# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

# 252ª SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## VENERDÌ 30 GENNAIO 1970

Presidenza del Vice Presidente SPATARO,
indi del Vice Presidente GATTO

### INDICE


**DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione . . . . *Pag.* 13339
Approvazione da parte di Commissione permanente . . . . . 13367
Annunzio di ritiro . . . . . 13339
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante . . . . . 13339
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . . 13339
Presentazione di relazioni . . . . . 13367

**GIUNTA CONSULTIVA PER GLI AFFARI DELLE COMUNITA' EUROPEE**

Variazione nella composizione . . . . . 13339

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio . . . . . 13368, 13369

**Per lo svolgimento di interrogazioni:**

PRESIDENTE . . . . . , . 13367
BORSARI . . . . . 13367
SALATI . . . . . 13367

**Svolgimento di interrogazioni:**

* ABENANTE . . . . . *Pag* 13341, 13358, 13366
BRUSASCA . . . . . 13347
DERIU . . . . . 13344
FABRETTI . . . . . 13361, 13363
GENCO . . . . . 13343
IOZZELLI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri* . . . . 13349 e *passim*
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . . . 13340
PENNACCHINI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* . . . . . 13343
PICCOLO . . . . . 13351
* RAIA . . . . . 13364
TANTALO, *Sottosegretario di Stato per le finanze* . . . . . 13346
* VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . . 13361 e *passim*


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


TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

# Presidenza del Vice Presidente SPATARO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 9,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

B O R S A R I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

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

**Annunzio di variazioni nella composizione della Giunta consultiva per gli affari delle Comunità europee**

P R E S I D E N T E . Comunico di aver chiamato a far parte della Giunta consultiva per gli affari delle Comunità europee, prevista dall'articolo 21-*bis* del Regolamento, il senatore Scoccimarro in sostituzione del senatore Samaritani deceduto.

**Annunzio di ritiro di disegno di legge**

P R E S I D E N T E . Comunico che il senatore De Marzi, anche a nome degli altri firmatari, ha dichiarato di ritirare il seguente disegno di legge: « Estensione ai panificatori delle agevolazioni previste dalla legge 18 dicembre 1964, n. 1350, sull'uso del gasolio » (584).

**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 di iniziativa dei senatori:

BLOISE, LA ROSA, BURTULO, FALCUCCI Franca, CELIDONIO, BARDI, CASTELLACCIO e ARNONE. — « Assegnazioni provvisorie degli insegnanti di ruolo degli istituti e scuole di istruzione secondaria » (1098);

CORRIAS Efisio, DERIU e PALA. — « Modifiche alla legge 14 agosto 1967, n. 800, sul nuovo ordinamento degli Enti lirici e delle attività musicali » (1099).

**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 5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Erogazione del premio per l'incremento del rendimento industriale al personale dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (1041), previo parere della 1ª Commissione.

**Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente**

P R E S I D E N T E . Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

*alla 2ª Commissione permanente* (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

BOANO ed altri. — « Tutela del titolo e della professione di enotecnico » (1019), previ pareri della 8ª e della 9ª Commissione;

*alle Commissioni permanenti riunite 1ª* (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) *e 11ª* (Igiene e sanità):

MURMURA. — « Estensione ai grandi invalidi per servizio dell'assegno speciale an-

nuo a favore dei grandi invalidi di guerra fruenti di assegno di superinvalidità di cui alla legge 18 ottobre 1969, n. 751 » (1051), previ pareri della 5ª e della 10ª Commissione.

**Svolgimento di interrogazioni**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Abenante. Se ne dia lettura.

BORSARI, *Segretario*:

ABENANTE. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per stroncare, lungo il litorale campano, la vergognosa rapina in atto da parte di speculatori senza scrupoli che hanno operato, in aperta violazione della legge, illegali recinzioni delle spiagge e delle coste che, pur essendo del pubblico demanio, sono precluse di fatto all'accesso dei cittadini, i quali, per un tratto di mare e di sole, devono assoggettarsi a pedaggi esosi che incidono fortemente sul loro salario.

In particolare, l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative sono state adottate dalle autorità competenti perchè siano rispettate le norme che affermano il principio che i beni demaniali marittimi sono, per loro natura, destinati all'uso pubblico e che pertanto deve evitarsi il rilascio di concessioni che diano luogo, sotto qualsiasi forma, ad indebiti accaparramenti di aree, a forme di mera speculazione o ad abusi, nonchè a costruzioni che rappresentino offesa o danno ai valori estetici delle zone litoranee;

come sono state fatte rispettare le disposizioni che regolano le concessioni sui beni demaniali costieri, ed in particolare quelle che impongono che:

ogni 200 metri di concessioni balneari deve essere lasciata libera una zona di arenile di 20 metri lineari per il libero accesso del pubblico al mare;

nell'ambito delle spiagge devono essere lasciati liberi al pubblico godimento uno o più tratti di arenile;

negli stabilimenti balneari deve essere lasciata libera una fascia di almeno 5 metri lineari per il libero transito del pubblico;

le recinzioni degli stabilimenti balneari non devono essere in filo spinato e non possono spingersi al mare;

gli impianti per uso balneare dovranno essere tali da lasciare libera al massimo la vista del mare, le cabine non dovranno essere disposte in file continue, la recinzione degli stabilimenti verso terra non deve essere in muratura, eccetera.

Infine, l'interrogante chiede di conoscere quale corso è stato dato all'ordine del giorno presentato dai senatori comunisti ed approvato nel corso del dibattito del bilancio del Ministero della marina mercantile, ordine del giorno che invitava « il Governo ad intervenire con la massima sollecitudine per assicurare la possibilità di libero accesso su tutte le spiagge e le coste d'Italia ». (int. or. - 989)

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

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, l'interesse del senatore Abenante, che ha presentato l'interrogazione, è rivolto ai tratti del litorale che rientrano nella giurisdizione delle capitanerie di porto di Napoli, di Torre del Greco, Castellammare di Stabia e Salerno. Bisogna premettere che la situazione riguardante il libero uso del demanio marittimo da parte dei bagnanti si presenta entro certi limiti diversa tra varie zone, rientranti sovente nella giurisdizione dello stesso compartimento marittimo.

Tali differenze non sono tuttavia imputabili a criteri discriminatori inopportunamente adottati dagli uffici marittimi periferici, ma alla diversa conformazione del litorale, al diverso stadio di urbanizzazione dei territori costieri e al differente livello di svi-

luppo cui le varie località sono gradualmente pervenute.

In effetti, non si può negare che, in alcuni tratti costieri, le disposizioni riguardanti l'obbligo di lasciare liberi venti metri di arenile per ogni 200 metri dati in concessione, l'obbligo di lasciare libero un tratto di arenile in ogni spiaggia e il divieto di costruire impianti che non consentano la vista del mare, non sempre sono stati attuati pienamente. Ciò, però, è imputabile all'impossibilità di revocare concessioni balneari già esistenti da lunghi anni, che hanno richiesto l'investimento di notevoli capitali per la prestazione di servizi che il turismo nazionale e straniero ha dato prova di apprezzare notevolmente. In tali circostanze si ritiene più opportuno operare gradualmente, ridimensionando le concessioni medesime in occasione del loro rinnovo o, nei casi in cui ciò si dimostra necessario, negandone il rinnovo medesimo.

C'è, inoltre, da precisare che in casi particolari, quando non esiste una congrua ampiezza dell'arenile, viene consentita tuttora la costruzione delle cabine fin quasi alla battigia; però, con la prescrizione che esse siano issate su palafitte, in modo da consentire ugualmente il libero transito.

Nonostante le suddette riserve, le capitanerie di porto interessate hanno comunicato che gli arenili non asserviti al regime di concessione demaniale per l'estate trascorsa sono risultati sufficienti per le esigenze delle persone che, per qualsiasi ragione, hanno inteso preferire la spiaggia libera agli stabilimenti balneari ed hanno assicurato che non vi sono stati seri motivi di lamentele al riguardo. Le altre disposizioni richiamate dall'onorevole interrogante sono state rispettate e i pochi casi in cui si è tentato di commettere abusi, sono stati eliminati dall'attività di vigilanza e di repressione svolta assiduamente dagli uffici marittimi interessati.

È opportuno precisare che qualche inconveniente si è manifestato, specie nel tratto costiero della provincia di Caserta, circa il libero accesso alle spiagge. Tali inconvenienti sono dipesi, però, dal fatto che l'ispettorato dipartimentale per le foreste demaniali e l'Opera nazionale combattenti hanno rilasciato concessioni sui varchi tagliafuoco e sulle aree adiacenti al demanio marittimo ai titolari di stabilimenti balneari e ai gestori di chioschi e di parcheggi di auto, i quali hanno in molti casi costruito dei casotti con cancelli e sbarre di chiusura, al fine di riscuotere pedaggi.

Pertanto, nel corso di un'apposita riunione è stata prospettata alla prefettura di Caserta la necessità di revocare tali concessioni. A parte tutto quanto detto in precedenza, ritengo opportuno precisare che c'è un interesse di natura pubblica acchè sui lidi nazionali venga mantenuta e, ove sia possibile, perfezionata ed ampliata l'attrezzatura turistico-balneare. Sarebbe auspicabile che anche enti pubblici contribuissero ad assumere iniziative del genere ed assicuro che il mio Ministero darebbe, per ovvi motivi, ad essi ogni preferenza. Ma va considerato che tali iniziative mancano del tutto o quasi, per cui resta ancora valido il criterio di assentire ai privati le aree disponibili per tali esigenze, con l'unica riserva che non si instaurino sistemi antisociali di mera speculazione economica i quali, fra l'altro, finirebbero con il frenare il movimento turistico estivo, nazionale e straniero, che reca ben noti vantaggi al sistema economico e sociale del nostro Paese.

Entro tali limiti il Ministro precedente ha accolto come raccomandazione l'ordine del giorno presentato dai senatori comunisti nel corso del dibattito sul bilancio del Ministero della marina mercantile.

A B E N A N T E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* A B E N A N T E . Replicherò brevemente perchè il problema che oggi ho posto, e non soltanto da oggi (tanto è vero che lo stesso onorevole Sottosegretario, concludendo la sua interessante esposizione, si è richiamato ad un ordine del giorno presentato dal nostro Gruppo in sede di dibattito sul bilancio del Ministero della marina mercantile), è un problema che noi agitiamo da tempo, in rapporto ad una situazione estre-

mamente drammatica che si è verificata nel Paese.

I fatti di Castelcisterna, riguardanti Caserta a cui lei ha accennato, onorevole Sottosegretario, ebbero inizio per la volontà dei cittadini del luogo di riprendere ciò che era della collettività e che era stato abusivamente, sotto gli occhi di tutti e nonostante mille proteste, concesso dall'ispettorato compartimentale delle foreste con le concessioni legalizzate alle quali lei ha fatto cenno.

La verità è, onorevole Mannironi, che il problema non riguarda solo il litorale campano, ma riguarda tutto il Paese. Si tratta di operare con una chiara volontà politica per stabilire se le spiagge devono essere uno strumento di speculazione, così come è avvenuto fino ad oggi, e se le concessioni demaniali si debbono trasformare in una legalizzazione del monopolio di alcuni pirati che operano senza scrupoli, o se invece deve prevalere l'interesse nazionale secondo cui un bene pubblico deve essere al servizio della collettività. Anzitutto i proprietari di queste attrezzature turistico-balneari non sono i padroni delle spiagge, ed invece si considerano tali. Nessuna delle disposizioni emanate dal Ministero — e non da oggi — è stata rispettata. Quando lei dice che le disposizioni alle quali io mi sono richiamato trovano difficoltà di attuazione per la diversa configurazione del litorale, per l'impossibilità di revocare le concessioni balneari, per il tipo di sviluppo urbanistico così come storicamente è andato determinandosi lungo le coste del nostro Paese, lei dimentica che queste disposizioni non sono in vigore da oggi, ma sono in vigore da sempre.

E qui sorge il primo quesito: che cosa fanno le capitanerie di porto e gli organi del Ministero della marina mercantile per prevenire, oltre che per reprimere, tutti gli abusi? La verità è che, nonostante le sollecitazioni, le cose non vanno avanti. Lei, onorevole Sottosegretario, ha citato in particolare alcuni casi; ma io vorrei ricordarle un caso fra le migliaia che potrei citare con riferimento a tutte le coste del nostro Paese. Prendiamo il caso di Torre del Greco, che è stato oggetto di un'altra nostra interrogazione: qual è la situazione in questo comune a distanza di mesi? Non in tutti i posti sono stati lasciati a disposizione del pubblico passaggi liberi di metri lineari 20: eppure a questo riguardo vi è una precisa disposizione. Dei 488 metri lineari di aree libere menzionati dal Ministero, una parte è inaccessibile, una parte è inesistente, una parte viene data alle colonie, per cui il tratto a reale disposizione dei cittadini di questo paese di 80 mila abitanti è di poche decine di metri.

Gli stabilimenti si spingono tutti fino alla battigia, senza lasciare liberi i cinque metri di fascia così come è previsto, e la spiaggia lasciata libera è nel più completo abbandono. Le cabine vengono ancora costruite in modo continuato e in modo tale da impedire la visuale del mare. Nonostante le disposizioni emanate dal Ministero, sono state rilasciate concessioni e si è consentito a quasi tutti i concessionari di occupare completamente gli arenili già destinati, fin dal 1967, ad uso pubblico gratuito.

Come si spiegano queste cose? Potrei citare casi di altre città che non si trovano nella regione campana, ma basta questa come esempio. Per quali motivi si verificano questi fatti? Io concludo dicendo che, se si vuole veramente porre fine a questa assurda situazione e se si intende veramente far rispettare le circolari emanate dal Ministero della marina mercantile, in attuazione di leggi della nostra Repubblica, occorre un intervento energico, permanente ed oculato ed occorre soprattutto sollecitare l'iniziativa pubblica, di concerto con gli altri Ministeri, anche in questo settore.

Onorevole Sottosegretario, lei auspica questo, ma non si tratta soltanto di auspicare: si tratta di trovare, ad esempio, con il Ministero dell'interno i modi e le forme perchè questo intervento costituisca una delle spese obbligatorie da parte delle amministrazioni comunali.

Per tutte queste considerazioni debbo dichiararmi insoddisfatto e la mia insoddisfazione vuole avere soprattutto un significato di sollecitazione al Ministero della marina mercantile perchè stronchi questa attività speculativa.

G E N C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E N C O . Onorevole Presidente, poichè l'onorevole Sottosegretario per i trasporti e l'aviazione civile mi ha fatto sapere che ha bisogno di un ulteriore periodo di tempo per approfondire l'argomento oggetto dell'interrogazione n. 1429, da me presentata insieme al senatore Pennacchio sui criteri seguiti dalla Direzione della motorizzazione per il rilascio di permessi per trasporto di merci internazionali su strada, d'accordo con il Governo chiedo che lo svolgimento di questa interrogazione, inserita nell'ordine del giorno di questa seduta, sia rinviato ad altra seduta.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento dell'interrogazione n. 1429 è allora rinviato ad altra seduta.

Segue una interrogazione del senatore Deriu. Se ne dia lettura.

B O R S A R I , *Segretario*:

DERIU. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritenga utile ed opportuno, nel momento in cui ci si accinge ad una vasta riforma del multiforme apparato statale nel senso di adeguarne le strutture e le funzioni alle esigenze reali e pressanti di una società in continua evoluzione, restituire gli organi della Magistratura ai loro compiti fondamentali, secondo i presupposti specificamente richiesti dall'amministrazione della giustizia in un Paese civile.

La crisi della giustizia in Italia, e particolarmente in Sardegna, se è causata da taluni vuoti legislativi, dalla farraginosità delle procedure, dalla vetustà dei riti e delle formule, dall'arretratezza dell'organizzazione, dall'insufficienza del personale di ogni ordine e grado, è enormemente aggravata da una infinità di compiti e di adempimenti da cui sono oberati i magistrati, non sempre in logico e necessario rapporto con la peculiare funzione della « macchina » della giustizia.

