamente ha detto l'onorevole Ministro, questo è un primo passo e va guardato in questo senso, con l'invito al Governo di volere in futuro considerare altre possibilità, ad esempio quella delle ferrovie aeree, laddove naturalmente queste siano costruibili senza deturpare l'aspetto generale di una città. Una soluzione di questo genere può presentare vantaggi, dal punto di vista economico, ancora maggiori delle metropolitane: a Tokio, per esempio, queste ferrovie aeree sono state adottate in larga misura e con successo. Si potrebbe quindi sin d'ora prendere l'iniziativa di creare parcheggi o strutture comunque sussidiarie nei punti di arrivo delle metropolitane per far sì che poi non sorgano altri problemi di intasamento.

Comunque, il Gruppo cui appartengo voterà a favore di questo provvedimento per le ragioni da me esposte. Direi che, se osserviamo la lentezza con cui si è proceduto in quei pochi esempi che esistono — come nel caso del primo tronco della metropolitana che va da Termini all'Osteria del curato, appaltato nel 1961 e iniziato soltanto ora, a distanza di otto anni — è giusto porre l'accento sulla necessità di un intervento del Governo, ora iniziale ma poi sempre più intenso, per poter far sì che i tempi di realizzazione di queste opere possano essere soddisfacenti e non troppo lunghi, per evitare che si vada verso un processo di asfissia del traffico che sarebbe poi notevolmente di peso ai cittadini.

Per le ragioni da me esposte il Gruppo della Democrazia cristiana voterà a favore del provvedimento.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Avezzano Comes. Ne ha facoltà.

AVEZZANO COMES. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è ormai noto che la motorizzazione privata, con il suo disordinato sviluppo, ha provocato serie conseguenze negative nel campo dei trasporti, creando, nei grandi agglomerati urbani, particolari problemi di difficile soluzione, ai quali si sono interessati numerosi studiosi.

Per risolvere questa crisi e contemporaneamente soddisfare le moderne esigenze socio-economiche occorreva provvedere, nelle principali città, ai rapidi trasporti di massa previa la realizzazione di ferrovie metropolitane.

A questi fini precipui il precedente Governo presentò al Parlamento un disegno di legge concernente, appunto, la costruzione di ferrovie metropolitane. Tale provvedimento è stato esaminato dalla competente Commissione del Senato la quale, a seguito di emendamenti approvati all'unanimità da tutti i Gruppi parlamentari in essa rappresentati ed accettati dal Governo, ha proposto un nuovo testo che, in effetti, conferisce al provvedimento stesso la caratteristica di strumento idoneo a risolvere organicamente la normativa e il funzionamento delle opere di cui trattasi.

In effetti, quanto mai opportuna si rivela l'iniziativa di inserire nella legge le norme occorrenti alla sua operatività senza dover ricorrere — come previsto dal testo governativo — all'emanazione di provvedimenti delegati che, mentre appaiono come una rinuncia non giustificata del Parlamento alla sua potestà legislativa, differirebbero comunque la soluzione innanzi auspicata dei problemi del traffico nei grandi centri urbani.

Altrettanto opportuna appare la decisione di prevedere il trasferimento dallo Stato ai comuni ed ai consorzi di comuni della competenza per la la costruzione e l'esercizio delle ferrovie metropolitane, nonchè delle

relative concessioni, in rispetto ai princìpi fondamentali della Costituzione repubblicana che riconosce e promuove le autonomie locali e dell'attuale legislazione risalente al 1925 che tali competenze riconosce ai comuni. Al riguardo il disegno di legge opportunamente prevede la garanzia dello Stato per quanto riguarda i finanziamenti in quanto tutti i progetti di massima e definitivi sono sottoposti all'esame di speciali commissioni alla cui approvazione è subordinata la concessione dei contributi.

Per quanto riguarda poi specificatamente la parte finanziaria del provvedimento in esame, è sostanziale ed importante la decisione della Commissione di allargare la portata del provvedimento stesso, rendendo possibile con l'aumento dal quattro al sei per cento del contributo dello Stato e con il prolungamento da quattro ad otto anni dell'impegno attuale — per cui lo sforzo globale complessivo risulterà di trecentosessanta miliardi anzichè di centoottanta miliardi — la realizzazione di ferrovie metropolitane non solo in qualche centro, ma anche in altre città in rapido sviluppo.

Infatti, mentre con i mezzi previsti dal disegno di legge governativo ed in relazione all'alto costo di ferrovie metropolitane sarebbe possibile finanziare lavori di costruzione di tali linee in due città al massimo, con gli emendamenti introdotti dalla Commissione tali possibilità si appalesano sufficienti per la realizzazione di un adeguato numero di metropolitane.

Inoltre i miglioramenti di natura economico-finanziaria apportati dalla Commissione consentono anche di alleviare l'onere a carico dei comuni (i cui bilanci denunciano, come è noto, preoccupanti disavanzi) in quanto con l'aumento del contributo statale dal quattro al sei per cento i tre quarti della spesa possono essere coperti dalla capitalizzazione del contributo stesso, mentre con il contributo limitato al quattro per cento i comuni si dovrebbero accollare oltre la metà della spesa stessa.

In definitiva, il provvedimento in questione rispetta l'impegno fissato dal programma economico nazionale per il quinquennio 1966-70 che dedica ai trasporti urbani l'intero paragrafo 129, dove particolare rilievo è dato alle ferrovie metropolitane, e rappresenta un'importante tappa della politica di centro-sinistra, intesa come spinta al progressso tecnologico e sociale di tutta la comunità nazionale.

Importanti per noi sono i tempi di attuazione. Se realizzeremo tempi brevi, il Paese sentirà subito i benefici effetti di questa nostra legge che ha il merito di affrontare decisamente uno dei problemi più difficili e più attuali del nostro tempo.

Per tutte queste ragioni il Gruppo socialista voterà a favore del disegno di legge sottoposto all'esame di questa Assemblea. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Raia. Ne ha facoltà.

R A I A . Signor Presidente, parlerò molto brevemente in quanto non intendo ripetere le considerazioni che ho fatto ieri. Riconfermo la posizione del mio partito che sarà di astensione, come ho già annunziato, perchè la replica del Ministro e quella del relatore sui punti fondamentali che avevo posto, quali, per esempio, la salvaguardia della gestione pubblica e gli stanziamenti insufficienti, ancora di più rafforzano questa mia opinione. Si ammette, sia dal relatore che dal Ministro, che lo stanziamento è poco, tuttavia non si è voluto accettare il nostro emendamento. Infatti da parte di tutti è stato ammesso che con i 360 miliardi, in base al calcolo di 5 miliardi per chilometro, si potrebbero costruire 72 chilometri di metropolitane. Ebbene, ciò nonostante da parte del Governo si mantiene una posizione di assoluto diniego rispetto alla nostra richiesta, ritenuta valida.

M A R I O T T I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Allora fate la proposta di aumentare le tasse.

R A I A . Perchè dobbiamo farla noi? Noi abbiamo indicato ieri da dove si devono prendere i fondi, onorevole Ministro! Pertanto se lei fosse stato attento alle nostre con-

siderazioni certamente non avrebbe risposto con questa osservazione.

Ad ogni modo prendo atto che l'onorevole Ministro con la sua dichiarazione di oggi in fondo ha criticato aspramente — accettando quella che è la nostra politica — la politica sbagliata dei Governi passati, allorchè ammette che questa legge si inquadra in una nuova concezione dei trasporti. Ebbene, signor Ministro, la sua dichiarazione mi ha fatto piacere in questo senso: non c'è stato nessun applauso da parte della maggioranza alla fine della sua replica e di conseguenza comprendo che, perlomeno, il discorso teorico da lei fatto risponde esattamente ad una giusta osservazione da noi mossa. Infatti lei ha affermato che questa legge deve essere vista in una nuova concezione della politica dei trasporti e inquadrata in una nuova visione infrastrutturale da considerare in funzione dell'economia del Paese. Tutte cose giustissime che noi abbiamo rilevato. Inoltre lei ha ammesso che la motorizzazione privata ha creato discrasie profonde: tutte cose che noi abbiamo detto ed in questo senso prendo atto. Su un punto però non posso essere assolutamente d'accordo e cioè quando lei esalta la prosperità del nostro Paese affermando che è uno dei Paesi più industrializzati — e questo è anche vero —; ma lei non ha voluto e non vuole ammettere che soprattutto nella politica dei trasporti il Meridione è stato sempre sacrificato. Queste osservazioni, signor Ministro, io le ho fatte altre volte, soprattutto allorchè si parlò della linea Roma-Firenze: in quella circostanza i soldi furono presi anche dai fondi spettanti al Meridione. Quindi, in considerazione di quanto abbiamo detto ed in considerazione del fatto che la legge accoglie in fondo l'azione che noi abbiamo condotto e proprio in virtù di tali considerazioni e per non avallare la politica sui trasporti in generale del Governo, noi riaffermiamo la nostra astensione. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Perri. Ne ha facoltà.

P E R R I . Noi confermiamo il nostro voto favorevole, pur con le riserve da me espresse nell'intervento di ieri, in quanto riteniamo che il provvedimento non sia tale da risolvere il problema assillante delle metropolitane, della circolazione e della viabilità nei grandi centri urbani.

Noi confermiamo la nostra impostazione. Riteniamo che il problema vada affrontato nel suo complesso; ovvero vada affrontato premettendo indispensabilmente un esame della finanza locale, soprattutto per quello che riguarda la ripartizione delle entrate fiscali delle automobili. Infatti, ripeto, nei grandi centri, praticamente le automobili sono quelle che dànno il maggior onere ai comuni e pertanto la circolazione nei grandi centri urbani rappresenta una percentuale notevolmente superiore alla circolazione sulle autostrade, per cui l'onere che ne deriva ai comuni è tale da non poter essere sopportato nella situazione attuale.

Per ben vent'anni ho fatto il consigliere comunale a Genova e mi è ben nota l'entità delle spese per la viabilità e per la circolazione.

Noi riteniamo quindi che il problema vada affrontato nel suo complesso: questo è un timido inizio che noi accogliamo in quanto necessario per incominciare a far qualcosa. Ma non ci si può arrestare ad esso.

Qualcuno ha detto: poi vedremo, poi faremo! Noi riteniamo invece che il Governo abbia il dovere, in questo momento, di affrontare il problema nel suo complesso. È un problema innanzitutto finanziario, pertanto occorre affrontarlo nella sua interezza. Occorrono circa mille miliardi in quindici anni per risolvere i problemi della metropolitana; ma ciò si farà come si è fatto per la Firenze-Roma, che è stata attuata con 200-300 miliardi e che era non meno importante ed urgente della metropolitana.

Quindi pur ribadendo le nostre riserve, diamo voto favorevole al provvedimento, ma richiamiamo ancora una volta l'attenzione su questi problemi: c'è Genova, Milano, Napoli, Venezia (sia pure con una situazione particolare), c'è Torino che hanno urgente bisogno che sia trovata una soluzione a questo problema che non può più essere pro-

crastinato, in quanto altrimenti le economie di queste città subiranno dei danni incalcolabili, e tale responsabilità andrà ad aggiungersi a quelle dei Governi precedenti, che non hanno affrontato questo importante problema.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con l'avvertenza che il titolo, nel testo unificato proposto dalla Commissione, risulta così formulato: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazione delle disposizioni contenute nella legge 12 novembre 1955, n. 1137, per l'avanzamento dei capitani anziani dell'Arma dei carabinieri » (61), d'iniziativa del senatore Giovanni Venturi e di altri senatori

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione delle disposizioni contenute nella legge 12 novembre 1955, n. 1137, per l'avanzamento dei capitani anziani dell'Arma dei carabinieri », d'iniziativa dei senatori Venturi Giovanni, Falcucci Franca e Bernardinetti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R O S A , *relatore*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il Senato della Repubblica è chiamato questa sera ad esaminare e discutere e, mi auguro, anche ad approvare il disegno di legge di iniziativa dei senatori Venturi, Falcucci e Bernardinetti.

È un atto legislativo apparentemente di nessuna importanza in quanto interessa un numero limitato di ufficiali dell'Arma dei carabinieri. Mi sia consentito, però, considerare a questo punto che un disegno di legge trae la sua forza e il suo valore non già dal numero di coloro che sono direttamente o indirettamente interessati ad esso, ma dal suo contenuto di giustizia, dalla sua validità di riconoscere i diritti, di soddisfare legittime aspettative e giuste istanze.

Sotto questo profilo non v'è dubbio che il disegno di legge in discussione vuole far giustizia di una palese sperequazione di trattamento a danno di alcuni benemeriti ufficiali dei carabinieri che, a differenza di altri loro colleghi e della stessa Arma e di altre armi, fino ad ora sono stati esclusi dall'avanzamento nonostante siano stati dichiarati idonei.

C'è da aggiungere che alcuni addirittura sono stati dichiarati idonei per ben sei volte, altri minimo tre volte; tra l'altro questi ufficiali interessati contano anche un'anzianità di grado che va da un minimo di 12 anni ad un massimo di 14 anni, sicchè il provvedimento legislativo che interessa 11 capitani dell'Arma benemerita obbedisce principalmente ad un principio di giustizia che mi auguro possa trovare sensibile e convinto anche il Senato.

Nella certezza che questa onorevole Assemblea vorrà confortare il nostro invito con un suo voto che sia conforme all'attesa degli interessati, vorrei aggiungere qualche cosa per quanto riguarda, in particolare, l'erronea ed inesatta definizione del titolo del disegno di legge in esame. Infatti, esso parla di: « Integrazione delle disposizioni contenute nella legge 12 novembre 1955, n. 1137, per l'avanzamento dei capitani anziani dell'Arma dei carabinieri ». È vero che il provvedimento intende eliminare una sperequazione a danno dei capitani delle classi di leva 1913, 1914 e 1915, però ritengo di poter affermare che all'età di 55 anni non si è eccessivamente anziani volendo assegnare al vocabolo quasi un significato di vecchiaia; anzi tale età conferisce all'uomo i maggiori titoli per la pienezza della propria vigoria fisica, intellettuale e anche dal punto di vista dell'esperienza, che è uno degli elementi necessari per completare la personalità di un uomo.

Bisogna dire invece che, mentre i capitani dei carabinieri delle tre classi citate andrebbero definitivamente in congedo — anzi i capitani delle classi 1913 e 1914 già lo sono — se il disegno di legge non venisse approvato, altri loro colleghi della stessa Arma, ma molto più giovani, proprio in questi giorni verranno promossi al grado superiore di maggiore.

Ora noi ci troviamo di fronte, avendo 15 giorni fa la 4ª Commissione difesa approvato in sede deliberante la legge n. 601, a questa sperequazione, per la quale ufficiali dei carabinieri, che hanno gli stessi titoli degli ufficiali delle classi 1913, 1914 e 1915, all'età, per esempio, di 34 anni si trovano ad essere maggiori, mentre questi, che pure hanno svolto lodevole servizio ed hanno raggiunto l'età di 54 anni, non verrebbero a beneficiare dell'avanzamento al grado superiore.

Dicevamo che due settimane fa abbiamo approvato il disegno di legge presentato dall'onorevole Buffone e la 7ª Commissione della Camera dei deputati l'aveva già fatto precedentemente. Questo provvedimento prevede tra l'altro per il 1966 l'elevazione del numero dei capitani dei carabinieri da promuovere da 36, come è stabilito nella tabella 1 della legge fondamentale del 1955, n. 1137, a 84, con un aumento di 48 posti. Ciò significa che quasi tutti i capitani dell'Arma dei carabinieri in possesso dei requisiti richiesti saranno promossi al grado di maggiore.

Tutto questo è giusto; lo riconosciamo e siamo stati noi per primi a sostenere la legge dell'onorevole Buffone, approvata all'unanimità dalla Commissione, come all'unanimità è stato approvato anche questo disegno di legge in sede referente. Ma se tutto questo è giusto — e noi ne siamo del tutto convinti — a me pare che ancora più giusto sarebbe non privare del beneficio della promozione proprio i capitani delle classi 1913, 1914 e 1915.

Qualcuno a questo punto potrebbe anche eccepire che i capitani delle classi 1913 e 1914 sono già stati posti in congedo e pertanto nei loro confronti non ci sarebbe più nessun provvedimento di promozione da adottare. Una tale osservazione, che ostacolerebbe gli ufficiali delle classi anzidette, può essere facilmente superata a mio avviso. Infatti, proprio in relazione alle eventuali obiezioni circa l'approvazione del disegno di legge in quanto darebbe luogo alla riassunzione in servizio degli interessati, si precisa che tale provvedimento non è un atto impossibile o straordinario, come si sarebbe indotti a ritenere. Al riguardo abbiamo tanti precedenti: la legge del 18 ottobre 1962, n. 1499, la legge 16 novembre 1962, n. 1622, che istituì a suo tempo il ruolo speciale unico per le Armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio e per la quale i limiti di età furono aumentati in modo che molti ufficiali furono richiamati pur essendo già stati collocati in congedo. Si aggiunga che i capitani dei carabinieri, destinatari dei benefici della legge presentata dal senatore Venturi e da altri senatori, potranno conseguire solo il beneficio della promozione al grado di maggiore e non al grado di tenente colonnello, in quanto dopo 3 anni di permanenza in tale grado avranno raggiunto un limite di età che non consentirebbe il passaggio al grado superiore, cioè il cinquantasettesimo anno di età, mentre per il passaggio da maggiore a tenente colonnello ci vogliono minimo 4 anni. Sicchè il provvedimento in ultima analisi darebbe agli interessati solo il beneficio della promozione a maggiore.

Molto brevemente, onorevoli colleghi, c'è da dire che la legge base del 12 novembre 1955, n. 1137, con le sue successive modificazioni, non dà la possibilità della promozione in un tempo ragionevole. Esiste, inoltre, un'altra manifesta ingiustizia nei confronti degli ufficiali dei carabinieri: la legge 16 novembre 1962, n. 1622, prevede per altri ufficiali delle varie armi dell'esercito un ruolo speciale unico, mentre questo non è previsto per gli ufficiali dei carabinieri, con grave danno per la carriera di questi ultimi.

Allora il provvedimento in esame, onorevoli colleghi, che cosa si propone? Si propone evidentemente di estendere agli ufficiali dei carabinieri i benefici di altri ufficiali pari grado di altre armi (cavalleria, fanteria,

artiglieria, genio) i quali giudicati tre volte, in quadro di avanzamento, idonei passano automaticamente al grado superiore di maggiore. Ancora di più: dobbiamo far riferimento evidentemente alla legge n. 1622 che all'articolo 7 dice specificatamente che coloro che sono, dopo tre giudizi, iscritti alla idoneità dell'avanzamento possono chiedere il passaggio nel ruolo speciale unico.

Successivamente poi la legge del 14 novembre 1967, n. 1145, ha affermato che agli ufficiali del corpo di guardia di finanza giudicati tre volte idonei all'avanzamento senza iscrizione in quadro viene data la possibilità di essere promossi al grado superiore. È quanto noi questa sera vogliamo che avvenga anche per i capitani dell'Arma dei carabinieri delle classi 1913, 1914 e 1915.

In definitiva noi non facciamo altro che estendere dei benefici già riconosciuti ad altri pari grado di altre armi; e, in ultima analisi, compiamo un atto di giustizia verso questi benemeriti servitori dello Stato.

Per finire c'è da considerare le benemerenze di questi ufficiali: alcuni hanno partecipato alla guerra 1940-43, altri alla Resistenza, alcuni hanno encomi solenni ed hanno anche bene meritato per aver prestato servizio nel fronte di liberazione ed anche in Sardegna, in Sicilia o a Bolzano.

Un'ultima considerazione. Molti di questi ufficiali provengono dai ranghi dei sottufficiali, sicchè se il disegno di legge non dovesse essere approvato coloro che non sono passati al grado di ufficiale, che continuano cioè ancora nella carriera di sottufficiali, resteranno in servizio con tutti i benefici di ordine economico, anche ai fini della pensione e della buonuscita, perchè i sottufficiali possono continuare il servizio fino al 61° anno di età, mentre questi benemeriti ufficiali andando in congedo si troveranno indubbiamente in gravissime difficoltà economiche e, consentitemi di dire, anche di ordine morale. E oggi mi pare sia nostro dovere dare a questa categoria che per tanti anni ha reso un alto servizio alla Nazione e al Paese almeno un riconoscimento che valga come titolo morale.

In ultima analisi, quindi, noi vogliamo invitare il Senato, per tutte le considerazioni che sono state fatte, ad approvare il disegno di legge nel testo della Commissione, tenuto presente che, fra l'altro, poi, gli oneri di ordine finanziario sono molto limitati; si tratta infatti di appena 2 milioni e 800 mila lire. La Commissione stessa ha emendato alcune parti del testo originario facendo decorrere gli effetti economici della legge dal 1° gennaio 1969. Io sono sicuro che il Senato non vorrà lasciar cadere il nostro invito e vorrà concedere a questi benemeriti ufficiali la giustizia che attendono e che certamente sarà fatta. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la difesa.

* C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Signor Presidente, onorevoli senatori, è la seconda volta che mi capita la sgradita occasione di trovarmi dissenziente, ho l'impressione, non solo con la opposizione, come è normale nel sistema parlamentare, ma anche nei confronti degli onorevoli senatori della maggioranza.

Io ho ascoltato attentamente l'appassionata arringa del senatore Rosa e la sua ferma critica alle norme sull'avanzamento. In realtà gli ufficiali ai quali oggi si vuole dare questo beneficio non sono vittime nè di soprusi del Governo nè di errori delle commissioni di avanzamento, ma sono vittime della legge di avanzamento così come è stata approvata non molto tempo fa dai due rami del Parlamento. Indubbiamente vi era nei riguardi dei capitani dei carabinieri una situazione complessa che è stata valutata nella sua globalità dalla Camera dei deputati in sede di Commissione con la proposta di legge del deputato Buffone che ha ottenuto l'approvazione unanime di quel ramo del Parlamento e che affrontava un problema di carattere generale, di ritocco di quella che si afferma essere una stortura della legge di avanzamento.

Il disegno di legge che è all'esame del Senato (non in questa seduta) affronta un problema di carattere generale e cioè quello che è stato un effetto abnorme della legge di avanzamento rispetto alla categoria dei

capitani dei carabinieri globalmente considerati.

Debbo fare una osservazione di carattere generale. Anche l'altro giorno, in sede di Commissione difesa, è stata sollevata dagli onorevoli senatori della opposizione la questione che la Commissione difesa è in realtà la Commissione, come ha detto, se non vado errato, il senatore Anderlini, delle leggine o delle leggi fotografia. Tutte queste leggine poi vogliono cercare di rimediare alle storture di una legge di avanzamento che, ripeto, è stata approvata non molto tempo fa dalle due Camere. I problemi della legge di avanzamento, salvo che non vi siano assestamenti di carattere globale da fare, così come è stato fatto con il disegno di legge Buffone, dovrebbero essere esaminati ed affrontati globalmente, ad avviso del Governo. Naturalmente è diritto del Parlamento fare una legge con cui si dice che, siccome un capitano dei carabinieri che è in pensione dal 1908 merita moltissimo, viene riassunto in servizio.

R O S A , *relatore*. Con tutta la sua longevità, non esiste più!

C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Ora non si tratta di contestare i meriti altissimi di questi fedeli servitori dello Stato: si tratta di stabilire se dobbiamo avere una legge di avanzamento con dei criteri permanenti o se invece, come la Costituzione permette al Parlamento, le Camere intendono valutare caso per caso, ai fini dell'avanzamento, le posizioni dei singoli ufficiali.

Il disegno di legge approvato alla unanimità dalla Camera dei deputati ha cercato di affrontare e di risolvere globalmente un problema che era certo delicato e che traeva la sua origine da un tipo di legge di avanzamento che abbiamo approvato a suo tempo, cioè il problema dei capitani dei carabinieri. Questo disegno di legge risolve quella che è una stortura globale e risolve in gran parte il problema degli undici capitani che il disegno di legge in discussione vuole e cerca di risolvere.

Io debbo richiamare tra l'altro l'attenzione del Senato sulla proliferazione di leggine nel campo dell'avanzamento, fatto questo che è stato sottolineato in sede di esame della relazione della Corte dei conti al rendiconto generale dello Stato, sia da parte dei senatori dell'opposizione che da parte dei senatori della maggioranza; la Corte dei conti in quella sede aveva sottoposto, non dico ad una seria critica, ma ad attento esame tale problema.

Ora è chiaro che, quando il problema si pone nei termini appassionati ed umani con cui lo ha posto il senatore Rosa a difesa di questi sei capitani ai quali la legge si applica...

R O S A , *relatore*. Sono undici.

C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sono undici, dei quali alcuni già riassorbiti e ci sono sei capitani nati nel 1913-14, alcuni dei quali sono a riposo da due anni.

È chiaro, dicevo, che se il problema si pone nei termini umani dei meriti di questi ufficiali, del fatto che hanno servito fedelmentre il Paese si pone il Governo in una posizione di imbarazzo, perchè non esso vuole certamente disconoscere il merito di questi ufficiali. Ma io credo, senatore Rosa, che ci possano essere ufficiali altrettanto meritevoli del '12: e perchè non anche ufficiali dell'11, e perchè non del '10? E chi dice che non ce ne siano del '9? Ma perchè fermarci al '9 e non pensare anche all'8? E, una volta che siamo all'8, perchè non andare anche al '7?

Ora io voglio richiamare l'attenzione del Senato sul fatto che la prima applicazione di leggi di questa natura — su questo maggioranza e opposizione ormai convergono ed anche io lo ammetto — può aver dato luogo a inconvenienti; ed indubbiamente nella prima legge si è dato luogo ad inconvenienti per il ruolo dei capitani dei carabinieri. Questi inconvenienti si è cercato di risolverli con un accordo tra il Governo, la maggioranza e l'opposizione alla Camera dei deputati in sede di esame del disegno di legge Buffone.

Gran parte delle persone, meritevolissime, che si vorrebbe premiare con questo disegno di legge trovano giusto soddisfacimento, non dico ai loro diritti, ma alle loro aspettative umane nel disegno di legge Buffone; quindi io riterrei che, siccome quel disegno di legge ha affrontato e risolto il problema globale, l'attenzione del Senato debba essere richiamata sulla legge fondamentale di avanzamento, la cui credibilità è un presupposto della disciplina, della coesione.

Occorre che gli ufficiali sappiano che quella è la legge di avanzamento, che, se vi sono inconvenienti gravi che coinvolgono un grosso numero di persone, alla legge di avanzamento si potrà derogare con una legge singolare; ma essi devono sapere che quella è la legge di avanzamento che vale per tutti gli ufficiali.