Infatti, innumerevoli disposizioni di legge distraggono spesso i giudici dal loro normale lavoro, chiamandoli a far parte di commissioni di ogni genere o a prestare la loro opera negli uffici più disparati, snaturandone così la funzione ed appesantendone il lavoro al quale sono preposti istituzionalmente.

Basti pensare ai gravi intralci arrecati dalle miriadi di ricorsi ingiunzionali che gli enti di previdenza e di assistenza riversano ogni giorno nelle cancellerie, rinunziando così a valersi delle procedure predisposte per loro uso e facendo degli uffici giudiziari l'esattoria dei loro crediti, reali o presunti, per avere un'idea dell'ingorgo di pratiche che si verifica negli uffici in parola, con grave danno per la speditezza nella trattazione dei casi di esclusiva pertinenza della Magistratura.

Appare perciò urgente ed indispensabile, in attesa del miraggio delle grandi riforme, provvedere ad una piccola riforma che, riducendo i compiti della Magistratura, riportandola alla sua essenziale funzione, possa portare, sul piano pratico, a quello snellimento ed a quella tempestività che è nei voti di quanti hanno a cuore l'amministrazione della giustizia. (int. or. - 776)

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

P E N N A C C H I N I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* In linea generale, per quanto concerne il fenomeno individuato nell'espressione « carenza o crisi della giustizia », cui si accenna nella interrogazione, attribuendone giustamente le cause ai vuoti legislativi, alla farraginosità delle procedure, all'insufficienza del personale, all'arretratezza dell'organizzazione e dell'apparato giudiziario e ad altre deficienze, sulla ampiezza e portata di tale fenomeno il Ministro guardasigilli si è diffuso, indicando i rimedi necessari in corso di attuazione e da attuare ed auspicando al riguardo la collaborazione preziosa del Parlamento, del Consiglio superiore della Magistratura e delle altre amministrazioni interessate, nella particolareggiata esposizione

fatta in Parlamento, e precisamente al Senato della Repubblica, nella seduta del 29 gennaio 1969, rispondendo alle numerose mozioni, interpellanze ed interrogazioni presentate sull'argomento. Non si può quindi che richiamarsi a questo discorso, integralmente pubblicato nel resoconto stenografico di quella seduta e di agevole consultazione.

Tuttavia nella interrogazione si fa una considerazione nuova che di essa è l'oggetto principale, segnalando che, in attesa delle grandi riforme dirette a sanare la crisi della giustizia, la cui concreta attuazione richiederà necessariamente il trascorrere di un lungo periodo di tempo, sarebbe indispensabile, subito, agevolare l'attività giudiziaria, specie in Sardegna ove la crisi sarebbe più risentita, togliendo ai magistrati quelle attribuzioni e quei compiti estranei alla funzione giudiziaria da cui sono attualmente oberati. In particolare ci si riferisce ai gravi intralci che sarebbero arrecati al normale svolgimento dell'attività giudiziaria dall'enorme numero di ricorsi ingiunzionali che gli istituti di previdenza e di assistenza riversano ogni giorno nelle cancellerie, rinunziando a valersi delle procedure predisposte per il loro uso e facendo degli uffici giudiziari l'esattoria dei loro crediti reali o presunti.

Si tratterebbe in sostanza, si afferma, di una piccola riforma che in attesa della preannunziata grande riforma ridurrebbe i compiti della magistratura riportandola alla sua essenziale funzione.

In proposito si deve rilevare che non sembra possibile affrontare il problema di una riforma sotto il profilo delle funzioni e dei compiti istituzionali degli organi della magistratura al di fuori dell'esame più ampio di tutte le questioni connesse alla riforma generale dell'amministrazione della giustizia, ivi comprese quelle correlate alla normativa dei codici di rito. Per quanto concerne più particolarmente il problema prospettato nella interrogazione, si fa presente che in via di principio non può essere disconosciuta la validità del criterio normativo seguito dal legislatore di affidare determinati compiti ai magistrati, i quali offrono indiscussa garanzia di indipendenza e di obiettività e capacità professionale adeguata alla rilevanza delle materie sottoposte ad esame. Pur riconoscendo che tali compiti devono essere contenuti entro limiti ristretti per non gravare eccessivamente il giudice ordinario già oberato da attribuzioni particolarmente onerose, si deve tuttavia insistere nell'opinione che una utile ricognizione dei compiti stessi è possibile soltanto nell'ambito della riforma generale della amministrazione della giustizia.

Quanto al fenomeno concernente i gravi intralci arrecati dalle miriadi dei ricorsi ingiunzionali degli enti di previdenza e assistenza, si osserva che esso è originato dalla frequentissima applicazione da parte dei suddetti enti della norma di cui all'articolo 635, secondo comma, del codice di procedura civile. Tale norma li abilita in particolare a ricorrere, per la riscossione dei crediti derivanti da omesso versamento dei contributi, al procedimento di ingiunzione. Procedimento, questo, di cui gli enti in questione si servono con preferenza rispetto alle altre procedure di riscossione previste dalle leggi istituzionali del relativo settore.

Ora non sembra fondato *sub specie iuris* il rilievo inteso a togliere la facoltà agli enti menzionati di ricorrere ai procedimenti ingiuntivi. Infatti, questa facoltà offre opportunamente agli stessi tutte le garanzie connesse con la piena tutela giuridica, conseguente ad un provvedimento giurisdizionale vero e proprio, quale il decreto ingiuntivo.

Senza dire, poi, che gli enti anzidetti possono avere un maggiore interesse pratico ad un provvedimento che funziona, a tutti gli effetti, quale titolo esecutivo *ex* articoli 647, 655 e 474 codice di procedura civile — che consente anche l'iscrizione della ipoteca giudiziale — rispetto ad altre procedure amministrative, che non conseguono un siffatto risultato.

D E R I U . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E R I U . Signor Presidente, il riassunto che il Sottosegretario ha fatto della mia interrogazione è la dimostrazione più

palese che il Ministero ha ben compreso la sostanza e la portata del documento parlamentare da me presentato, ed ha interpretato rettamente le preoccupazioni che io, così come tanti altri colleghi hanno fatto in più circostanze, ho prospettato al Ministero attraverso l'istituto che il Parlamento consente ad ogni suo componente.

Penso che non sia possibile attendere una riforma, sempre preannunciata e sempre rimandata, della portata, della vastità e complessità che richiede l'amministrazione della giustizia in Italia per apportare un qualche rimedio ai mali gravi ed acuti di cui soffre la macchina giudiziaria. Ho invocato una piccola riforma, da attuare quasi sul piano pratico, per riuscire sollecitamente, attraverso di essa, a sopperire in qualche modo a molte difficoltà di fronte alle quali si trovano il Paese e la società italiana.

È tipico della mentalità italiana rimandare sempre tutto a formule onnicomprensive, a formule di vastità rivoluzionaria, trascurando spesso il piccolo rimedio che potrebbe, da un giorno all'altro — si fa per dire —, apportare un qualche sollievo alle sofferenze della vita quotidiana. Il magistrato è troppo spesso distratto dal suo ufficio di fare giustizia, di pronunciare sentenze, di ristabilire la legalità violata, ed è chiamato a fare il segretario particolare, il capo di Gabinetto, il funzionario nei Ministeri o nelle varie amministrazioni dello Stato, accrescendo le carenze già così pesanti nell'attività giurisdizionale. Di fronte a questi casi dobbiamo dire che o non si comprendono o non si conoscono le enormi difficoltà in cui si dibatte l'ordinamento giudiziario italiano, difficoltà che, essendo a conoscenza di tutti, mi dispensano da una analitica e precisa dimostrazione.

Quando vediamo il magistrato chiamato a partecipare alle commissioni più varie, a presiedere comitati che nulla hanno a che vedere con l'amministrazione della giustizia se non in senso molto lato, ci chiediamo che valore ha ricorrere ad uno strumento, che l'usura e le deficienze di ogni genere hanno reso precario e non più servibile, come panacea per tutti i mali. Il giudice ha la presidenza di taluni comitati elettorali e di assegnazione di alloggi, presiede o interviene in commissioni che hanno carattere specificamente e tipicamente amministrativo.

Posso anche comprendere lo spirito di tutto questo ma non bisogna esagerare. Lo Stato non ha fiducia nei suoi funzionari? È mai possibile che la Commissione per la assegnazione di case ai contadini, la Commissione per la distribuzione di alloggi popolari — e potremmo enumerarne a decine — non possano essere presiedute da funzionari della prefettura, da funzionari del genio civile e...

A B E N A N T E . Da funzionari dell'ufficio del lavoro!

D E R I U . Certo, anche da funzionari dell'ufficio del lavoro! Io non l'ho detto per motivi di opportunità, perchè sono direttore di un ufficio del lavoro e non volevo fare il *Cicero pro domo sua.*

Tanto più appare valida la considerazione che stavo facendo in quanto sarebbe opportuno imprimere alle commissioni e ai comitati anche un carattere più spedito e snello, lasciando al tempo stesso il magistrato alle sue peculiari funzioni. Infatti, onorevole Sottosegretario, ella non ignora che, quando un comitato è presieduto da un magistrato, questi — questa non è una critica, ma una constatazione — instaura sistemi e metodi tipici della mentalità e della tradizione, spesso superata dal tempo e arrugginita dalla mole del lavoro, che rendono più complesso, più lento, più pesante l'assolvimento di determinati compiti e l'attuazione di certe leggi, senza contare che talvolta si tratta di provvedimenti di carattere sociale che hanno non poche implicazioni politiche.

Immagini cosa vuol dire l'equo canone, immagini cosa rappresentano lo sfratto e le relative proroghe. Non di rado poi il magistrato è costretto a sentenziare due-tremila sfratti in una settimana, il che attenua, nella sua attività, la caratteristica giurisdizionale, conferendo invece a tale attività un aspetto tipicamente sociale e politico, che pone ai magistrati problemi etici e di massa veramente gravi dai quali dovrebbero essere sollevati.

In uno dei tanti recenti simposi di avvocati e magistrati, onorevole Sottosegretario, si diceva proprio questo: che occorreva restituire ai loro essenziali compiti di pronunciare sentenze i magistrati, per rendere più precisa e sollecita la loro opera, dato che in Italia, a forza di voler ad ogni costo far giustizia, ignorando tutta l'amministrazione dello Stato nella sua complessa articolazione, si arriva constantemente ad una specie di abuso della giustizia.

Come dicevo prima, concorrono a determinare l'insostenibile stato di cose che si denuncia le innumerevoli disposizioni legislative che distraggono i giudici dal loro normale lavoro, chiamandoli a far parte di commissioni di ogni genere: essi, infatti, vengono comandati negli uffici più impensati o svolgono gli incarichi più assurdi, da quello di numerare e siglare le pagine di innumerevoli registri a quello di amministrare le carceri mandamentali.

Onorevoli colleghi, tutto questo scompiglio deriva chiaramente da un errato concetto della funzione del magistrato che non può essere l'aspirina per tutti i minuti e infiniti malanni, ma è e deve essere il chirurgo della patologia sociale che può operare effettivamente nei soli limitati casi in cui la sua opera sostitutiva o di repressione si prospetti come l'estrema risorsa per la restaurazione della legalità violata. Semplificare le procedure, migliorare le attrezzature, perfezionare le tecniche, organizzare il lavoro dunque sono cose assolutamente da farsi, ma è anche necessario ridurre i compiti della Magistratura richiamandola alla sua essenziale funzione di amministratrice della giustizia, che essa deve svolgere pronunziando le sue sentenze in quei limitati casi nei quali veramente occorre la sua funzione di faro e di guida.

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

B O R S A R I , *Segretario*:

BRUSASCA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se il Governo, di fronte all'imponenza del contrabbando del tabacco che, secondo le affermazioni di esperti fiscali, raggiunge una percentuale superiore al 30 per cento dell'intero consumo nazionale, non ritenga opportuno mutare radicalmente la politica finora seguita in materia, riducendo il prezzo al consumo dei tabacchi con la conseguente diminuzione della convenienza del contrabbando.

Il prevedibile aumento del consumo, determinato dalla riduzione di prezzo, procurerebbe all'erario una notevole reintegrazione delle entrate da tabacco, mentre la svantaggiosità del contrabbando permetterebbe, da un lato, un'altra reintegrazione con il risparmio dell'ingentissima spesa che lo Stato deve sostenere per il servizio sempre più oneroso della Guardia di finanza, costretta spesso a rischi mortali, per reprimere un reato di difficile repressione, anche perchè non ritenuto tale dagli elementi di tutte le classi sociali che lo commettono, e, dall'altro, l'impiego dello stesso benemerito Corpo contro le evasioni fiscali, per la vigilanza dei porti e per altre difese del pubblico interesse di più sicura efficacia e di maggiore prestigio. (int. or. - 1042)

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

T A N T A L O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Desidero premettere che, come è noto agli onorevoli colleghi e in particolare al senatore interrogante, quello del contrabbando del tabacco costituisce tuttora un problema seriamente avvertito e attentamente seguito ad ogni livello, sia in fase programmatica che sul piano operativo, per gli indubbi riflessi negativi che il fenomeno comporta specie per il pubblico erario. Peraltro, soluzioni del genere di quella prospettata dall'onorevole interrogante hanno in più occasioni formato oggetto di attenta valutazione, apparendo tuttavia come obiettivamente non consigliabili in base all'analisi dei diversi elementi di giudizio e dei fattori coinvolti.

La conoscenza dei dati statistici relativi ai quantitativi di tabacco lavorato, seque-

strato durante il periodo dal 1962 al 1968, offre in proposito una visione sufficientemente chiara della tendenza del fenomeno e, ad un tempo, della trascurabile sensibilità di questo a risentire delle variazioni nei livelli dei prezzi dei prodotti del monopolio. Risulta infatti dagli anzidetti dati che i sequestri di tabacco di contrabbando, ammontanti a circa 735 quintali per il periodo dal 1958 al 1961, hanno raggiunto nel 1968 il livello di 4.335 quintali, passando attraverso cifre annue dall'andamento via via crescente. E ciò è accaduto nonostante che nell'intero arco di tempo sopracitato il prezzo di vendita dei tabacchi lavorati sia rimasto immutato, mentre si è accresciuto il potere di spesa dei consumatori in connessione con l'incremento in termini reali del reddito nazionale, e ciò, ripeto, senza che si sia dovuto riscontrare nel medesimo periodo di tempo un proporzionale aumento del consumo *pro capite* per acquisti legittimi.

Ad avviso dell'amministrazione finanziaria, quindi, l'ipotesi della riduzione del prezzo di vendita dei tabacchi, quale mezzo idoneo per conseguire i positivi effetti accennati, non prospetta possibilità di concreto realizzo, salvo che si supponga che la sua applicazione venga condotta in termini estremi.

Una riduzione dei prezzi di vendita al pubblico dei tabacchi, infatti, per costituire efficace richiamo nei confronti degli attuali fumatori di contrabbando, modificandone radicalmente un'abitudine ormai inveterata e che spesso prescinde da moventi strettamente economici, dovrebbe risultare di ordine talmente macroscopico da avvicinarsi, se non addirittura identificarsi, con il prezzo di vendita del mercato clandestino; prezzo quest'ultimo fatalmente destinato peraltro a contrarsi fino a rendersi appena remunerativo per i produttori esteri e per i loro intermediari.

Per questi motivi la soluzione proposta dall'onorevole interrogante, per quanto il Ministero si riservi di proseguire nell'attenta valutazione del fenomeno, è da ritenersi sconsigliabile allo stato attuale, tenuto conto da una parte del cospicuo gettito fiscale che attualmente assicurano all'Erario le entrate per imposta sui tabacchi e dall'altra della connessa esigenza di non compromettere, attraverso scelte aleatorie dal punto di vista dei risultati che se ne possono conseguire, il soddisfacimento delle imprescindibili necessità di bilancio.