Ora io mi richiamo a questi princìpi di carattere generale a tutela della stabilità e, ripeto, della credibilità di una legge approvata sull'avanzamento per pregare il Senato di volere se non altro soprassedere all'esame di questo disegno di legge, riservandosi di valutarlo globalmente e complessivamente quando all'esame di quest'Aula verrà anche il disegno di legge d'iniziativa del deputato Buffone, già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Onorevole Sottosegretario, non ho compreso bene la richiesta precisa che ella fa: se è di rinvio alla Commissione oppure di sospensione della discussione.

C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Siccome il disegno di legge d'iniziativa del deputato Buffone, approvato all'unanimità in Commissione dalla Camera dei deputati, è ora all'esame della competente Commissione del Senato e siccome il disegno di legge ora in esame viene ad estendere per un caso limitato e particolare il disegno di legge Buffone, io credo che questo disegno di legge potrebbe tornare in Commissione.

R O S A , *relatore.* Il disegno di legge di iniziativa dell'onorevole Buffone è già stato approvato anche dal Senato.

C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Chiedo che il Senato, sulla base delle considerazioni da me svolte, si soffermi un momento per vedere se veramente riteniamo di poter approvare una legge che riguarda sei ufficiali. Se il Senato così ritiene, il Governo non ha assolutamente niente in contrario.

P R E S I D E N T E . Il Governo chiede allora che non si passi alla votazione degli articoli?

C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Mi rimetto all'Assemblea, perchè è chiaro che il Governo non disconosce i meriti personali di questi sei ufficiali, ma fa soltanto una questione di carattere generale sulla credibilità di una legge fondamentale quale è la legge sull'avanzamento.

R O S A , *relatore.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O S A , *relatore.* Signor Presidente, esprimo l'avviso che l'Assemblea debba proseguire e concludere l'esame del presente disegno di legge questa sera stessa.

M A S C I A L E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A L E . Avevo già preannunciato al collega Rosa che il nostro Gruppo si sarebbe opposto all'approvazione di questo disegno di legge. Ora, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario che ha chiesto un ripensamento da parte del Senato sul presente disegno di legge, dichiaro di aderire a tale proposta affinchè il disegno di legge n. 61 possa essere più attentamente riesaminato in sede di Commissione.

C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C O S S I G A , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Signor Presidente, nel ribadire la necessità che il Senato, in base alle osservazioni modestissime da me esposte, tenga presenti le ripercussioni che una legge, seppure modesta come questa, avrebbe sul problema generale dell'avanzamento e della credibilità all'interno delle forze armate della stabilità della legge di avanzamento (qui vi è stata una legge, approvata all'unanimità, che ha risolto il problema globale dei capitani, mentre oggi noi facciamo una leggina per risolvere il problema di sei capitani), faccio proposta formale di rinvio in Commissione del disegno di legge n. 61.

R O S A , *relatore.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O S A , *relatore.* Io devo chiarire agli onorevoli colleghi che il disegno di legge n. 601 dell'onorevole Buffone oggi è già legge, perchè sia la 7ª Commissione permanente difesa della Camera, sia la 4ª del Senato, in sede deliberante, lo hanno approvato all'unanimità. Quindi, quella legge oggi applicata esclude dai suoi benefici proprio i capitani delle classi 1913, 1914 e 1915. Quando si dice che è un caso umano, io non sono d'accordo, e me lo deve consentire lo onorevole Sottosegretario. Qui, infatti, non ci troviamo di fronte al caso di una leggina « a fotografia », ma si tratta di far entrare proprio nel concetto giuridico dei benefici dati ad altri capitani attraverso un'altra legge, la n. 601, questi del 1913, 1914, 1915, che vengono ad essere esclusi, se si tiene conto che il disegno di legge n. 61 è stato presentato fin dal 1966 e poi di nuovo ripresentato. Sicchè io insisterei per la votazione del disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, devo dare la precedenza alla proposta fatta dall'onorevole Sottosegretario.

Nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti la proposta di rinvio in Commissione del disegno di legge n. 61 avanzata dall'onorevole Sottosegretario di Stato per la difesa. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvata.

Passiamo allora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Art. 1.

Le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 14 novembre 1967, n. 1145, si applicano anche ai capitani dell'Arma dei carabinieri appartenenti alle classi di leva 1913, 1914 e 1915, nel senso che gli interessati vengono promossi nel soprannumero anzichè a disposizione.

Le eccedenze di organico risultanti nel grado di maggiore per effetto delle promozioni di cui al comma precedente sono riassorbite con le vacanze derivanti da cause diverse da quelle indicate nelle lettere *a*) e *d*) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137.

Di tali eccedenze non si tiene conto nella determinazione delle aliquote di ruolo dei tenenti colonnelli da valutare nell'avanzamento.

(*È approvato*).

Art. 2.

Gli effetti economici della presente legge decorrono dal 1° gennaio 1969.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere finanziario derivante dall'attuazione della presente legge, per complessive lire 2.800.000, si farà fronte con le disponibilità del capitolo n. 4007 dello stato di

previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1969.

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

M A S C I A L E . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A L E . Poichè in precedenza avevo espresso la nostra adesione alla proposta dell'onorevole Sottosegretario di un riesame del disegno di legge da parte della Commissione, dichiaro che il nostro Gruppo si asterrà dalla votazione.

C A R U C C I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R U C C I . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, la legge 12 novembre 1955, n. 1137, fu determinata dalla necessità di assicurare da un lato una cosiddetta selezione dei quadri da proporre per l'avanzamento e dall'altro lato di consentire ad ogni ufficiale una possibilità di sviluppo più ragionevole della propria carriera ed eliminare nello stesso tempo le sperequazioni, le difformità di valutazione e selezione.

I presentatori del disegno di legge in discussione affermano esplicitamente che la legge 12 novembre 1955, n. 1137 non ha raggiunto tale scopo per quanto concerne l'avanzamento dei capitani dei carabinieri i quali, raggiunto il limite di età di 54 anni, vengono collocati in congedo senza aver conseguito la promozione al grado superiore

Mi domando a questo punto di chi sia la colpa. Spesse volte, onorevole Santero, onorevole Cossiga, nella passata legislatura noi comunisti abbiamo insistito per un'organica legge di avanzamento degli ufficiali delle tre Forze armate e ci siamo sempre opposti a queste leggine o, come vengono definite benevolmente dal relatore, leggi a fotografia. Mi ricordo a questo proposito che è stata fatta una legge proprio per istituire il grado di maggiore della banda dell'Arma dei carabinieri.

Questo modo farraginoso di legiferare lo abbiamo già fatto presente nel corso dell'attività della Commissione difesa e finalmente è stata fatta questa legge organica per l'avanzamento degli ufficiali delle tre forze armate.

Noi, poichè in precedenza abbiamo sempre insistito perchè il Ministero della difesa legiferasse mediante un sistema organico, oggi ci troviamo nelle condizioni di non poter dire nè di no nè di sì; ma, per quanto affermato in precedenza nell'altra legislatura e per le considerazioni fatte testè dall'onorevole Sottosegretario, pur riconoscendo che i capitani dell'Arma dei carabinieri che saranno 11 o 12, verrebbero colpiti inesorabilmente dalla legge sull'avanzamento in quanto verrebbero mandati in congedo, devo constatare che per i capitani degli anni precedenti non si è stati solleciti, allo stesso modo, a presentare una modifica o una leggina per farli avanzare nel grado.

Ciò accade perchè nel nostro esercito negli alti gradi si opera in virtù di gruppi, gruppetti, correnti di forze e di potere.

Pertanto noi pur esprimendo il nostro rammarico per questi capitani che non verrebbero ad essere promossi se questa legge non fosse approvata, non possiamo nello stesso tempo votare a favore. Quindi per le considerazioni fatte dall'onorevole Cossiga e per quanto noi abbiamo rivendicato nella passata legislatura richiedendo un'organica legge sull'avanzamento e promozione degli ufficiali delle tre forze armate, ci asteniamo dall'esprimere il nostro voto.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Annunzio di mozioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle mozioni pervenute alla Presidenza.

G E R M A N O ' , *Segretario*:

TOMASSINI, VALORI, MASCIALE, LI VIGNI, NALDINI, CUCCU, PELLICANO', PREZIOSI, VENTURI Lino, FILIPPA, MENCHINELLI, RAIA. — Il Senato,

rilevato che le attuali condizioni ambientali, morali e psichiche in cui vivono i detenuti sono in contrasto con un sano e civile trattamento, nonchè disumananti e mortificanti della personalità dell'uomo;

rilevato che, peraltro, esse non rispondono alla concezione della pena intesa come mezzo di rieducazione e di reinserimento del condannato nella società;

considerato che tutto il sistema penitenziario è in contrasto con il dettato della Costituzione repubblicana, la quale stabilisce, all'articolo 27, che « le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato », nonchè con gli indirizzi della moderna criminologia;

ritenuto che il Governo è rimasto insensibile alle continue ed insistenti sollecitazioni di una radicale riforma, al fine di mutare l'attuale situazione, che è andata sempre più esacerbandosi ed è divenuta in questi ultimi tempi esplodente, dando luogo a proteste, talvolta drammatiche e violente, dei detenuti e delle loro famiglie,

impegna il Governo:

1) a realizzare con urgenza una nuova edilizia carceraria che sia strutturata in modo da creare condizioni favorevoli ed idonee ad un efficace trattamento rieducativo del condannato, affinchè questo non senta la pena come un modo di segregazione ed esclusione dalla società;

2) a fornire le carceri di servizi penitenziari criminologici, con personale specializzato ed idoneo, i quali, studiando la personalità del detenuto, in particolare sotto l'aspetto della sua capacità a delinquere e della sua pericolosità sociale, applichino adeguate tecniche terapeutiche nel periodo della detenzione, iniziando così una forma di assistenza utile per il reinserimento dei liberati dal carcere nella società civile;

3) ad istituire centri regionali di profilassi criminale che continuino nel periodo post-penitenziario il trattamento rieducativo iniziato nelle carceri;

4) a predisporre ogni altro provvedimento idoneo al risanamento psichico e morale del detenuto, adottando a tal fine i suggerimenti che la scienza criminologica e psicologica fornisce per la rieducazione del condannato ed adeguando così l'ordinamento penitenziario ai princìpi costituzionali. (moz. - 29)

ZUCCALA', FENOALTEA, BARDI, DE MATTEIS, PIERACCINI, FORMICA, IANNELLI, ARNONE, BANFI, BLOISE, BUZIO, CAVEZZALI, CIPELLINI, CODIGNOLA, DINDO, FOSSA, GARAVELLI, MANCINI, MINNOCCI, ALBANESE, AVEZZANO COMES, BERMANI, CATELLANI, CASTELLACCIO, CELIDONIO, DARE', DI BENEDETTO, FERRONI, GATTI CAPORASO Elena, JANNUZZI, LUCCHI, MAIER, PAUSELLI, ROSSI DORIA, SEGRETO, TANSINI, TOLLOY, TORTORA, VIGLIANESI, VIGNOLA, ZANNIER. — Il Senato,

considerato che le recenti agitazioni negli istituti carcerari, deprecabili per la violenza che scatenano, traggono tuttavia origine dallo stato di arretratezza delle strutture e dall'insufficienza degli ordinamenti;

ritenuto che il dettato costituzionale della pena, come momento di rieducazione per il recupero del condannato alla società civile, non trova applicazione efficace per le remore insite in un sistema che si ispira al principio della pena come afflizione;

considerato che il Parlamento ha già iniziato l'esame della riforma dell'ordinamento penitenziario nella quale sono previste norme che, per il loro carattere regolamentare, possono essere di immediata applicazione ai fini del rinnovamento auspicato,

impegna il Governo ad emanare con urgenza disposizioni che, nella sfera della propria competenza regolamentare, contribuiscano a migliorare le condizioni di vita dei detenuti, in modo da rendere possibile il loro recupero per l'inserimento nella società civile, ed auspica l'attuazione di un organico

programma di edilizia carceraria che, rinnovando le strutture, renda efficace l'attuazione del nuovo ordinamento penitenziario. (moz. - 30)

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

G E R M A N O ' , *Segretario*:

BENEDETTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza:

che l'ulteriore concentrazione di impianti industriali nell'area torinese da parte della FIAT e di altre imprese collegate alla produzione automobilistica sta richiamando a Torino e nella sua provincia diverse migliaia di lavoratori ingaggiati direttamente dagli imprenditori nelle regioni del Mezzogiorno e nelle Isole;

che tale fenomeno si colloca in un'area già soggetta da tempo ad un intenso congestionamento dei centri urbani, del capoluogo e dei comuni della cintura torinese. con conseguenze sempre più gravi per il vivere civile a causa della insufficienza di case di abitazione, di scuole, di attrezzature sanitarie ed assistenziali, nonchè di tutte le altre infrastrutture;

che il nuovo afflusso di migliaia di famiglie di lavoratori provenienti da altre regioni è stato colto a pretesto per una nuova ondata speculativa sul prezzo delle case di abitazione, con la richiesta di fitti sempre più esosi, appoggiata da intimazioni di sfratti e disdette di contratti di locazione per indurre all'accettazione di richieste di aumenti di fitti e dell'aggravamento delle condizioni di locazione.

L'interpellante chiede pertanto al Ministro quali misure intenda adottare, di fronte ad un fenomeno di tale ampiezza, dalle conseguenze umane e sociali di così vasta portata, in ordine alle esigenze seguenti:

1) porre un freno all'ondata speculativa sul prezzo della casa di abitazione, anche mediante la realizzazione di un vasto programma di costruzioni di case economiche e popolari e mediante l'istituzione dell'equo canone di affitto;

2) negare l'approvazione di quelle convenzioni tra comuni e privati che non comprendono l'assunzione a totale carico dei privati di tutti i costi di urbanizzazione primaria e secondaria, in applicazione della legge 6 agosto 1967, n. 765;

3) impedire che si verifichino iniziative private che abbiano come conseguenza l'ulteriore concentramento di impianti industriali in aree già intensamente congestionate, affinchè i nuovi impianti industriali siano insediati nelle aree depresse, e segnatamente nel Mezzogiorno e nelle Isole. (interp. - 173)

NENCIONI, CROLLALANZA, DE MARSANICH, DINARO, FILETTI, FRANZA, GRIMALDI, LATANZA, PICARDO, TANUCCI NANNINI, TURCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Con riferimento al fatto (d'altra parte previsto e scontato) che il Governo si è astenuto dal presentare un disegno di legge sulla riforma delle società per azioni;

premesso:

1) che le grandi aziende, costituite in società per azioni, salvo rare eccezioni, sono a capitale disintegrato e quindi disperse, senza una proprietà azionaria attiva e presente;

2) che il fenomeno delle « partecipazioni incrociate » porta a vantaggio della dirigenza i voti cui danno diritto le azioni della società amministrata in possesso di società controllate, con chiara violazione del sistema vigente;

3) che l'acquisto illimitato, da parte di società controllate, di azioni della società capogruppo (titolare del controllo) dilata le conseguenze negative dei fenomeni lamentati;

4) che il fenomeno del rastrellamento delle deleghe, ormai consueto, è una degenerazione dell'esercizio del voto quale elemento fondamentale nell'ordinamento delle società per azioni, in cui le assemblee sono

concepite come atto di consapevole volontà dell'azionista stesso;

5) che, partendo dal principio, che ha fondamento nella realtà, che le deleghe oggetto di incetta non sono strumenti di espressione della volontà dell'azionista, ma mandati in bianco, e che, nella pratica, le cosiddette deleghe date alle banche non sono neppure frutto di iniziativa dell'azionista, perchè solitamente vengono fatte proprie dagli istituti di credito, sì da parificarsi al rastrellamento ed all'incetta;

6) che, in buona sostanza, è stato autorevolmente sostenuto che « non si può dubitare... che le Assemblee di alcune delle maggiori società italiane siano normalmente decise da chi si fa portatore dei voti rastrellati dalla massa degli azionisti assenti ed inerti, spesso senza alcuna formalità e per il solo fatto che le azioni sono affidate in deposito, e che tali voti siano esercitati dal presunto rappresentante senza alcuna valutazione dell'interesse della società, senza alcuna considerazione dell'interesse dei presunti rappresentanti, in stretta osservanza di quanto indicano gli amministratori delle società e, nella sostanza delle cose, nell'interesse di questi e per loro conto »,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) se e quando il Governo intenda presentare un disegno di legge per la riforma delle società per azioni, proposto come programma prioritario;

2) se non ritengano di promuovere provvedimenti per evitare i fenomeni lamentati nelle premesse, sia di carattere legislativo, sia attraverso istruzioni della Banca d'Italia, nella sua funzione specifica di controllo del credito e del risparmio;

3) se non intendano prendere provvedimenti diretti a tutelare non tanto l'entità dei dividendi, elemento di grande importanza per i risparmiatori, quanto la consistenza delle società per azioni dal punto di vista patrimoniale e gestionale, quali indispensabili strumenti di creazione della produzione nazionale, dato che l'impresa si sposta sul piano dell'interesse pubblico specialmente in una economia permanentemente controllata ed accentrata nel quadro di una programmazione che si è ritenuto di approvare come legge dello Stato. (interp. - 174)

NENCIONI, CROLLALANZA, DE MARSANICH, DINARO, FRANZA, FILETTI, GRIMALDI, PICARDO, TURCHI, LATANZA, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e degli affari esteri.* — Con riferimento ai lavoratori italiani in ostaggio nel Biafra ed alla notizia di altri lavoratori dispersi o trucidati ed all'azione diplomatica per il rilascio dei connazionali prigionieri e per la ricerca dei dispersi, condotta attraverso il Governo della Costa d'Avorio, la Santa Sede e le Nazioni Unite;

di fronte alle migliaia di tecnici e lavoratori italiani che prestano la loro opera nelle regioni controllate dal Governo federale nigeriano,

gli interpellanti chiedono di conoscere, con assoluta urgenza:

1) se il Governo non intenda prima di tutto adoperarsi per una tregua del conflitto onde poter ricercare senza grandi pericoli i dispersi e far rientrare in zona di sicurezza i lavoratori prigionieri;

2) quali misure il Governo intenda prendere o abbia preso per la tutela dei lavoratori italiani in zone impervie del mondo, dove la guerriglia o il pericolo di guerriglia, la guerra o il pericolo di guerra minacciano la loro incolumità e la loro esistenza;

3) quali azioni il Governo ed il Governatore della Banca d'Italia abbiano svolto, attraverso la « World's Bank », che, nell'esercizio delle sue funzioni, si assume il pagamento delle opere nelle zone sottosviluppate, come la Nigeria, il Pakistan, eccetera, affinchè i lavoratori siano efficacemente tutelati e difesi, unitamente al nome ed alla dignità dell'Italia. (interp. - 175)

PIERACCINI, FORMICA, IANNELLI, ARNONE, BANFI, BARDI, BLOISE, BUZIO, CAVEZZALI, CIPELLINI, CODIGNOLA, DINDO, FOSSA, GARAVELLI, MANCINI,

MINNOCCI, ALBANESE, AVEZZANO COMES, BERMANI, CATELLANI, CASTELLACCIO, CELIDONIO, DARE', DE MATTEIS, DI BENEDETTO, FENOALTEA, FERRONI, GATTI CAPORASO Elena, JANNUZZI, LUCCHI, MAIER, PAUSELLI, ROSSI DORIA, SEGRETO, TANSINI, TOLLOY, TORTORA, VIGLIANESI, VIGNOLA, ZANNIER, ZUCCALA'. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Gli interpellanti,

preoccupati della condizione di crescente disagio in cui versa il personale insegnante della scuola secondaria ed allarmati dall'eventualità che l'agitazione in corso possa determinare gravi conseguenze nella funzionalità della scuola al momento cruciale degli scrutini e degli esami;

ritenendo che l'agitazione stessa si fondi su rivendicazioni valide e da tempo avanzate dal personale stesso, e cioè:

a) la definizione dello stato giuridico e la ristrutturazione delle carriere, tali da garantire certezza di diritto e retribuzioni adeguate alle prestazioni offerte;

b) la definizione delle prestazioni medesime, in modo da assicurare funzionamento chiaro e sicuro all'organizzazione scolastica;

c) la fine dello stato di avventiziato in cui si trovano troppi insegnanti fuori ruolo, e di conseguenza il reperimento in organico di tutte le cattedre effettivamente funzionanti;

d) l'istituzione di nuovi ordinamenti e di nuove tecniche per la preparazione ed il reclutamento del personale insegnante ad ogni livello;

e) l'autogoverno scolastico, che si esprime nella responsabile partecipazione di tutte le componenti della scuola alle decisioni che si riferiscono al suo funzionamento,

chiedono al Governo di voler precisare quali siano le sue intenzioni al fine di affrontare, in forma organica e definitiva, questo complesso di problemi, in modo da assicurare a tutto il personale insegnante quella serenità di lavoro e quella certezza di diritto a cui legittimamente aspira. (interp. - 176)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

G E R M A N O ' , *Segretario*:

TROPEANO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere:

1) se rispondono a verità le notizie di stampa relative allo stanziamento, da parte della Cassa per il Mezzogiorno, della somma di 3 miliardi di lire per la costruzione dell'acquedotto che dovrebbe assicurare l'approvvigionamento idrico della città di Catanzaro e la completa utilizzazione delle acque del « Passante »;

2) se tali notizie possono ricollegarsi ad un deliberato « irreversibile » della Cassa o debbono essere valutate alla luce della lunga ed ormai consolidata esperienza della quale hanno fatto tesoro per ben tre lustri gruppi di potere periferico e nazionale i quali, a pochi mesi dal rinnovo delle Amministrazioni locali, e nel corso delle campagne elettorali precedenti, hanno sempre « assicurato » — come i predecessori dell'attuale Ministro — la definitiva e tempestiva soluzione dell'annoso problema.

Per sapere, inoltre, quali siano le modalità prescelte per l'effettiva erogazione delle somme in relazione ai tempi che saranno stati fissati per la concreta realizzazione dell'opera, nel caso di rispondenza delle notizie indicate alle determinazioni della Cassa. (int. or. - 837)

TROPEANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza del grave stato di logoramento e di abbandono della ferrovia S. Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido, nonchè dell'assoluta inadeguatezza degli impianti e dell'incredibile vetustà delle attrezzature che rendono quanto mai difficoltoso l'espletamento del normale servizio sull'importantissimo tratto ferroviario, unico collegamento su rotaia

tra il Tirreno e lo Jonio, da Salerno a Reggio Calabria.

Per sapere, inoltre, se è a conoscenza del fatto che il servizio è stato, finora, assicurato grazie allo spirito di abnegazione, al senso di responsabilità, alle capacità ed all'impegno del personale di stazione e viaggiante, che ha sopperito in tutti i modi alle deficienze degli impianti e dei mezzi, ma che non è disposto a sopportare all'infinito le attuali condizioni di vita e di lavoro.

Per sapere, infine, quali provvedimenti intenda adottare per assicurare i necessari, tempestivi interventi per l'ammodernamento e l'elettrificazione dell'indicato tratto di linea ferroviaria, il cui abbandono, considerato un ostacolo obiettivo ad ogni tentativo di sviluppo della tanto depressa economia del la zona, suscita tra le popolazioni interessate apprensioni, fermenti ed agitazioni giustificati, che possono, a lungo andare, sfociare in manifestazioni, e forse in disordini, di cui la responsabilità non potrà che ricercarsi nella insensibilità dell'Amministrazione ferroviaria e del Governo di fronte ai tanti insoluti problemi della regione calabrese. (int. or. - 838)

TROPEANO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere quali siano gli intendimenti del Comitato dei ministri e della Cassa per il Mezzogiorno circa la tanto auspicata realizzazione di un invaso sui fiumi Alca ed Ancinale, in provincia di Catanzaro, la cui progettazione è stata da tanti anni apprestata dall'Amministrazione provinciale che non ha potuto non recepire le sollecitazioni e le aspettative delle popolazioni della collina e della pianura gravitanti sulla vasta zona interessata.

Gli investimenti necessari per tale opera sono da considerarsi altamente produttivi se impiegati con la prospettiva immediata di:

a) consentire all'Enel la costruzione di un'importante centrale idroelettrica per una maggiore disponibilità energetica in Calabria e per una considerevole occupazione operaia in una delle zone più colpite dall'emigrazione e dalla disoccupazione;

b) avviare un rapido progetto di trasformazione delle vaste zone agrarie di bassa collina e di pianura lungo gran parte del litorale jonico catanzarese, attraverso la costruzione di una completa rete per l'irrigazione;

c) assicurare l'approvvigionamento idrico necessario a tanti centri abitati che da anni vanamente attendono gli acquedotti consorziali preventivati dalla Cassa;

d) prevenire ed evitare, attraverso l'imbrigliamento delle acque e la sistemazione dei due fiumi e dei torrenti circostanti, il ripetersi di alluvioni che ricorrentemente, dal 1935 in poi, hanno seminato distruzioni in tutta la zona, ulteriormente avvilendo le già misere condizioni economiche di quelle popolazioni. (int. or. - 839)

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

se sia a conoscenza dell'incremento del numero di cave di sabbia e ghiaia in esercizio lungo il corso del fiume Po, nel tratto che va dal territorio del comune di Carmagnola a quello del comune di Carignano (Torino);

se sia a conoscenza che l'attività di estrazione di sabbia e ghiaia nell'area indicata tende ad estendersi ben oltre il letto del fiume, per interessare terreni situati negli spazi delimitati dal corso del Po stesso, che in tale zona descrive numerose curve, creando in tal modo le condizioni per possibili rettifiche permanenti, con alterazioni nel regime del corso d'acqua che potrebbero avere gravi conseguenze per la sicurezza e per l'economia della zona;

se sia a conoscenza che alcune ditte, per realizzare uno sfruttamento più intenso e con minori costi di estrazione e trasporto della sabbia e della ghiaia, hanno installato imponenti mezzi di escavazione, capaci di arrivare a profondità anche superiori agli 80 metri sotto il livello del suolo, giungendo perfino all'apertura di varchi permanenti in alcuni tratti di argine del Po (eseguiti, con il concorso dello Stato, da consorzi idraulici), con la conseguenza di creare delle lagune che potrebbero, in caso di piena, rettificare le anse del Po con imprevedibili ripercussioni sul regime del corso d'acqua.

L'interrogante desidera, altresì, conoscere se il Ministro sia a conoscenza dei motivi che hanno indotto il Magistrato per il Po e il Genio civile di Torino ad autorizzare tali attività, ivi compreso il taglio degli argini sopracitato, senza voler conoscere il parere e la volontà dei consorzi idraulici e senza tener conto delle opinioni del Consiglio comunale di Carignano, il quale, in data 24 aprile 1969, si è visto costretto ad esprimere al prefetto le sue preoccupazioni e le sue rimostranze, con voti unanimi.