B R U S A S C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B R U S A S C A . Signor Presidente, ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la sua risposta che è, però, rimasta sul piano strettamente tecnico-fiscale, mentre io ho sollevato dei problemi giuridici e morali che, a mio avviso, devono avere la preminenza.

Ne ho avuto la conferma dal più autorevole esponente dei monopoli di Stato e precisamente dall'attuale direttore generale dottor Armando Milano, il quale in un articolo pubblicato nel dicembre scorso ha scritto le seguenti parole: « Il contrabbando in realtà, come via per un facile guadagno, costituisce uno stimolo alla criminalità in genere, un impiego verso cui facilmente si indirizzano tanti che potrebbero invece utilmente dedicarsi ad un lavoro onesto ed essere parte costruttiva della società civile ».

Cito soltanto queste parole riassumendo le altre considerazioni del suo articolo con le quali egli dimostra che si tratta di un reato aggravato dalla convinzione della sua inesistenza nell'opinione pubblica, cosicchè le difficoltà della repressione sono costituite non tanto dal comportamento di chi opera il contrabbando quanto da quello dei cittadini i quali, comprando il tabacco di contrabbando, hanno la tranquilla coscienza di non violare la legge.

Questa diffusissima coscienza pone a noi parlamentari uno dei problemi fondamentali del nostro ordinamento giuridico perchè non possiamo rimanere spettatori di violazioni di legge così larghe e così aperte che hanno creato nel cittadino l'aspettativa dell'impunità.

Mi diceva poco fa l'amico senatore Varaldo che, in una riunione alla quale hanno partecipato delle autorità, una di esse, in presenza di tutti, fumava sigarette di contrabbando.

Quando si arriva a questo punto il fatto, onorevole Sottosegretario, non può essere contenuto nei termini fiscali della sua risposta, alla quale replico chiedendole se si deve consentire che continui una violazione di legge che non si può reprimere perchè è stata lasciata sorgere nei cittadini l'abitudine a commetterla senza scrupoli di illiceità.

Questo è il punto fondamentale della mia interrogazione: su di esso, onorevole Sottosegretario, non mi ha per nulla risposto.

Ripropongo perciò la mia domanda: il Governo, il Ministero delle finanze ritengono di affrontare decisamente il contrabbando, che ci degrada nei confronti degli altri Stati?

Cito ancora il dottor Milano, il quale ha scritto che tra i vari Paesi europei siamo i soli con una vendita di tabacco di contrabbando pari al 30 per cento del consumo, dalla quale ci deriva una perdita fiscale di 120-130 miliardi annui.

Nella sua risposta lei ha affermato che la rigidità dell'aumento del consumo non potrebbe compensare l'accettazione della mia proposta di ridurre l'imposta sui tabacchi per togliere la convenienza economica al contrabbando perchè occorrerebbe rinunziare a 400 miliardi degli 800 che lo Stato ricava dai tabacchi.

Il monopolio dei tabacchi rende oggi 800 miliardi all'anno perchè l'aliquota dell'imposta è dell'82 per cento; su 100 lire ne paghiamo 82 d'imposta.

In Svizzera, nel Belgio, in Olanda, nel Lussemburgo e in Francia l'imposta è soltanto del 52 per cento ed è proporzionale al valore delle sigarette e del tabacco: in Germania c'è, invece, un'imposta fissa assai minore della nostra per qualunque tipo di tabacco, sia di qualità, sia comune.

Chiedo al Governo: perchè non ci siamo, ancora, avviati verso l'armonizzazione fiscale del MEC?

In quale stadio si trova lo studio per allineare sul piano europeo l'imposta sui tabacchi mediante un sistema misto della tassa rigida germanica e di quella degli altri Stati?

Non crede, frattanto, il Ministero delle finanze di allinearsi progressivamente agli altri Stati?

Se questo allineamento dovesse portare presto ad una riduzione dall'82 al 52 per cento, cominciando ad eliminare il vantaggio dell'importazione clandestina dei tabacchi svizzeri e francesi, dato che con questi Stati abbiamo la stessa imposta e una uguale spesa di produzione, raggiungeremmo un altro grande risultato: quello di non impiegare più la Guardia di finanza per la repressione del contrabbando di generi di monopolio.

Signor Sottosegretario, lo spettacolo che offriamo agli stranieri quando, passato il confine, vedono uomini armati che proiettano la luce dei loro fari sui laghi oppure sul mare per scopire il contrabbando di tabacco è veramente umiliante.

Il recente episodio della nave jugoslava che ha incendiato nel Mar Tirreno il suo carico di sigarette, costringendo venti uomini a buttarsi in mare con rischio della loro vita, conferma l'intollerabilità di un sistema fiscale che causa pericoli umani così gravi.

Tante volte affrontiamo doverosamente oneri rilevanti per salvare una sola persona e poi mettiamo a repentaglio la sicurezza delle guardie di finanza per non perdere introiti dell'imposta sulle sigarette.

Questa situazione è assurda; non è più tollerabile sotto l'aspetto umano che ci siano pericoli di vita nella lotta contro il contrabbando!

La vita dei difensori del nostro Stato vale assai più di tutte le sigarette che possono essere sottratte all'imposta.

Lei, signor Sottosegretario, non si è soffermato su questo punto della mia interrogazione sul quale insisto anche per un altro motivo.

Il nostro tanto compianto senatore Vanoni, rappresentante della Valtellina, ci parlava spesso in termini molto comprensivi dei cosiddetti spalloni.

Quello di allora era un periodo di grande disoccupazione e quegli uomini cercavano di campare con il contrabbando a spalle.

La figura dello spallone è quasi scomparsa e le bricolle sono diventate troppo pesanti per coloro che con automobili, autotreni e navi fanno il contrabbando per lucrare decine e centinaia di milioni.

Signor Sottosegretario, se questa criminalità venisse eliminata con mezzi fiscali e la Guardia di finanza potesse essere liberata dal rischioso e pesante servizio della repressione del contrabbando dei tabacchi, reso particolarmente duro dalla estensione delle nostre frontiere e dalla lunghezza delle nostre coste, potremmo utilizzare molto più utilmente questi difensori del pubblico erario.

Potrebbero, ad esempio, essere controllate meglio le lavorazioni del petrolio ...

A B E N A N T E . Le evasioni!

B R U S A S C A . Anche le evasioni. La Guardia di finanza sarebbe più disponibile per repressioni senza pericoli di vita, ma molto più efficaci nell'interesse del fisco.

Il profitto perseguito da una nave contrabbandiera con tutti i relativi rischi è perseguito in maggiore misura senza pericolo per la sicurezza personale dagli evasori in materie più redditizie del tabacco.

Conchiudo, pertanto, chiedendo il più sollecito allineamento cui siamo tenuti alle legislazioni estere in materia di tabacco.

Sono convinto che occorre procedere a gradi: mi attendevo da lei, onorevole Sottosegretario, una risposta in questo senso; confermo perciò la mia richiesta al Ministero delle finanze di ridurre al più presto l'imposta dall'82 al 52 per cento, fino al livello, cioè, di quella degli Stati confinanti, smobilitando correlativamente il servizio anticontrabbando tabacco della Guardia di finanza per impiegarla maggiormente per la repressione di delitti fiscali molto più dannosi per l'erario.

P R E S I D E N T E . Segue una interrogazione del senatore Piccolo. Se ne dia lettura.

B O R S A R I , *Segretario*:

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

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

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.*

In ordine alle gravi questioni sollevate dal senatore Piccolo si deve evidenziare, signor Presidente e onorevoli senatori, l'attenzione con cui gli organi competenti hanno affrontato il problema delle infrastrutture viarie della zona napoletana nel quale si inserisce come punto significativo l'affrancamento delle cittadine vesuviane dalla asfissia derivante dall'attuale carenza delle vie di comunicazione rotabili.

Come è ben noto all'onorevole interrogante — lo accenno quindi solo per completezza di esposizione — la fase attuale è caratterizzata dall'avvio di un disegno globale ed armonico di programmazione territoriale nel quale si inseriscono, come momenti qualificanti, le varianti, cosiddette della grande viabilità, al piano regolatore di Napoli del 1939, i piani di zona per l'edilizia economica e popolare, il piano regolatore del consorzio per l'area di sviluppo industriale di Napoli e l'avvio dello schema di piano territoriale di coordinamento. In tale contesto, il progetto a suo tempo elaborato dall'amministrazione provinciale di Napoli per l'adeguamento della via Argine alle esigenze di traffico della zona indicata dal senatore Piccolo ha dovuto essere confrontato, nell'interesse delle stesse popolazioni, con il più vasto schema di assetto del territorio, al fine di realizzare soluzioni integrate ed univoche del problema.

D'altro canto, onde evitare infruttuose fughe in avanti che congelerebbero inutilmente un intero progetto nella aspettativa di una sua integrale soluzione, sono stati studiati interventi che si inseriscono nel quadro di quegli orientamenti della politica del territorio già consacrati in documenti che si ha ragionevole motivo di ritenere coerenti con le linee di fondo dello studio preliminare riguardante le ipotesi di assetto territoriale della Campania, recentemente redatto dal Provveditorato alle opere pubbliche di Napoli e trasmesso all'esame del Comitato campano per la programmazione economica.

Infatti, se non è ancora possibile desumere dalle ipotesi predette indicazioni precise circa la programmazione esecutiva di una rete viaria, la Cassa per il Mezzogiorno, basandosi sul ricordato schema della grande viabilità del comune di Napoli e sulle tendenze manifestatesi in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici in varie occasioni, ha già provveduto a far rielaborare il progetto di massima per il completamento della circonvallazione esterna di Napoli, secondo una nuova impostazione definita a seguito del voto espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che prevede i seguenti collegamenti a scorrimento veloce: 1) tratto dal casello di Pomigliano alla provinciale S. Sebastiano-Resina-Torre del Greco in prosecuzione del raccordo (in costruzione con finanziamento Cassa come infrastruttura industriale) ...

A B E N A N T E . Ma è pazzesco! Il tratto Resina-Torre del Greco è uno dei più urbanizzati del mondo! (*Richiami del Presidente*).

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* ... tra l'asse di supporto dell'area industriale di Napoli ed il casello di Pomigliano dell'autostrada Napoli-Bari; 2) allacciamento del tratto precedente con la via Argine a Ponte Felicella ed oltre sino al confine comunale di Napoli; 3) allacciamento del tratto di cui al n. 1) con il quinto lotto della circonvallazione esterna di Napoli presso Lufrano.

Altro importantissimo tratto stradale previsto dalla Cassa è un tronco di allacciamento del centro direzionale di Napoli con l'area destinata al quartiere residenziale di Barra-Ponticelli, in applicazione della legge n. 167, e con la via Argine sino al confine comunale di Napoli.

Sul relativo progetto di massima si è già espresso favorevolmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici il 3 dicembre ultimo scorso, ed attualmente esso è all'esame del consiglio di amministrazione della Cassa. Il complesso viario sopra descritto si inquadra perfettamente con l'arteria richiesta dall'onorevole interrogante, la quale, in prosecuzione del tronco indicato al precedente n. 3), si svolgerebbe ai piedi del Ve-

suvio e per San Giuseppe Vesuviano proseguirebbe sino a Torre Annunziata.

L'arteria è già allo studio della Cassa per il Mezzogiorno e, ove fosse compatibile con le indicazioni del piano territoriale di coordinamento della Campania attualmente in elaborazione, sarà considerata nel prossimo programma di interventi della Cassa per il quinquennio 1971-75. Questa assicurazione posso dare al senatore Piccolo.

P I C C O L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I C C O L O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, le sue informazioni esulano un po' dal punto preciso della mia interrogazione. Quando si parla di via Argine si vuole indicare una arteria che parte dal tratto che attualmente prende questo nome e poi circonvalla i popolosi centri ad est di Napoli e cioè Cercola, Pollena Trocchia, Santa Anastasia, Somma Vesuviana, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Poggio Marino, eccetera, fino alla statale di Torre Annunziata, i quali sono serviti, come ho puntualizzato nella mia interrogazione, ancora oggi, 1970, da un'unica via di accesso a Napoli non più larga di cinque o sei metri. Su questa strada poi convergono ancora le popolazioni che vengono dalla zona di Palma Campania, San Gennaro Vesuviano, eccetera. Nonostante dunque le dimensioni di questo traffico, non si è potuto ancora dare soluzione al problema stradale, che travaglia quelle zone da decenni.

Quando lei afferma che il tratto di via Argine è da riferirsi anche alla sistemazione dell'assetto territoriale della circonvallazione di Napoli, mi dice cosa che io conosco perfettamente. Ho fatto l'assessore ai lavori pubblici della provincia di Napoli per ben 12 anni e sono perfettamente al corrente di questa situazione. Però non è questo che io chiedevo, perchè anche il prolungamento della circonvallazione di Napoli, l'accesso all'Alfa Sud, attraverso il tratto di raccordo con Pomigliano d'Arco, sono opere di completamento che si sarebbero già dovute realizzare non da oggi.

La via Argine, che va dal casello autostradale di San Giovanni Teduccio ed arriva fino al ponte Felicella di Cercola, avrebbe bisogno di proseguire con un tratto da costruirsi *ex novo*. L'amministrazione provinciale di Napoli da 15 anni ha messo nei suoi programmi, come opera caratterizzante, questa arteria per dare sfogo alla popolazione dei centri di cui ho parlato prima, che contano 20-30-40 mila abitanti ciascuno con un totale di quasi 300 mila abitanti. Inoltre, si tratta di centri industriosi, in fase di sviluppo, ai quali si collegano poi le altre zone di Napoli e dell'intera provincia. Pertanto, le popolazioni che vengono, ad esempio, da Torre Annunziata, da Torre del Greco, da Boscoreale, da Boscotrecase, volendo arrivare a Napoli senza percorrere la Litoranea ed avendo interesse di collegarsi con questi centri, non avrebbero altra via da seguire se non l'attuale stradetta, prima provinciale ora statale, cioè la Statale Ottaviano, non più larga di 6-7 metri.

Ebbene, la Cassa per il Mezzogiorno — debbo dirlo — nella provincia di Napoli ha fatto come unica opera caratterizzante la sola circonvallazione di Napoli. Per il resto si tratta di opere episodiche, saltuarie, che non hanno dato ancora la possibilità di sviluppo a questa grande zona della provincia di Napoli e a quasi tutti i comuni ad est della città. È vero, la Cassa per il Mezzogiorno è intervenuta con alcune strade a Ischia, a Capri e a Sorrento, che hanno potuto dare tutt'al più un sollievo a quelle zone, ma questo non è sufficiente. L'opera importante, cioè la via Argine, quella che la provincia di Napoli ha cercato sempre di inserire nei suoi programmi, non si poteva certo realizzare con le sole forze di questo ente. Si disse a suo tempo, che occorrevano 4 miliardi, mentre ora ne occorreranno certo di più. Si tratta quindi di un'opera che la provincia di Napoli non poteva e non può realizzare con le sole finanze proprie, tanto più che essa esula anche dai limiti che competono all'amministrazione di un ente locale, sia pure importante come quello della provincia di Napoli.

Per quanto riguarda l'assetto territoriale, anche nello studio del provveditore di Napoli sono stati esposti i motivi per i quali

non si poteva costruire la via Argine. Posso comprendere la difficoltà del primo tratto, lì dove deve essere realizzata la legge numero 167, nella zona di Ponticelli, e dove si devono realizzare anche altre opere di raccordo con il porto, eccetera; queste difficoltà potevano sussistere soltanto per un paio di chilometri, ma dal ponte Felicella in giù, cioè da Cercola fino alla zona che circonvalla ad est tutti quegli importanti centri che aspettano da decenni questa strada, non si spiega la sosta.