L'interrogante desidera, infine, conoscere quali misure intende prendere il Governo per accertare se le presenti opere e l'attività di estrazione di sabbia e ghiaia in corso nel tratto del Po segnalato abbiano carattere di pericolosità, e, in caso affermativo, quali provvedimenti intende adottare per accertare le responsabilità e per imporre il rispetto delle indispensabili condizioni di sicurezza per gli insediamenti umani e per le attività economiche della zona, specie in considerazione delle caratteristiche e dei precedenti di un corso d'acqua, quale il Po, soggetto a brusche ed imponenti variazioni, data la sua vicinanza con la zona alpina di origine. (int. or. - 840)

PEGORARO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza del grave malcontento esistente tra gli assegnatari GESCAL a causa della mancata emanazione dei decreti interministeriali inerenti alle quote relative alle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria e di amministrazione, concordate tra le parti fin dal 28 novembre 1968.

Poichè, in mancanza di tali decreti, gli assegnatari corrono il rischio di vedersi nuovamente applicate quote superiori a quelle concordate, si chiede di conoscere se i Ministri interrogati non ritengano di dover provvedere all'urgente emanazione dei decreti stessi, onde evitare il ripetersi dei contrasti, tra assegnatari ed ente, che si sono già verificati in passato. (int. or. - 841)

PICCOLO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere i motivi per i quali nel piano di finaziamento in corso non figura quello relativo alla costruzione della Via Argine, in provincia di Napoli, più volte richiesta da quella Amministrazione provinciale che ne assunse l'iniziativa della progettazione.

Detta Via Argine va intesa non solo in ordine al tratto ricadente nella zona di Ponticelli (con inizio dall'imbocco autostradale) e di Cercola, fino al Ponte Felicella, ma in relazione alla costruzione *ex novo* del prosieguo della succitata strada, comprendente il tratto che, partendo da quest'ultima località (Ponte Felicella) e circonvallando al nord gli importanti centri di Pollena, S. Anastasia, Somma Vesuviana, Ottaviano, S. Giuseppe Vesuviano e Terzigno, dovrebbe raccordarsi alla strada statale delle Calabrie, in Torre Annunziata.

Invero, pur sopraggiunta qualche nota difficoltà nella zona di Ponticelli, ai fini dell'ampliamento e della sistemazione del primo tratto della strada in oggetto, per il fatto che il comune di Napoli riterrebbe di dovervi localizzare la costruzione di case di cui alla legge n. 167, non si comprende come possa accantonarsi l'intera opera, tanto attesa dalle popolosissime ed industriose cittadine suindicate che dispongono di una sola modestissima strada interna, della larghezza media di appena 5 o 6 metri, per le loro comunicazioni intercomunali e per accedere alla città di Napoli.

È un'opera che si impone, per le dimensioni della spesa e per la sua importanza, in quanto si tratta di provvedere alla creazione di un'arteria che sollevi oltre 200 mila abitanti dei predetti centri da una vera asfissia cui sono condannati a causa di un traffico enorme che non può più oltre effettuarsi sull'unica citata stradetta interna, snodantesi peraltro attraverso popolose cittadine, senza condannarle alla paralisi e, quindi, all'esasperazione.

Si invita, pertanto, il Ministro a volere finanziare con urgenza l'opera in esame, che costituirà un'apporto determinante per l'eco-

nomia non solo dei menzionati comuni, ma dell'intera zona vesuviana e della provincia di Napoli. (int. or. - 842)

BIAGGI, BERGAMASCO, VERONESI, BONALDI, FINIZZI, MASSOBRIO, PREMOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e delle partecipazioni statali.* — Gli interroganti, di fronte alla tragica realtà che sta manifestandosi sulla sorte di alcuni italiani facenti parte della missione di lavoro dislocata dall'ENI in Nigeria, chiedono di conoscere se l'ENI era stato autorizzato (e, in caso positivo, in base a quali garanzie ed assicurazioni di Governo) ad inviare ed a mantenere in territori investiti dalla guerra e, in ogni modo, in zone di estrema difficoltà e precarietà per collegamenti, un gruppo di lavoratori italiani che risulta essere stato lasciato completamente indifeso, senza alcuna protezione e senza adeguati mezzi di collegamento, malgrado che si fossero in precedenza verificati gravi episodi premonitori per i quali altre missioni di lavoro di altre compagnie petrolifere erano state prontamente ritirate.

In particolare, per conoscere se e a chi devono contestarsi responsabilità per le troppe leggerezze commesse, quali si stanno rivelando nel tragico episodio. (int. or. - 843)

CHIARIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se è nelle loro intenzioni dare un minimo di garanzia per l'incolumità dei cittadini e degli amministratori pubblici, dopo i gravi avvenimenti di Napoli di questi giorni di maggio 1969, di cui i più importanti sono stati l'insurrezione avvenuta in occasione del « Giro d'Italia » e l'altra verificatasi durante l'ultima seduta del Consiglio comunale in cui i consiglieri, eccettuati naturalmente quelli comunisti, hanno rischiato di essere addirittura linciati. I numerosi feriti, alcuni dei quali in condizioni gravi, sono stati tutti dalla parte delle forze dell'ordine e si deve solo al loro spirito di sacrificio se non sono avvenuti fatti ancora più gravi.

Questa continua sopraffazione della piazza esaspera le popolazioni desiderose di lavorare in tranquillità, onde si ritiene che ciò debba imporre alle autorità governative una più rigida tutela delle libertà civiche, senza fare affidamento solo sulla disciplina ed abnegazione delle forze di polizia, esposte ad ogni forma di insulti e di violenze, senza neanche la possibilità di difendersi. (int. or. - 844)

LI VIGNI, NALDINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso che, con decreto del Ministro delle finanze del 16 dicembre 1953, fu attribuita all'Ufficio del registro abbonamenti radio (URAR) di Torino l'amministrazione degli abbonamenti alle diffusioni radiotelevisive per tutto il territorio nazionale;

informati che, con nota n. 159105 della Direzione generale delle tasse e delle imposte indirette sugli affari, anch'essa datata 16 dicembre 1953, l'URAR fu autorizzato ad avvalersi dell'impianto meccanografico a quel tempo gestito dalla Rai-TV per la contabilizzazione dei canoni di abbonamento TV;

rilevato che tale provvedimento informale venne adottato « in via sperimentale » e che nel testo della medesima nota ministeriale si stabiliva che la materia avrebbe dovuto « al più presto ottenere una disciplina organica e razionale in via legislativa »;

accertato che, dalla relazione e dal bilancio per l'esercizio 1968 della Rai-TV, risulta che la medesima, mediante tre elaboratori elettronici della terza generazione, gestisce l'amministrazione degli abbonamenti ordinari TV, definendo tale gestione come la più importante tra quelle dell'azienda e sottolineando che tale gestione è svolta « dalla Rai-TV per conto del Ministero delle finanze »;

tenuto conto che la carenza legislativa lamentata è stata deplorata anche dalla Corte dei conti nella determinazione n. 760 del 20 giugno 1967,

per sapere se ritenga lecito il protrarsi di una situazione caratterizzata dal fatto che una semplice nota ministeriale — in assenza di un apposito provvedimento le-

gislativo — abbia consentito negli anni scorsi, e consenta tuttora, che la Rai-TV disponga di un rilevante numero di miliardi di lire aventi — a mente di note sentenze della Magistratura — le peculiarità di autentiche tasse dovute all'erario. (int or. - 845)

NALDINI, MASCIALE. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se la SACIS — Società per azioni commerciale iniziative spettacolo — e per essa la Rai-Radiotelevisione italiana, per il tramite della SIPRA — Società italiana pubblicità per azioni, il cui capitale è detenuto per il 70 per cento dall'IRI e per il restante 30 per cento dalla Rai-TV, nonchè per il tramite dell'ERI (Edizioni Rai-Radiotelevisione italiana, le cui azioni sono detenute per il 70 per cento dalla Rai-TV e per il 30 per cento dall'IRI), abbiano tenuto conto, e in che modo, della censura contenuta nella determinazione n. 760 della Corte dei conti, datata 20 giugno 1967. Gli interroganti intendono riferirsi alla relazione della Corte dei conti inviata alla Presidenza delle due Camere insieme con i conti consuntivi relativi agli esercizi 1963, 1964 e 1965 della suddetta Rai-TV.

In particolare gli interroganti,

premesso che nel testo di tale relazione veniva affermato che tra gli scopi della SACIS rientrano i compiti di « esercitare la produzione, il commercio ed il noleggio di film a lungo ed a corto metraggio, anche pubblicitari, destinati alla diffusione televisiva »;

rilevato che la stessa relazione contestava alla SACIS la violazione dell'articolo 12 della legge 4 novembre 1965, n. 1213,

chiedono se la Rai-TV, e per essa la SACIS — dopo detta censura — abbiano provveduto ad avvalersi — così come disposto dalla già citata norma di legge — dell'« Istituto Luce » nei casi nei quali siano stati prodotti e distribuiti in Italia film, comunque finanziati dalla Rai-TV, non da essa direttamente prodotti.

Gli interroganti, nel caso in cui risultasse una perdurante inadempienza della Rai-TV e della SACIS in ordine al disposto di legge già richiamato, chiedono di conoscere quali provvedimenti abbiano adottato i Ministri interrogati per evitare il perpetuarsi della inosservanza contestata dalla Corte dei conti, e fanno presente che la sistematica violazione della determinazione della Corte dei conti avrebbe come inevitabile conseguenza l'ulteriore aggravamento della crisi in cui versa l'« Istituto Luce » e che ciò — fra l'altro — sarebbe in palese contraddizione con recenti assicurazioni fornite dal Governo in rapporto alla politica cinematografica, di rafforzamento degli enti di Stato, che intenderebbe perseguire. (int. or. - 846)

TOMASSINI, LI VIGNI, MASCIALE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere per quali motivi ha negato l'autorizzazione a procedere contro Giovanni De Lorenzo, autorizzazione richiesta dalla Procura della Repubblica di Roma che aveva ritenuto il De Lorenzo colpevole del reato di usurpazione di potere politico, previsto dall'articolo 287 del codice penale.

Per conoscere, altresì, per quali ragioni non è stata investita del caso la Commissione inquirente per i procedimenti di accusa della Camera dei deputati, essendo il De Lorenzo deputato al Parlamento, e se, inoltre, non ritiene che il provvedimento negativo adottato abbia sottratto, e al Parlamento e all'Autorità giudiziaria, la possibilità di conoscere fatti che, per la loro natura e la loro gravità, interessano tutto il Paese. (int. or. - 847)

CUZARI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere, in rapporto all'incidente occorso al « Fokker » dell'ATI in fase di atterraggio a Reggio Calabria, quali siano le attrezzature di assistenza al volo nell'aeroporto di quel centro e, in particolare, se sia vero che l'atterraggio avviene senza assistenza da parte della torre di controllo. (int. or. - 848)

BARTOLOMEI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Rilevato che fin dal 16 agosto 1968 è scadu-

to il termine, prescritto dall'articolo 31 della legge 30 gennaio 1968, n. 46, per l'emanazione del regolamento di applicazione della legge medesima;

considerato che, a causa della mancata emanazione del regolamento, la citata legge è restata di fatto inoperante, con la conseguenza che gli abusi, specie sulle tolleranze dei titoli dei metalli preziosi, continuano ed anzi si intensificano, con ripercussioni negative (discredito della produzione italiana) sul commercio interno ed in modo particolare sull'esportazione,

l'interrogante chiede di sapere:

a) i motivi di tale ritardo;

b) se comunque il Ministro non reputi necessaria ed urgente una sollecita emanazione del regolamento di applicazione della legge 30 gennaio 1968, n. 46, sia per recare ordine nell'attività produttiva di un importante settore, sia per evitare il dubbio che si voglia rinviare a tempo indeterminato tutta la disciplina dei titoli e delle tolleranze sui metalli preziosi che la legge approvata si prefiggeva. (int. or. - 849)

ABENANTE, AIMONI, BERA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per far revocare da parte dell'INAM la decisione di eliminare dall'elenco delle terme convenzionate per l'assistenza diretta numerosi stabilimenti.

In particolare, gli interroganti sottolineano il fatto che le determinazioni adottate si trasformano in una concessione privilegiata per alcune terme e che l'esclusione è stata deliberata sulla base di valutazioni delle sedi provinciali, quando invece la logica e la necessità di assicurare la migliore assistenza avrebbero suggerito di stabilire precise norme, eliminando dalla convenzione le terme inadempienti.

Infine, gli interroganti sottolineano la necessità di una rapida revisione della questione per impedire favoritismi ed atti « clientelari ». (int. or. - 850)

CIFARELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se rispondano a verità le insistenti voci secondo le quali, nell'imminenza della nomina del nuovo consiglio di amministrazione del Parco nazionale d'Abruzzo, alcuni gruppi di potere locale mirano a far inserire in esso persone che, quali sindaci di comuni siti nel Parco o quali proprietari di terreni, hanno dimostrato mentalità ed interessi incompatibili con i doveri e le funzioni di componenti di detto consiglio di amministrazione.

L'interrogante chiede, inoltre, se il Ministro non ritenga ormai più che maturo un radicale rinnovamento del consiglio di amministrazione del Parco, il quale non può non incentrarsi nella scelta di un nuovo presidente tra persone aventi grande prestigio, specifica competenza ed indiscussa indipendenza, giacchè sempre più complessa è la necessaria difesa del Parco, nella sua esistenza e nella sua funzionalità, ed ogni giorno crescenti sono, sul piano nazionale come su quello internazionale, le responsabilità ed i doveri del nostro Paese, quanto a conservazione della natura. (int. or. - 851)

CIFARELLI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere se abbiano notizia delle previsioni urbanistiche contenute nel Piano regolatore generale adottato dall'Amministrazione comunale di Capri.