Il provveditore di Napoli afferma (io l'ho già spiegato nel mio intervento al momento dell'esame del bilancio dei lavori pubblici) che una strada di questo genere potrebbe costituire un'altra via di ingorgo, di congestionamento per la città di Napoli. Noi non facciamo una strada perchè la popolazione potrebbe, attraverso questa nuova arteria, congestionare e comprimere ancora di più la già compressa città di Napoli! Io dico, invece, che il discorso è ambivalente: se noi avessimo a disposizione un'arteria adeguata alle necessità di quella zona, potremmo assistere anche ad un decongestionamento di Napoli verso tale parte della città, che tra l'altro è una delle zone più ridenti della provincia di Napoli, con un clima veramente salubre che potrebbe indurre la popolazione napoletana a spostarsi verso la zona vesuviana; senza dire, come ho già detto, che si tratta di una zona in piena fase di sviluppo. Ad esempio, vi sono centri urbani, come San Giuseppe Ottaviano, già sede di numerose piccole e medie industrie, che devono comunque mantenersi a contatto con Napoli.

Si dice: non facciamo la strada perchè si congestiona Napoli! Allora io ribatto: trasferite una sezione del Genio civile o la sovrintendenza o un distaccamento della Università nella zona vesuviana. La gente che ha bisogno di recarsi a Napoli, come vi deve accedere? È un inferno giorno per giorno. Praticamente per accedere da uno di questi centri alla città di Napoli si impiegano circa 2 ore; tutto questo tempo per percorrere soltanto 20 chilometri! Noi possiamo fare tutte le autostrade che volete, possiamo percorrere 100 o 200 chilometri in un'ora o in un'ora e mezza, ma quando dalla periferia di Napoli, per accedere al centro della città — non dico al Vomero o nella parte alta o centrale di Napoli, ma soltanto alle porte della città — si impiega un'ora e mezza o due ore, allora ditemi: come vogliamo favorire lo sviluppo di queste popolazioni, la crescita delle industrie, delle attività commerciali e industriali in queste zone? La proposta che faccio io, fermo restando il tratto dell'attuale via Argine che è lungo non più di due o tre chilometri, dove ci possono essere dei problemi di interferenza con le altre opere della città di Napoli, riguarda la costruzione di una strada assolutamente necessaria i cui lavori devono essere iniziati al più presto possibile.

Onorevole Sottosegretario, la invito pertanto a studiare da vicino il problema: forse ci possono essere state novità affiorate all'ultimo momento e che a me possono sfuggire. Noi dobbiamo dire qualcosa su tale problema alle nostre popolazioni, poichè viviamo in un regime democratico. I sindaci, gli amministratori locali, noi poveri disgraziati di parlamentari che cosa dobbiamo dire a quei cittadini?

Onorevole Sottosegretario, la prego di convocare anche noi parlamentari, i sindaci e tutti i responsabili di quella zona perchè si ponga allo studio e ci si dedichi alla ricerca della soluzione delle questioni che attengono a quella determinata area, esaminando anche i dati che possono essere affiorati in questi ultimi mesi e settimane. Mi auguro che si possa dare in tal modo un aiuto sostanziale per la soluzione del tormentato problema della viabilità della zona vesuviana.

Io, come modesto amministratore della provincia, per quel poco che potevo fare, ho posto in essere qualche piccola opera come la circonvallazione di Somma Vesuviana e qualche arteria a sollievo delle comunicazioni di quelle zone. C'è qui presente — e me ne compiaccio — anche il collega Abenante che è stato un autorevole componente del consiglio provinciale di Napoli: anche egli può darmi atto che i piccoli sforzi che si potevano fare li abbiamo fatti, ma, per quanto riguarda problemi di queste

dimensioni, tale materia non rientrava nelle nostre competenze.

Concludo il mio intervento. Le interrogazioni non si fanno per il solo gusto di farle, ma affinchè ne sia compreso il significato e lo spirito. Noi — ripeto quello che ho detto poc'anzi — dobbiamo dare una risposta alle nostre popolazioni. Prego pertanto l'onorevole Sottosegretario di farsi promotore di una riunione di parlamentari della zona e della provincia di Napoli, dei sindaci, delle autorità e delle organizzazioni interessate, per poter esaminare proposte ed indicazioni per la soluzione del problema della viabilità della parte orientale della città di Napoli. Vediamo se si può fare a meno di via Argine e se possono essere attuate, come io mi auguro e auspico, soluzioni soddisfacenti sostitutive di quella via.

A B E N A N T E . Mi associo a questa richiesta.

P I C C O L O . La prego, onorevole Sottosegretario, di dare attuazione alla mia proposta, affinchè l'interrogazione da me presentata possa essere l'inizio — e non fine a se stessa — di una impostazione concreta del problema che io mi sono permesso di sollevare.

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Signor Presidente, la ringrazio di avermi dato la parola per poter replicare al senatore Piccolo. La risposta che io ho dato alla sua interrogazione, senatore Piccolo, era così ampia, e cercava di inquadrare il problema che lei ha sollevato nel contesto più generale non per avere la pretesa di essere io a fornire la soluzione del problema (mi rendo ben conto che le mie conoscenze in proposito non si possono eguagliare alla sua, anche considerata la passione che lei — così come, del resto, il senatore Abenante nella successiva interrogazione — pone nei riguardi dei problemi che vive quotidianamente e dei quali ha, evidentemente, maggiore e più approfondita conoscenza della mia) ma per inserire la richiesta del senatore Piccolo in una visione più generale e dimostrarne, secondo noi, la validità.

Siccome però — come il senatore Piccolo ha rilevato — la Cassa del Mezzogiorno deve procedere al finanziamento di un'opera che deve essere realizzata in coordinamento con le autorità del Ministero dei lavori pubblici le quali vedono, come egli stesso ha lucidamento ricordato, in modo difforme la soluzione di tale questione, io, senza voler fare il difensore d'ufficio della Cassa per il Mezzogiorno, direi che questo problema specifico non attiene a una responsabilità sua diretta. La proposta, quindi, del senatore Piccolo, di fare un incontro a livello di parlamentari, di responsabili, di amministratori e tecnici della Cassa per il Mezzogiorno e dei lavori pubblici mi trova perfettamente consenziente; e se il senatore Piccolo e gli altri colleghi lo vorranno, concorderemo, poi, insieme i luoghi e i tempi per realizzare l'incontro.

P I C C O L O . Ringrazio.

P R E S I D E N T E . Seguono due interrogazioni del senatore Abenante. Poichè trattano argomenti connessi tra loro, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle due interrogazioni.

B O R S A R I , *Segretario*:

ABENANTE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende adottare per accogliere le richieste del Consiglio comunale, dei partiti, dei sindacati e dei cittadini di Torre Annunziata ove la grave depressione economica è esplosa in giuste manifestazioni per ottenere riforme e lavoro.

L'interrogante sottolinea la necessità di organici e immediati provvedimenti per ave-

re subito nuovi posti di lavoro, ed in particolare per:

avviare, attraverso le finanziarie pubbliche (INSUD, EFIM, SMEF, eccetera), il processo di ristrutturazione dell'industria della pastificazione;

iniziare opere infrastrutturali e promozionali nel nucleo « foce del Simo » ove urgente è la realizzazione dell'asse di collegamento tra l'area portuale e quella del polo di sviluppo, dell'asse attrezzato e della rete fognante, dei collegamenti tra questa zona costiera e l'asse industriale Nola-Pomigliano, potenziando la ferrovia Nola-Torre Annunziata e finanziando una strada di scorrimento veloce;

stanziare i fondi necessari per prolungare al porto la banchina « Crocelle »;

definire positivamente la questione dello spostamento e del potenziamento dello spolettificio dell'Esercito e cedere gratuitamente al comune l'area dell'ex caserma « Toselli »;

definire una prospettiva produttiva per le aziende pubbliche « Dalmine » e « Deriver » che stentano a vivere, hanno bilanci passivi, riducono da anni il numero delle unita lavorative occupate ed hanno disatteso tutte le previsioni occupazionali;

adottare i provvedimenti necessari per stroncare il « caporalato », soprattutto fra le lavoratrici ortofrutticole, e per porre fine alle violazioni dei diritti dei lavoratori in atto nelle aziende cittadine;

istituire corsi di qualificazione in rapporto alla creazione dell'« Alfa-Sud ».

L'interrogante sottolinea, inoltre, la necessità di risolvere la questione del pastificio « Monsurrò », assicurando l'occupazione ai lavoratori minacciati di licenziamento.

Infine, l'interrogante chiede di conoscere:

quali nuove aziende pubbliche e private saranno ubicate nell'area torrese;

quali provvedimenti sono stati adottati nei confronti di quei dirigenti:

1) del Banco di Napoli, che hanno concesso credito al pastificio « Monsurrò » senza garanzie per i livelli di occupazione e di fronte ad una ubicazione dell'azienda contraria alle ipotesi di sviluppo economico elaborate dal Banco stesso;

2) dell'IRI, che hanno commesso grossi errori alienando parte della « Deriver » agli « United Steels » e riducendo le attività della « Dalmine », in aperto contrasto con le previsioni di sviluppo produttivo che avevano giustificato tali operazioni. (int. or. - 783)

ABENANTE. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali nuovi investimenti saranno o sono stati stanziati per la « Dalmine » di Torre Annunziata, azienda che da anni non trova una specifica attività produttiva capace di assicurarne lo sviluppo, con l'incremento dell'occupazione. (int. or. - 1122)

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

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Le interrogazioni alle quali rispondo per delega della Presidenza del Consiglio, pongono in maniera larga e approfondita problemi complessi e difficili con molte connessioni e interdipendenze. Mi permetteranno, quindi, l'onorevole Presidente, il senatore interrogante ed i colleghi, di dare una risposta analitica che mi auguro almeno moderatamente soddisfacente.

Agglomerato di Foce del Sarno. Da parte del Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Napoli sono in corso di affidamento le progettazioni relative alle infrastrutture dell'agglomerato, le quali saranno comprese nel prossimo programma esecutivo della Cassa.

Quanto al potenziamento dei sistemi di comunicazione con il vicino « polo » di Nola-Pomigliano, al quale fa riferimento l'onorevole interrogante, il Ministero dei lavori pubblici ha fatto presente come sia il comitato regionale per la programmazione economica, sia il provveditorato alle opere pubbliche della regione campana, hanno più volte affermato essere obiettivo fondamentale

dell'azione pubblica nella regione quello di correggere lo squilibrio territoriale che contrappone la fascia costiera intollerabilmente congestionata ad un entroterra in stato di progressivo abbandono, nonostante la presenza in esso di considerevoli risorse economiche intrasferibili.

Il problema di migliorare i collegamenti tra la fascia costiera e la zona interna collinare, è ben presente all'attenzione della Cassa che adotterà gli opportuni provvedimenti non appena definito — c'è un collegamento di fondo tra le due interrogazioni — il piano territoriale di coordinamento della regione, attualmente allo studio.

Quanto al potenziamento della ferrovia Nola-Torre Annunziata, il Ministero dei trasporti ha già posto allo studio il problema, ed ove risultasse necessario adotterà — questo è il suo impegno — i necessari provvedimenti in sede di elaborazione dei programmi di intervento.

Prolungamento al porto della banchina Crocelle. La gru elettrica, la cui fornitura era stata assegnata per appalto concorso, nell'agosto scorso, dal Ministero dei lavori pubblici alla ditta Saviglione, è in corso di installazione.

Per quanto riguarda la realizzazione del « binarione » sul quale dovrà scorrere la gru, provvederà lo stesso Dicastero dei lavori pubblici, assumendo a suo totale carico la relativa spesa. Al riguardo — sulla base di notizie fornite dal cennato Dicastero — il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il parere che la banchina sia da sistemare così come previsto dal vigente piano regolatore le cui previsioni di spesa assommano ad un miliardo e 500 milioni di lire.

Corsi di qualificazione in rapporto alla creazione dell'Alfa Sud (dove opportunamente l'importanza del fattore umano per lo sviluppo economico e sociale del Paese è fondamentale, come rileva lo stesso senatore Abenante nella sua interrogazione). Il Consiglio di amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno ha approvato lo stanziamento di lire 220 milioni, determinando la partecipazione della Cassa stessa ad un programma di corsi di qualificazione collegati all'istituendo stabilimento dell'Alfa Sud.

Tale programma si articola nel modo seguente: per le maestranze, corsi per 150 operai manutentori, metalmeccanici e preparatori di macchine utensili e presse; per diplomati tecnici, dieci corsi per 192 diplomati tecnici; per laureati e diplomati amministrativi, due corsi per 15 laureati e un corso per venti diplomati.

I corsi in questione sono già stati effettuati; quelli relativi agli operai si sono svolti presso alcuni centri di addestramento professionale della Campania.

Vi è da aggiungere che la previsione numerica dei frequentanti e dei qualificati prospettati in fase di programma si è attuata. Anche i corsi per laureati e diplomati tecnici amministrativi hanno dato ottimi risultati e i frequentanti risultano assunti dalla Alfa Sud.

Inoltre, sempre in tema di formazione e qualificazione professionale, faccio presente che il Consiglio di amministrazione della Cassa, con due delibere distinte, del luglio e del novembre 1969, ha stanziato un contributo di un miliardo 401 milioni 280 mila lire per 2.900 operai e per 200 diplomati e 30 laureati, per complessive 3.130 unità. Allo stato attuale, è iniziato un primo corso per 40 operai « tracciatori », mentre gli altri corsi, che si svolgeranno tutti in Campania, sono programmati e di prossimo inizio.

Pastificio Monsurrò. Alla Cassa per il Mezzogiorno è pervenuta da parte del pastificio Monsurrò di Marcianise una pratica di contributo in conto capitale con riferimento ad una spesa di lire 761 milioni e 820 mila, la cui definizione è subordinata all'esito della richiesta di finanziamento, tuttora in corso di esame presso il Banco di Napoli. Al riguardo, è stato effettuato in questi ultimi giorni, il 21 gennaio per l'esattezza, un sopralluogo tecnico per accertare la rispondenza dei dati forniti dalla ditta interessata. In tale sede si è potuto assodare che trattasi di stabilimento di nuova costruzione attrezzato con macchinari nuovi, la cui attività produttiva è iniziata nell'agosto del

1969 con una produzione di circa 300 quintali giornalieri.

Prossimamente sarà raggiunta la piena produzione, prevista per oltre 400 quintali giornalieri, uguagliando così la produzione complessiva dei due stabilimenti che la ditta stessa ha dovuto chiudere rispettivamente a Torre Annunziata e a Torre Piemontese.

Circa la crisi in cui si dibatte la suddetta azienda, si fa presente che essa non attiene solo al particolare settore della pastificazione, ma abbraccia tutti i settori cosiddetti tradizionali del Mezzogiorno, specie quelli a carattere agricolo e alimentare, che dovranno essere ristrutturati in base alle direttive che saranno stabilite nel prossimo piano di coordinamento 1971-75.

Sollecitato il Ministero delle partecipazioni statali ad intervenire nella scorsa estate, nel momento della crisi dell'industria dei pastai, sono state collocate in altri stabilimenti circa 75 persone licenziate dai pastifici. Ciò ha costituito un notevole contributo per alleviare la grave situazione di tensione esistente. Posso in proposito, per rispondere alle richieste del senatore Abenante e alle molteplici sollecitazioni giunte dai vari organi locali interessati al problema, aggiungere che è stata decisa la costituzione, presso il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, di un apposito gruppo di lavoro per l'esame dei problemi connessi con la ristrutturazione dell'industria pastaria, anche al fine di mantenere ed accrescere la competitività dell'industria di questo settore.