Tale piano, invero, è fondato su ipotesi di sviluppo ed è concepito secondo criteri incompatibili con le esigenze primarie di tutela dei valori paesistici, ambientali, storici ed archeologici che costituiscono l'eccezionale patrimonio dell'isola di Capri, riconosciuto importantissimo dalla cultura nazionale ed internazionale.

L'interrogante desidera in particolare conoscere se gli organi ministeriali, ciascuno nell'ambito della propria competenza, abbiano preso in esame le « osservazioni » su detto piano regolatore rivolte al comune di Capri dall'Associazione nazionale « Italia Nostra », ai sensi dell'articolo 9 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e in forza della legge 6 agosto 1967, n. 765.

L'importanza di Capri, che impegna la responsabilità dell'Italia di fronte al mondo

civile, impone in ogni caso la massima vigilanza ed il più attento esame di detto piano regolatore, onde non prevalgano l'ignoranza e la speculazione e sia salvato (ed è già troppo tardi!) quanto colà ancora esiste delle testimonianze storiche, dei monumenti e delle bellezze naturali. (int. or. - 852)

FORMICA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere i provvedimenti che si intendono adottare per porre termine all'agitazione, che dura da mesi, nel centro CIAPI di Bari.

Si ricorda che le ragioni dei lavoratori furono già esposte ad autorità di Governo ed alla Giunta per il Mezzogiorno del Senato durante la visita conoscitiva in Puglia e Lucania, ma che, nonostante le ampie assicurazioni fornite, fino ad oggi non sono state ancora convocate le parti. (int. or. - 853)

VERONESI, BALBO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che sulla *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee del 12 marzo 1969 è stato pubblicato il Regolamento n. 449 del Consiglio dell'11 marzo 1969, relativo al rimborso degli aiuti concessi dagli Stati membri alle organizzazioni dei produttori ortofrutticoli;

considerato che sono già state iscritte nell'elenco nazionale le prime cinque organizzazioni di produttori ortofrutticoli e che talune di esse hanno già provveduto a chiedere al suo Ministero i contributi di « avviamento », previsti dalla legge n. 622 del 27 luglio 1967, per poter concretamente operare sul mercato;

considerate le ripetute dichiarazioni da parte di rappresentanti del suo Ministero, anche al Parlamento, volte a spronare i produttori ad un maggior associazionismo;

considerato tuttavia che, dall'emanazione del Regolamento in oggetto, il suo Ministero non ha preso alcuna iniziativa idonea a far conoscere alle associazioni dei produttori già iscritte le modalità cui devono attenersi per ottenere i contributi,

gli interroganti chiedono di conoscere quali provvedimenti intenda prendere in merito all'emanazione delle disposizioni relative alle modalità di calcolo e pagamento dei suddetti contributi e contemporaneamente quali iniziative organizzative intenda assumere per poter tempestivamente svolgere tutte le funzioni relative. (int. or. - 854)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

TROPEANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza della situazione drammatica nella quale sono costrette a vivere le popolazioni delle frazioni Rio e Pincere del comune di Rocca Mandolfi, nel Molise, a causa della mancanza di una strada di collegamento tra le indicate frazioni ed il capoluogo.

La mancata realizzazione di un collegamento viario ordinario rende, oltretutto, impossibili gli interventi urgenti per assicurare a quelle popolazioni le attrezzature civili più elementari: approvvigionamento idrico, fornitura di energia elettrica, costruzione di rete fognante, assistenza sanitaria e scolastica, soprattutto nel periodo invernale.

Per sapere, inoltre, quali siano stati i motivi che hanno suggerito, dal 1950 — epoca della progettazione esecutiva della strada di collegamento tra le frazioni e il capoluogo di Rocca Mandolfi — ad oggi, di intervenire inorganicamente e parzialmente, a lunghi intervalli di tempo, per la realizzazione dell'opera, nonostante i deliberati del Provveditorato alle opere pubbliche del Molise, con la conseguenza che ad ogni ripresa dei lavori l'incompletezza e la provvisorietà delle opere edificate hanno comportato lo sperpero di diverse decine di milioni senza alcun risultato concreto per la costruzione dei 5 chilometri di strada necessari ad assicurare il tanto sospirato collegamento.

Per conoscere, infine, quali provvedimenti intenda adottare per superare le difficoltà che finora si sono frapposte al soddisfacimento della legittima ed improcrastinabile richiesta dei cittadini di Rocca Mandolfi e delle due frazioni Rio e Pincere, nonchè

per assicurare la più spedita realizzazione della strada indicata e consentire, in tal modo, lo sviluppo delle iniziative non rinviabili, nel quadro di un concreto riconoscimento del diritto di queste popolazioni ad una vita più umana e civile. (int. scr. - 1851)

PENNACCHIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritengano, con l'urgenza che la situazione richiede, di riesaminare in sede di applicazione l'articolo 17 della legge-ponte urbanistica, laddove la stessa pone un rigoroso limite temporale all'utilizzazione delle licenze edilizie.

È ben presente il fenomeno che negli ultimi tempi si è andato particolarmente evidenziando circa il sensibile aumento di taluni materiali da costruzione (ad esempio, quello siderurgico), nonchè le difficoltà del reperimento di mano d'opera qualificata insieme alle restrizioni del credito dei mutui fondiari. Sorge pertanto la necessità, man mano che si approssima la scadenza del termine per l'inizio dei lavori di costruzione, che sia abolito il divieto di proroga delle licenze rilasciate nel primo anno di applicazione della legge n. 765; e ciò in relazione alla prevedibile crescente domanda di materiali da costruzione e di mano d'opera per l'apertura di tutti i nuovi cantieri, con l'implicazione di un aumento notevole dei costi di costruzione e dei prezzi sul mercato immobiliare.

Tale revisione, sollecitata dai diversi ambienti economici e dalle categorie interessate, che dovrebbe fondarsi sull'allungamento del termine di due anni dall'inizio dei lavori per l'ultimazione delle costruzioni, riguarda in modo particolare quei comuni (sono circa 7 mila) che fino ad oggi risultano ancora sprovvisti del piano regolatore generale o di programmi di fabbricazione. (int. scr. - 1852)

DEL PACE, TEDESCO Giglia. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che sottufficiali e militari dell'Arma dei carabinieri starebbero conducendo indagini su studenti di numerose scuole medie superiori, servendosi anche, come è successo per l'Istituto tecnico industriale di Arezzo, della collaborazione di impiegati della scuola.

Se tutto ciò risulta al Ministro, gli interroganti desiderano sapere:

a) se ritiene tale comportamento compatibile con la libertà della scuola e con quelle sancite dalla Costituzione repubblicana;

b) se i presidi delle scuole hanno richiesto simili interventi e, in caso negativo, da chi sono stati promossi ed a quali fini;

c) se gli studenti sottoposti a tali indagini vedranno, per questo solo motivo, peggiorato il giudizio che li accompagnerà agli esami. (int. scr. - 1853)

CELIDONIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se il provvedimento discrezionale dell'anticipato collocamento in congedo di militari in servizio di leva, limitatamente a quelli che si trovano in particolari condizioni di disagio economico, del quale si può beneficiare dopo che sia trascorso il termine di 12 mesi dalla sua emanazione, non debba invece trovare applicazione con effetto immediato, per non eludere la responsabilità che scaturisce dalla accertata fondatezza della relativa richiesta, qualunque siano le ragioni che possono giustificare la prassi tuttora in vigore e che prevede il godimento postumo del provvedimento di cui trattasi, aggravando quello stato di disagio economico che è alla base dell'invocato beneficio. (int. scr. - 1854)

SPAGNOLLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — In relazione alla difficile situazione di molti istituti educativo-assistenziali e specializzati che si occupano della prevenzione e della cura del disadattamento giovanile, assodato che da alcuni mesi è giacente per la discussione da parte del Consiglio superiore della pubblica istruzione una proposta di modifica dello statuto della facoltà di magistero di Roma per la istituzione, presso l'istituto di pedagogia di detta facoltà, di una scuola di formazione e perfezionamento per assistenti educatori

di istituti educativo-assistenziali e specializzati, meglio ivi menzionati come « comunità educative speciali », si chiede di sapere se tale proposta verrà sollecitamente posta in discussione e quali indirizzi si intenda seguire per un'eventuale approvazione, stante il fatto che l'iniziativa proposta da detta facoltà sarebbe in grado di iniziare un'attività che permetterebbe di risolvere la crisi che è alla base della evoluzione del sistema assistenziale minorile, e cioè quella del personale educativo la cui preparazione, attualmente, ad eccezione di rari ed encomiabili casi di carattere privatistico o settoriale, è nulla per quanto attiene alla loro specifica funzione. (int. scr. - 1855)

SPAGNOLLI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere quando la Rai-Radiotelevisione italiana prevede di poter avviare la ricezione del secondo programma televisivo nella zona della Valle di Ledro, nel Trentino, zona di montagna povera di risorse economiche, eccezion fatta per il turismo che si avvia ad avere una doppia stagione estiva ed invernale e che — convenientemente coadiuvato anche dal punto di vista delle comunicazioni televisive — può veramente diventare una stabile fonte di reddito per quelle popolazioni. (int. scr. - 1856)

ZUCCALA'. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — (*Già int. or.* - 402) (int. scr. - 1857)

NENCIONI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Con riferimento all'articolo 24 della legge sulla caccia (testo unico 5 giugno 1939, n. 1016, modificato dalla legge 2 agosto 1967, n. 799) che dà facoltà ai Comitati provinciali della caccia di autorizzare, a protezione di grano, riso, orzo, sorgo, eccetera, la cattura di passeri anche in periodo di chiusura della stagione venatoria, autorizzazione sempre concessa fino al 31 dicembre 1968;

con riferimento all'articolo 8 del testo unico modificato che ha disposto la sospensione del rilascio di nuove licenze di uccellagione con rete, onde i questori ovviamente rifiutano il rilascio di licenza, sia pure nei limiti dell'articolo 24 del testo unico modificato che autorizza la protezione di prodotti agricoli;

a parte l'antinomia che deve essere risolta da un'interpretazione autentica e l'illogicità che ai cacciatori con fucile sia consentito di uccidere gli uccelli e che ai retaioli sia impedita la cattura come da antica tradizione,

si chiede di conoscere quali provvedimenti intenda prendere per risolvere la questione, a tutela di antiche professioni e soprattutto dell'agricoltura. (int. scr. - 1858)

CUCCU, LI VIGNI, PELLICANO'. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuna l'emanazione di provvedimenti che garantiscano la presenza di tutti gli insegnanti, con diritto di voto deliberativo, nel consiglio di classe che delibera l'ammissione dei candidati agli esami di maturità e di abilitazione magistrale e tecnica, e ciò in particolare per gli insegnanti tecnico-pratici coadiutori nei laboratori degli istituti tecnici. (int. scr. - 1859)

ACCILI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere se, anche in considerazione di passate e recenti esperienze a proposito di frane, smottamenti ed altri fenomeni analoghi verificatisi su terreni la cui natura e stato geofisico non sempre erano stati convenientemente studiati, non ritenga opportuno che, soprattutto per quanto riguarda i programmi del riassetto territoriale e dello sviluppo edilizio, venga preso in più concreta considerazione l'apporto che al riguardo solo il geologo può dare, per cui detto esperto dovrebbe entrare a tale titolo a far parte del Comitato regionale per la programmazione economica. (int. scr. - 1860)

FABBRINI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dell'interno.* — Per sapere se, accogliendo le precise richieste in tal senso avanzate dal Consiglio comunale, non ri-

tengano opportuno, ognuno per le proprie competenze, predisporre un aiuto straordinario per il comune di Monticiano (Siena) gravemente colpito nelle colture arboree e nei vari servizi pubblici (strade, impianti elettrici, acquedotti) dall'eccezionale nevicata che si abbattè sul suo territorio nel febbraio del 1969. (int. scr. - 1861)

FABBRINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritenga opportuno intervenire direttamente nella grave situazione creatasi a Monticiano (Siena) a seguito della chiusura, avvenuta 18 mesi or sono, dell'azienda di maglieria IPM.

Per sapere, più in particolare, se non ritenga doveroso sollecitare la definizione del fallimento dell'azienda, onde rendere possibile la liquidazione del salario maturato e non corrisposto alle 70 operaie che vi lavoravano ed il possibile rilevamento dell'azienda da parte di un industriale del settore, già dichiaratosi disposto a riattivarla con conseguente innegabile beneficio per tutta la popolazione del comune. (int. scr. - 1862)

SOTGIU, MADERCHI, MAMMUCARI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione che esiste nei reparti di cardiologia degli Ospedali riuniti di Roma, dove sono in corso l'agitazione e lo sciopero dei cardiologi, i quali, giustamente, rivendicano l'istituzione del ruolo di assistente cardiologo e la copertura dei posti vacanti di assistente e di aiuto.

Per sapere, altresì, se non ritenga opportuno convocare le parti, nel tentativo di comporre la vertenza che minaccia di diventare più aspra, e se, di fronte agli ultimi concomitanti avvenimenti, non ritenga opportuno accelerare le procedure per la creazione dell'Ente ospedaliero. (int. scr. - 1863)

GRIMALDI. — *Al Ministro del tesoro* — Per conoscere quale interpretazione sia stata data agli articoli 1, 2 e 3 della legge 23 aprile 1965, n. 448, i quali prevedono il « trattamento di incollocabilità », l'« assegno di incollocamento » e l'« assegno di previdenza », spettanti ai mutilati e agli invalidi per servizio, che debbono essere « ... concessi, sospesi o revocati secondo le modalità stabilite dalla legislazione concernente i mutilati e gli invalidi di guerra ».