Deriver. Negli ultimi tre anni l'azienda ha effettuato investimenti per circa 2.600 milioni di lire ed ha aumentato l'occupazione come segue: dalle 841 unità del 1967 è passata a 971 unità nel 1969. Il programma per il prossimo quadriennio è concentrato sull'aumento dell'efficienza aziendale e prevede un investimento complessivo dell'ordine di 3 miliardi di lire. L'occupazione dovrebbe aumentare sia pure di un numero limitato di unità.

Per quanto riguarda l'ultimo punto della interrogazione, il citato Ministero fa rilevare che non è esatto quanto si dice circa la cessione di una parte del capitale di questa società ad una società straniera. Infatti tale azienda è sorta come una iniziativa comune della Finsider e della grande impresa americana con il programma di una radicale ristrutturazione del vecchio stabilimento Italsider di Torre Annunziata. La partecipazione paritetica fu concordata proprio allo scopo di assicurare all'azienda i vantaggi della più moderna tecnologia applicata nel campo dei derivati della vergella.

Investimenti per altri 2 miliardi e mezzo sono previsti, secondo i programmi in corso di attuazione, per potenziare l'attività dei centri di Torre Annunziata allo scopo di rendere più competitive le produzioni.

Dalmine. Lo stabilimento di questa società ha registrato negli ultimi tre anni una sostanziale stabilità dell'occupazione che è di poco superiore alle 500 unità. È in corso avanzato di studio una ristrutturazione dello stabilimento con l'installazione di una nuova linea per tubi saldati, che comporta un investimento complessivo di 2 miliardi e 700 milioni di lire, e un aumento dell'occupazione di circa 200 unità; l'occupazione complessiva dovrebbe pertanto superare le 700 unità.

In ordine all'intervento della Cassa per il Mezzogiorno a favore delle predette due società, si precisa che ai primi del corrente anno il cennato istituto ha emesso a favore della Deriver un mandato di pagamento sul Credito italiano per l'erogazione di un contributo in conto capitale di lire 447 milioni 461 mila, su una spesa ammessa di 2 miliardi 648 milioni, mentre una domanda di concessione di contributo in conto capitale per ampliamento dello stabilimento Dalmine di Torre Annunziata, è pervenuta alla Cassa per il Mezzogiorno il 30 dicembre 1969. Pertanto, la pratica in questione trovasi, allo stato, in istruttoria presso l'ISVEIMER il quale dovrà trasmettere alla Cassa le risultanze alle quali è subordinata ogni decisione al riguardo.

Per quanto attiene alle richieste riguardanti lo spolettificio dell'Esercito e l'ex caserma Toselli, il Ministero della difesa ha comunicato che, in linea di massima, è favorevole allo spostamento dello spolettificio militare di Torre Annunziata. A parte, comunque, tale prospettiva, lo stabilimento

è in via di ammodernamento; tale ammodernamento è, ovviamente, correlato alle disponibilità finanziarie. La modifica dell'attuale consistenza delle maestranze è anche essa, ovviamente, legata a tale ammodernamento. Quanto all'ex caserma Toselli l'immobile venne dismesso definitivamente dal demanio dello Stato in data 22 giugno 1948; dell'intero compendio è rimasta al demanio militare la sola palazzina del custode, trasformata in alloggi demaniali per le famiglie di due operai dello spolettificio.

In relazione a quanto affermato dall'onorevole interrogante circa il grave fenomeno del « caporalato », il Ministero del lavoro ha fatto presente che nei periodi di maggiore attività delle locali ditte esportatrici di prodotti ortofrutticoli, si avverte la sensazione che le aziende predette procedano ad assunzioni dirette di manodopera giornaliera, prevalentemente femminile, senza rivolgerne richiesta all'ufficio di collocamento, e che vengano superati i limiti di orario di lavoro fissati dalla legge. Tale sembra la situazione, anche se non sono pervenute, al riguardo, alle autorità competenti, da parte di associazioni sindacali o di singoli lavoratori, precise denunce o segnalazioni di illecite assunzioni di manodopera o di intermediazione da parte di « caporali ».

Il locale Ispettorato provinciale del lavoro, da parte sua, ha effettuato una indagine sul posto dalla quale è risultato che alcune persone svolgerebbero opera di intermediazione sulla assunzione di lavoratrici giornaliere addette ai lavori di selezione, incassettamento e spedizione dei prodotti ortofrutticoli. In proposito, sarebbero state identificate tre persone nei cui confronti verrà sporta denuncia all'autorità giudiziaria.

Assicuro, comunque, l'onorevole interrogante che sono state date severe direttive perchè si individui e, ove esista, si stronchi in maniera decisa tale illecita e immorale attività.

In conclusione, i problemi occupazionali e di consolidamento della struttura industriale della zona di Torre Annunziata sono oggetto di attenta considerazione da parte del Governo. In questa prospettiva sono da inquadrarsi sia le surricordate operazioni riguardanti la Dalmine e, in particolare, la Deriver, sia l'attività di promozione che il Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Napoli va svolgendo.

In particolare, ho l'onore di comunicare agli onorevoli senatori che proprio in questi giorni il Ministro delle partecipazioni statali ha comunicato alle autorità locali che la Breda siderurgica ha in corso avanzato di studio la installazione di un impianto per la lavorazione a freddo degli acciai speciali, e che si approvvigionerebbe delle materie prime principalmente presso lo stabilimento di Bagnoli.

L'investimento previsto è di circa 7 miliardi di lire — escluso il terreno — per una occupazione prevista di circa 200-250 unità.

Inoltre, recentemente, sempre dallo stesso consorzio industriale, sono state inoltrate le seguenti richieste da parte di imprese industriali:

dalla CIBA-FERVET, per ampliare il terreno degli impianti già esistenti, con un aumento di circa 300 addetti; la relativa pratica di esproprio trovasi presso la prefettura competente;

dalla società Italtubi, il cui prossimo ampliamento comporterà l'occupazione di ulteriori 300 operai; il consorzio sta curando il disbrigo della pratica relativa all'esproprio.

Inoltre, la Lepetit ha già manifestato l'intenzione di raddoppiare la produzione e gli impianti con la prevista occupazione di 900 nuove unità lavorative. Ciò però è subordinato alla soluzione del problema dell'approvvigionamento idrico che è insufficiente nella zona. Il consorzio ha già avviato contatti in tal senso con la Cassa per il Mezzogiorno; posso assicurare l'onorevole interrogante che l'onorevole Ministro, personalmente, ha dato precise indicazioni perchè la Cassa intervenga tempestivamente e in modo adeguato alle reali esigenze.

Voglio aggiungere qualcosa che pur non essendo direttamente attinente a quest'ultimo problema vi rientra lo stesso, e ciò oltre che come creazione di infrastrutture, an-

che come apporto all'occupazione, problema tanto grave e importante del posto: è stato già approvato il progetto esecutivo del terzo lotto dell'acquedotto del Sarno, i cui lavori sono stati appaltati in data 5 gennaio, mentre un successivo lotto di lavori, per circa un miliardo di lire, ha già avuto finanziamenti.

A B E N A N T E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* A B E N A N T E . Ringrazio il Sottosegretario per le notizie che ha fornito. Però io avevo rivolto l'interrogazione al Presidente del Consiglio dei ministri proprio per avere, attraverso il Sottosegretario (quindi non c'è nessuna valutazione della sua persona), una risposta la più responsabile possibile in ordine alla grave situazione di questa città.

Al di là dell'enunciazione delle ultime cifre che rappresentano soltanto speranze, ipotesi, alcune difficilmente realizzabili, se non si creano i presupposti affinchè queste attività industriali possano installarsi (come il caso della Lepetit, dove queste 900 unità sono subordinate alla necessità dell'approvvigionamento idrico), al di là di queste che sono solo speranze, debbo dire che la risposta non solo mi lascia insoddisfatto, ma soprattutto preoccupato.

Sono mesi che la città di Torre Annunziata è sull'orlo della rivolta — e le mie sono parole responsabili —; sono mesi che si sviluppa un forte e unitario movimento di lotta con scioperi, manifestazioni, delegazioni a Roma, con il consiglio comunale che all'unanimità (compresi i suoi amici democratici cristiani, onorevole Sottosegretario) convoca manifestazioni pubbliche, cortei, veglie, proprio perchè la pressione è intollerabile. Da che cosa nasce questa situazione? Dalla drammatica realtà determinata dalla politica di questi ultimi venti anni, che ha ridotto questa città, una volta famosa almeno per un'industria, quella dell'arte bianca (industria molitoria e pastificazione) ad un rudere economico.

Quando lei pensa che dei 77-80 mulini e pastifici dell'inizio del secolo ne sono rimasti 7-8, che su 55 mila abitanti sono iscritti all'ufficio del lavoro seimila disoccupati (e lei sa che altre migliaia ritengono ormai inutile l'iscrizione), quando ogni giorno si chiudono ad una ad una le ultime industrie rimaste, si ha una chiara visione della situazione. Lei ha parlato di Monsurrò, ma quando proprio oggi, mentre noi discutiamo qui, sono asserragliati nelle fabbriche i lavoratori della ditta Gallo con 200 operai e della Malacari e Mazzella con 30 operai (tutti e due pastifici di questa città) come può essere responsabile e soddisfacente la sua risposta, onorevole Sottosegretario? Come si può, dopo anni che gli amministratori locali, i sindacati, i partiti politici e tutti i parlamentari sollecitano interventi organici del Governo, venire qui ad annunciare ancora speranze e promesse?

Certo, le industrie non sorgono in un giorno, ma è anche vero che questo problema non è sorto ieri e neppure in questo momento. Ecco che allora, di fronte a questa realta, si dà una risposta che ormai è inadeguata.

Quello dell'arte bianca è un dramma che dura da venti anni, fin dall'instaurazione della cosiddetta politica granaria fascista, e che si è accentuato in questi ultimi anni. Quando, di fronte alle industrie rivierasche che fiorivano sui traffici del grano, si è favorito il trasferimento delle attività produttive ai luoghi di produzione granaria; quando, di fronte a questa situazione dell'arte bianca, che dura da venti anni e che si è progressivamente andata appesantendo, l'unica soluzione è quella di creare un gruppo di lavoro e di studio per la ristrutturazione dell'arte bianca; quando, dopo queste pressioni, lo stesso IASMA che era stato interessato al problema ha assodato e convalidato la tesi da noi sostenuta per anni che gli industriali locali, in uno con la politica governativa, non soltanto sono stati gli artefici della decadenza economica di questo settore, ma oggi sono addirittura nell'impossibilità e nell'incapacità di avere capitali sufficienti per poter procedere alla ristrutturazione, ristrutturazione che è possibile soltanto con un intervento pubblico in questo settore; quando, dopo anni che queste tesi sono state enunciate, sono state accolte, sono state dibattute a Roma a livello di Vice Presiden-

za del Consiglio dei ministri con la partecipazione dei Ministri responsabili del Governo della Repubblica, l'unica soluzione che si prospetta è ancora quella del gruppo di lavoro per la ristrutturazione dell'arte bianca, tutto questo significa che non si ha ancora la percezione della gravità della situazione.

Come poco fa è stato ricordato dal collega che mi ha preceduto, le ipotesi di assetto territoriale prevedono il decongestionamento della fascia costiera e quindi la necessità di non procedere ad ulteriori insediamenti industriali; ed allora qual è l'avvenire di queste popolazioni? Quello di dover emigrare non nell'ambito della regione campana, ma al Nord d'Italia o ancora in Germania. Ecco il grosso dramma.

E vengo alle altre questioni che sono state poste. Come si regge oggi il porto? Si regge unicamente giocando al ribasso delle tariffe, quindi quel poco di traffico che arriva giunge soltanto grazie ai sacrifici dei lavoratori portuali. Sono anni che, di fronte all'incapacità del porto maggiore di Napoli di utilizzare i venti miliardi stanziati, noi andiamo dicendo quello che poi voi avete dovuto recepire ed inserire, almeno come ipotesi allo stato di dibattito, nel progetto '80, laddove non si parla più del porto, ma si parla di sistemi portuali e si individua addirittura un sistema portuale del nord-Tirreno ed uno del basso Tirreno, in modo che, in un rapporto organico di ristrutturazione e di specializzazione, i porti minori facciano corona al porto maggiore del capoluogo.

Ora, se questa è l'ipotesi giusta, se questa è la linea giusta alla quale anche voi aderite, perchè il denaro che non trova utili possibilità di essere speso nel porto capoluogo per il quale era stato stanziato non si comincia ad utilizzare per avviare la ristrutturazione dei porti minori, risolvendo con ciò anche il problema dei porti che vanno da Pozzuoli a Torre Annunziata, in questa visione organica che è l'unica possibile per dare una risposta positiva alla situazione di strozzatura delle nostre attrezzature portuali? È in questo quadro che la richiesta che avanzavamo della banchina Crocelle o della gru ha un senso, ha un valore. Ma che valore ha parlare del binarione quando in questo porto, senza la visione organica delle interconnessioni che devono esistere tra questo scalo e gli altri scali della costa campana, dall'oggi al domani sorge un silos gigantesco che, al di fuori di tutte le programmazioni e di tutte le licenze necessarie per la utilizzazione del suolo demaniale e in difformità delle stesse norme previste dai regolamenti edilizi della città, compromette ormai anche la possibilità di una specializzazione e di una migliore utilizzazione produttiva di questi scali e di queste attrezzature portuali?

La stessa questione c'è per lo spolettificio. Quello che lei ci ha detto, onorevole Sottosegretario, è noto, fin da decenni, da quando si elaborò il piano regolatore della città. Le necessarie conferenze per i servizi videro favorevolmente disponibile il Ministero della difesa per lo spostamento di questa fabbrica collocata in una posizione assurda, nel cuore della città, che spezza questo breve tratto di costa sul quale si ammassano 60 mila abitanti.

Nulla però è stato fatto da allora fino ad oggi ed in questa risposta del Ministero della difesa ancora una volta non vi è alcuna volontà di affrontare realmente il problema e di risolvere la questione. Ormai non si tratta più di promesse ma si tratta di stabilire tempi, forme, stanziamenti e modalità per risolvere una questione sulla quale siamo tutti d'accordo.

Lo stesso vale per la Dalmine e la Deriver. Al di là di tutte le cifre che lei ci ha dato e al di là delle scarse previsioni occupazionali vi è una realtà: nel 1944 vi era soltanto l'ILVA come industria a partecipazione statale, con 2.500 operai; oggi vi sono tre aziende che non raggiungono i 1.500 dipendenti. Inoltre per la Dalmine il problema non è di trovare una nuova collocazione produttiva provvisoria ed aleatoria come è stato per tutti questi anni, incominciando prima con i tubi saldati, poi con quelli per i mobili, non trovando comunque mai un mercato nè una precisa collocazione sul piano nazionale ed internazionale, ma il problema è di mantener fede agli impegni assunti nel 1950, quando l'ILVA di Torre Annunziata fu smantellata poichè la Dalmine doveva diventare l'industria sostitutiva capace di assicurare 2 mila nuovi posti di lavoro alla città.

## Presidenza del Vice Presidente GATTO

(*Segue* A B E N A N T E ) . Siamo invece al livello di 600 e anche se si passi a 700 posti di lavoro che cosa è se non una goccia nel deserto, di fronte, ripeto, a 6 mila disoccupati iscritti agli uffici del lavoro di quella città?

Lo stesso vale per la Deriver. Che valore ha dire che è stata costruita inizialmente al 50 per cento con la United Steel, oppure meno? La verità è che non si sono verificate le premesse, che erano quelle di acquisire la tecnologia più avanzata degli americani e della United Steel e la stessa Deriver continua ad essere in una pesante situazione economica di bilancio, senza alcun incremento occupazionale.

Non ho detto queste cose per dichiararmi insoddisfatto, ma per dire che noi prendiamo per buone le scarse ipotesi occupazionali e per dire anche che queste non sono sufficienti al punto al quale si è ormai giunti nella città. Non è più possibile credere, badate, che con queste risposte si risolva il dramma sociale che sta vivendo quella zona. Se, ripeto, si presenta la necessità di decongestionare la fascia costiera, si deve disporre anche tutto un sistema di collegamenti e di insediamenti urbani ed industriali che assicurino la vita di questi cittadini.

Nessuno deve pensare che si possa scherzare; tra le popolazioni esasperate potrebbe scoppiare una nuova Battipaglia perchè questo è ormai il grado di esasperazione di quella città. Io dico queste cose nel più alto consesso della Repubblica, nel Parlamento, perchè domani ognuno si assuma le proprie responsabilità. Ma Torre Annunziata, badate, non è Battipaglia. È una vecchia città operaia con un forte movimento democratico che ha avuto i suoi morti per il lavoro e per la libertà fin dal 1906 e che, se imbocca una strada, non lo fa per una vampata provvisoria e passeggera. È una lotta che il movimento democratico di tutti i partiti, compreso il suo, onorevole Sottosegretario, responsabilmente sta fronteggiando. Noi stiamo esercitando i nostri diritti democratici e facciamo di tutto perchè si svolga secondo i princìpi sanciti dalla Costituzione della Repubblica. Ma le pressioni sono forti, perchè non si può liquidare — e così concludo — una città di questo genere. Ecco perchè, onorevole Sottosegretario, io le dico responsabilmente: il Governo rifletta sulle questioni che gli abbiamo posto, consulti tutti i documenti e i promemoria che abbiamo inviato e che io per brevità non ho inteso riassumere, pensi soprattutto che tutti i responsabili, sindacali e politici, e tutti noi, ci troviamo oggi su un barile pieno di polvere che può esplodere da un momento all'altro. Occorrono provvedimenti urgenti, occorre soprattutto una chiara volontà politica sul problema di questa e delle altre città vicine a questa fascia costiera; occorre un impegno per realizzare una svolta radicale capace di dare, di assicurare quello che chiedono questi cittadini, cioè il lavoro e niente altro.

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

I O Z Z E L L I , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Vorrei dire soltanto poche parole al senatore Abenante. Avevo premesso che non pensavo di poter dare una risposta definitiva, data la complessità dei problemi, alcuni di grande portata, altri determinati dall'avvento di tecnologie e di processi nuovi, così come sono stati prospettati. Vorrei soltanto assicurare il senatore Abenante e con lui tutto il Senato, anche per delega espressa, che il Governo è pienamente consapevole della gravità e della difficoltà della situazione di Torre Annunziata. A questo riguardo vorrei che tutti insieme, accanto alle eventuali

carenze e alle mancate risposte, prendessimo però anche atto degli impegni assunti perchè ciò può contribuire non dico a far cessare una lotta, ma a rasserenare e a dare la speranza che la lotta condotta può raggiungere dei risultati. Quindi il Governo, non io personalmente, e soprattutto il Ministero delle partecipazioni statali e la Cassa per il Mezzogiorno non hanno soltanto parlato di ipotesi e di speranze; hanno anche indicato impegni, tempi e risultati.

Io credo, nel prendere atto di questo punto fermo, pur non considerandolo totale e definitivo, di avere reso l'inizio di un servigio ai grossi, difficili problemi della cittadinanza di Torre Annunziata.

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

B O R S A R I , *Segretario*:

FABRETTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — In considerazione del grave fatto che, con gli orari delle Ferrovie dello Stato entrati in vigore alla fine di maggio 1969, sono state ulteriormente ridotte le fermate a Falconara Marittima dei treni della linea Lecce-Milano, provocando gravi disagi ai viaggiatori in transito per Roma ed ulteriori gravi danni alla città ed alle sue attività turistiche, per le quali gode notevole fama, nonchè alle sue attività economiche nel complesso, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro ritiene di dover intervenire urgentemente, eliminando le cause di tali disagi ed apprensioni per l'intera cittadinanza. (int. or. - 892)

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

* V I N C E L L I , *Sottosegretario di stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Signor Presidente, rispondo alla interrogazione numero 892 presentata dal senatore Fabretti, riguardante la soppressione di alcune fermate di treni a Falconara Marittima.

La soppressione della fermata a Falconara Marittima, disposta con il nuovo orario a decorrere dal 1° giugno 1969 per un limitato numero di treni, è da porre in relazione con l'orientamento perseguito dall'azienda delle Ferrovie dello Stato di accelerare — nel periodo estivo — i tempi di percorrenza di quei convogli a lungo percorso con preminente funzione di collegamento celere fra centri di particolare importanza e fra loro notevolmente distanziati.

Nel caso specifico di Falconara i pochi treni viaggiatori dell'Adriatica per i quali fu soppressa la fermata, o non avrebbero trovato, nella località stessa, coincidenza con i convogli della linea Ancona-Roma, ovvero risultarono, nei corrispondenti periodi dei precedenti anni, come scarsamente utilizzati dagli utenti locali.

Anche con la soppressione di cui sopra restò purtuttavia assai notevole il complesso dei treni che sostavano a Falconara: precisamente tutte le 36 relazioni della Ancona-Roma, ivi comprese quelle assicurate da rapidi, e 50 della linea Adriatica, di cui 32 con treni direttissimi e diretti.

Si aggiunge che con l'entrata in vigore dell'orario invernale le fermate in questione sono state come sempre ripristinate.

F A B R E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, le giustificazioni a queste mancate soste e fermate dei treni estivi nella stazione di Falconara non le riteniamo valide per diverse considerazioni. Falconara è un centro turistico di primaria importanza per la nostra costa; l'economia di questa città in gran parte poggia sull'attività turistica e proprio nel periodo estivo evitare le soste a Falconara per questi treni a lungo raggio che trasportano poi in Italia turisti dei Paesi esteri, oltre che del Nord, significa recare un danno notevolisimo a questa città; per cui non effettuare le soste credo sia una cosa assolutamente da respingere per le considerazioni che stavo prima facendo.

Vi sono poi altre considerazioni. A Falconara fa capo una linea aerea delle più importanti del versante adriatico che presto diverrà — per taluni aspetti lo è già — di carattere internazionale, per cui l'assenza di fermata dei

treni può essere un elemento che crea difficoltà.

A Falconara c'è anche il casello di entrata e uscita per la costruenda autostrada, per cui non avere il collegamento diretto col treno crea ostacoli assai gravi ad un servizio ed all'altro, quello stradale e quello ferroviario.

A noi sembra che non effettuare fermate a Falconara — per il collegamento che ha e il servizio che ricordavo — crea una smagliatura assolutamente dannosa per i passeggeri e per utilizzare questi mezzi nel servizio di trasporto, nelle varie forme di esso, con conseguenze economiche facilmente intuibili, per cui noi riteniamo che nel periodo estivo le fermate a Falconara — non solo i collegamenti diretti con Roma, ma anche i collegamenti verticali che vanno dal Sud al Nord per Falconara — siano assolutamente necessarie, anche per le considerazioni che dicevamo prima, cioè per il collegamento che c'è con la tratta Falconara-Roma che è una delle trasversali più importanti.

Su tale problema mi corre l'obbligo in questa circostanza di ricordare brevissimamente questa tratta: è una delle tratte trasversali di estrema importanza; il problema della tratta trasversale Falconara-Roma è essenziale e a tal riguardo mi rivolgo particolarmente a lei, onorevole Sottosegretario per i trasporti, come già feci in diverse circostanze con i vari Ministri.

C'è il problema urgentissimo del raddoppio e del potenziamento di questa rete ferroviaria, del raddoppio di questi binari per accelerare i tempi che occorrono per andare da Falconara a Roma. Mi riferisco soprattutto alla tratta che va da Falconara a Orte per la quale vi sono già tracciati che non richiedono opere molto costose: vi sono tracciati pianeggianti dove basta un normale raddoppio di binari; alcuni, come da Falconara a Serra San Quirico o la vallata del Folignate sono necessari e urgenti; inoltre su questa tratta il materiale, le strutture ferroviarie, specialmente in corrispondenza delle stazioni, sono quanto di più arretrato e preoccupante possa esistere.

Pertanto, il problema delle strutture della rete ferroviaria deve essere un momento essenziale. C'è poi il problema del materiale rotabile che è quanto di più vecchio e scadente sia utilizzato su questa linea, materiale che risale a prima della guerra; non si vede nè una vettura nè un mezzo di trasporto moderni.

Mi rendo conto che queste sono difficoltà che riguardano anche tutta la rete nazionale, però vi sono già degli impegni assunti in questo senso, cioè l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fa uno sforzo al riguardo: ho letto con estremo interesse sia la risposta che mi diede l'onorevole Gaspari in sede di discussione del bilancio, sia la dichiarazione che fece nell'altro ramo del Parlamento sulla materia.

Per esempio c'è un impegno dell'onorevole Ministro e quindi del Dicastero per mettere in servizio su queste tratte trasversali treni di un certo tipo con carrozze particolari, treni di assetto variabile che devono servire ad attenuare le difficoltà dovute a percorsi estremamente tortuosi e con delle curve assai serie.

L'esperienza che si vuol fare sulla Pescara-Roma crediamo che sia indispensabile e che non costi molto all'amministrazione metterla in atto rapidamente, dalla prossima primavera, contemporaneamente, stante l'impegno dell'onorevole Gaspari, anche sulla tratta Ancona-Falconara-Roma, in attesa di un raddoppio e di un potenziamento effettivo della linea: 4 ore impiega il treno più rapido da Ancona a Roma e credo che per 280 chilometri sia un tempo assolutamente ingiustificato.

Per quanto riguarda poi il servizio di buffetteria e di ricreazione, bisogna rilevare che durante il viaggio di 4 ore manca assolutamente ogni forma di servizio. Anche questo è un aspetto che non facilita certamente l'uso del treno come mezzo di trasporto dei passeggeri.

Tutto questo poi alla luce di un servizio che ha dei riflessi sul piano economico di questa tratta ferroviaria che fa capo al porto di Ancona, che ha un *hinterland* naturale con le Marche e con l'Umbria e che ci collega al versante tirrenico.

Per questo un potenziamento di questa rete ferroviaria risponde ad esigenze di sviluppo economico dell'Umbria, delle Marche,

dell'alto Lazio, ormai assolutamente indilazionabili.

Per queste ragioni approfitto di questa circostanza per sollecitare il Dicastero a mantenere fede agli impegni assunti, che non restino delle promesse, ma si proceda nel senso conforme alle esigenze, in modo che non si ripetano gli episodi di assenze di fermate sulla tratta di Falconara.

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

B O R S A R I , *Segretario*:

FABRETTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Poichè è in corso una viva agitazione tra il personale delle assuntorie delle Ferrovie dello Stato, con conseguente attuazione di azioni di sciopero che andranno accentuandosi nei prossimi giorni di questo mese di giugno, l'interrogante chiede di sapere con urgenza cosa intende fare il Ministro per eliminare le cause di detta agitazione ed i conseguenti disagi che essa provoca, provvedendo innanzitutto a determinare la sollecita approvazione del disegno di legge concernente la sistemazione nei ruoli organici delle Ferrovie dello Stato del personale delle assuntorie, accogliendo in esso quanto al riguardo concordato con i sindacati. (int. or. - 893)

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

* V I N C E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il problema della sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è stato definitivamente risolto con la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 282 del 7 novembre 1969 della legge 7 ottobre 1969. Con la entrata in vigore della legge succitata, predisposta, come è noto, sulla base di intese raggiunte con le organizzazioni sindacali, si procederà con sollecitudine alla sistemazione in ruolo, con la decorrenza prevista, del personale interessato, le cui attese sono pertanto da considerarsi soddisfatte.

F A B R E T T I . Domando di parlare

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . Il tenore della mia interrogazione era già evidente nel suo testo, perchè essa voleva sollecitare quella legge che poi è divenuta tale. Per questo, se ci fosse stata data una risposta più tempestiva, probabilmente la mia interrogazione non avrebbe avuto molta ragion d'essere e sarebbe stata evitata. È questo comunque il solito ritardo del Governo nel rispondere a queste cose.

Voglio approfittare anche di questa circostanza, pur riconoscendo che il problema di fondo è stato avviato a soluzione con la citata legge — anche quella è stata una iniziativa per evitare l'aggravarsi di una situazione già grave tra il personale — per affermare che il problema degli assuntori con quella legge non è stato risolto in modo assoluto, conforme e soddisfacente per l'intero personale, sia per quanto riguarda coloro che sono stati trasferiti nell'organico del personale delle Ferrovie dello Stato, sia perchè ancora non vi è una parificazione totale sul piano giuridico e sul piano economico. È quindi una legge che ha dei limiti abbastanza seri e preoccupanti almeno per una parte del personale.

È vero che noi approvammo quella legge in quella circostanza e sotto la spinta di quegli eventi data la particolare situazione. Lei ricorderà che vi era stato un accordo con le organizzazioni sindacali per dare un contenuto a quella legge. Ebbene, le posizioni del Governo contraddissero le posizioni dei sindacati: alcune cose concordate tra sindacati e Ministero dei trasporti non furono trasferite nella legge. I sindacati però con senso di responsabilità subirono quella menomazione proprio per evitare scontri ed agitazioni.

Pertanto i problemi non risolti con la legge citata che interessano questa categoria di lavoratori devono essere ancora riesaminati da parte del Governo per una soluzione definitiva, in modo da dare a questo personale il riconoscimento totale dei suoi diritti non solo per la assunzione piena di

coloro che sono ancora fuori ruolo, ma anche per la estensione ad essi di un trattamento pieno su basi di parità giuridica ed economica riservata a tutto il personale.

È con questa raccomandazione che prendo atto di quanto, onorevole Sottosegretario, mi ha detto augurandomi che la legge sia completata al più presto e che si assolvano gli impegni e gli accordi sottoscritti tra i sindacati e il Ministero dei trasporti.

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

B O R S A R I , *Segretario*:

RAIA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza, in relazione alla costruzione dell'aeroporto interprovinciale da ubicarsi nell'agrigentino, secondo quanto stabilito dal CIPE, delle risultanze dello studio eseguito dall'ingegner Marra su incarico dell'Amministrazione provinciale di Agrigento e da tempo depositato presso la medesima. (int. or. - 1023)

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

* V I N C E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il problema della costruzione del nuovo aeroporto per la Sicilia sud-occidentale è da tempo allo studio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Un primo progetto, redatto a cura del consorzio per lo sviluppo industriale della provincia di Agrigento, che indicava l'ubicazione del nuovo aeroporto in località Cannatello presso il capoluogo di provincia, ha trovato decisa opposizione sia da parte della Sovrintendenza ai monumenti di Agrigento, sia da parte del Provveditorato alle opere pubbliche, poichè la località Cannatello rientra nelle zone soggette ai vincoli di rispetto archeologico e inoltre è interessata da possibili sviluppi urbanistici della città di Agrigento.

Altre soluzioni sono state prospettate da parte di varie rappresentanze locali. Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (direzione generale dell'aviazione civile), data la delicatezza della questione, ha ritenuto opportuno incaricare la regione siciliana di coordinare le iniziative raccogliendo i diversi elementi preliminari atti ad illustrare i vari aspetti del problema. La regione siciliana, in una prossima riunione alla quale parteciperanno funzionari della direzione generale dell'aviazione civile e che si prevede a brevissima scadenza, dovrà illustrare gli elementi raccolti, che successivamente saranno vagliati dalla predetta direzione generale per la completa definizione del problema.

R A I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* R A I A . Signor Presidente, prendo atto della risposta datami dal Sottosegretario a proposito di questo argomento, ma devo dire che la mia interrogazione aveva un preciso punto di riferimento; chiedevo cioè se al Ministero era pervenuto il risultato dello studio eseguito dall'ingegner Marra su incarico dell'amministrazione provinciale. A questo proposito non c'è stata data una risposta. Desidero quindi precisare che noi partiamo dal princìpio per cui non vi deve essere un aeroporto qualsiasi perchè di questo non c'è bisogno, ma è necessario che vi sia un aeroporto che abbia delle prospettive future. Se si parla di un aeroporto intercontinentale, evidentemente questo non potrà essere quello di Cannatello perchè questa, secondo noi, è una scelta di carattere campanilistico, per cui è necessario che vi sia appunto un aeroporto di prospettiva, come è indicato anche nello studio fatto dall'ingegner Marra.