Per sapere, altresì, qualora detto rinvio sia di carattere ricettizio, come sembra, quali motivi ostino all'emanazione delle opportune istruzioni alle dipendenti Direzioni provinciali del tesoro, ovvero alle Amministrazioni centrali dello Stato che hanno in carico le partite di pensione privilegiata ordinaria.

Risulta, infatti, all'interrogante che, ad esempio, l'assegno di previdenza sopracitato, aumentato per gli invalidi di guerra prima da lire 174.000 a lire 186.000 annue (con legge 18 maggio 1967, n. 318) e poi a lire 204.000, sempre annue, (con legge 18 marzo 1968, n. 313), continua ad essere corrisposto agli invalidi per servizio nella misura di lire 174.000 se trattasi di concessione avvenuta prima dell'entrata in vigore della legge n. 318 del 1967, mentre, per le concessioni successive, è stato già liquidato in misura maggiorata, come per gli invalidi di guerra, e ciò a seguito di una precisa decisione della Sezione di controllo della Corte dei conti. (int. scr. - 1864)

VENTURI Giovanni. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che la strada statale n. 257, « Apecchiese », ha veduto di anno in anno un incremento di traffico sempre più rilevante, essendo l'unico valido collegamento, specie nella stagione invernale, per il traffico pesante, attraverso il Passo di Bocca Seriola, tra la strada statale « Flaminia » e la strada statale « Tiberina », e cioè tra le Marche, l'Umbria e la Toscana;

che detta strada interessa tre cittadine appenniniche (Acqualagna, Piobbico ed Apecchio) le quali hanno esigenze di sviluppo, soprattutto turistiche, specie nella zona di Monte Nerone;

che detta strada ha particolare urgenza di sostanziali riparazioni e di radicale adeguamento per le note strettoie che non permettono nemmeno l'incrocio tra un'autovettura ed un autocarro,

per conoscere se non ritenga necessario disporre che l'ANAS preveda un congruo finanziamento di dette opere, sia pure suddiviso in più bilanci annuali, che comunque risulti sufficiente a riassestare l'arteria, per lo meno nel tratto più tormentato che ricade in provincia di Pesaro. (int. scr. - 1865)

RAIA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza dei gravi episodi di arbìtrio, vessazione ed intimidazione che si sono verificati e che si verificano costantemente all'ufficio postale di Ribera (in provincia di Agrigento), ove la direzione — affidata al signor Girolamo Muscarnera — viene da questi condotta in palese, costante violazione dei più elementari diritti dei lavoratori, sanciti dalla Costituzione, e nell'inosservanza delle stesse disposizioni di legge relative ai servizi postali ed al trattamento del personale.

Ne sono esempi recenti:

la destinazione di un fattorino (che come tale percepisce l'indennità di motorizzazione) a mansioni superiori, quale quella di ufficiale addetto alla formazione ed al movimento dei dispacci;

i criteri, assolutamente discriminatori, che vengono seguiti nell'affidamento delle sostituzioni, disposte non rispettando l'ordine di iscrizione all'albo, ma seguendo un giudizio del tutto particolare;

la defissione di manifesti sindacali dall'albo murale (operata dal Muscarnera una prima volta) e successiva demolizione dello stesso albo murale;

il comportamento del tutto incivile tenuto dal suddetto direttore nei confronti delle maestranze nel corso di uno sciopero nazionale indetto dalle organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL.

Configurandosi pertanto il comportamento del signor Muscarnera non come occasionale ed episodico, ed essendo risultati vani i tentativi di pacifica soluzione operati dal direttore provinciale dell'Amministrazione postelegrafonica, per riportare serenità ed equilibrio nell'ufficio postale di Ribera, l'interrogante chiede quali provvedimenti urgenti il Ministro intenda adottare per porre rimedio ad una situazione divenuta ormai insostenibile. (int. scr. - 1866)

VERONESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se e quando si ritiene di realizzare la regolare trasmissione nel Paese di programmi televisivi a colori ed in particolare per conoscere quale sistema di trasmissione si intende adottare, al fine di consentire l'impostazione di opportuni piani produttivi da parte dell'industria italiana del settore. (int. scr. - 1867)

VERONESI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere le cause dello stato di arretratezza dei lavori dell'autostrada Bologna-Padova, quale lamentato dalla assemblea generale ordinaria della società « Autostrada Bologna-Padova » alla data del 31 marzo 1969.

In particolare, per conoscere quali iniziative possano essere prontamente prese, al fine di riguadagnare il tempo perduto, nonchè i termini entro i quali la predetta rete viaria verrà posta in attivazione. (int. scr. - 1868)

RICCI, TANGA. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per la definitiva sistemazione della strada statale n. 90-*bis*, che collega Benevento allo scalo ferroviario di Savignano di Puglia.

Si richiama in proposito la notevole importanza che tale strada riveste per le comunicazioni fra la parte nord-occidentale dell'Italia e le Puglie, abbreviando il percorso tra Benevento e Foggia ed evitando, altresì, la parte più impervia e le alte quote, sì da accelerare sensibilmente i tempi di percorrenza.

La definitiva sistemazione della strada in parola è stata sollecitata, per gli interessi socio-economici che rappresenta, anche con recenti voti dell'Associazione provinciale degli industriali della Capitanata e della Camera di commercio, industria e artigianato di Benevento.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere se l'annunciata « autostrada direttissima Puglia-Roma », in fase di avanzata realizzazione, stando a quel che si legge sulla stampa, e che dovrebbe collegare il Tavoliere con Roma, attraverso il Molise, per la quale la Cassa per il Mezzogiorno avrebbe disposto un ultimo stanziamento di 4 miliardi di lire, possa in qualche misura ritardare l'esecuzione della strada a scorrimento veloce Castel del Lago-Benevento-Telese-Caianello e la sistemazione definitiva della strada statale n. 90-*bis*. (int. scr. - 1869)

VENTURI Lino. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali difficoltà si frappongono ancora alla definizione ed alla inclusione nei programmi esecutivi della costruzione di un ponte sul fiume Trebbia, sulla direttrice Tuna di Gazzola — Ponte Nuovo di Gossolengo, in provincia di Piacenza.

Tale opera porrebbe fine ad un grave stato di isolamento e di depressione in cui vengono a trovarsi le popolazioni dei numerosi comuni interessati, come è eloquentemente dimostrato dai notevoli indici di spopolamento, fra i più alti dell'intero territorio provinciale. (int. scr. - 1870)

COPPOLA. — *Al Ministro delle finanze ed al Ministro senza portafoglio per la riforma della pubblica amministrazione.* — Per conoscere se è vero che, nell'ambito dell'Amministrazione delle imposte dirette, i dipendenti appartenenti alla carriera di « concetto speciale » abbiano situazioni di privilegio di carriera e gerarchiche nei confronti dei loro colleghi della carriera di « concetto ordinaria », pur avendo, i dipendenti delle due citate carriere, uguale grado di titolo di studio e sostenuto esami di concorso, per l'ammissione alle carriere stesse, di uguale livello.

In caso affermativo, si chiede quali provvedimenti si intendono adottare per eliminare l'illegale ed inumana, quanto ingiusta, sperequazione, in particolare per quanto riguarda l'assunzione nella carriera direttiva, e se non si ritiene di prendere spunto dai provvedimenti in corso di studio per il riassetto delle carriere per attuare un'eguaglianza di posizioni giuridiche fra detti dipendenti, a parità di coefficiente, mediante l'unificazione delle due carriere. (int. scr. - 1871)

BIAGGI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se risponda a verità la notizia che l'Enel intende per l'avvenire affidare la costruzione di trasformatori di potenza alle industrie meridionali per una quota dell'importo complessivo delle sue ordinazioni notevolmente superiore a quella di riserva prevista dalle vigenti disposizioni.

Se ciò corrisponde alla realtà, l'interrogante chiede di sapere l'entità di tale quota e fa presente che, tenuto conto che l'Enel assorbe tre quarti della produzione di trasformatori di tutta Italia, uno squilibrio nella distribuzione degli ordini sconvolgerebbe i programmi di produzione della fiorente ed attrezzata industria settentrionale, che paventa una stagnazione della sua attività con conseguente possibile crisi di disoccupazione. (int. scr. - 1872)

FILETTI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Premesso che il problema relativo alla costruzione di un ponte sullo Stretto di Messina appare, allo stato, di non prossima soluzione ed attuazione;

ritenuto che non può oltre permanere l'attuale situazione di strozzatura del movimento ferroviario tra la Sicilia ed il Continente;

ritenuto che si appalesa urgente ed improrogabile un provvedimento organico ai fini della istituzione di una linea di traghettazione sussidiaria;

ritenuto che la linea sussidiaria più spedita e più conferente allo scopo non può che essere quella congiungente Riposto a Reggio Calabria, quale raddoppio della linea Messina-Reggio Calabria;

ritenuto, infatti, che Riposto, dopo Messina, è il porto siciliano più vicino a Reggio Calabria, da cui dista appena 27 miglia di mare, e costituisce il bilanciere marittimo per gli oltre 50 mila carri-derrate che trasportano annualmente agrumi, vini e pro-

dotti ortofrutticoli, in partenza dalle stazioni comprese tra Acireale e Calatabiano, e per i circa 20 mila carri in arrivo presso dette stazioni;

ritenuto che, al fine di realizzare la proposta linea sussidiaria Riposto-Reggio Calabria, occorre costruire una moderna invasatura nel porto di Riposto, dotandola di 2 navi-traghetto da 40 carri ciascuna che consentirebbero, nel tempo di circa due ore e mezzo di navigazione, la traversata tra i due punti di partenza e di arrivo e la traghettazione nelle 24 ore di un rilevante numero di carri (da 400 a 500),

si chiede di conoscere se, nelle more della soluzione dei problemi inerenti alla realizzazione di un ponte sullo Stretto di Messina, al fine di eliminare le rilevanti attuali difficoltà di trasporto dei prodotti ortofrutticoli tra la Sicilia ed il Continente, non ritengano di istituire una linea di traghettazione sussidiaria tra Riposto e Reggio Calabria, con la costruzione di una moderna invasatura nel porto di Riposto e la correlativa dotazione di due nuove navi-traghetto da 40 carri ciascuna. (int. scr. - 1873)

FILETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Ritenuto che ai fini della tutela del patrimonio artistico-storico e del paesaggio, ingiustamente condannati all'abbandono ed alla distruzione, si appalesa urgente ed improrogabile il miglioramento organico, giuridico ed economico del personale delle belle arti;

ritenuto che, con la legge 18 marzo 1968, n. 249, fu disposto che entro un anno dalla sua entrata in vigore si sarebbero dovuti attuare il riordinamento dell'Amministrazione delle antichità e belle arti ed il relativo trattamento del personale;

ritenuto che, pur essendo scaduto il dianzi richiamato termine, non si è proceduto all'attuazione delle suddette norme delegate e, tra l'altro, risultano in funzione presso le 25 Soprintendenze appena 14 dei 30 direttori previsti in organico;

ritenuto che, persistendo l'attuale deprecabile stato di cose, diviene sempre più carente la realizzazione dei compiti su larga scala in atto demandati alle Soprintendenze ai monumenti ed è da temere persino la chiusura di musei e gallerie e la sospensione di qualsiasi attività di tutela artistica, monumentale e paesaggistica in dipendenza di manifestazioni di protesta, alle quali ben a ragione potrebbe ricorrere il personale direttivo ed impiegatizio delle antichità e belle arti,

si chiede di conoscere se intende procedere senza alcuna ulteriore remora al riordinamento degli organici dell'Amministrazione delle antichità e belle arti, al miglioramento del trattamento economico e giuridico del suo personale e, vieppiù, all'immediata copertura dei posti direttivi in atto previsti nell'organico dell'Amministrazione stessa. (int. scr. - 1874)

RAIA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non ritenga opportuno dare disposizioni affinchè, nell'ufficio postale del comune di Pozzallo (in provincia di Ragusa), l'orario del servizio telegrafico — che attualmente viene svolto soltanto dalle ore 8,15 alle ore 12,30 e dalle ore 16,30 alle ore 18,30 — venga protratto ed equiparato a quello del servizio postale dell'ufficio medesimo.

Il gravissimo disagio che deriva, in genere, agli utenti da un servizio telegrafico del tutto insufficiente, acquista — nel caso — ulteriore rilievo essendo Pozzallo un centro marinaro ed avendo, il ritardo nel recapito dei telegrammi, causato talvolta addirittura la perdita dell'imbarco per i marittimi, con conseguente rinvio del turno di collocamento. (int. scr. - 1875)

CUCCU, PELLICANO', RAIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda prendere con sollecitudine al fine di rivalutare il diploma di computista commerciale, rilasciato, al compimento degli studi, agli alunni delle vecchie scuole tecniche professionali a tipo commerciale, equiparandolo al diploma di addetto alla segreteria di azienda, rilasciato dagli istituti professionali di Stato per il commercio, istituti che, in base alla recente riforma scolastica, hanno appunto sosti-

tuito la vecchia scuola tecnica a tipo commerciale. (int. scr. - 1876)

VERONESI, BONALDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i nominativi delle imprese che sono risultate aggiudicatarie di lavori stradali per importi superiori a 100 milioni di lire, a partire dal 1965 ad oggi, nell'ambito delle opere eseguite a cura del Ministero dei lavori pubblici. (int. scr. - 1877)

VERONESI, FINIZZI, PALUMBO, ARENA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se ed in quale misura, dopo la emanazione della legge 5 giugno 1967, numero 431, sull'adozione civile, sia stato disposto il potenziamento degli organici dei magistrati dei Tribunali e delle Procure per i minorenni e degli Uffici di tutela.