Ritenendo necessario uno sviluppo del traffico aereo di tutto il Meridione, dato che non abbiamo un aeroporto di carattere intercontinentale e avendo come prospettiva uno sviluppo di carattere turistico, non si deve costruire un aeroporto che non serva, ma le somme stanziate a questo scopo si devono spendere in modo che l'aeroporto possa funzionare anche per grossi apparecchi, per viaggi lunghi ed eventualmente anche per *jet* di 450 posti, come è previsto. Non vorremmo che su questa questione si con-

cedesse soltanto un contentino, senza poi affrontare effettivamente il problema e non vorremmo che succedesse anche in questo caso quanto è accaduto per l'aeroporto di Palermo, di cui l'onorevole Presidente conosce bene la situazione perchè parecchie volte durante l'anno si serve di questo aeroporto.

La nostra interrogazione voleva avere una risposta precisa perchè attualmente vi sono delle manovre di carattere campanilistico, mentre bisogna tener conto soprattutto delle ragioni tecniche che devono spingere a costruire l'aeroporto. E in questo senso lo studio dell'ingegner Marra, che potrei dare all'onorevole Sottosegretario, contiene tutta la situazione dell'agrigentino, dato che l'aeroporto deve sorgere appunto nell'agrigentino. In questo studio vi è una scelta precisa e si prospetta la possibilità di piste di 4 mila metri. Quindi è evidente che la cifra stanziata si può utilizzare per fornire uno strumento infrastrutturale che serva obiettivamente a creare nuove condizioni in quella zona.

M A S C I A L E . Non piste d'oro.

R A I A . No, non piste d'oro, evidentemente; però soltanto nel senso da me suindicato (e voglio finire) l'aeroporto avrebbe obiettivamente ragion d'essere, altrimenti non l'avrebbe. Ed ecco perchè io dico al Ministero dei trasporti che è bene seguire la faccenda.

È giusto che sia la regione a dare il contributo per la scelta dell'area, ma è altrettanto giusto che il Ministero segua la faccenda, che non si faccia fuorviare da questioni di carattere campanilistico. Infatti sono troppe le cose che nella provincia di Agrigento si fanno sotto l'impulso campanilistico.

Ora io devo dire anche un'altra cosa: che l'aeroporto non risolve i problemi dell'Agrigentino. C'è bisogno di altri interventi, anche perchè ci troviamo in una provincia che ha il più basso reddito d'Italia, che ha il più alto numero di disoccupati e di emigrati; siamo in una provincia che ha subìto la frana e quell'altra disgrazia del terremoto.

Non vorrei pertanto — dicevo — che la spesa che si deve affrontare per l'aeroporto diventi un osso da dare a tutti per far discutere questo problema e non affrontarne altri. Vi dico altresì che è necessario obiettivamente, se si vuole creare uno sviluppo nuovo del turismo (e nella zona è possibile), se si vuole avere veramente a cuore le sorti di questa zona, che fin d'ora vi siano le premesse serie perchè non vi sia un aeroporto qualunque, di cui non abbiamo bisogno, ma vi sia invece un grande aeroporto che in prospettiva dia una svolta anche per un'azione nel settore turistico.

Onorevole Presidente, in questo senso e soltanto con queste considerazioni, mentre prendo atto della risposta del Sottosegretario, evidentemente fin d'ora non posso dichiararmi soddisfatto, perchè in questo momento, da quello che io so, vi sono manovre tendenti a risolvere i problemi in termini campanilistici e non in termini tecnici.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Abenante e Lino Venturi. Se ne dia lettura.

B O R S A R I , *Segretario*:

ABENANTE, VENTURI Lino. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Perchè non sia accolta la richiesta, avanzata da autolinee private, di poter utilizzare percorsi autostradali per servizio viaggiatori a lungo percorso, richiesta che, se attuata, determinerebbe ulteriore aggravamento dello assurdo sistema dei trasporti nazionali, con grave danno per le Ferrovie dello Stato, il cui rilancio e potenziamento è indilazionabile al fine di assicurare ai cittadini trasporti rapidi e a basso costo. (int. or. - 1123)

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

* V I N C E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Innanzitutto debbo precisare che con le recenti disposizioni, in materia di utilizzazione delle autostrade da parte di pubblici autoservizi di linea, non si è inteso prescindere dalla precedente regolamentazione, ma si è avuto ri-

guardo solo ad aspetti limitati del problema senza alcun pregiudizio per la risoluzione definitiva e globale di esso.

In realtà, più che allargare i criteri attualmente seguìti in questa materia, si è adottata una limitazione in quanto si è sostanzialmente affermato che la Commissione di coordinamento delle autolinee (nella quale per altro le ferrovie dello Stato sono autorevolmente rappresentate), nell'esaminare le richieste che saranno presentate per l'inoltro su percorsi autostradali di linee automobilistiche, procederà caso per caso ad una istruttoria formale all'uopo predisposta tenendo presenti particolarmente due ordini di esigenze.

In primo luogo, che la richiesta risponda preminentemente a motivi di pubblico interesse, come nel caso delle corse di autolinee riservate esclusivamente ad operai e studenti, le quali saranno ammesse a percorrere tratti di autostrada con criteri tendenti ad assicurare il miglior soddisfacimento delle necessità degli utenti in relazione ai tempi di percorrenza. Il particolare interesse pubblico di questi casi era stato anche riconosciuto dalle ferrovie dello Stato.

In secondo luogo, che non si determini un apprezzabile aggravio della situazione di concorrenza nei confronti del servizio ferroviario.

Per l'inoltro su autostrade delle autolinee di carattere turistico si terrà conto, sempre caso per caso, delle relative caratteristiche di durata, delle finalità proprie del servizio e del periodo nel quale esse dovranno svolgersi.

Per quanto concerne gli autoservizi esercitati — direttamente o indirettamente — dalle ferrovie dello Stato come servizi sostitutivi, resta ovviamente appplicabile il regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575.

Debbo aggiungere che, parallelamente a tale questione, l'attenzione del Ministero è ora particolarmente rivolta ad un esame globale della politica dei trasporti per la cui armonizzazione si pone ora in primo piano, anche per le implicazioni di ordine internazionale nel quadro della politica comune dei trasporti nell'ambito della CEE, il problema della riforma aziendale.

È noto che finora l'argomento è stato esaminato per lunghi anni da diverse Commissioni che ne hanno approfondito i vari e complessi aspetti. Al fine di rivedere i termini del problema è stata recentemente ricostituita una Commissione — che io ho l'onore di presiedere — la quale, anche alla luce delle risultanze emerse, sta predisponendo con la massima celerità uno schema di disegno di legge al cui esame preliminare saranno fra giorni chiamate a collaborare anche le organizzazioni sindacali.

A B E N A N T E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* A B E N A N T E . Telegraficamente. Io mi auguro che le assicurazioni dell'onorevole Sottosegretario diventino realtà il più presto possibile; mi auguro soprattutto che i pubblici poteri operino secondo i criteri che l'onorevole Sottosegretario qui ha enunciato, quando esamineranno le richieste che le autolinee private avanzeranno per poter utilizzare percorsi stradali. Auspico cioè che prevalgano innanzitutto, nella determinazione delle concessioni, i due criteri enunciati del pubblico interesse e di non aggravare la concorrenza con le ferrovie dello Stato. Questo perchè — ecco il punto nodale — nel momento in cui vi è un ritorno alla linea ferrata e tutto il disordine urbanistico ha determinato l'antieconomicità del mezzo di trasporto privato soltanto il potenziamento e una visione globale dei rapporti tra le linee ferrate e i trasporti pubblici e privati delle autolinee possono impedire che i costi sociali ai quali è soggetta oggi la collettività non siano ulteriormente aggravati.

Ma soprattutto, accanto alle questioni enunciate della riforma aziendale e dell'armonizzazione, oggi quello che occorre è una revisione delle leggi che regolano i trasporti urbani ed extraurbani, per adeguarle alle nuove realtà e per marciare verso quella visione globale che è indispensabile per assicurare, in tale contesto, una preminenza al trasporto pubblico e in particolare a quello sulle rotaie. È con questo spirito che noi siamo convinti che decisiva è stata e sarà, an-

che in questo campo, la presenza e l'azione che i sindacati potranno svolgere, per avviare innanzitutto quella riforma aziendale che è la premessa di quel potenziamento delle ferrovie, e non soltanto delle linee veloci, ma in un rapporto organico con lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese, perchè in questo contesto le linee ferrate possano assolvere il ruolo promozionale che è loro proprio.

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

**Per lo svolgimento di interrogazioni**

S A L A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A L A T I . Signor Presidente, mi appello non tanto e non solo al Regolamento, ma soprattutto alla sua cortesia e autorità, affinchè il Governo venga sollecitato a rispondere alla interrogazione n. 971, da me presentata il 30 luglio 1969, sulla scomparsa dell'architetto Salvarani, avvenuta in Etiopia il 7 ottobre 1967. Le ragioni di questa mia sollecitazione, ripeto, non sono soltanto regolamentari, ma si collegano soprattutto al fatto, per me provato, che la scomparsa dell'architetto Salvarani non è dovuta nè a disgrazia nè ad incidente aereo (quale è la tesi finora sostenuta dal Governo) ma a delitto, con tutte le implicazioni che questa mia affermazione comporta.

B O R S A R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O R S A R I . Signor Presidente, ho avuto l'onore di presentare questa mattina una interrogazione (n. 1434), che riguarda la immotivata nomina di un commissario straordinario agli Istituti ospedalieri di Modena mentre era in corso il decreto di pubblicazione per la costituzione dell'Ente ospedaliero.

La cosa non si capisce e non si spiega; ritengo che la trattazione di ciò abbia carattere di estrema urgenza perchè l'interrogazione non avrebbe significato e senso se non avessi risposta immediata.

Pregherei di sollecitare il Ministero dell'interno perchè sia possibile discutere questa mia interrogazione nella giornata di martedì.

P R E S I D E N T E . Senatore Salati, posso assicurarla che la sua interrogazione n. 971 sarà senz'altro iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta dedicata alle interrogazioni, cioè martedì stesso. Assicuro poi il senatore Borsari che la Presidenza si farà interprete della sua richiesta presso il Ministro competente.

**Annunzio di presentazione di relazioni**

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Brusasca ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione di un Accordo aggiuntivo alla Convenzione di amicizia e di buon vicinato del 31 marzo 1939 e Scambio di Note e di una Convenzione finanziaria, conclusi in Roma il 6 marzo 1968 tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino » (790).

Comunico inoltre che, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Bermani ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: MAGNO ed altri. — « Sospensione delle elezioni previste dalla legge 22 novembre 1954, n. 1136, recante norme per l'assistenza di malattia ai coltivatori diretti » (984).

**Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di stamane, la 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, po-

ste e telecomunicazioni e marina mercantile) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Revisione delle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (930-*B*);

« Modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e telecomunicazioni » (947-*B*).

**Annunzio di interpellanze**

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

B O R S A R I , *Segretario*:

MAGNO, FERMARIELLO, PIRASTU. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi per i quali non sono state ancora adottate, nonostante i ripetuti impegni del Governo, le disposizioni dirette a risolvere i problemi connessi alla revisione dell'attuale legislazione sul collocamento e sull'accertamento previdenziale, riguardante il settore agricolo, ed all'attuazione delle norme delegate riguardanti il sussidio di disoccupazione, la Cassa integrazione guadagni e la parificazione dei trattamenti economici nei casi di malattia, maternità, eccetera.

Gli interpellanti sottolineano l'urgenza di detti provvedimenti anche per la scadenza della proroga della validità degli elenchi anagrafici. (interp. - 282)

BISANTIS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — In riferimento al contenuto della precedente interpellanza n. 241, presentata il 18 novembre 1969 al Ministro della pubblica istruzione, ed ancora priva di una necessaria risposta, che pure era urgente e che qui si sollecita, si chiede di conoscere i motivi per i quali il Governo non ha inteso adottare le decisioni in base alle quali, con decreto del Presidente della Repubblica, si sarebbe dovuta stabilire la sede dell'Università in Calabria, ai sensi dell'articolo 5 della legge 13 marzo 1968, n. 448. La scelta di tale sede sarebbe dovuta avvenire entro il 5 agosto 1968, cioè entro il tempo limitato di novanta giorni dall'entrata in vigore della legge, fissato nella delega legislativa, ed appare molto dubbio che l'Esecutivo possa ora decidere, a distanza di oltre un anno e mezzo, senza una nuova delega legislativa.

L'interpellante insiste per conoscere se il Governo ha preso in esame (e, in caso negativo, perchè non lo ha fatto) la questione prospettata circa la illegittimità costituzionale — articolo 72 della Costituzione — della norma di cui al citato articolo 5 della legge 13 marzo 1968, n. 448, la quale contiene una precisa delega di funzione legislativa disposta non direttamente dalle Camere, bensì dalle Commissioni del Senato e della Camera in sede deliberante.

Il Governo non ha adottato alcuna decisione, e ciò ha determinato manifestazioni di unanime protesta, promosse dagli studenti, specie nella zona di Santa Eufemia e nella città di Lamezia Terme, iniziate il 24 gennaio 1970, ripetute nei giorni successivi, e che pare continueranno, con tendenza ad estendersi a tutto il circondario di Nicastro ed oltre. Non sono mancati incidenti cui è seguito il ferimento di molti giovani, alcuni dei quali si trovano ricoverati in ospedale.

Ora, l'interpellante chiede di conscere i fatti avvenuti, in particolare quelli svoltisi lunedì 26 gennaio a Gizzeria Lido e martedì 27 gennaio a Lamezia Terme ed a Sant'Eufemia Lamezia, quali direttive sono state impartite e quali provvedimenti sono stati adottati al fine di consentire ogni libera e democratica dimostrazione di quel popolo, mosso solo dal nobile fine di avere una moderna Università nella zona più centrale della regione, in una vasta pianura vicina al mare, dove sfociano tutte le strade, compresa l'Autostrada del sole, dove è la stazione ferroviaria di Sant'Eufemia Lamezia, la più importante di tutta la Calabria, dove è in costruzione l'aeroporto intercontinentale, dove è disponibile già il suolo demaniale adibito a campo di addestramento delle truppe corazzate, campo che deve essere spostato nella piana di Battipaglia, siccome non

più agibile per la presenza dell'aeroporto anzidetto.

L'interpellante chiede, infine, che al più presto siano date notizie, spiegazioni e giustificazioni circa i ritardi ed i rinvii delle decisioni e che siano date assicurazioni alle popolazioni, ed in particolare agli studenti calabresi, che il problema sarà risolto quanto prima e che la scelta delle sede dell'Università in Calabria verrà operata sulla base di obiettivi elementi di valutazione, avuto riguardo alla manifesta volontà della stragrande maggioranza degli abitanti della regione, alle esigenze della popolazione scolastica locale e principalmente alle indicazioni contenute nelle linee direttive del piano di sviluppo della scuola, nel quale si legge: « Il Ministero continua a ritenere che in Calabria debba utilmente sorgere una Università, possibilmente in una sola sede, nella parte centrale della regione ». Ora, la Piana lametina è appunto nella parte centrale della regione, mentre rimane nella parte settentrionale della regione la zona interna pedemontana della Sila gravante sulla città di Cosenza.

L'interpellante vuol conoscere, da ultimo, se il Ministero della pubblica istruzione continua a ritenere che in Calabria l'Università debba sorgere nella parte centrale della regione, così come è scritto nel piano di sviluppo della scuola e così come vuole la legge. (interp. - 283)

**Annunzio di interrogazioni**

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

B O R S A R I , *Segretario*:

BORSARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se è a conoscenza che il prefetto di Modena ha nominato un commissario agli Istituti ospedalieri di Modena proprio nel momento in cui è in atto la pubblicazione del decreto costitutivo dell'Ente ospedaliero;

se non ritenga il provvedimento prefettizio ingiustificato e pienamente in contrasto con lo spirito e la sostanza della prassi democratica e delle norme vigenti in materia e se non reputi necessario disporre per l'immediata revoca del commissario in vista della sollecita pubblicazione del decreto di costituzione dell'Ente ospedaliero e della costituzione dei previsti ordinari organi di amministrazione (int. or. - 1434)

DI PRISCO, ALBARELLO, VALORI, NALDINI, MASCIALE, LI VIGNI, TOMASSINI, CUCCU, FILIPPA, MENCHINELLI, PELLICANO', PREZIOSI, RAIA, VENTURI Lino. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non intenda, nell'assoluto rispetto dell'ordine giudiziario, svolgere immediata azione, per quanto di sua competenza, perchè il deposito della sentenza emanata dal Tribunale dell'Aquila sulla tragica vicenda del Vajont, il 17 dicembre 1969, essendo già scaduti i termini prescritti, avvenga con indilazionabile urgenza in maniera che possano essere esperiti i giudizi di impugnazione previsti dall'ordinamento giudiziario, senza che nel frattempo si maturi la prescrizione.

Gli interroganti si permettono di sottolineare le gravissime ripercussioni che avrebbe, non soltanto sulle genti del Vajont, ma su tutta l'opinione pubblica nazionale, l'eventuale estinzione del reato per intervenuta prescrizione. (int. or. - 1435)

FILETTI. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.* — Ritenuto che gli ospedali italiani versano in situazioni di gravi difficoltà per non avere potuto realizzare somme di notevole rilevanza, di cui sono da tempo creditori nei confronti degli enti mutualistici;

ritenuto che gli stessi, durante l'anno in corso, non otterranno dai predetti enti alcun versamento per rette di ricovero ospedaliero e che per di più hanno subìto notevoli aumenti per effetto dell'applicazione della legge ospedaliera e delle norme delegate;

ritenuto che la predetta situazione di fatto desta vivo allarme e fondate preoccu-

pazioni perchè è da temere la totale paralisi dei 1300 ospedali italiani;

ritenuto che occorrono provvedimenti urgenti e conferenti al fine di evitare irreparabili conseguenze,

si chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti ritengano di adottare al fine di far conseguire agli ospedali italiani l'immediato realizzo delle rilevanti somme di cui sono creditori nei confronti degli enti mutualistici e di evitare la totale paralisi che minaccia detti ospedali. (int. or. - 1436)

FILETTI, NENCIONI, CROLLALANZA, DE MARSANICH, DINARO, FRANZA, LATANZA, GRIMALDI, FIORENTINO, LAURO, PICARDO, TANUCCI NANNINI, TURCHI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che, ai sensi dell'articolo 76 del regio decreto 4 ottobre 1935, n. 1827, convertito con modificazioni nella legge 6 aprile 1936, n. 1155, venne stabilita la non indennizzabilità della disoccupazione nei periodi di stagione morta per le lavorazioni soggette ad inattività stagionale e della disoccupazione relativa alle lavorazioni soggette a normali periodi di sospensione, e ciò sotto il duplice erroneo riflesso che l'ammissione dell'indennizzo per una disoccupazione di natura certa ed inevitabile avesse potuto determinare una spesa assai elevata e la imposizione di un contributo troppo oneroso e che, attesa la prevedibilità del fatto disoccupativo, l'assicurato avesse potuto provvedere ad accumulare dei risparmi per i ricorrenti periodi di « morta stagione » e comunque avesse potuto effettuare *aliunde* la sua prestazione d'opera;

ritenuto che, con il decreto ministeriale 11 dicembre 1939, furono originariamente approvate le tabelle delle industrie e delle lavorazioni aventi disoccupazione stagionale o normali periodi di sospensione;

ritenuto che, al punto 4 di dette tabelle, vennero comprese le lavorazioni relative alla cernita degli agrumi ed all'imballaggio e rifazione delle casse per l'esportazione;

ritenuto che, successivamente, con decreto ministeriale 27 marzo 1957, acquisiti migliori elementi, dalle predette tabelle fu depennata la lavorazione afferente agli agrumi;

ritenuto che con decreto ministeriale 30 novembre 1964, formandosi una nuova tabella, le lavorazioni di cernita degli agrumi e di imballaggio e rifazione delle casse per l'esportazione sono state riconsiderate soggette a disoccupazione stagionale non indennizzabile solo per alcune provincie e, precisamente, per novanta giorni per le provincie di Catania, Catanzaro, Napoli e Reggio Calabria e per sessanta giorni per la provincia di Palermo;

ritenuto che, a prescindere dalla considerazione di ordine generale che, ai sensi dell'articolo 38 della Costituzione, debbonsi assicurare ai lavoratori i mezzi di vita e che non è quindi neppure ipotizzabile il diniego dell'indennizzo per qualsiasi caso di disoccupazione involontaria, è innegabile che la lavorazione degli agrumi avviene ininterrottamente durante il corso dell'intero anno (i limoni, infatti, si raccolgono in media sette volte l'anno, con intervalli medi di circa 50 giorni tra l'una raccolta e l'altra, e gli agrumi in genere, prodotti in una provincia od in un comune, vengono spesso sottoposti alle lavorazioni di cernita, di confezionamento e di imballaggio presso ditte commerciali che esercitano in altre provincie od in altri comuni);

ritenuto che la continuità delle lavorazioni agrumarie ben può acquisirsi attraverso i dati delle spedizioni ferroviarie, che chiaramente conclamano come i trasporti di carri di agrumi avvengano ininterrottamente in tutti i mesi dell'anno, ed emerge anche dai ripetuti rapporti trasmessi dai competenti Ispettorati del lavoro, tra i quali quello di Catania;

ritenuto che l'ingiusta privazione del beneficio dell'indennità di disoccupazione ha dato e dà luogo a manifestazioni di grave malcontento, ad agitazioni e scioperi (l'ultimo sciopero provinciale è avvenuto il giorno 15 gennaio 1970) tra gli agrumai interni della provincia etnea e, con maggiore rilievo,

tra quelli che lavorano a Catania, Acireale ed Aci-Catena;

ritenuto che, a quanto risulta, da tempo il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha intrapreso la raccolta degli effettivi dati inerenti alle lavorazioni, al fine di apportare le necessarie modifiche alla tabella come sopra allegata al decreto ministeriale 30 novembre 1964;

ritenuto che, nelle more dell'acquisizione dei dati predetti, il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, rendendosi conto della fondatezza delle richieste dei lavoratori, ha già disposto l'eliminazione di alcune attività lavorative dalla tabella dianzi richiamata;

ritenuto che costituisce atto di mera ingiustizia continuare a denegare ulteriormente il diritto all'indennità di disoccupazione ai prestatori di opera impiegati nelle attività relative alla lavorazione degli agrumi,

si chiede di conoscere se, nelle more dell'emanazione di un provvedimento di carattere generale che consenta l'indennizzo per qualsiasi caso di disoccupazione involontaria, il Ministro non ritenga necessario ed urgente eliminare, dalla tabella allegata al decreto ministeriale 30 novembre 1964, le lavorazioni relative alla cernita degli agrumi ed all'imballaggio e rifazione delle casse per la esportazione e riconoscere, in conseguenza, ai lavoratori agrumari il diritto alla indennizzabilità della disoccupazione, in qualunque periodo dell'anno questa avvenga. (int. or. - 1437)

FERRONI, ARNONE. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritengano necessario adottare con tutta urgenza provvedimenti atti a fronteggiare la grave crisi finanziaria che minaccia di provocare la paralisi completa di quasi tutti gli ospedali italiani, i quali, pur creditori di somme ingenti nei confronti degli enti mutualistici per rette di degenza, non ricevono, o ricevono solo parzialmente e sempre tardivamente, i dovuti rimborsi.

L'aumento notevole delle rette deciso dalle singole amministrazioni ospedaliere a datare dal gennaio 1970, motivato da esigenze di applicazione delle norme relative alla riforma ospedaliera, mentre postula un serio esame da parte degli organismi competenti per l'entità stessa degli aumenti previsti, non può costituire comunque motivo o pretesto per i mancati versamenti cui sopra si accenna e che si riferiscono in ogni caso a periodi precedenti la data suindicata. (int. or. - 1438)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

DE ZAN. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza che nella notte tra martedì 27 e mercoledì 28 gennaio 1970 sulla strada statale « Gardesana occidentale », n. 45/*bis*, ad un chilometro circa da Campione del Garda, un diedro di massicce proporzioni si è staccato dalla roccia sovrastante, franando pericolosamente ed ostruendo la strada con immediate gravi conseguenze sul traffico che viene dirottato su una disagevole e lunga arteria montana.

Per conoscere, altresì, con quali urgenti e risolutivi accorgimenti tecnici si intende provvedere a ripristinare il traffico sulla rotabile interrotta.

L'interrogante, preoccupato dello stato di turbamento e di apprensione in cui da parecchi anni vivono le popolazioni del Garda occidentale, i cui vitali interessi economici, legati pressochè esclusivamente al movimento turistico, rischiano di essere nuovamente compromessi, come è frequentemente accaduto negli anni scorsi, ritiene indispensabile che il Ministro dei lavori pubblici, tramite i suoi organi tecnici, compia ogni sforzo e predisponga con sollecitudine ogni mezzo perchè la strada venga resa perfettamente agibile, quanto meno prima dell'aprirsi della stagione turistica pasquale. (int. scr. - 3085)

**Ordine del giorno**
**per la seduta di martedì 3 febbraio 1970**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 3 febbraio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Interpellanze.

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Disciplina dei fondi comuni di investimento mobiliare (857-*Urgenza*).

BELOTTI ed altri. — Disciplina dei fondi comuni di investimento mobiliare (361).

INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:

SALATI. — *Ai Ministri degli affari esteri e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se il Governo italiano è in grado di dare finalmente una versione rispondente alla verità circa la sorte dell'architetto Eugenio Salvarani, ex presidente del Comitato regionale per la programmazione dell'Emilia-Romagna, scomparso in Etiopia il 6 ottobre 1967.

L'interrogante fa presente:

*a*) che sulla stampa italiana è apparsa al riguardo un'intervista, rilasciata da un funzionario dell'Ambasciata etiopica in Italia, che contrasta nettamente con la versione data dal Sottosegretario di Stato per gli affari esteri, onorevole Pedini, nella risposta ad un'interrogazione sull'argomento alla Camera dei deputati, con la quale si sosteneva la tesi dell'incidente aereo, mentre dall'intervista succitata traspare chiaramente la tesi dell'assassinio;

*b*) che nell'intervista si fanno i nomi di certo Giacomo Boglino, funzionario a riposo del Ministero degli affari esteri, e di certo Luigi Lino, addetto stampa presso la nostra Ambasciata in Addis Abeba, di recente espulso dall'Etiopia per motivi che si chiede di conoscere, i quali sarebbero a conoscenza dei retroscena e degli sviluppi della misteriosa e grave vicenda, la cui versione, così come data finora dal Governo italiano, oltre a non rispondere a verità, rischia di provocare proteste da parte del Governo etiopico, il quale, nell'equivoco, rischia di essere sospettato come responsabile della scomparsa dell'architetto italiano. (int. or. - 971)

CINCIARI RODANO Maria Lisa, PERNA, MAMMUCARI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere quali misure si siano adottate e si intendano adottare per colpire i responsabili, peraltro ben noti alle autorità della pubblica sicurezza ed alla Magistratura, delle spedizioni punitive di chiara ispirazione fascista effettuate, nei giorni 28 e 29 gennaio 1970, alla Università di Roma da gruppi di facinorosi armati di barre di ferro, nel corso delle quali sono stati danneggiati gli edifici delle facoltà di giurisprudenza e di lettere e sono stati ostacolati con la violenza i lavori delle assemblee di studenti e docenti che vi si svolgevano.

Per sapere, altresì, come si intenda operare per prevenire l'azione di quei circoli e organizzazioni di estrema destra, di chiara ispirazione fascista, i quali vorrebbero ancora una volta fare dell'Università di Roma il teatro delle loro vergognose bravate, che già in passato hanno provocato gravi incidenti e persino la morte di uno studente, anche in relazione alla voce secondo cui intenderebbero effettuare ancora più gravi atti di provocazione nei prossimi giorni. (int. or. - 1433)

INTERPELLANZE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

MASCIALE, DI PRISCO, CUCCU, RAIA, LI VIGNI, TOMASSINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi del ritardo circa l'adozione di provvedimenti al fine di risolvere le seguenti questioni:

1) revisione dell'attuale legislazione sul collocamento e sull'accertamento previdenziale, riguardante il settore agricolo, e ciò

per far fronte, con tempestività, ai problemi derivanti dalla scadenza della proroga della validità degli elenchi anagrafici (articolo 1 della legge 12 marzo 1968, n. 334);

2) attuazione delle norme delegate di cui all'articolo 31 della legge 30 aprile 1969, n. 153, ed all'articolo 28 della legge 27 aprile 1968, n. 488, riguardanti rispettivamente il sussidio di disoccupazione e la Cassa integrazione guadagni e la determinazione dei salari medi giornalieri dei lavoratori agricoli;

3) parificazione dei trattamenti economici, dei modi e dei tempi di erogazione, in caso di malattia, maternità, infortuni, eccetera.

Gli interpellanti chiedono, inoltre, di sapere se tutto ciò non debba indurre il Governo a provvedere con estrema urgenza in quanto vi è già nelle campagne italiane, nel pieno di un inverno particolarmente rigido, una massa di oltre 500 mila disoccupati. (interp. - 259)

VERONESI, BERGAMASCO, BALBO, CHIARIELLO, BONALDI, ARENA, PREMOLI, FINIZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che con il 31 dicembre 1969 sono scaduti i termini di cui alla legge n. 334 del 12 marzo 1968, riguardante norme sull'accertamento dei lavoratori agricoli e sul loro trattamento assistenziale e previdenziale, e che, di conseguenza, in una parte del territorio nazionale detti lavoratori si trovano scoperti del trattamento suddetto;

constatato che esiste una situazione di fermento tra le categorie interessate e di giustificata preoccupazione nel settore;

constatato inoltre che la materia del collocamento in agricoltura deve rientrare tra le funzioni essenziali e specifiche dello Stato e che pertanto non può essere delegata ad altri organismi,

gli interpellanti chiedono che il Governo voglia adottare i provvedimenti opportuni per assicurare ai lavoratori agricoli interessati la continuità delle prestazioni assistenziali e previdenziali, secondo i princìpi contenuti in una decisione della Corte costituzionale in materia, nonchè per assicurare la tutela dell'avviamento al lavoro e dell'occupazione dei lavoratori agricoli attraverso l'assolvimento dei compiti e delle funzioni propri di uno Stato democratico e civile. (interp. - 281)

MAGNO, FERMARIELLO, PIRASTU. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi per i quali non sono state ancora adottate, nonostante i ripetuti impegni del Governo, le disposizioni dirette a risolvere i problemi connessi alla revisione dell'attuale legislazione sul collocamento e sull'accertamento previdenziale, riguardante il settore agricolo, ed all'attuazione delle norme delegate riguardanti il sussidio di disoccupazione, la Cassa integrazione guadagni e la parificazione dei trattamenti economici nei casi di malattia, maternità, eccetera.

Gli interpellanti sottolineano l'urgenza di detti provvedimenti anche per la scadenza della proroga della validità degli elenchi anagrafici. (interp. - 282)

La seduta è tolta (*ore 11,40*).

---

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