In ogni caso, stanti le difficoltà incontrate nell'applicazione della sopracitata legge, si chiede di conoscere se non si ritenga, con urgenza, di prendere ogni migliore provvedimento per ampliare gli organici dei predetti magistrati nella misura ritenuta necessaria in base alle esigenze in atto. (int. scr. - 1878)

Ordine del giorno
per la seduta di venerdì 30 maggio 1969

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 30 maggio, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Interpellanze.

INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:

ROMANO, ANTONINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per essere informati sul senso delle dichiarazioni fatte, a nome del Governo, dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste in una recente riunione degli organismi comunitari a Bruxelles in ordine alla nostra disponibilità per l'abolizione del monopolio delle coltivazioni di tabacco.

Per sapere altresì quale sia, in merito, l'orientamento dell'Amministrazione e, in particolare, se s'intenda mantenere l'attuale organizzazione delle coltivazioni da parte dello Stato, anche nell'eventualità deprecabile della liberalizzazione delle colture, e se, in tal caso, lo Stato continuerebbe a fissare i suoi prezzi d'acquisto del prodotto promuovendo contratti preventivi coi tabacchicoltori. (int. or. - 548)

ZUGNO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non ritenga indifferibile l'istituzione di un servizio telegrafico a Paratico (Brescia). Si tratta di un centro che va assumendo sempre maggiore importanza, specie nel campo turistico, e che, allo scopo, da oltre un anno, fa parte dell'Azienda autonoma turistica del centro e basso Lago d'Iseo, ma che vede rallentato il suo sviluppo proprio per la mancanza di servizi pubblici, come l'ufficio telegrafico. (int. or. - 392)

ZUGNO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non ritenga indifferibile disporre il ripristino del recapito giornaliero della corrispondenza nelle cascine dei comuni rurali.

Il provvedimento limitativo, mentre pone anche su un piano morale la gente dei campi in condizioni di inferiorità, va rivelandosi carico di conseguenze economiche e sociali inserendosi sempre più l'azienda agricola ed i suoi lavoratori nel contesto di tutta la vita economico-sociale della comunità ed abbisognando particolarmente, quindi, di un servizio che non li discrimini, ma li ponga su un piano di parità con tutti gli altri operatori economici. (int. or. - 465)

NALDINI, RAIA, DI PRISCO, FILIPPA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se il Governo non ritenga necessario ed urgente arrivare alla scelta

del sistema che verrà adottato nel nostro Paese per le trasmissioni televisive a colori.

Gli interroganti fanno presente che ogni ulteriore ritardo nella scelta fra i due diversi sistemi (Pal o Secam) rischia di gravemente danneggiare l'industria elettronica italiana (con pericolose conseguenze per la stessa occupazione), favorendo gli interessi di industrie estere del settore in quanto — il giorno in cui avranno inizio le trasmissioni a colori nel nostro Paese — le aziende italiane si troveranno in condizioni di netto svantaggio rispetto alla concorrenza estera. (int. or. - 740)

ANDERLINI, PARRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se non consideri gravemente pericolose per le istituzioni, e quindi apertamente censurabili, con tutte le conseguenze che ne derivano, le parole pronunciate dal generale Vedovato, Capo di Stato maggiore della Difesa, in una riunione tenutasi a Roma sul tema della difesa civile in casi di emergenza, così riportate dal quotidiano « Il Popolo » del 16 aprile 1969: « Spetta alla difesa civile assicurare, nel momento dell'emergenza, qualunque ne sia la causa, la continuità dell'azione politica e di Governo, l'integrità morale e fisica della popolazione, la possibilità di ripartire e di indirizzare ai fini voluti la produzione stessa ».

Pare agli interroganti che, dietro il trasparente velo dei problemi della difesa civile, il Capo di Stato maggiore abbia con le sue parole fornito una prova dell'*animus* con cui taluni settori della gerarchia militare si arrogano una indebita funzione politica che va ben al di là dei limiti fissati chiaramente in materia dalla Costituzione. (int. or. - 723)

BORSARI, FABBRINI, CALAMANDREI, SEMA, SALATI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere il giudizio del Governo sul pensiero espresso dal generale Vedovato, Capo di stato maggiore della Difesa, il quale, nel corso di un recente convegno svoltosi a Roma sul problema della difesa civile, ha testualmente dichiarato, come risulta dal « Notiziario politico-militare », bollettino ufficiale del Ministero della difesa, del 16 aprile 1969: « Spetta alla difesa civile assicurare, nel momento dell'emergenza, qualunque ne sia la causa, la continuità dell'azione politica e di Governo, l'integrità morale e fisica della popolazione, la possibilità di ripartire e di indirizzare ai fini voluti la produzione stessa ».

Per sapere, altresì, se non si ritenga doveroso prendere posizione contro tale dichiarazione del generale Vedovato, riaffermando con estrema chiarezza che le gerarchie militari non possono e non debbono arrogarsi funzioni politiche che esorbitano gravemente da quanto è stabilito in materia dalla Costituzione.

Per conoscere, infine, quali provvedimenti il Governo intende adottare per impedire il ripetersi di analoghe pericolose manifestazioni. (int. or. - 736)

CIFARELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza del crescente verificarsi di sofisticazioni nella preparazione dei mosti e dei vini nelle zone viticole specializzate dell'Italia meridionale e della Sicilia. Il presentarsi, invero, nelle regioni viticole dell'Italia settentrionale, di una vendemmia con uve di bassa gradazione alcoolica costituisce un incentivo a quelle manipolazioni fraudolente che il decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 1965, n. 162, prevede e reprime.

L'interrogante desidera altresì conoscere quali disposizioni per il rafforzamento della vigilanza contro dette sofisticazioni siano state adottate, e ciò con particolare riferimento all'articolo 74 del citato decreto, il quale prevede la circolazione con bolletta di accompagnamento dello zucchero, dello zucchero invertito, del glucosio, del levulosio, del melasso e di altre sostanze zuccherine che siano in quantità superiore ai chilogrammi 25. L'esperienza, in effetti, sta a dimostrare che, per porre in essere dette sofisticazioni, vengono utilizzati molteplici trasporti di quantità che, essendo inferiori ciascuna a chilogrammi 25, riescono a sfuggire al controllo mediante bolletta di accompagnamento. La vigilanza occorre, pertanto, che

sia esercitata nei confronti dei commercianti di zucchero e di altre sostanze zuccherine, per assicurare che non sia evasa la normativa volta ad impedire la prima e maggiore delle sofisticazioni che consiste nella trasformazione di acqua e zucchero in alcool, con un procedimento non difficile e con risultati non identificabili, se non nella immediatezza.

Il numero limitato dei funzionari e degli agenti ai quali è commessa di norma la vigilanza ai sensi dell'articolo 75 del citato decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 1965, n. 162, impone di procedere alla integrazione del servizio, mediante stretta collaborazione con la Guardia di finanza e con i Carabinieri, specie in rapporto al trasporto di carichi di zucchero divisi in partite ciascuna non eccedente i venticinque chilogrammi.

L'interrogante chiede risposta urgente, trattandosi di provvedimenti che vanno subito adottati, essendo già in corso la vendemmia nelle regioni viticole considerate. (int. or. - 165)

CIFARELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda d'urgenza adottare per migliorare le modalità di attuazione della distillazione agevolata del vino.

L'esperienza, invero, dimostra che, pur riuscendo tale intervento statale positivo per la tonificazione del mercato vinicolo, se il provvedimento ministeriale viene adottato parecchi mesi dopo la vendemmia finisce per essere sperequativo e discriminatorio in quanto i piccoli proprietari (coltivatori diretti, coloni, mezzadri), costretti per necessità finanziarie a vendere il loro vino nei primi mesi successivi alla vendemmia, non beneficiano affatto, o quasi, di detto intervento dello Stato.

La campagna vinicola 1968 è ormai compiuta e cominciano a porsi preoccupanti interrogativi per la situazione di stasi del mercato e per il livello dei prezzi.

Nella convinzione che la distillazione agevolata del vino, oltre ad avere un fine economico, cioè la tonificazione del mercato, dovrebbe anche, se non soprattutto, mirare alla qualificazione della produzione, e che questo risultato lo si può ottenere emanando al più presto, e al massimo entro il prossimo mese di dicembre 1968, il decreto ministeriale relativo alla distillazione agevolata, sì che i produttori mandino alla distillazione i prodotti più scadenti, riservando invece i buoni e i migliori al mercato, l'interrogante chiede al Ministro di voler agire nell'interesse generale del Paese, con riferimento particolare all'economia agricola delle regioni italiane ove la viticoltura ha grande importanza, con la tempestiva emanazione (al massimo entro il 31 dicembre 1968) del provvedimento relativo ai contributi dello Stato per la distillazione agevolata del vino. (int. or. - 235)

GATTO Simone, SEGRETO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se risponda a verità quanto affermato da una nota di agenzia circa la posizione di passività assunta dalla delegazione italiana in seno alla Commissione legislativa della CEE che, in una seduta degli scorsi giorni, discuteva il problema della facoltà di circolazione dei vini alcolicamente rafforzati con aggiunta di zucchero, procedimento vietato dalla vigente legislazione italiana.

In subordinata, gli interroganti chiedono di conoscere quale tesi abbia sostenuto la delegazione italiana nella predetta riunione e quale posizione intenda assumere (nelle successive sedute destinate alla trattazione del problema) a doverosa tutela della produzione vinicola italiana, e meridionale in ispecie, che costituisce uno dei nostri elementi di forza in seno alla Comunità europea. (int. or - 531)

INTERPELLANZE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

CIFARELLI, PINTO. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali sono le direttive impartite alla delegazione italiana presso la Comunità economica europea in materia di agricoltura, in particolare per ciò che riguarda la regolamentazione dei vini.

Risulta agli interpellanti che in sede di Commissione tecnica della CEE, sul proble-

ma in oggetto, trova considerazione la tesi di correggere il grado alcolico dei vini di pregio con l'aggiunta di saccarosio ai mosti in fermentazione, pratica che si intenderebbe anche estendere ai vini comuni da pasto, invece di procedere alla tecnica dei tagli.

Risulta che sul piano tecnico la delegazione tecnica italiana si sia orientata favorevolmente a questa tesi che, se accolta, decreterebbe una nuova, gravissima crisi della viticoltura meridionale.

Gli interpellanti ritengono che su di un problema di così vaste dimensioni, che coinvolge un settore fondamentale dell'agricoltura meridionale, non possa non esserci una chiara posizione del Governo, in considerazione degli effetti che una decisione come quella che muove le preoccupazioni degli interpellanti potrebbe avere sulla economia d'intere regioni, mettendo in crisi il mercato meridionale dei vini ed aggravando la già precaria situazione di bilancio di milioni di aziende agricole.

Gli interpellanti richiedono che la discussione in sede tecnica ed economica CEE sulla regolamentazione comunitaria dei vini sia limitata alla libera circolazione del prodotto nel mercato e alla determinazione dei prezzi minimi del vino derivante da spremitura di uva, cioè naturale, non interferendo sulla tecnica e sulla pratica della vinificazione che è propria di ogni Paese, in relazione alla peculiarità della sua produzione.

Le decisioni del Governo e del Parlamento italiani al riguardo sono state definite pochi anni or sono con il decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 1965, n. 162, che proibisce, quale pratica illecita, lo zuccheraggio, cioè l'addizione di prodotti di saccarosio al vino per aumentare la gradazione alcolica, provvedimento che, com'è noto, ha dato un grave colpo alla sofisticazione.

Gli interpellanti rilevano, tra l'altro, che nella CEE è prevalente l'interesse italiano nel settore, essendo l'Italia il Paese primo produttore di vino della Comunità.

Gli interpellanti ritengono anche che il problema del vino non debba nè possa essere disgiunto dal problema della viticoltura e ritengono altresì necessaria l'integrazione della delegazione italiana, che parteciperà alle trattative in seno alla CEE, con rappresentanti qualificati del settore vitivinicolo e in particolare della vitivinicoltura meridionale, libera ed associata. (interp. - 83)

GERMANO', FINIZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del commercio con l'estero e degli affari esteri ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere se risponda a verità che, in occasione dei lavori preparatori per definire la regolamentazione dei vini in sede CEE, e precisamente in seno all'apposita Commissione tecnica, sia stata avanzata e riguardata con favore, anche da parte italiana, la proposta di permettere l'aggiunta di saccarosio ai mosti naturali al fine di raggiungere una maggiore gradazione alcolica non solo dei vini pregiati, ma altresì dei vini comuni da pasto.

Poichè la suddetta pratica è stata esclusa, in seguito a ponderata determinazione ed al fine precipuo di evitare sofisticazioni e di proteggere l'agricoltura, dalla più recente legislazione italiana in materia, e poichè, tra l'altro, la viticoltura meridionale in particolare riceverebbe da una siffatta pratica un gravissimo colpo, trovando preclusa la via allo smercio dei suoi vini da taglio (oggi impiegati per aumentare artificialmente la gradazione alcolica e migliorare l'aroma dei vini a più debole gradazione naturale), gli interpellanti chiedono di conoscere se il Governo non reputi indispensabile che i nostri rappresentanti in sede CEE assumano un atteggiamento decisamente contrario alla suddetta proposta e non voglia dare ad essi precise istruzioni in tal senso (interp. - 111)

La seduta è tolta (*ore 20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari