SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

256ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 6 FEBBRAIO 1970

Presidenza del Vice Presidente GATTO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . *Pag.* 13543

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 13568, 13569

Svolgimento:

* ALBANESE 13557
ALESSANDRINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 13544 e *passim*
CUZARI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . 13561, 13562
DERIU . . . . . *Pag.* 13555
* GENCO 13559, 13562
LOMBARDI 13546
MASCIALE 13561
MINNOCCI 13564
NALDINI 13565, 13568
* PENNACCHINI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 13547
TANTALO, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 13563, 13564, 13567
TOMASSINI 13548

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 GATTO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

TORELLI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del* 30 *gennaio.*

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

MINNOCCI e RIGHETTI. — « Modifica dell'articolo 124 del regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, concernente le attribuzioni ed il funzionamento dei consigli comunali » (1109);

ZUCCALÀ e VIGNOLA. — « Modifiche al regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1404, convertito, con modificazioni, nella legge 27 maggio 1935, n. 835, concernente i procedimenti avanti il Tribunale per i minorenni » (1110);

VIGNOLA, ALBANESE e ZUCCALÀ. — « Abrogazione dell'articolo 215 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, numero 18, relativo all'ordinamento dell'Amministrazione degli affari esteri » (1111).

Svolgimento di interrogazioni

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

La prima interrogazione è del senatore Lombardi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

TORELLI, *Segretario*:

LOMBARDI, BELOTTI, DE ZAN, MARCORA, ZELIOLI LANZINI, COLLEONI, PALA, MAZZOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che:

il Genio civile di Milano con nota 6 marzo 1969, prot. n. 3130 sez. 2ª, poneva in pubblicazione la domanda 18 maggio 1963 della provincia di Milano e dei comuni di Milano e di Monza tendente ad ottenere la classifica in 3ª categoria delle opere idrauliche di sistemazione del Lambro settentrionale e del costruendo canale scolmatore nord-est di Milano; e ciò ai sensi dell'articolo 7 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, sulle opere idrauliche;

la domanda sopraddetta fu presentata con esplicito riferimento al voto n. 1084 del 14 dicembre 1950 del Consiglio superiore dei lavori pubblici: di tale voto, peraltro, l'Amministrazione proponente non ha ricordato le considerazioni conclusive con le quali quel consesso osservava « che la sistemazione del Lambro settentrionale è preminente per la regolazione delle acque nella parte orientale dell'agro milanese-pavese e ne risolve il riordino idraulico » e proseguiva dicendo che con la costruzione del canale collettore di fognature dei quartieri nord-orientali di Milano « e con la sistemazione del Lambro settentrionale si potrà quindi ottenere la sistemazione idraulica della parte orientale del territorio ed alleggerire le acque che ora esondano anche la parte di ponente »;

nello stesso voto il Consiglio superiore dei lavori pubblici aggiungeva che all'atto esecutivo con l'attuazione della sistemazione idraulica sarà da tener presente, per risolverlo contemporaneamente, il problema del riordino degli scarichi delle acque industriali che costituiscono un pericolo anche nei riguardi igienici di Milano;

quel consesso dopo aver proposto la classifica, fra le altre, delle opere di sistemazione del Lambro da Villasanta alla Mostiola e lo scolmatore di Seveso in Lambro, così concludeva:

« Che in ordine alla esecuzione dei lavori sia da dare la precedenza assoluta alla sistemazione del Lambro meridionale, alla costruzione dello scaricatore del Naviglio Grande ed alla sistemazione dell'Olona da Castellanza alla Conca Fallata; che le opere attinenti ai restanti corsi d'acqua siano da attuare in prosieguo di tempo in relazione alle condizioni idrauliche che si verranno a determinare a seguito dei provvedimenti predetti »;

lo scolmatore, trasferendo in Adda 155 mc/sec. da altri bacini fortemente inquinati, interesserà tutti i rivieraschi del fiume da Trucazzano allo sfocio in Po; a codesti scarichi — che avverrebbero in condizioni di piena — altri e più frequenti si potranno avere in diversi periodi dell'anno;

mentre è stato eseguito uno studio per individuare i riflessi (idrometrici) sul fiume Adda nel caso di piene concomitanti, nessun esame pare sia stato fatto per prevedere gli effetti sull'Adda, soprattutto sotto il profilo igienico, delle scolmature che avvenissero in altri periodi;

tenuto conto che in periodo irriguo il fiume Adda trasporta, nel punto del previsto sfocio dello scolmatore, solo la portata destinata all'irrigazione del territorio cremonese (derivata a mezzo del canale Vacchelli), onde è chiaro che l'eventuale immissione di acque inquinate mediante lo scolmatore potrebbe nuocere gravemente alla qualità delle acque del fiume Adda, alle falde che esso alimenta ed alla irrigazione cremonese, il che avverrebbe proprio mentre la pianificazione regionale avverte che anche nella zona rivierasca del fiume Adda « ... si assommano, nel modo più complesso, problemi di inquinamento, problemi di scarsità d'acqua e problemi di approvvigionamento idrico, che, se risolti singolarmente, senza una visione unitaria, provocherebbero negative conseguenze sulla possibilità di giungere ad una soluzione unitaria e definitiva. In questo senso, si dovrà procedere ad interventi organici, tenendo presenti i diversi aspetti della tutela del suolo... »;

considerato che la procedura adottata dall'Ufficio del genio civile di Milano — articolo 7 del testo unico 25 luglio 1904 — interessa al progetto solo i comuni dei territori attraversati dall'opera progettata e non, invece, quanti gravitano attorno all'intero bacino ricevente il quale, nella sua unità organica, finirà col subire le conseguenze della eventuale costruzione;

ricordato che sarebbe più congruo alle ripetute affermazioni circa la necessaria visione globale delle questioni idrauliche che di problemi di tale ampiezza venissero esaminate tutte le possibili conseguenze, per cui, dal punto di vista procedurale, sembrerebbe più confacente il disposto di cui all'articolo 60 del testo unico predetto,

gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro non intenda disporre perchè i suoi uffici periferici riferiscano circa l'avvenuto adempimento delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici in ordine agli studi ed alle realizzazioni prioritarie e circa la consistenza degli studi preliminari, sotto il profilo igienico, ad ogni eventuale soluzione; e, inoltre, se non ritenga di sollecitare l'Ufficio competente a fare in modo che nella successiva eventuale istruttoria sia dato al più presto il parere di tutti quanti sono interessati all'opera in conseguenza della variazione del regime — per quantità e qualità — del fiume Adda. (int. or. - 1456)

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

A L E S S A N D R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli interroganti, il pericolo di inquinamento del fiume Adda che costituisce fonte di preoccupazione per i rivieraschi del fiume stesso a causa dello scarico delle acque che saranno convogliate dal canale scolmatore delle piene del territorio nord-est di Milano costituisce ancora oggetto di esame e di particolari studi da parte

del Comitato coordinatore delle acque della provincia di Milano. Comunque si assicurano i senatori interroganti che nella progetazione di un'importante opera idraulica, quale il canale scolmatore est, è stato stabilito che la scolmatura dei vari corsi d'acqua debba avvenire in solo periodo di piena quando la loro portata raggiunga almeno venti o trenta volte la portata di magra. Pertanto, con il prelevamento delle sole acque di piena il grado di diluizione delle acque scolmate risulta ai fini dell'inquinamento di valore assolutamente innocuo. A garantire il prelevamento delle sole acque di piena saranno costruiti nelle sezioni di scolmo appositi manufatti derivatori con soglia fissa che non consentono la tracimazione delle acque di magra ma il solo prelevamento delle acque di piena nella portata voluta.

Inoltre per approfondire l'esatta cognizione del grado di inquinamento dei vari corsi d'acqua da scolmare sono state di recente costruite a cura dell'amministrazione provinciale di Milano diverse cabine per il prelevamento di campioni di acque che, sottoposti ad analisi di laboratorio, determinano il grado esatto di diluizione necessaria in tempo di piena a rendere innocue le acque. Dal grado di diluizione dipende perciò la portata utile di scolmo dei vari corsi di acqua.

Concretando, a seguito degli studi idraulici, igienici ed idrogeologici fatti ed anticipando su quelli che sono ancora in corso, si può riassumere:

a) nel bacino colante ricevente le acque del futuro canale scolmatore non perverranno continuamente acque inquinate ma perverranno, solo nei periodi di piena, acque fortemente diluite e pertanto non nocive.

b) in caso di piene concomitanti del canale scolmatore est e dell'Adda, perverranno in quest'ultimo metri cubi 155 al secondo (evento risultante per piene concomitanti dei vari corsi d'acqua, che potrebbe verificarsi in media una volta ogni 30 anni, come desunto dai dati statistici).

Tale massima portata di metri cubi al secondo 155 influirà in Adda con l'aumento del pelo liquido di centimetri 25 a Trucazzano, centimetri 11 a Lodi, centimetri 8 a Pizzighettone.

Praticamente questo incremento idrico del fiume Adda non sarà sensibile nè idrometricamente nè per inquinamento. Gli uffici preposti non hanno per i motivi suddetti ritenuto opportuno interessare nelle pubblicazioni degli atti altri territori se non quelli compresi nel comprensorio idraulico del canale est;

c) per quanto riguarda la sistemazione del Lambro settentrionale, auspicata nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, n. 1084 del 14 dicembre 1950, si fa presente che questa sistemazione è già programmata nel progetto di massima redatto dal Comitato coordinatore delle acque della provincia di Milano in data dicembre 1961.

Tale sistemazione del fiume Lambro settentrionale (con scolmature in due punti nel nuovo canale nord-est, con abbattimento delle traverse in alveo nel territorio ad est di Milano e con difese di sponda), renderà il detto fiume di sezione capace di una maggiore portata dell'attuale e idoneo a ricevere sia le punte di piena del Lambro stesso sia gli scarichi provenienti da collettori di fognatura costruiti e costruendi a cura del comune di Milano.

Non è possibile, date le condizioni topografiche ed urbanistiche della zona ove scorre il Lambro settentrionale, rendere tale fiume idoneo a ricevere da solo tutte le acque di piena del territorio nord-est di Milano e le acque dei collettori di fognatura;

d) Per quanto riguarda il fiume Lambro meridionale, esso unitamente al Lambro settentrionale forma a nord di Sant'Angelo Lodigiano il fiume Lambro, che poi sfocia nel Po.

La sistemazione del detto Lambro meridionale, che costituisce il naturale prolungamento del fiume Olona ed è quindi assolutamente estraneo al bacino imbrifero a nord-est di Milano, è già stata eseguita a cura del comune di Milano negli anni dal 1954 al 1958.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anzitutto prendo atto di alcune parti contenute nella risposta del sottosegretario Alessandrini, per quanto si riferisce agli studi che continuano tuttora da parte del Comitato coordinatore della provincia di Milano. Prendo pure atto del fatto che si dice espressamente che lo scolmatore nord-est scolmerà soltanto nel momento delle piene, escludendosi tassativamente l'utilizzo dello scolmatore per tracimazione delle acque di magra.

Tuttavia ritengo di dover fare qualche considerazione sulla risposta del Sottosegretario. Più volte — mi pare tre — ho sentito dire che il grado di diluizione sarà assolutamente innocuo; ma questo è l'obiettivo e non è cosa che oggi sia garantita dall'attuale stato dei lavori del Comitato coordinatore, ovvero del progetto. Si tratta solo di *quod est in votis*. Io me lo auguro, perchè tutto il problema sta nel dimostrare che, attraverso lo scolmo delle piene nella parte nord-est di Milano, non immettiamo acque inquinate nell'Adda, creando danni specialmente all'irrigazione.

Sappiamo che il comitato coordinatore, come lei ci ha detto, ha predisposto, tramite l'amministrazione provinciale, dei prelievi: questo significa che allo stato attuale il Comitato coordinatore non può concludere sull'effettiva rispondenza del progetto alla esigenza di evitare l'inquinamento.

Quello poi che noi dobbiamo evitare in modo assoluto non è tanto la concomitanza delle piene dello scolmatore della zona interessata con la piena dell'Adda (ciò rappresenta soprattutto un problema idrometrico e concerne la difesa del territorio da eventuali allagamenti), quanto di avere la concomitanza, da una parte, di uno scolmatore in funzione e, dall'altra, di un Adda in magra. Le acque inquinate provenienti dallo scolmatore ed entranti in Adda quasi vuoto lo inquinerebbero notevolmente.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici — come lei, onorevole Sottosegretario, ha detto — nel 1950 aveva espresso un voto. Tra le cose da fare, la prima sarebbe stata quella riguardante la sistemazione del Lambro settentrionale. Allo stato attuale, a me risulta che si tratta solo di una programmazione, non di una cosa eseguita o in corso di esecuzione: il voto è del 1950, sono passati 20 anni, e questo non è certamente poco.

Si può concordare con l'affermazione fatta dal Sottosegretario che il Lambro settentrionale non è in grado di poter fare da scolmatore perchè gli insediamenti di carattere abitativo e industriale hanno impedito tale funzione, però è da dire che i responsabili della zona, per quanto concerne l'urbanistica, non hanno pensato a tempo di effettuare opere di sistemazione tali da impedirci una spesa molto superiore rappresentata dall'esecuzione del progetto dello scolmatore di nord-est.

Veniamo ora ad esprimere qualche considerazione sulla parte conclusiva della risposta fornitaci dall'onorevole Sottosegretario.

Dice la risposta che « non si è ritenuto di interessare nella pubblicazione degli atti altri territori se non quelli i quali sono direttamente interessati alla costruzione dello scolmatore ». Il testo vigente del 1904, «Leggi sulle opere idrauliche », all'articolo 7 dice: « Sulla domanda e proposta di classificazione saranno sentiti i consigli dei comuni e delle province interessati ... ».

L'aggettivo « interessati » può essere soltanto circoscritto ai casi in cui direttamente (e non indirettamente) si abbia un eventuale danno da riparare. Nel 1904 in verità i problemi di inquinamento non si ponevano come oggi si pongono. La provincia di Cremona che, attraverso il fiume Adda, riceve una quantità notevole di acqua ai fini irrigatori, potrebbe essere certamente interessata sotto l'aspetto dell'inquinamento più che sotto l'aspetto della quantità dell'acqua. Il testo unico del 1904 però non contiene questa ipotesi, perchè allora non si prevedevano particolari effetti dannosi dell'inquinamento idrico.

I colleghi però vorranno considerare che se è vero che i comuni della provincia di Milano, che sono attraversati dallo scolmatore, hanno un diretto interesse ad impedire allagamenti a causa di piene, i comuni

della provincia di Cremona che, per ragioni di gravità, devono ricevere le acque dello scolmatore, hanno il diritto di garantirsi da eventuali danni dell'opera pubblica, rappresentata dallo scolmatore. Ma non c'è ragione che essi paghino l'opera e quindi, sotto questo aspetto, è difficile configurarli come « interessati » ai sensi della legge.

Per cui io vorrei pregare il Comitato coordinatore, presieduto dal professor De Marchi (l'attuale presidente della nota Commissione per la difesa del suolo; lo stesso si è reso conto di questa necessità, sotto la sollecitazione dei cremonesi) di approfondire il problema e di effettuare senz'altro i prelievi ai fini di stabilire il grado di tollerabilità dell'inquinamento. Una affermazione recentissima del professor De Marchi, fatta nel Comitato coordinatore, la settimana scorsa o poco prima, dice che, nel caso i prelievi dovessero dimostrare che il grado di tollerabilità fosse superato, sarebbe necessario rivedere tutto il progetto.

Detto questo, allora io vorrei pregare il signor Sottosegretario di far presente alla Amministrazione dei lavori pubblici che quanto meno si sentano in fase di istruttoria gli interessati in senso più lato, e quindi anche i cremonesi (attraverso l'amministrazione provinciale) prima di procedere oltre: unico modo per dare una garanzia a popolazioni le quali certamente non desiderano essere danneggiate sotto l'aspetto della produzione agricola.

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

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

TOMASSINI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere se risponde al vero la notizia, diffusa dalla stampa, che, dopo la sentenza emessa dalla Corte d'assise di Milano, con la quale è stato assolto Lino Salvator Liderno dall'imputazione di istigazione di militari a disubbidire alle leggi, l'ufficio politico della Questura di Milano ha compiuto accertamenti sul conto dei componenti della Corte d'assise ed ha inviato un funzionario presso la Cancelleria per conoscere nomi e indirizzi dei giudici togati e dei giudici popolari.

Poichè il fatto, la cui gravità non sfugge a nessuno, costituisce un grave attentato alla libertà del giudice e rappresenta una ingerenza del Potere esecutivo sul Potere giudiziario, in aperto disprezzo della Costituzione, l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti s'intendono adottare nei confronti dei funzionari della Questura di Milano e, in particolare, se l'episodio è unico o se invece rappresenta l'introduzione di un sistema di controllo sull'Amministrazione della giustizia da parte del Potere esecutivo. (int. or. - 1176)

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 la giustizia* Si risponde anche per conto del Ministero dell'interno.

Nessuna indagine — secondo le notizie pervenute dal Procuratore generale presso la Corte d'appello di Milano — risulta eseguita da parte dell'ufficio politico della Questura di Milano sulle persone che composero il collegio giudicante della Corte d'assise di primo grado di quella città che giudicò, assolvendolo, tale Lino Salvator Liderno, imputato del reato precisato nell'interrogazione.

La Questura si limitò a chiedere alla Cancelleria i nomi e le generalità dei componenti del collegio giudicante affidandone l'incarico ad una semplice guardia. Questa quotidianamente frequenta il Palazzo di giustizia per la consegna di rapporti, per rilevamenti di pendenze penali e accertamenti di esiti di procedimenti penali, o per acquisire altre informazioni del genere, senza che ne possa derivare alcun attentato all'indipendenza dei giudici.

Ha aggiunto la Procura generale che la richiesta in questione fu fatta in breve, oralmente, per mettere in condizione l'ufficio politico della Questura di fornire urgentemente elementi informativi al Ministero dell'interno al quale anche era stata rivolta

una interrogazione, da parte di un membro della Camera dei deputati, riguardante la predetta sentenza assolutoria.

TOMASSINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMASSINI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, in sostanza la notizia che fu diffusa dalla stampa, e che forma oggetto della mia interrogazione, risponde a verità. La Procura generale di Milano quando afferma che non fu fatta alcuna indagine è semplicemente elusiva, dal momento che, in effetti, la Questura affidò ad un agente l'incarico di conoscere i nomi dei componenti la Corte d'assise di Milano che giudicò Lino Salvator Liderno.

Ora mi chiedo: quale ragione c'era o quale ragione ci poteva essere perchè, dopo emessa la sentenza, si dovesse chiedere alla Cancelleria della Corte d'assise i nomi di coloro che componevano il collegio giudicante? Non vedo nessuna ragione, a meno che non si intenda introdurre un sistema secondo il quale i giudici debbono essere conosciuti non prima ma dopo, quando hanno emesso una determinata sentenza. Vorrei sapere se l'indagine per conoscere i nomi sarebbe stata fatta ugualmente qualora l'imputato fosse stato condannato.

Ma poi, quale necessità vi era di chiedere il nome dei giudici nella Cancelleria della Corte di assise? Essi sono conosciuti, perchè i membri del collegio giudicante vengono estratti e prima di essere inclusi nell'albo dei giudici popolari si chiedono informazioni per conoscerne la personalità.

Si tratta di un fatto gravissimo, che è stato denunciato anche in una assemblea della Associazione dei magistrati. È un fatto che si verificò in concomitanza con un altro intervento da parte del presidente della Corte d'appello di Roma presso il pretore di Roma, in occasione di un procedimento penale. Sono forse, questi, i segni molteplici e manifesti di quel fenomeno universalmente chiamato repressivo?

Vorrei sapere con quale tranquillità d'animo i cittadini italiani assumeranno il compito gravissimo di amministrare la giustizia in nome del popolo taliano, sapendo che successivamente, a seconda dell'esito del processo, potrà essere indagato su di loro da parte dell'ufficio politico della questura. Onorevole Sottosegretario, lei mentre ha riferito il fatto non ha spiegato quali sono state le ragioni che hanno indotto l'ufficio politico della Questura di Milano a compiere quella determinata (lei non la chiama così) indagine. Nessuna indagine si fa senza un fine, per cui il collegamento tra Ministero dell'interno, polizia, magistratura e movimento repressivo appare sempre più evidente e sta a dimostrare l'introduzione di un sistema che dia maggior potere all'Esecutivo, il quale può non soltanto disporre della polizia, ma interferire anche nella magistratura, per portare avanti quell'indirizzo politico che costituisce motivo di protesta da parte delle masse lavoratrici e di tutti i giovani che si vedono colpiti e da parte di tutti i democratici.

Non si può sostenere, come ho sentito ieri sera in televisione, che non c'è repressione perchè ci si limita alla fase della denuncia. Quando si incomincia con le denunce, si manifesta la volontà di applicare determinate norme, e cioè quelle proprie di un regime totalitario, che sono in conflitto con la nostra Costituzione. Tuttavia non è tanto significativo il fatto delle denunce, in sè e per sè, quanto il fatto che esse sono la rivelazione ed estrinsecazione di una volontà che si manifesta di giorno in giorno, in senso repressivo, contro le forze di sinistra e le forze lavoratrici.

Inoltre, chi può dire che quelle denunce saranno archiviate? Chi può dire che esse non avranno il loro corso giudiziario e non sboccheranno, come molte sono sboccate, in una sentenza di condanna? È di oggi la notizia apparsa su un quotidiano che il direttore della rivista « Quaderni piacentini » è stato denunciato proprio per quei reati previsti dalle norme del codice penale delle quali si è chiesta l'abrogazione, abrogazio-

ne ritenuta legittima anche dal ministro Restivo e dal Governo. Si assiste, oggi, al fatto che un uomo, perchè manifesta il proprio pensiero, le proprie idee, viene denunciato per reati puniti con gravi pene. Il direttore di quella rivista se venisse condannato andrebbe incontro ad una pena come minimo di dieci anni di reclusione, come per un delitto di omicidio.

È legittimo chiedersi che cosa c'è al di là delle apparenze democratiche; c'è un sistema repressivo che si articola in un rapporto tra Ministero dell'interno e Ministero della giustizia, tra polizia e magistratura, diretto in un solo senso e verso determinate persone?

Onorevole Sottosegretario, non so se lei conosce un libro, pubblicato recentemente, il cui titolo è « Potere politico, magistratura e scioperi ». Si tratta della raccolta dei documenti tratti dagli archivi di Stato, dagli archivi storici dal 1870 fino al 1921 o 1922, cioè di tutto quel periodo che coincide con il movimento operaio e con il movimento socialista, per cui si accentuò il movimento repressivo da parte del Governo. Ebbene, da questa documentazione si rileva con chiarezza come si intrecciavano i rapporti tra il Ministero dell'interno che emanava le circolari per la polizia e il Ministero della giustizia, che emanava le circolari per i procuratori generali.

Onorevole Sottosegretario, non vorrei che oggi quel sistema sottile che è stato ormai storicamente documentato riprendesse vigore e che acquistasse un'efficienza, per distruggere la democrazia e tutto l'eroico passato dalla liberazione dell'Italia dalla dittatura e non vorrei che sotto l'apparenza della democrazia e della libertà dovessimo invece veder tornare, sia pure mimetizzato e mascherato, il sistema della repressione ed il sistema accentratore e totalitario.

Per questi motivi, ma soprattutto per la sua risposta che ha confermato l'esattezza della mia domanda, non solo non mi ritengo soddisfatto, ma esorto lei, il Ministero della giustizia ed il Ministero dell'interno perchè fatti ed episodi come questi non si verifichino più, dal momento che costituiscono un vero attentato alla libertà della amministrazione della giustizia. Non ha valore che da parte vostra si continui a dire che con questo non si è voluto attentare alla libertà e all'indipendenza della magistratura, quando poi in pratica questi fatti, direttamente o indirettamente, per i riflessi psicologici, possono destare nel singolo giudice popolare (non nel giudice togato, ma nel singolo giudice popolare) un tale turbamento nella sua coscienza e nella sua tranquillità da indurlo a rifiutarsi ad assolvere ad un compito veramente grave e sovrumano qual è quello di amministrare la giustizia e di giudicare il proprio simile.

È necessario che questi episodi non si verifichino più, che la polizia svolga i compiti della polizia, e il magistrato sia autonomo e libero. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

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

DERIU. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per conoscere le ragioni obiettive, di natura economica e sociale, che hanno convinto gli organi competenti ad escludere la Sardegna tutta dal programma di autostrade previsto nella convenzione recentemente stipulata fra l'IRI e l'ANAS.

Le genti di Sardegna — autorità e popolo — si domandano, incredule e stupite, se, per caso, tale esclusione non sia dovuta a... semplice dimenticanza!

Tanto più inverosimile e grave, infatti, appare la cosa se si considera che la Sardegna:

1) è la regione che ha un indice di sviluppo stradale fra i più bassi e che dispone di strade dalle caratteristiche antiquate e, per lunghissimi tratti, addirittura inservibili;

2) ha vastissime zone prive totalmente di strade e, conseguentemente, di comunica-

zioni e di contatti umani fra i vari centri abitati, il cui secolare e drammatico isolamento è causa non secondaria che origina ed alimenta il triste fenomeno del banditismo;

3) è stata sempre esculsa dai programmi autostradali e non ha mai beneficiato dei moltissimi miliardi spesi per dotare la Penisola di strade moderne e veloci sulle quali si alimentano i traffici di ogni tipo e, con essi, i rapporti economici, umani e culturali;

4) ha avuto quale unico intervento da parte dell'ANAS quello che ha per oggetto l'ampliamento della dorsale sarda, la « Carlo Felice », i cui lavori, dopo dieci anni dall'inizio, sembrano destinati a durare... in eterno;

5) è un'area attualmente investita da un processo di sviluppo economico, sulla base della legge detta della « rinascita » (la numero 588), inteso ad eliminare le cause della arretratezza e degli squilibri socio-economici, e che ha perciò bisogno di idonee infrastrutture e di abbondanti investimenti da parte delle aziende a partecipazione statale.

L'interrogante ha l'amarezza di dover rilevare che, ad onta delle condizioni sopra accennate e delle ripetute clamorose proteste per la esclusione dell'Isola da provvedimenti similari, ancora una volta lo Stato democratico — in ciò non dissimile dallo Stato dei « secoli bui » — ha condannato quella terra a restare ai margini di tutte le iniziative tendenti ad accrescere il benessere economico e civile della Nazione.

Da ciò discende la necessità che i Ministri interrogati provvedano tempestivamente ad ovviare alla grave omissione e ad invitare gli organi dipendenti a ricordare — al presente ed in avvenire — che, non molto lontano da Roma, esiste, col suo carico di bisogni mai soddisfatti e di speranze sempre deluse, un'Isola italianissima che ha nome Sardegna. (int. or. - 246)

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

A L E S S A N D R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Nel nuovo programma di autostrade, la cui realizzazione è stata affidata alla società « Autostrade » del gruppo IRI ai sensi della legge 28 marzo 1968, n. 385, non è compresa in effetti alcuna autostrada da realizzarsi in Sardegna. Al riguardo devesi far presente che il suaccennato programma è stato deliberato in sede di CIPE, nel quadro degli indirizzi politici di Governo, e sottoposto al parere di apposita commissione parlamentare, costituita da deputati e senatori giusta il disposto dell'articolo 1 della sopra citata legge n. 385 del 1968. In luogo di un programma autostradale, per la Sardegna è stato, invece, impostato un programma « Superstrade » aventi in parte caratteristiche autostradali (16 metri di carreggiata con quattro corsie divise da una doppia striscia continua centrale, con eliminazione dei passaggi a livello ferroviari e di tutti i centri abitati e con sovrappassi sugli incroci per le strade statali e passaggi a raso, opportunamente canalizzati, per le altre strade).

Il sistema delle superstrade della Sardegna è fondato sulla « Carlo Felice » (da Sassari a Porto Torres) con le sue tre diramazioni:

a) Cagliari-Iglesias;

b) Sassari-Oschiri-Olbia;

c) Abbasanta-Nuoro-Siniscola-Olbia.

Le caratteristiche della « Carlo Felice » e delle diramazioni sono:

1) piattaforma stradale della larghezza complessiva di m. 16, dei quali m. 14 di carreggiata suddivisa in 4 corsie affiancate e m. 2 per due banchine di m. 1 ciascuna.

2) intersezioni con la viabilità statale, realizzate o in via di realizzazione, prevalentemente a livelli sfalsati, mentre quelle con la viabilità minore sono state studiate a raso con idonee canalizzazioni;

3) pendenza massima del 5 per cento e curve con raggio non inferiore a ml. 200 che consentono una velocità di base di 100 chilometri orari.

Della superstrada « Carlo Felice », sono stati ultimati i seguenti tratti:

1) *Tratto*: Cagliari-Monastir, compresa la variante di Monastir tra i Km 3+000 e 21+740	L.	1.296.605.000
2) *Tratto*: fra i Km 21+740 e 40+800	»	1.380.000.000
3) *Tratto*: fra i Km. 40+800 e 47+100 compresa la variante di Sanluri	»	475.050.000
4) *Tratto*: tra i Km 47+100 e 55+175 compresa variante di Sardara	»	542.000.000
5) *Tratto*: fra i Km. 62+000 e 68+500 compresa la variante di Uras	»	486.000.000
6) *Tratto*: fra i Km 77+500 e 81+100 con eliminazione del passaggio a livello S. Anna	»	337.904.000
7) *Tratto*: fra i Km 151+750 e 154+687 con eliminazione del passaggio a livello di Campeda	»	470.000.000
8) *Tratto*: fra i Km 191+800 e 202+300, compresa la variante Codrongianus	»	1.840.000.000
9) *Tratto*: fra i Km 202+300 e 205+300 allargamento a quattro corsie	»	219.000.000
10) *Tratto*: fra i Km. 205+300 e 208+400 compresa la eliminazione del cavalcavia ferroviario al passaggio a livello Km. 206+635	»	690.421.000
11) *Tratto*: fra i Km. 217+680 (Sassari) e 233+700 (Porto Torres) compresa la eliminazione del passaggio a livello S. Giovanni	»	1.517.443.000
pari a Km 98 su 220, per un totale di	L.	9.254.423.000

I rimanenti tratti sono in corso di esecuzione e precisamente:

1) Sistemazione a livelli sfalsati dell'incrocio tra le strade statali nn. 131 e 293 a Villasanta	L.	97.587.204
2) Allargamento e ammodernamento tra i Km 55+175 e 62+000	»	473.007.800
3) Allargamento ed ammodernamento tra i Km 68+900 e 77+500 compreso lo svincolo a livelli sfalsati tra le strade statali numeri 126 e 131	»	516.922.332
4) Costruzione variante esterna all'abitato di Oristano . . .	»	3.631.225.024
5) Allargamento ed adeguamento tra i Km 109+850 e 122+519	»	1.195.113.050
6) Allargamento ed adeguamento tra i Km. 130+500 e 138+670	»	535.160.560
7) Allargamento ed adeguamento tra i Km. 138+670 e 150+000 con la soppressione di quattro passaggi a livello e la costruzione della variante di Macomer	»	2.008.122.025
8) Allargamento ed adeguamento tra i Km. 150+000 e 151+750 e tra i Km. 154+687 e 159+000	»	412.328.000
9) Allargamento ed adeguamento tra i Km. 159+000 e 173+300 con la soppressione di tre passaggi a livello	»	2.564.224.400
10) Costruzione variante esterna di Sassari	»	3.839.897.400
TOTALE	L.	15.273.658.105

Circa l'andamento dei lavori non si può non sottolineare che le opere in parola hanno comportato e comportano notevoli difficoltà, particolarmente in relazione:

a) alla continua presenza del traffico lungo l'arteria interessata dalle opere stesse che ha reso necessaria l'adozione di accorgimenti intesi a non interrompere il traffico stesso;

b) alla complessità dei lavori inerenti all'eliminazione mediante sovrappassi di numerosi attraversamenti ferroviari e dei nodi stradali più importanti;

c) alla necessità di evitare l'attraversamento di tutti i centri abitati mediante la realizzazione di varianti esterne;

d) all'opportunità di realizzare numerosi ponticelli scatolari intesi ad escludere l'attraversamento dell'arteria in argomento da parte del traffico agricolo-pastorale.

Si prevede che l'intera « Carlo Felice » possa essere ultimata entro il 1° settembre del 1971.

È inoltre, da tempo, ultimato ed in esercizio il primo tratto Cagliari-Decimomannu della diramazione Cagliari-Iglesias dell'estesa di circa 16 chilometri con una spesa di lire 1 miliardo e 600 milioni.

Della diramazione Abbasanta-Nuoro-Siniscola è in corso di appalto il tratto Nuoro-Siniscola per un importo lordo di lire 5.200.000.000.

La superstrada « Carlo Felice » con le sovracitate diramazioni non può, tuttavia, costituire un sistema portante per l'intera Isola.

Ad integrazione di questo sistema sia l'ANAS che la Regione sarda propongono di prevedere la costruzione della superstrada Cagliari-Ballao-Perdasdefogu-Lanusei (con breve braccio per Arbatax-Nuoro, che toglierebbe dall'isolamento sia le popolazioni del Gerrei e soprattutto quelle dell'Ogliastra e della zona industriale di Arbatax, consentendo alle medesime il collegamento sia con la capitale dell'Isola, sia con Nuoro, da cui quelle dell'Ogliastra dipendono amministrativamente.

Per completare la rete della grande viabilità in Sardegna, in modo da avere un rapido e stretto collegamento tra tutti i capoluoghi di provincia e le città più importanti dell'Isola, occorre inoltre estendere sino ad Alghero la superstrada Sassari-Olbia e prevedere la trasversale Bosa-Macomer-Nuoro.

Nell'ambito di questo sistema fondamentale esiste un tessuto di strade statali, anche di recente statizzazione, con diverse caratteristiche tecniche dell'estesa complessiva di circa chilometri 2.350 (escluse beninteso le superstrade), tessuto anch'esso di fondamentale importanza date le caratteristiche e le condizioni della viabilità provinciale.

Per quanto riguarda le strade statali si ritiene necessario adeguarle con opportuni ammodernamenti e completamenti sulle seguenti direttrici in modo da inserire compiutamente la rete della viabilità statale nell'ambito della grande viabilità finora realizzata e da realizzare.

A tal proposito, non sembra che possa trascurarsi la rilevante entità degli interventi che l'ANAS ha effettuato ovvero ha in corso di effettuazione nell'intera restante rete viaria statale della Sardegna; detti interventi hanno comportato nel periodo 1962-1968 un notevole onere finanziario come risulta dal quadro riassuntivo che segue:

1) Lavori straordinari ultimati	L.	12.379.000.000
2) Lavori straordinari appaltati	»	4.720.000.000
3) Lavori straordinari in corso di appalto	»	2.320.000.000
4) Lavori straordinari in corso di progettazione	»	1.300.000.000
5) Lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione	»	6.278.000.000
6) Distese generali periodiche	»	2.459.800.000
TOTALE	L.	29.456.800.000

Si indicano qui di seguito gli impegni di ordine finanziario riferentisi — sempre nel periodo sopra indicato — ad alcune strade statali della Sardegna medesima:

SS. n. 125 « Orientale Sarda »	L.	810.283.000
SS. n. 127 « Settentrionale Sarda »	»	328.400.000
SS. n. 127-*bis* « Settentrionale Sarda »	»	286.276.000
SS. n. 128-*bis* « Centrale Sarda »	»	159.600.000
SS. n. 129 « Trasversale Sarda »	»	1.850.470.000
SS. n. 195 « Sulcitana »	»	1.800.417.000
SS. n. 197 « del S. Gavino e Flumini »	»	350.000.000
SS. n. 198 « di Seuri e Lanusei »	»	330.400.000
SS. n. 292 « Nord Occidentale Sarda »	»	1.068.960.000
SS. n. 293 « di Giba »	»	520.000.000
SS. n. 387 « del Gerrei »	»	1.430.150.000
SS. n. 388 « del Tirso e Mandrolisai »	»	202.875.000
SS. n. 389 « del Buddusò e Correboi »	»	124.000.000
SS. n. 427 « della Gallura Centrale »	»	436.325.000
SS. n. 442 « di Laconi e di Uras »	»	541.800.000

Delle sopra elencate strade statali, la numero 125 « Orientale Sarda », la n. 129 « Trasversale Sarda » e la n. 389 « del Buddusò e Correboi » interessano la provincia di Nuoro.

Inoltre sono da considerare gli interventi sulle seguenti direttrici:

1) Collegamento trasversale tra la Carlo Felice e la nuova superstrada Cagliari-Lanusei-Nuoro attraverso gli abitati di Uras, Ales, Laconi, Aritzo, Lanusei.

2) Creazione di una maglia che colleghi il centro industriale di Villacidro con Cagliari e la superstrada SS. 131 nei pressi di Sardara.

3) Collegamento Guspini-Villacidro.

4) Ammodernamento del tratto S. Giovanni Suergiu-Bivio di Chia in modo da completare la maglia Cagliari-Iglesias-Carbonia-Pula-Cagliari.

5) Collegamento fra S. Antioco e Calasetta.

6) Ammodernamento del tratto Oschiri Tempio.

Per la direttrice Sassari-Ploagne-Tempio sono in corso gli studi a cura della Cassa per il Mezzogiorno che finanzierà l'esecuzione dell'opera.

7) Ammodernamento e sistemazione della Olbia-Arzachena-Palau-S. Teresa di Gallura che attualmente nel periodo estivo risulta inadeguata per il traffico turistico. (Costa Smeralda).

8) Collegamento trasversale lungo l'alta Valle del Tirso fra la superstrada Bosa-Nuoro e la Sassari-Olbia, attraverso le località di Orotelli, Buddusò e Monti.

9) Allacciamento di Orosei alla superstrada Nuoro-Olbia in modo da completare così la trasversale Bosa-Macomer-Nuoro-Orosei.

10) Creazione di una maglia che congiunga la Sassari-Olbia con la Nuoro-Olbia attraverso gli abitati di Oschiri, Pattada, Bitti.

Per realizzare questo complesso di opere si può contare su questi finanziamenti:

1) Per il sistema fondamentale e cioè per le tre diramazioni della Carlo Felice, la Cagliari-Ballao-Perdasdefogu-Nuoro, e la Bosa-Macomer-Nuoro.

Una quota della somma di lire 230 miliardi, previsti nel disegno di legge in corso per le superstrade. Occorrerà quindi stabilire un criterio di priorità per i tratti da realizzare, non appena sarà perfezionato detto provvedimento legislativo.

Interventi della Cassa per il Mezzogiorno, che ha compreso nei suoi programmi di immediata realizzazione la sistemazione a 4

corsie del tronco Monti-Olbia della Sassari-Olbia ed ha previsto nel tratto centrale della Lanusei-Nuoro una importante opera; nonchè ulteriori interventi che in questo quadriennio e nel prossimo la Cassa potrà programmare.

Eventuali contributi della Regione sarda.

2) Per le strade statali da ammodernare e per le maglie di collegamento con la grande viabilità.

Sui fondi ordinari di bilancio (Cap. 505) lire 12 miliardi nel quadriennio 1969-72, con possibili incrementi in relazione a un gettito delle imposte sui carburanti maggiore di quello previsto nell'impostare il programma quadriennale, pur prevedendo una quota di questi incrementi per lievitazione dei costi, esigenze impreviste, eventuali danni, eccetera.

Sempre sul Capitolo 505 la somma di lire 18 miliardi che in linea di massima si può prevedere di assegnare alla Sardegna nel quadriennio 1973-76, con un totale quindi di 30 miliardi.

Analogamente a quanto si è operato per la Sicilia, i tempi di realizzazione del programma potrebbero essere ridotti, ove la Regione confermi l'intendimento di concorrere con propri fondi ad integrare i finanziamenti dello Stato.

Infine, si ritiene di dover fare alcune considerazioni generali sull'assetto territoriale della Sardegna in relazione al sistema viario principale.

Lo schema di assetto territoriale della Sardegna è articolato su una direttrice di sviluppo principale longitudinale dalla quale si dipartono alcune direttrici di sviluppo secondarie trasversali.

La direttrice principale è costituita dalla congiungente di Cagliari con Sassari-Porto Torres, attraverso le pianure del Campidano, Oristano, Macomer e il Logudoro. Lungo tale direttrice costituita dalla strada statale n. 131 « Carlo Felice » e dalla Ferrovia Porto Torres-Sassari-Chilivani-Macomer-Oristano-Cagliari, si attestano le zone di maggiore sviluppo attuale e potenziale dell'isola, sia dal punto di vista agricolo che da quello industriale (ASI di Sassari-Porto Torres; NI regionale di Macomer; NI di Oristano; ASI di Cagliari).

Le direttrici secondarie sono costituite:

a) dalla congiungente di Cagliari con l'Iglesiente che si sfiocca da Iglesias verso il Sulcis a Sud e verso la zona mineraria che arriva fino a Guspini a Nord;

b) dalla congiungente della strada statale n. 131 (Carlo Felice) con la Bassa Valle del Tirso, a Sud di Macomer; Nuoro e la costa orientale (Siniscola, Golfo di Orosei);

c) dalla congiungente della strada statale n. 131 con la Piana di Chilivani, la Piana del Coghinas e Olbia.

Delle tre direttrici secondarie, che presentano suscettività allo sviluppo assai più deboli di quella principale, la prima (Sulcis-Iglesiente) è percorsa e servita dalle strade statali nn. 130 e 136. Essa è caratterizzata dallo sviluppo del bacino minerario e tende di fatto a saldarsi con l'area intensiva di Cagliari.

La seconda, servita attualmente dalla strada statale n. 129 (a cui si sostituirà un collegamento veloce, in costruzione, tra Abbasanta e Nuoro) e dalla Nuoro-Siniscola, ha i suoi punti di forza potenziali nel nucleo di industrializzazione regionale di Macomer, nel nucleo di industrializzazione di Ottana di recentissima istituzione e nel nucleo di industrializzazione regionale di Siniscola. Solo Macomer presenta una certa limitata tradizione industriale e sintomi di decollo.

La terza direttrice trasversale servita dalla direttissima congiungente la strada statale n. 131 e la strada statale n. 199 e dalla ferrovia Chilivani-Olbia, ha i suoi punti di forza nel nucleo di industrializzazione di Olbia, abbastanza sviluppato, e nel Porto di Olbia.

Al di fuori delle direttrici di sviluppo descritte e delle zone ad esse direttamente adiacenti, è da tenere in considerazione il complesso Tortolì-Arbatax, che si configura come un polo di sviluppo isolato nel quale coesiste un certo sviluppo agricolo intensivo con un nucleo di industrializzazione in via di decollo (cartiera) e con notevoli potenzialità turistiche. Questo polo, pur appartenendo amministrativamente alla provincia di Nuoro, tende ad avere una maggiore corre-

lazione con Cagliari piuttosto che col capoluogo di provincia, anche perchè le funzioni amministrative e di servizio di un certo livello (tribunale, pretura, ospedale, eccetera) vengono svolte dal vicinissimo centro di Lanusei limitando notevolmente la dipendenza dal capoluogo.

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, se dovessi seguire il metodo del Sottosegretario per commentare la risposta al fine di meglio comprenderne il significato, dovrei stare qui tutta la mattina, superando di troppo il tempo che mi è concesso per la replica ad una interrogazione.

Dirò che non posso non essere grato al Sottosegretario per l'ampiezza, persino eccessiva, della risposta, per la dovizia di particolari che ci ha voluto riferire, per la fatica affrontata nel raccogliere e prospettarci tutti questi elementi. Chi non conosce l'Isola e non conosce i lavori cui accennava il Sottosegretario, nell'apprendere tanti dati, non potrà non chiedersi se l'interrogante oggi non viva in un mondo di sogni, avveniristico, distaccato dalla realtà effettiva della sua terra. La verità è che il Sottosegretario ha parlato di qualche lavoro deliberato o finanziato, di alcuni lavori che si dovrebbero programmare e di molte, molte speranze ed auspici: tutto qui!

Bisogna ricordare che la Sardegna è come un enorme vuoto, scavato da secoli di totale ignoranza, di totale abbandono da parte dello Stato, che oggi si sta ancora cercando di riempire per costituire il terreno di sedime, sul quale poter costruire l'edificio di una moderna economia che consenta di inserire la Sardegna e i sardi nello sviluppo dinamico della Nazione di cui facciamo parte.

Quando si parla di finanziamenti da parte della Cassa per il Mezzogiorno dico che è tempo di smetterla con il considerare la Cassa elemento sostitutivo delle deficienze di una politica meridionalista sempre sbandierata e mai realizzata con serietà da parte dello Stato. È pure tempo di smetterla di richiamarci alle troppo modeste finanze regionali che hanno troppi compiti, tra cui quello di provvedere ai fabbisogni quotidiani del nostro popolo. Non è certamente la regione che deve pensare ad integrare il bilancio dell'ANAS o quello dello Stato!

Nella sua risposta, onorevole Sottosegretario, si accenna a molte sistemazioni: effettuate poche, in atto alcune, da fare moltissime.

Questo dimostra le condizioni nelle quali si trovava la rete stradale in Sardegna: per decenni lo Stato non ha mai curato nemmeno di sistemare le strade di sua proprietà ed erano diventate intransitabili.

Certo, poichè tutto si muove in questo mondo e in Italia, anche in Sardegna qualcosa si è cominciato a fare; va rilevato però che non è stata effettuata ad oggi nessuna nuova costruzione nè se ne prevedono in programma. Di qualcuna, come la Alghero-Bosa, l'inizio è stato avviato dalla regione con fondi prelevati dal bilancio del piano di rinascita e che nulla hanno a che vedere col bilancio dell'ANAS.

Per Arbatax, ad esempio, dove si è insediata una grossa industria della carta, il problema è persino drammatico; lei, onorevole Sottosegretario, deve sapere che quando si ha urgenza di andare a Cagliari da Arbatax si ricorre all'elicottero per cui non so se quell'industria potrà resistere molto a lungo in tali condizioni: non vorrei che essa facesse la fine della Nuratex di Olbia che in questi giorni ha dichiarato che, senza aiuti particolari, è destinata a chiudere, a fallire, a mettere sul lastrico centinaia e centinaia di lavoratori. È evidente che non basta creare industrie, ma occorre mettere le premesse infrastrutturali salde e valide perchè altrettanto valide possano crescere e svilupparsi le iniziative economiche.

Avrei voluto, onorevole Sottosegretario, che lei mi avesse indicato la percentuale delle somme che l'ANAS e il Ministero dei lavori pubblici, prescindendo dalla Cassa, che è un'altra cosa, hanno speso in Sardegna, percentuale rapportata all'intera spesa riferita alla Nazione e al Mezzogiorno in particolare.

Questa sarebbe stata una indicazione molto utile ed interessante.

Il CIPE, ci fa sapere il Sottosegretario, ha deliberato a suo tempo di escludere la Sardegna dalle autostrade: non facciamo una questione nominalistica; che si tratti di autostrade o superstrade a noi non interessa, ci interessano le strade a scorrimento veloce, che consentano all'economia sarda di muoversi e di progredire. A proposito del CIPE vorrei fare una domanda che forse esula dalle questioni da me sollevate nell'interrogazione, ma che presenta molto interesse: questo CIPE dà veramente un indirizzo o si limita a registrare quello che fanno gli altri, amministrazioni dello Stato o privati? L'impressione che se ne ha è quest'ultima: è questa allora una seria politica di programmazione? Una politica di programmazione di tal genere fa semplicemente ridere; mi scusi la espressione non parlamentare, onorevole Presidente, ma *veritas dicenda est* ci insegnavano fin da quando eravamo nelle scuole medie.

La Carlo Felice è la cosiddetta dorsale sarda che, partendo da Cagliari, congiunge Sassari, cioè il sud al nord e si prolunga fino a Porto Torres; è l'unica strada « portante » che noi abbiamo in Sardegna; essa non è di nuova costruzione e l'ANAS sta ammodernandola e trasformandola in superstrada, cioè da due a quattro corsie.

G E N C O . Vi si lavora da 10 anni.

D E R I U . Il lavoro è iniziato da 10 anni: passo per tale strada almeno due volte alla settimana e, onorevole Sottosegretario, debbo dire che i 98 chilometri che si danno per ultimati non sono tutti transitabili. Comunque, accontentiamoci dei dati ufficiali; in dieci anni sono stati eseguiti i lavori su 98 chilometri e ci si propone di ultimare i residui 122 chilometri in 2 anni. Dio può anche fare miracoli, ma sui miracoli dell'ANAS siamo scettici! Non di rado vediamo alla televisione inaugurazioni di lunghi tratti stradali, i cui lavori sono stati conclusi in breve tempo.

Quanta amarezza quando facciamo certi confronti!

Ripeto, in 10 anni sono stati ammodernati 98 chilometri, in due anni ci si propone di eseguire gli altri 122 chilometri. Io me lo auguro perchè, tra l'altro, l'interminabile lavoro comporta un notevole intralcio al traffico, che deve continuare a scorrere, altrimenti la Sardegna si ferma, poichè trattasi dell'unica strada attraverso cui si realizzano le più importanti comunicazioni nell'interno della Sardegna. Anche per tale motivo, gli incidenti sono numerosissimi e già i sardi hanno pagato un notevolissimo contributo di sangue in questi dieci anni.

Onorevole Sottosegretario, e concludo, la strada non ha soltanto un valore economico, quale presupposto e mezzo per l'attuazione di un programma di sviluppo nell'Isola, ma anche un valore umano e culturale; è un mezzo contro l'isolamento, condizione non secondaria del verificarsi dei tristi fenomeni della criminalità in Sardegna. La strada è un fattore primario che rende possibile e facile — come dicevo — l'avvicinamento delle popolazioni, un contatto più frequente tra i vari centri e tra le diverse forze sociali. È anche sotto questo aspetto, oltre che sotto l'aspetto più precisamente economico, che si deve vedere il problema delle strade, autostrade o superstrade che siano, non importa, ma strade che rispondano alla loro peculiare funzione in una Isola che non ha ancora quel minimo necessario di strutture civili.

Occorre finalmente uscire dalla propaganda ormai divenuta stucchevole di una politica meridionalistica sempre sbandierata ma mai realizzata con impegno e con serietà. Detto questo, onorevole Sottosegretario, io devo rinnovare a lei, per la sua diligenza, per la buona volontà che ha messo nella ricerca degli elementi che mi ha voluto riferire, la mia più profonda gratitudine unitamente alla mia insoddisfazione nei confronti dell'Amministrazione che ella rappresenta.

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

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

ALBANESE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali disposizioni e provvedimenti vorrà prendere perchè l'autostrada Palermo-Catania assolva ai compiti

di utilità e di progresso che le aspettative unanimi le attribuiscono, con costruzione di svincoli utili e funzionali.

Dopo lo svincolo di Imera-Buonfornello sono previsti quelli di Scillato, di Tre Monzelli-Passo Mattina e Resuttano, rispettivamente ai chilometri 54, 70 e 80. Gli svincoli di Scillato e Resuttano hanno una loro funzione e una loro utilità, mentre quello di Tre Monzelli-Passo Mattina, al chilometro 70, si appalesa inutile e non funzionale, situato com'è in aperta campagna e distante dai paesi che dovrebbero usufruirne (oltre 12 chilometri da Castellana Sicula, 20 chilometri da Petralia Sottana, 31 chilometri da Petralia Soprana, 30 chilometri da Bompietro, 48 chilometri da Gangi e oltre 20 chilometri da Polizzi Generosa).

È necessario ed indispensabile, pertanto, spostare il previsto svincolo di Tre Monzelli-Passo Mattina al chilometro 62 e costruirne un altro in località Irosa, al previsto chilometro 76. Lo svincolo proposto al chilometro 62, svincolo di Polizzi Generosa, oltre ad avvicinare i sopraccitati paesi all'autostrada, assolverebbe alla importantissima funzione di far raggiungere più facilmente e con un percorso più breve i campi di neve e le località di villeggiatura montana delle Madonie. Lo svincolo suddetto è stato già studiato e progettato dal compartimento ANAS di Palermo.

Lo svincolo in località Irosa porterebbe l'autostrada ad appena 7 chilometri da Bompietro, a 16 chilometri da Petralia Sottana, a 19 chilometri da Petralia Soprana, a 11 chilometri da Castellana Sicula e a 28 da Gangi. (int. or. - 1184)

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

A L E S S A N D R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevole senatore Albanese, in merito alla sua interrogazione si precisa innanzitutto che lo svincolo di Tre Monzelli, che fra l'altro è in avanzata esecuzione, è collegato alla strada statale n. 120, che è l'unica arteria nel giro di parecchi chilometri che può collegare i paesi delle Madonie con l'autostrada Palermo-Catania. Lo svincolo di Polizzi, invece, il cui progetto è stato già redatto e comporta la spesa di altri 1,3 miliardi, si verrebbe a collegare su una strada in frana, in atto interrotta.

In merito allo svincolo di Irosa si ritiene opportuno precisare che non esiste per ora alcuna viabilità efficiente su cui collegare il richiesto svincolo.

Pertanto, concludendo, si ritiene che le previsioni degli svincoli dell'autostrada siano adeguate all'attuale viabilità esistente e finchè non si provvederà ad una opportuna realizzazione di altri itinerari non si ritiene giustificata la spesa per la costruzione di altri svincoli.

A L B A N E S E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* A L B A N E S E . Onorevole Sottosegretario, innanzitutto tengo a dichiarare (ed è una cosa fin troppo ovvia) che mi ritengo insoddisfatto della laconica e, vorrei dire, striminzita risposta alla mia interrogazione. È una risposta prettamente burocratica e l'ufficio dell'ANAS dà quelle cifre, quelle informazioni come se i problemi sociali, umani, civili non esistessero nella costruzione di un'autostrada. Io vorrei far mie le osservazioni del collega Deriu sulla Sardegna; abbiamo dovuto constatare un'assenza dello Stato vorrei dire da quando lo Stato italiano è stato creato; ed anche in questa nuova occasione, invece di fare qualcosa di diverso rispetto al passato, con una laconica e striminzita risposta ci si dice che non esistono gli svincoli, non esiste alcuna possibilità di soluzione, tutto è finito. Io vorrei dire che questa programmazione, così come purtroppo avviene in Sicilia, è basata su particolari esigenze di ordine personale. Qualcuno ha interesse che lo svincolo di Tre Monzelli sia attuato là dove verrà attuato, indipendentemente da quelli che possono essere gli interessi della collettività. A tale riguardo, io, che sono di quella zona, di quel collegio, so che le possibilità di agganciare la statale n. 120 alla costruenda autostrada non esistono perchè non c'è una strada vera, c'è

una strada ancora peggiore di quella che collega Polizzi con il previsto svincolo al chilometro 70. Evidentemente si tratta di una questione, più che di ordine tecnico, di ordine sociale, di ordine morale e civile. Lo svincolo, ripeto, previsto a Passo Mattina è uno svincolo distante da tutti i centri che dovrebbe servire; è distante da Castellana, è distante da Polizzi e da tutti gli altri centri delle Madonie; nè vi è una strada che colleghi questo Passo Mattina con la costruenda autostrada. Vi è una strada interpoderale fatta a suo tempo dall'ANAS che è quasi impercorribile e che per poter essere rimessa in efficienza avrebbe bisogno di un notevole numero di milioni. Invece, come dico nella mia interrogazione, la sistemazione dello svincolo sotto Polizzi darebbe la possibilità di valorizzare dei centri veramente molto belli dal punto di vista turistico, sia per gli sport invernali che per la villeggiatura estiva come le alte Madonie.

Per quanto riguarda poi lo svincolo di Irosa non è affatto vero che ci vogliono dei milioni in quantità eccezionale, per la semplicissima ragione che proprio a distanza di 3 chilometri da Irosa c'è una strada, la Castellana-Resuttano, costruita dalla regione siciliana, che permetterebbe appunto di collegare i centri di Castellana, di Bompietro, di Polizzi, di Gangi e di tutta la plaga delle alte Madonie in maniera facilissima, accorciando di molto la percorrenza e l'accesso all'autostrada stessa.

Infatti se da Bompietro, il centro dove io sono nato ed abito, dovessimo immetterci, quando questa autostrada sarà completata, nell'autostrada stessa, dovremmo percorrere 28 chilometri di strada veramente impossibile, come sa anche chi in questo momento presiede quest'alta Assemblea; mentre se si realizzasse lo svincolo di Irosa che io propongo si darebbe la possibilità di immettersi nell'autostrada facendo solo 7-8 chilometri.

Vorrei ancora chiedere all'onorevole Sottosegretario: chi ha stabilito gli svincoli e con quali criteri? Io mi sono recato diverse volte all'ANAS, ma non ho potuto avere quelle informazioni e quelle delucidazioni che credo di avere il diritto di avere e come cittadino e come parlamentare. Gli svincoli si decidono lì, ma i motivi quali sono? Sono motivi di ordine economico, di ordine sociale, turistico? Non l'ho potuto sapere. Lo svincolo è stato progettato lì perchè lì c'è una piccola azienda vinicola che forse diventerà grande e che quindi richiederà uno sbocco immediato e più facile del vino prodotto.

Io pertanto mi ritengo non soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario, nella speranza che il problema da me prospettato possa essere ancora riesaminato e risolto. Si tratta oltretutto di un'occasione più unica che rara per togliere le alte Madonie dall'isolamento in cui si sono trovate per tanti secoli e permettere, mediante lo svincolo proposto, di accedere ai grossi centri di Catania e Palermo con un'agevolazione che finora non si è potuta avere stante l'impercorribilità della statale n. 120, per la quale finalmente l'ANAS si sta degnando di preparare un progetto affinchè sia riammodernata e portata non su un piano di scorrimento veloce, ma su un piano di percorribilità.

Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la risposta che mi ha voluto dare ma che io reputo insoddisfacente e non idonea a risolvere i problemi sollevati, nella speranza che tali problemi siano rivisti ed affrontati con senso di responsabilità e di giustizia verso la dimenticata Sicilia.

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

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

GENCO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quando l'ANAS corrisponderà il prezzo dei terreni espropriati per la variante di Casamassima (Bari) sulla strada statale n. 100 Bari-Taranto.

Tale variante, inaugurata da oltre due anni, attraversa terreni a colture specializzate di vigneti ed oliveti, tutti appartenenti a piccoli proprietari coltivatori diretti, i quali continuano a pagare le imposte per le zone occupate, senza riuscir ad ottenere il pagamento delle indennità di esproprio, pur

avendo a suo tempo accettato il prezzo offerto dall'ANAS.

L'interrogante, che ha già avuto occasione di fare ripetutamente, a voce, all'ANAS sollecitazioni per il predetto pagamento, chiede inoltre che il pagamento avvenga direttamente con procedure più semplici e rapide di quelle occorrenti, ove fosse effettuato il deposito alla Cassa depositi e prestiti. (int. or. - 1224)

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

A L E S S A N D R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevole senatore Genco, per quel che riguarda le pratiche di esproprio cui ella fa cenno nella sua interrogazione preciso che delle 115 ditte espropriate alcune (circa 35) risultano soddisfatte (trattasi di piccoli importi corrisposti con la formula del risarcimento danni).

Per quanto riguarda invece la maggior parte delle altre espropriazioni l'ANAS ha interessato mediante la prefettura competente l'autorità giudiziaria perchè emetta i decreti di pagamento o versamento delle indennità ai sensi della legge 20 marzo 1968, n. 391.

Altri provvedimenti sono in via di emanazione e comunque il ritardo degli stessi dipende dalla mancata esibizione della documentazione di libera proprietà da parte delle ditte interessate.

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, onorevoli colleghi, ringrazio il Sottosegretario della risposta breve ma eloquente. Praticamente di 115 ditte oggetto di espropriazione per questa variante di Casamassima solamente 35 sono state soddisfatte, mentre le rimanenti 80 non lo sono state e si aspetta che esibiscano documenti: si parla di prefettura, di autorità giudiziaria, della solita procedura delle espropriazioni. L'onorevole Sottosegretario afferma che si è in attesa di altri provvedimenti. Ora io veramente mi chiedo quali possano essere: caso mai me lo farò dire a quattr'occhi dall'amico Alessandrini, che è sempre molto cortese.

Onorevoli colleghi, la statale Bari-Taranto attraversava l'abitato di Casamassima (mi riferisco infatti al comune di Casamassima che si trova a 20 chilometri precisi dalla città di Bari) separandolo in due. Alcuni anni fa in quest'Aula, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, io prospettai i numerosi incidenti che si erano verificati nell'abitato di Casamassima dato il traffico rilevante, che oggi ha superato i 10 mila autoveicoli al giorno (la Bari-Taranto è una delle arterie più affollate della nostra provincia e se non si è proceduto ad un'opera di ammodernamento è perchè, lo capisco, si parla della costruzione dell'autostrada Bari-Taranto che poi ci dovrebbe congiungere anche con la Calabria). In quell'occasione presentai una planimetria nella quale erano indicati con dei dischetti di vario colore gli incidenti che si erano verificati nell'abitato: in colore nero quelli con dei morti, in colore rosso quelli con dei feriti, in colore verde quelli con danni, in colore bianco quelli senza conseguenze apprezzabili. Ricordo che alla fine del mio discorso il Ministro volle che io gli consegnassi la planimetria. Mi domandò quale somma io ritenessi sufficiente per fare questa variante; io risposi che ci sarebbero voluti 400-500 milioni ed il Ministro disse che la strada sarebbe stata fatta. A distanza di anni, ringrazio ora pubblicamente il ministro Sullo, perchè in effetti la strada è stata costruita; ringrazio anche la direzione generale dell'ANAS che ha fatto una stupenda variante che esclude completamente l'abitato.

Senonchè a tutt'oggi, circa quattro anni (certamente tre anni e mezzo) dopo l'inaugurazione della variante, da che cioè la strada fu aperta al traffico (senza cerimonie ufficiali, il che è una cosa buona), i proprietari espropriati, tutta povera gente, non hanno ricevuto l'indennità di esproprio. Ma, quel che è peggio, continuano a pagare le tasse.

Preciso che la variante costruita attraversa zone ad intensa coltura arborea; siamo

nel cuore della coltura ad oliveti e della coltura viticola a tendoni, tipica nella mia provincia, con notevole frazionamento della proprietà, sicchè trattasi di piccole partite appartenenti a gente modesta.

Sabato scorso a sera mi trovavo a Casamassima per una cerimonia; verso la fine di questa fui avvicinato da una commissione composta da cinque o sei coltivatori diretti che mi hanno domandato quando infine sarebbero stati pagati; erano venuti a sapere della mia presenza nel paese e mi erano venuti a trovare. Io potei loro dire soltanto di avere telefonato all'Azienda delle strade e di essermici recato di persona; di aver presentato circa sei mesi fa questa interrogazione, di aver sollecitato in tutte le maniere l'ANAS a Bari e a Roma. Ma fino a questo momento non si è ancora visto niente; dichiarai perciò a quella gente che mi sarei interessato ulteriormente, senza immaginare che questa mia interrogazione sarebbe venuta in discussione proprio oggi.

Della risposta del Sottosegretario debbo dichiararmi solo parzialmente soddisfatto; vorrei pregarlo poi di compiacersi di farmi ottenere l'elenco delle ditte non ancora soddisfatte, sicchè io possa comunicarlo al sindaco (presente tra l'altro al colloquio di sabato scorso) il quale da anni, quando mi telefona da Casamassima, mi chiede a che punto siamo con le indennità di esproprio ed io non so che rispondere.

Vorrei poi pregare il Sottosegretario di dare ordine al compartimento di Bari (è una cosa semplicissima a farsi) di procedere al frazionamento delle particelle occupate, il che è indipendente dal pagamento dell'indennità di espropriazione. Una volta che la strada si è inserita nel territorio di Casamassima e ne ha investito, totalmente o parzialmente, una particella, l'operazione di divisione di questa particella dal punto di vista catastale, affinchè si possa procedere al distacco, è tale che un geometra esperto può farla in un'ora. L'Azienda ha dei funzionari di valore che io conosco (là dentro ci sono molti miei ex allievi) e se essa facesse fare il distacco delle particelle le ditte, quanto meno, non sarebbero obbligate a pagare le tasse per anni.

Dal momento in cui si esibisce all'Ufficio tecnico erariale il tipo di frazionamento, successivamente viene fatta la variazione, l'aggiornamento dei registri catastali in modo che quanto meno dall'anno successivo le ditte non pagheranno.

Per inciso, desidero chiedere scusa se mi sono dilungato, ma sono anni che insisto affinchè sia finalmente rivista la legge sulle espropriazioni.

Onorevole Alessandrini, la legge sulle espropriazioni è del 1865, ha compiuto già il secolo, forse compirà il secondo e auguro a tutti voi e a me di poter vedere la fine del secondo secolo, ma ne dubito fortemente, almeno per quanto mi riguarda.

La nuova legge va concepita in modo che il pagamento dell'indennità di espropriazione avvenga contestualmente all'occupazione. Sono anni che se ne parla e ricordo che durante la prima legislatura il senatore Pella, allora Ministro del tesoro, dichiarò — e risulta dagli atti del Senato — che il Governo aveva allo studio un rifacimento totale della legge sulle espropriazioni. Questa stessa dichiarazione hanno fatto molti altri e io stesso ne ho parlato in alcune relazioni al bilancio dei lavori pubblici e ne parlo ogni volta che discutiamo su quel bilancio. È chiaro che una legge di questo genere non può essere un provvedimento di iniziativa parlamentare perchè altrimenti l'avrei presentato io, ma occorre avere una notevole preparazione giuridica che a me ingegnere manca.

Sono davvero curioso di sapere chi sarà quel Ministro dei lavori pubblici che si procurerà il merito di aver posto mano ad una legge di tale importanza che investe tali e tanti interessi pubblici e privati; essa, come dicevo, non è di facile formulazione, ma se non si comincia mai a studiarne la possibilità, non se ne farà mai niente e noi continueremo a protestare sulle occupazioni in base alla vecchia legge o a quella del 1885, legge di Napoli, e la gente continuerà ad avere il pagamento della indennità di esproprio sette, otto o dieci anni dopo l'occupazione. Tutto ciò suscita nei cittadini la sfiducia verso gli organi dello Stato, il che non rientra, credo, nelle aspettative di nes-

sun partito, tanto meno nelle aspettative di noi uomini politici.

Chiedendo scusa per essermi dilungato, ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la sua risposta anche se sono solo parzialmente soddisfatto e lo prego di chiedere al Ministro se non sia il caso di nominare una Commissione perchè cominci a studiare una nuova legge sulle espropriazioni, sia pure di intesa con l'amministrazione dei trasporti che anche in questa materia ha qualcosa da dire. Grazie.

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

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario*:

MASCIALE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere come concilia la difesa dell'integrità fisica dei cittadini con il continuo pericolo a cui gli stessi sono esposti tutte le volte che si servono del servizio di linea aerea per raggiungere Roma da Bari o viceversa.

È frequente, infatti, che il logoro aereo « DC-6 », della Società aerea meridionale, a causa della sua vetustà, mentre è in volo è costretto a sospendere la navigazione per l'arresto di qualche motore, il che, se non crea drammatiche conseguenze, grazie alla perizia del personale di bordo, genera, però, vivissima apprensione tra i viaggiatori.

L'interrogante, pertanto, chiede di sapere se non ritenga di intervenire con tutta sollecitudine perchè sulla rotta Bari-Roma siano messi in uso aerei efficienti, giacchè la ritardata costruzione della nuova pista dell'aeroporto di Palese (Bari) impedisce il decollo ed il conseguente atterraggio di moderni e grandi aerei. (int. or. - 1262)

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

C U Z A R I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il velivolo DC-6, pur essendo un aeromobile convenzionale, viene attualmente impiegato da varie compagnie aeree per effettuare servizi di linea passeggeri e merci e per voli *charter.* Tutti gli aeromobili impiegati dalle società di navigazione aerea subiscono periodici ed accurati controlli e accertamenti da parte del registro aeronautico italiano al quale è affidato il compito istituzionale del controllo, oltre che delle costruzioni, anche delle riparazioni, delle revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni di navigabilità (articolo 1 della legge 2 giugno 1939, n. 739, e articolo 2 dello statuto del registro aeronautico italiano, approvato con decreto presidenziale 20 agosto 1947, n. 1876).

Va quindi detto che l'ottenimento delle prescritte certificazioni da parte del registro aeronautico italiano dà piena garanzia per quanto riguarda la sicurezza di volo.

Per quanto concerne l'ultima parte della interrogazione, si comunica che, non appena l'aeroporto di Bari-Palese consentirà lo impiego di aerei a reazione di tipo DC-9, i servizi tra Roma e il capoluogo pugliese saranno effettuati con aerei di questo tipo, già impiegati del resto dalla società Alitalia sui propri servizi aerei interni. Nell'attesa di ciò, viene impiegato nel servizio in questione l'aereo Fokker F-27, mentre, per andare incontro alle esigenze del traffico, i voli sono stati aumentati da tre a quattro giornalieri.

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

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A L E . Signor Presidente, nel dichiararmi soddisfatto della prima parte della risposta datami dall'onorevole Sottosegretario, mi consentirà l'onorevole Cuzari di richiamare la sua attenzione sull'altro aspetto sottolineato nella mia interrogazione: bisogna seguire con una certa periodicità la esecuzione dei lavori di allargamento della pista; altrimenti, il problema verrebbe rinviato nel tempo e anche i nuovi apparecchi previsti (ne ha fatto cenno nella sua risposta) potrebbero essere superati dai futuri sviluppi della navigazione aerea.

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

DI VITTORIO BERTI BALDINA, *Segretario*:

TOGNI. — *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere in base a quale legge, a quale delibera del CIPE ed a quale stanziamento di bilancio è stata annunciata ufficialmente la realizzazione, nella zona di San Giorgio a Colonica, in provincia di Firenze, di un aeroporto continentale per il quale è già stata altresì annunziata la cospicua copertura finanziaria (8-9 miliardi di lire come prima quota). (int. or. - 1392)

PRESIDENTE. Ai sensi del Regolamento, constatata l'assenza del presentatore, dichiaro che l'interrogazione si intende ritirata.

Segue un'interrogazione dei senatori Genco e Pennacchio. Se ne dia lettura.

DI VITTORIO BERTI BALDINA, *Segretario*:

GENCO, PENNACCHIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per domandare se non ritenga di modificare i criteri in base ai quali dalla Direzione generale della motorizzazione vengono rilasciati i permessi per i trasporti merci internazionali su strada, e per conoscere i motivi per cui, nella ripartizione di detti permessi, non viene riservata una congrua quota alle ditte di autotrasporti operanti nel Mezzogiorno, che hanno necessità di esportare verso alcune destinazioni prodotti particolari, quali, ad esempio, i marmi di Puglia, molto richiesti in Francia ed in Germania.

Risulta infatti che le autorizzazioni in parola sono concesse con preferenza a grosse ditte, quasi tutte del Nord, trascurando quelle di minore importanza esistenti nel Mezzogiorno. Tale preferenza nella scelta delle ditte più importanti e, nell'apparenza, più prestigiose ed il mancato rilascio di permessi alle ditte di minori dimensioni impediscono a queste ultime di farsi la necessaria esperienza e crearsi un'adeguata organizzazione, rendendo permanente, anzi aggravando, la condizione di inferiorità dei piccoli operatori.

Si chiede pertanto di conoscere la ripartizione dei permessi concessi nel decorso anno 1968, distinti per regioni, destinazioni e dimensioni dei beneficiari, e che siano emanate con immediatezza nuove disposizioni, riservando ad ogni provincia uno o due permessi permanenti nonchè una quota dei permessi temporanei per i trasporti internazionali su strada. (int. or. - 1429)

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

CUZARI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Signor Presidente, vorrei chiedere scusa se ricorro ad una procedura inconsueta, ma desidero far presente al senatore Genco che forse sarebbe opportuno che questa risposta, che io sarei in grado di dare allo stato degli atti, venisse differita a brevissimo termine perchè, in seguito allo sforzo che veramente il Ministro ed io come suo collaboratore vogliamo fare per risolvere questa questione che interessa seriamente il Mezzogiorno, forse sarà possibile tra breve dare una risposta fondata su elementi più costruttivi. Quindi pregherei il senatore Genco di accogliere questa mia proposta.

PRESIDENTE. Senatore Genco, è d'accordo con la proposta dell'onorevole sottosegretario Cuzari?

GENCO. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario ed accolgo la sua richiesta di rinviare la risposta alla mia interrogazione a breve scadenza.

PRESIDENTE. Allora lo svolgimento dell'interrogazione n. 1429 dei senatori Genco e Pennacchio è rinviato.

Segue un'interrogazione del senatore Zugno. Se ne dia lettura.

DI VITTORIO BERTI BALDINA, *Segretario*:

ZUGNO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non ritenga urgente impar-

tire istruzioni perchè l'esenzione dall'imposta sui cani adibiti alla custodia di fabbricati rurali diventi effettiva, sia nel caso di fabbricati che, rivestendo i caratteri della ruralità, siano situati nei centri abitati o lontano o fuori di essi, come nel caso che i cani da guardia siano più di uno. (int. or. - 1027)

PRESIDENTE. Ai sensi del Regolamento, constatata l'assenza del presentatore, dichiaro che l'interrogazione si intende ritirata.

Segue un'interrogazione del senatore Minnocci. Se ne dia lettura.

DI VITTORIO BERTI BALDINA, *Segretario*:

MINNOCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che, a seguito della richiesta, avanzata dal Governo italiano, di una proroga di due anni del termine ultimo — 1° gennaio 1970 — per l'applicazione nel nostro Paese dell'imposta sul valore aggiunto in sostituzione dell'IGE, la Commissione economica europea ha autorizzato la proroga dell'entrata in vigore del nuovo sistema fiscale per un solo anno, subordinandola alla condizione di ridurre le nostre aliquote di rimborso dell'IGE all'esportazione e dei diritti compensativi all'importazione, con la motivazione non documentata che i prodotti italiani godrebbero di alcuni vantaggi all'esportazione;

considerato che l'atteggiamento della Commissione non trova alcun valido fondamento, nè sotto il profilo giuridico, in quanto il Trattato di Roma prevede la possibilità per ogni singolo Governo di fissare le aliquote medie di restituzione dell'IGE per i prodotti esportati (articoli 95, 96 e 97 del Trattato), nè, tanto meno, sotto quello tecnico, poichè non è stato finora dimostrato che le nostre aliquote di rimborso — le quali fin dal 1960 sono state sempre sottoposte alla preventiva approvazione degli organi comunitari — superino l'effettiva incidenza fiscale;

rilevato che si vorrebbero imporre al nostro Paese taluni non giustificati gravami nel momento stesso in cui si concedono agevolazioni ad altri Paesi, come è avvenuto recentemente per la Repubblica federale tedesca, autorizzata all'isolamento del proprio mercato agricolo;

ritenuto, altresì, che la suddetta imposizione sembra rivolta ad ostacolare l'espansione delle esportazioni italiane, non solo nei Paesi comunitari, ma anche e soprattutto verso i Paesi terzi, dove più vivace in questi ultimi anni si è manifestata la concorrenza tra i Paesi della Comunità,

si chiede di conoscere quale atteggiamento assumerà il Governo di fronte alla presa di posizione della Commissione e, conseguentemente, quali direttive impartirà al nostro Ministro degli affari esteri che il 17 ottobre 1969 dovrà partecipare alla riunione del Consiglio dei ministri della Comunità. (int. or. - 1073)

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

TANTALO, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Rispondo a nome della Presidenza del Consiglio dei ministri. Nella sessione del Consiglio dei ministri delle Comunità europee tenutasi a Lussemburgo il 17 ottobre 1969 ed in quella successiva del 10-11 novembre sono stati, come è noto, esaminati e discussi i problemi connessi alle istanze avanzate dal Belgio e dall'Italia di rinviare l'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto rispettivamente al 1° gennaio 1971 ed al 1° gennaio 1972. Le proposte di compromesso formulate in dette sedi dalla delegazione italiana, che ha decisamente respinto, sulla base di argomenti giuridici e politici, la formula di intesa prospettata dalla Commissione, hanno costituito la piattaforma dell'accordo raggiunto successivamente nella seduta del Consiglio in data 8 e 9 dicembre.

Effetto della soluzione concordata è che il nostro Paese istituirà l'imposta sul valore aggiunto a partire dal 1° gennaio 1972 anzichè alla scadenza del 1° gennaio 1970 prevista dalla prima direttiva comunitaria. L'accordo prevede altresì l'obbligo per l'Italia di apportare alcune riduzioni alle vigenti aliquote medie di ristorno all'esportazione e

correlativa imposizione di conguaglio all'importazione. Tenuto però conto a tale ultimo riguardo che le aliquote inferiori al 4 per cento non saranno sottoposte a rettifiche e che nei primi tre mesi del corrente anno non è previsto alcun ritocco delle aliquote qualunque sia la loro entità, è ragionevole ritenere che la riduzione complessiva, rapportata al biennio 1970-71, si aggiri attorno al 10 per cento.

Le trattative condotte a termine dalla delegazione italiana hanno pertanto conseguito risultati che possono ritenersi pienamente soddisfacenti per gli interessi economico-sociali del nostro Paese, consentendo gli stessi di poter anche disporre di un congruo lasso di tempo ai fini dell'attuazione della riforma tributaria, specialmente per ciò che riguarda la formulazione dei provvedimenti legislativi delegati e l'apprestamento di un moderno apparato di prelievo.

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

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M I N N O C C I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, la risposta che oggi il Sottosegretario fornisce alla mia interrogazione sulla nota questione della proroga del termine per l'applicazione nel nostro Paese dell'imposta sul valore aggiunto in sostituzione dell'IGE e della conseguente condizione impostaci dalla Comunità di ridurre le nostre aliquote del rimborso dell'IGE all'esportazione e dei diritti compensativi all'importazione, con la motivazione non documentata che i prodotti italiani godrebbero di alcuni vantaggi alla esportazione, mi sembra ormai superata dai fatti.

Tutti conosciamo come sono andate le cose a Bruxelles e la sua risposta, onorevole Sottosegretario, non fa che confermare, forse con qualche dettaglio in più, fatti già noti.

Debbo pertanto preliminarmente rilevare che questa risposta giunge con enorme ritardo, per cui il Parlamento continua ad essere un registratore di decisioni già prese da molto tempo.

Entrando nel merito della questione non posso che dichiararmi parzialmente soddisfatto, perchè, se è vero che il Consiglio dei ministri della Comunità economica europea nell'ormai lontano dicembre dello scorso anno — come ella, onorevole Sottosegretario, poco fa ha confermato — ha adottato una direttiva, ampiamente illustrata dalla stampa, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri, relativa all'imposta sulla cifra di affari e all'introduzione dell'imposta sul valore aggiunto negli Stati membri, nella quale ha accolto la richiesta di proroga avanzata dal Governo italiano e da quello belga al 1° gennaio 1971 per l'introduzione dell'IVA, è pur vero che con un protocollo separato, di cui non si conosce tutta la portata, è stato ratificato un accordo con cui gli Stati membri che non hanno ancora applicato l'IVA si sono impegnati a ridurre, con il 1° aprile 1970, le aliquote vigenti alla data del 1° ottobre 1969, in una misura che, a sentire l'onorevole Sottosegretario, non dovrebbe essere superiore al 10 per cento.

La mia parziale soddisfazione deriva dunque anche dall'imprecisa conoscenza che il Parlamento ha del contenuto di tale protocollo separato, che comunque ritengo non possa che riferirsi alle aliquote dei nostri prodotti esportati nella Comunità e non già a quelle dei prodotti esportati nei Paesi terzi.

In merito, comunque, sarei molto grato all'onorevole Sottosegretario se potesse, seduta stante, darmi qualche rassicurante delucidazione.

T A N T A L O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T A N T A L O , *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Posso senz'altro affermare che sarà mia cura riferire le osservazioni dell'onorevole interrogante al Ministro delle finanze nella sede opportuna per i necessari provvedimenti.

M I N N O C C I . Desidererei sapere se il protocollo separato riguarda anche i Pae-

si terzi, perchè in tal caso la sua bontà sarebbe diversa.

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

Svolgimento di interpellanza

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza dei senatori Naldini e Li Vigni. Se ne dia lettura.

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario*:

NALDINI, LI VIGNI. — *Ai Ministri del turismo e dello spettacolo e delle finanze.* — Per sapere se non ritengano di dover tranquillizzare i teleutenti preoccupati per le notizie di stampa circa iniziative dei massimi dirigenti della RAI-TV nei confronti del Governo, iniziative che — originate dalla grave situazione finanziaria che esisterebbe nell'Ente — possono far pensare alla volontà di arrivare ad un aumento del canone di abbonamento, scaricando sui cittadini le conseguenze degli sperperi che caratterizzano la vita dell'Ente per il moltiplicarsi degli incarichi direttivi retribuiti e per una politica aziendale diretta a cercare di nascondere, dietro lo sfarzo spettacolare, il vuoto culturale della maggior parte delle trasmissioni. (interp. - 229)

P R E S I D E N T E . Il senatore Naldini ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

N A L D I N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, abbiamo presentato l'interpellanza in discussione questa mattina nel mese di ottobre dell'anno scorso, quando i giornali pubblicarono la notizia di una iniziativa dei dirigenti dell'ente radiotelevisivo nei confronti del Governo per chiedere di poter arrivare ad un aumento del canone radiotelevisivo, in considerazione delle difficoltà di ordine finanziario e di bilancio nelle quali, si diceva, si trovava l'azienda radiotelevisiva.

Ricordo, d'altra parte, che anche nella Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni, in occasione di una serie di incontri che abbiamo avuto con il presidente, con il consigliere delegato e con il direttore generale dell'ente, i tre rappresentanti dell'azienda sottoposero questo problema anche alla Commissione di vigilanza non perchè lo risolvesse tale Commissione, ma perchè essa fosse a conoscenza che, tra i diversi problemi dell'ente, ce n'era anche uno riguardante il bilancio. Questo alla data del 23 ottobre 1969.

All'aumento del canone non si è arrivati ed io non ho la presunzione di credere che non si sia arrivati a ciò per il fatto che noi abbiamo, attraverso un'interpellanza, posto il problema in sede parlamentare. So che non ci si è arrivati perchè si è trovato il modo di far quadrare le cifre attraverso altri tipi d'intervento: ad esempio, con l'aumento dei tempi della pubblicità e con sovvenzioni, sia pure con dizione diversa, da parte dello Stato, del Ministero delle finanze (nel 1969 sono stati concessi 6 miliardi atraverso il capitolo 3523; 8 miliardi e 600 milioni nel 1970 come compenso forfettario per la registrazione elettronica degli abbonamenti alla televisione effettuata dall'azienda radiotelevisiva per conto del Ministero delle finanze).

Pertanto all'aumento del canone radiotelevisivo non si è arrivati, però, se pur indirettamente, il cittadino italiano sopporta un maggior onere di spese derivante dal maggiore trasferimento alla RAI-TV di fondi dello Stato.

Desidero chiarire un punto: noi non pensiamo che un ente che ha la funzione che dovrebbe avere quello del quale discutiamo debba necessariamente essere un ente a pareggio; per noi la televisione è o dovrebbe essere un servizio pubblico, un mezzo di informazione a disposizione dei teleabbonati, di tutti i cittadini, e quindi non siamo certo noi a sostenere in questa Aula il principio che tale tipo di ente debba essere un ente necessariamente a pareggio o addirittura in attivo. Questo in via di principio, ma, nella situazione nella quale noi siamo chiamati a discutere questo problema, abbiamo una se-

rie di considerazioni da fare. La televisione, così come viene gestita, per quanto riguarda i suoi programmi, per il tipo di informazione che mette a disposizione dei teleutenti, non risponde ai fini che le dovrebbero essere propri e da questi banchi e nella Commissione parlamentare di vigilanza non sono mancate le nostre critiche talvolta anche pesanti, le nostre denunce sui criteri che sovrintendono alla gestione di questo ente che, invece di essere monopolio dello Stato (in una Repubblica che ha una Costituzione dove è sancito il diritto di tutti i cittadini di poter utilizzare i mezzi d'informazione), è stato ed è monopolio dei Governi che si sono succeduti alla direzione del Paese in questi anni e dei partiti che si sono succeduti alla maggioranza nella vita parlamentare.

Questa dunque è la prima considerazione. Ma se vogliamo tenere il discorso (come credo sia necessario visto che stamattina la risposta mi verrà data dal rappresentante del Ministero delle finanze) sul terreno più specificamente di ordine amministrativo e finanziario, noi diciamo che ci troviamo di fronte ad un ente che si trova in una determinata situazione di ordine economico e finanziario in relazione ad un determinato tipo di gestione, un ente che per un prodotto culturale assai insoddisfacente ha delle spese di gestione invece di misura esorbitante.

Avrei qui una documentazione piuttosto ampia, ma non voglio utilizzarla per non appesantire l'esposizione. Voglio però fare qualche esempio, anche se non dei più clamorosi. Parliamo del problema della proliferazione dei dirigenti nell'azienda televisiva. Vi leggo, onorevoli colleghi, alcuni dati: nel 1957 i condirettori alla RAI-TV erano 5 rispetto a 5.696 dipendenti, quindi c'era un condirettore ogni 1.500 dipendenti; nel 1967, 10 anni dopo, noi avevamo un condirettore ogni 800 dipendenti; nel maggio del 1969 (e da allora le cose si sono ulteriormente modificate sempre però nel senso di un aumento), siamo arrivati alla bella cifra di un condirettore centrale ogni 350 dipendenti dell'azienda radiotelevisiva. Ecco altri dati riguardanti la proliferazione dei vice direttori: siamo passati da 2 vice direttori nel 1957 a 10 nel 1959, a 15 nel 1963, a 17 nel 1964, a 24 nel 1966, a 29 nel 1967, a 32 nel 1968 e non è finita; mi fermo ai dati del 1968 e non arrivo (perchè in verità non conosco tali dati con esattezza, anche se so che sono modificati, in aumento, naturalmente, in quanto non si diminuisce mai!) al 1970. In 10 anni, in una parola, da un vice direttore ogni 650 dipendenti si è arrivati ad un vice direttore ogni 310 dipendenti.

Ma potremmo ascrivere alla voce proliferazione dei dirigenti anche un altro tipo di dirigenti, cioè quel dirigente della RAI-TV che ad un certo punto (mi si consenta il termine) si vuole « giubilare », si vuole mettere in un posto dove lo stipendio è assicurato, dove è assicurata la macchina con autista, dove è assicurato l'ufficio con la segretaria e la segreteria, ma dove non c'è una effettiva possibilità di influire in un modo o nell'altro sull'andamento dell'azienda. Mi dicono ad esempio che si inventa il « direttore centrale superiore » per questi tipi di persone.

Tra il 1961 e il 1967 l'aumento dei dirigenti è avvenuto al ritmo di 1 ogni 24 dipendenti; ho voluto portare una cifra un po' riassuntiva.

Potremmo passare ad altri argomenti sempre rimanendo strettamente nel campo della gestione finanziaria e amministrativa dell'ente e parlare dei contratti di collaborazione. Io ho qui una lettera che mi è giunta non oggi ma alcune settimane fa e che porta la firma di 250 circa dipendenti dell'azienda, in cui è contenuta una serie di documentazioni che io non leggo per brevità, ma ci sarebbero delle cose molto interessanti da riferire e che veramente sarebbe ora che la stampa riprendesse, dibattesse, portasse a conoscenza dell'opinione pubblica non per imbastire una campagna scandalistica fine a se stessa, ma per favorire una azione moralizzatrice all'interno di una azienda che dovrebbe essere al servizio di tutti i cittadini ma che molto spesso appare al servizio degli interessi di alcune persone, oltre che dei partiti che stanno dietro a queste persone.

E allora potremmo parlare dei contratti di collaborazione, strumento attraverso il quale si opera una pressione nei confronti

dei giornalisti e degli scrittori; potremmo parlare della gestione amministrativa dello ente, del problema degli appalti, come questi vengono distribuiti, quali sono i controlli o i non controlli che esistono da questo punto di vista; potremmo parlare dei molti miliardi all'anno che se ne vanno in fumo, signor rappresentante del Governo, per soddisfare l'ambizione e il lusso dei numerosissimi alti dirigenti dell'azienda. Sono cose, ripeto, che potremmo documentare in quest'Aula parlamentare, che probabilmente riprenderemo anche attraverso la stampa. Sono cose comunque che ci dicono che è ormai tempo che vediamo il problema della gestione della radiotelevisione italiana non in termini di aumento del canone di abbonamento nè di sovvenzioni in qualche modo comunque date attraverso lo Stato, ma in termini del prodotto che la radiotelevione offre ai cittadini italiani, in termini di gestione, di come vengono amministrati i soldi dei contribuenti, dei teleabbonati.

Io mi rendo conto che non è attraverso una denuncia, quale può essere un'interpellanza parlamentare, che noi possiamo risolvere questi problemi; mi rendo conto che molto probabilmente alle cose che io ho detto, o che avrei potuto dire, nel corso di questa esposizione, lei risponderà con una relazione probabilmente già preparata, che si soffermerà solamente su una parte dei temi che pur dovrebbero essere affrontati. Mi rendo conto, ripeto, che non è attraverso un'interpellanza che noi possiamo risolvere i problemi della televisione; il problema è molto più grosso, il problema è quello della democratizzazione di questo ente; il problema è quello della riforma dell'azienda radiotelevisiva, problema che noi trasciniamo da anni senza che si sia riusciti mai a fare affacciare nell'Aula della Camera o del Senato della Repubblica uno dei numerosi disegni di legge di riforma dell'ente radiotelevisivo.

Questa è la strada che noi dobbiamo perseguire e io credo che forse, per impostare concretamente un discorso di questo genere, vi sono oggi maggiori possibilità di ieri, anche perchè recentissimi episodi e quello ultimo di questi giorni che è oggetto di vasta polemica giornalistica (la presa di posizione del signor De Feo, vice Presidente della RAI-TV, in ordine ad una trasmissione televisiva, una delle poche che veramente hanno un contenuto positivo e che offrono ai teleabbonati la possibilità di avere nella televisione uno strumento di elevazione culturale) hanno richiamato clamorosamente l'attenzione dell'opinione pubblica sul problema. C'è da augurarsi che tale episodio faccia uscire i gruppi ed i partiti della maggioranza da quelle generiche dichiarazioni di buona volontà verso una riforma dell'ente che si sono sempre fatte fino ad oggi. È un po' come la riforma del codice penale di cui tutti parlano ma che nessun Governo ha realizzato. Così anche nel campo della televisione non c'è partito in Aula o nella Commissione parlamentare di vigilanza che non abbia detto che bisogna arrivare alla riforma dell'ente radiotelevisivo, ma con tutto ciò tale problema non riesce ad andare avanti.

Come dicevo, pertanto, il problema è grosso e consiste nella necessità di intervenire per dare sistemazione a certe cose avendo però già come obiettivo ravvicinato e sentendo come necessità assoluta ed immediata quella di arrivare alla riforma della RAI-TV. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza.

T A N T A L O , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Pur apprezzando la competenza e la passione con la quale il senatore Naldini ha svolto questo argomento, sono sommessamente costretto a rilevare che la materia specifica dell'interpellanza riguardava la preoccupazione manifestata dai presentatori circa la eventualità di un aumento del canone della RAI-TV.

Rispondo anche per delega del Ministro del turismo e dello spettacolo assicurando che i contatti, a cui si fa riferimento nella interpellanza, che i dirigenti della RAI hanno avuto a suo tempo, in ottobre, con il Presidente del Consiglio dei ministri riguardavano solo problemi relativi all'attività aziendale dell'ente, per cui si esclude che in

detta sede siano state avanzate richieste per un aumento del canone di abbonamento alle radiodiffusioni ed alle utenze televisive. Il che si è poi puntualmente riscontrato allorchè si è constatato che dal 1° gennaio 1970 il canone è rimasto immutato. Allo stato attuale non è intervenuto alcun fatto nuovo che possa far pensare ad un diverso orientamento del Governo.

Per gli altri argomenti esposti dal senatore Naldini, che forse avrebbero trovato una sede più opportuna in un'interpellanza in cui si trattasse in generale della gestione della RAI-TV, mi farò carico di riferirli al Ministro delle finanze perchè nella sede opportuna possano essere approfonditi per eventuali chiarimenti allo stesso senatore Naldini.

N A L D I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N A L D I N I . Mi sembra che la mia esposizione, salvo il riferimento, d'altra parte opportuno e necessario, al caso De Feo, si sia strettamente mantenuta nell'ambito di una valutazione della gestione finanziaria dell'ente. E da questo punto di vista devo dire che la risposta dell'onorevole Sottosegretario è stata tutto meno che una risposta. Io avevo portato alcune considerazioni ed alcuni dati ma, come purtroppo spesso avviene e non so con quanto aumento del prestigio del Parlamento, mi sono sentito dare una risposta che assolutamente non è una risposta.

Per quanto riguarda la sua precisazione in ordine a quell'incontro, a quell'iniziativa dei dirigenti della RAI-TV nei confronti del Governo ne prendo atto, ma debbo anche dire che mentre in quell'occasione non ero presente in quell'ufficio, ero invece presente in Commissione parlamentare di vigilanza quando un dirigente della RAI-TV ha detto che, tra l'altro, c'era anche da considerare la possibilità di arrivare ad un aumento del canone televisivo. Lei infatti non ha smentito, nè poteva farlo, che in quella sede, per lo meno, questa affermazione è stata fatta. Quindi non ritorno alle considerazioni di prima. Lei non ci ha detto come è stato sistemato il problema nè come, da una posizione di preoccupazione per il bilancio, si sia arrivati a non parlare più neanche del canone televisivo.

Questa ampiezza e completezza di dati e di informazioni non era nella sua risposta, quindi non posso che concludere dichiarandomi insoddisfatto. Nel contempo, ancora una volta, mi sia concesso sottolineare la necessità, signor Presidente, che le risposte del Governo siano pertinenti agli argomenti contenuti nelle interrogazioni e interpellanze, essendo queste ultime un importante strumento che noi dobbiamo valorizzare e non sminuire, come purtroppo molto spesso avviene in quest'Aula per le risposte, che tali non possono essere considerate, dei rappresentanti del Governo.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento dell'interpellanza è esaurito.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

D I V I T T O R I O B E R T I B A L D I N A , *Segretario*:

PERRI, PREMOLI, ROBBA, MASSOBRIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Tenuto presente che l'articolo 36 della Costituzione riconosce al lavoratore una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro e in ogni caso sufficiente ad assicurare a sè e alla sua famiglia un'esistenza libera e dignitosa;

considerato che finora non è stato reso operante il meccanismo di estensione *erga omnes* dell'efficacia dei contratti collettivi, previsto dall'articolo 39 della Costituzione;

rilevato che allo stato la disciplina stabilita in via transitoria con la legge 14 luglio 1959, n. 741, è priva di sostanziale efficacia, giacchè i contratti collettivi trasposti in norme di legge risalgono ad almeno dieci anni fa e quindi prevedono trattamenti re-

tributivi che non hanno alcuna aderenza con la realtà economica e sociale del Paese;

constatato che, in tale carente contesto legislativo, l'autonomia collettiva, esplicando i suoi effetti soltanto per le imprese ed i lavoratori aderenti alle associazioni sindacali stipulanti, non è in grado di coprire l'intero campo del lavoro subordinato;

considerato che, pertanto, all'interno di uno stesso settore merceologico si registrano ampie aree di sottosalario, con ingiustificate sperequazioni retributive tra lavoratore e lavoratore e distorsioni concorrenziali tra le imprese;

rilevato che la garanzia della retribuzione equa e sufficiente assume valore prioritario in un sistema di tutela della libertà e della dignità dei lavoratori;

preso atto che nell'appendice al rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-75 si assegna (par. 41) ai pubblici poteri il compito di eliminare le forme più gravi di squilibrio delle retribuzioni attraverso la predisposizione di adeguate norme in materia di trattamenti minimi salariali;

constatato che nel provvedimento concernente « Norme sulla tutela della libertà e dignità dei lavoratori, della libertà sindacale e dell'attività sindacale nei luoghi di lavoro e norme sul collocamento », approvato dal Senato nella seduta dell'11 dicembre 1969, non è contenuta alcuna norma diretta a garantire tale fondamentale diritto dei lavoratori;

preso atto che, nella stessa seduta del Senato, il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, nel dichiarare di non poter accogliere l'emendamento di attuazione dell'articolo 36 della Costituzione nei termini proposti dai senatori Perri e Premoli, affermava che il Governo avrebbe accettato volentieri un ordine del giorno che recepisse il contenuto dell'emendamento stesso;

constatata l'urgente necessità di dare concreta e generalizzata attuazione al precetto dell'articolo 36 della Costituzione;

rilevato che tale precetto ha autonoma rilevanza rispetto all'articolo 39 della Costituzione, sicchè l'intervento del legislatore non propone i problemi di legittimità costituzionale che afferiscono a quest'ultima norma;

rilevato che la stessa Corte costituzionale, con la sentenza n. 106 del 19 dicembre 1962, ha affermato che talune norme della Costituzione, tra le quali l'articolo 36, non soltanto consentono, ma insieme impongono al legislatore di emanare norme che incidano nel campo dei rapporti di lavoro,

gli interpellanti chiedono di conoscere se il Governo intenda provvedere con sollecitudine alla predisposizione di un disegno di legge sul diritto dei lavoratori alla retribuzione equa e sufficiente che attui, nel rispetto dell'autonomia collettiva, il principio dell'uguale retribuzione a parità di lavoro nell'ambito della stessa categoria merceologica. (interp. - 291)

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

DI VITTORIO BERTI BALDINA, *Segretario*:

DINARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Rilevato che fin dal 23 ottobre 1969 il provveditore agli studi di Reggio Calabria ha chiesto al Ministero la nomina del commissario governativo per l'Istituto tecnico industriale di Polistena, reso autonomo dal 1° ottobre dello stesso anno;

considerato che il predetto Istituto è tuttora privo del consiglio di amministrazione,

si chiede di conoscere i motivi del ritardo del provvedimento di nomina del commissario in questione, che di fatto paralizza la vita amministrativa dell'Istituto, non consentendo neppure la redazione del relativo bilancio preventivo. (int. scr. - 3131)

PINTO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti ritiene di dover adottare per consentire una diversa sollecitudine nel pagamento

delle indennità di trasferta ai docenti per concorsi fuori sede.

A tale riguardo si deve portare a conoscenza del Ministro che non è stato ancora provveduto al pagamento delle indennità ai docenti che sono stati a Napoli per il concorso magistrale esaurito in data 30 giugno 1969: essi sono rimasti fuori casa per oltre sei mesi ed hanno finora ottenuto solo un modesto acconto.

Non deve essere consentito che dipendenti dello Stato rimangano per mesi fuori sede, anticipando le spese di soggiorno, e che poi debbano aspettare altri lunghi mesi per la liquidazione delle spettanze.

Gli organi ministeriali hanno il dovere di intervenire adeguatamente, sia che l'inconveniente sia legato a carenze di organizzazione, sia che si tratti di disservizio. (int. scr. - 3132)

Ordine del giorno per la seduta di martedì 10 febbraio 1970

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 10 febbraio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Interpellanze.

INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:

FORMICA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se i competenti uffici del suo Dicastero e della Banca d'Italia abbiano fra i loro compiti quello di analizzare i dati relativi alla distribuzione geografica dei finanziamenti concessi dagli istituti speciali di credito a medio e lungo termine.

In caso di risposta affermativa, l'interrogante chiede di sapere se i risultati di tali analisi vengano regolarmente comunicati al Ministro del tesoro perchè lo stesso sia posto in condizione di giudicare se la politica dei finanziamenti seguita dagli istituti speciali di credito risulti o meno coerente con le finalità della programmazione economica.

L'interrogante ha ritenuto di dover presentare questa interrogazione in quanto, da un esame anche sommario dei dati pubblicati dal « Bollettino della Banca d'Italia » e relativi al credito all'industria e alle opere pubbliche, al credito fondiario ed edilizio ed al credito agrario, erogato dagli istituti speciali di credito, si può rilevare una forte concentrazione dei finanziamenti in poche regioni, soprattutto nelle regioni appartenenti alla circoscrizione nord-occidentale. In altri termini, dall'esame di tali dati, si rileva una diretta e strettissima corrispondenza tra potenziale economico attuale delle singole regioni e volume dei finanziamenti ricevuti.

Questo fenomeno è chiaramente illustrato dai seguenti dati: dei finanziamenti cumulativi in essere a fine giugno 1968, le regioni dell'Italia nord-occidentale hanno beneficiato nella misura del 37,6 per cento del totale — cifra, questa, leggermente superiore alla quota (37,1) con cui le stesse regioni contribuiscono alla formazione del prodotto interno lordo —; le regioni meridionali hanno a loro volta ricevuto il 27 per cento dei finanziamenti, cui fa riscontro il dato del 25 per cento circa della loro contribuzione al prodotto lordo interno. Questa corrispondenza la si riscontra, grosso modo, anche a livello delle singole regioni. Ad esempio, alla Lombardia, con un prodotto lordo corrispondente al 21,3 per cento di quello dell'intero Paese, è andato il 22 per cento dei finanziamenti; alla Puglia, che contribuisce per il 5,1 per cento alla formazione del prodotto interno lordo del Paese, è andato il 5,7 per cento dei finanziamenti.

Queste quote di ripartizione regionale dei finanziamenti non sono praticamente variate negli ultimi anni. Se qualche variazione vi è stata, questa ha portato ad un'ulteriore espansione della quota spettante alle regioni della prima circoscrizione (Italia nord-occidentale) e ad una contrazione della quota spettante alla quarta circoscrizione (Italia meridionale). Dalla fine di dicembre 1965 al 30 giugno 1968 la percentuale dei finanziamenti erogati alle regioni della prima circoscrizione è passata dal 36,4 per cento al 37,6 per cento; nel caso dell'Italia meridionale tale quota è scesa nello stesso periodo dal

28 per cento al 27 per cento: questo calo ha colpito in modo particolare la Puglia che è passata dal 6,4 per cento al 5,7 per cento.

Tale fenomeno di proporzionalità diretta tra quota regionale di finanziamenti e quota regionale di partecipazione al prodotto interno lordo non si concilia con l'esigenza di assicurare alle regioni più povere un volume di finanziamenti superiore a quello che si determinerebbe autonomamente in funzione del livello del prodotto regionale, ed è in contrasto con gli obiettivi del piano tendenti al superamento degli squilibri territoriali.

Un parametro obiettivo cui, in questo caso, le quote dei finanziamenti per regione dovrebbero essere correttamente riferite, è quello della popolazione. Più precisamente, le quote dei finanziamenti dovrebbero risultare: superiori alle quote di popolazione, per le regioni a reddito *pro capite* più basso di quello medio nazionale, ed inferiori alle quote di popolazione per le regioni a reddito *pro capite* superiore a quello medio nazionale.

La prima circoscrizione (Italia nord-occidentale), nella quale la popolazione rappresenta il 26,7 per cento del totale, beneficia, come si è detto, del 37,6 per cento del totale dei finanziamenti, mentre, al contrario, il Mezzogiorno beneficia soltanto del 27 per cento, pur avendo una popolazione che rappresenta il 36,2 per cento del totale dell'Italia. Le percentuali dei finanziamenti complessivi nella seconda circoscrizione (Italia nord-orientale) e terza circoscrizione (Italia centrale) non si discostano molto dai pesi delle rispettive popolazioni.

Nel caso della Puglia, la cui popolazione rappresenta il 6,7 per cento della popolazione italiana, i finanziamenti raggiungono, come si è già rilevato, il livello del 5,7 per cento. Le disparità si accentuano ulteriormente se si considerano i dati disaggregati per i tre tipi di credito (industriale, edilizio e agrario).

Nel settore del credito all'industria, si concentra nel Mezzogiorno il 32 per cento dei finanziamenti, quanto, cioè, va a Lombardia e Lazio uniti (mentre i pesi delle popolazioni sono del 36,2 per cento per il Mezzogiorno e del 23,4 per cento per Lazio e Lombardia).

Nel settore del credito edilizio e fondiario il peso della prima circoscrizione aumenta ancora di più (41,6 per cento) mentre, di converso, diminuiscono fortemente i pesi della seconda e della quarta circoscrizione che partecipano, rispettivamente, con il 7,5 per cento e il 17,6 per cento. La terza circoscrizione ha anch'essa, al pari della prima, un peso rilevante (33,3 per cento) da attribuirsi però esclusivamente al Lazio, che da solo partecipa con il 27,4 per cento.

Nel settore del credito agrario è, invece, per la seconda circoscrizione che si riscontra la quota maggiore (37,7 per cento), in gran parte per merito soltanto dell'Emilia-Romagna (21,8 per cento). Le percentuali della prima e quarta circoscrizione sono identiche (25 per cento): è da rilevare, però, che nel solo Mezzogiorno vi è il 47,3 per cento del totale degli occupati in agricoltura.

Per quanto riguarda la Puglia, ad una percentuale relativamente più elevata di finanziamenti industriali (7,9 per cento), fanno riscontro cifre bassissime per il credito agrario (4,7 per cento) e soprattutto edilizio e fondiario (1,7 per cento).

Tanto premesso e in aggiunta a quanto sopra richiesto, l'interrogante chiede al Ministro se non ritenga che i dati surriferiti indichino la necessità di un sollecito adeguamento della politica dei finanziamenti speciali agli obiettivi della programmazione economica. (int. or. - 537)

VENTURI Lino, RAIA, DI PRISCO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro.* — Per conoscere:

le ragioni della modifica, con decreto n. 28684, dell'articolo 10 delle « condizioni e tariffe » per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato, comportante un notevole aumento dal 10 al 20 per cento, da un minimo di lire 500 ad un massimo di lire 2.000, per le esazioni relative a regolarizzazioni di viaggiatori sprovvisti di biglietto;

se è stato considerato che tale provvedimento va tutto a danno delle classi meno

abbienti e particolarmente di quei viaggiatori locali che il più delle volte, non per negligenza loro, ma per particolari momenti di affollamento nelle biglietterie o per altre cause (legate, ad esempio, nelle piccole stazioni, alla stessa circolazione dei treni), non sono in grado di acquistare il biglietto, mentre l'aumento non interessa i diritti di esazione per i supplementi previsti per l'uso di determinati treni (rapidi ordinari, rapidi a prenotazione obbligatoria, di lusso e TEE) notoriamente frequentati da chi ha mezzi finanziari;

se non ritengano di revocare il provvedimento suddetto. (int. or. - 1451)

AIMONI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali hanno ritenuto di modificare l'articolo 10 della legge n. 211 del 4 aprile 1935, e successive modificazioni, disponendo, con decreto n. 28684 del 7 novembre 1969, l'aumento del sovrapprezzo dal 10 al 20 per cento, con un minimo di lire 500 e un massimo di lire 2.000, del biglietto ferroviario per i viaggiatori che ne sono sprovvisti.

Per sapere, altresì, se non ritengano che detto provvedimento si rende particolarmente grave per tutti quei viaggiatori locali che, non per loro negligenza, ma per gli affollamenti che in determinati momenti si vengono a creare davanti alle biglietterie, specie in quelle delle piccole stazioni ferroviarie, o per altre cause, sono costretti a salire in treno senza munirsi del biglietto.

L'interrogante chiede, per le suddette ragioni, se non intendano revocare tale provvedimento. (int. or. - 1452)

LI VIGNI. — *Ai Ministri del turismo e dello spettacolo e delle finanze.* — A seguito dell'abolizione dell'imposta di licenza e patente, si è provveduto all'elevazione della percentuale sull'ICAP ai comuni sulla base della popolazione residente, il che ha creato gravi conseguenze finanziarie per i comuni turistici i quali, come è noto, debbono rapportare la propria attività non tanto alla popolazione residente, quanto a quella 4-5 volte superiore cui debbono garantire ricettività e servizi.

Si portano ad esempio il comune di Cervia, che avrà un'integrazione di 5 milioni di lire contro una precedente entrata di oltre 53 milioni, e il comune di Rimini, che avrà una minore entrata nell'ordine di 250 milioni di lire. Lo stesso è da prevedersi avverrà in sede di riforma tributaria se, con l'accentramento previsto, si rimborseranno i comuni sulla base della popolazione residente.

Quanto ciò contrasti con la funzione del turismo nell'economia nazionale e con le promesse fatte agli operatori ed agli Enti locali è di assoluta evidenza: si chiede pertanto ai Ministri interessati quale valutazione diano del fatto e quali iniziative intendano assumere per venire incontro alle giuste esigenze prospettate dalle categorie interessate. (int. or. - 1055)

BRUSASCA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non ritenga opportuno, in difesa dei risparmiatori che hanno mostrato la loro fiducia nello Stato acquistando buoni del tesoro ed obbligazioni emesse con la garanzia dello Stato, disporre che il pagamento delle imposte alle singole rate possa essere fatto, a partire dalla prima rata del 1970, anche mediante i titoli sovraspecificati, per un ammontare al loro valore nominale e con efficacia per il valore nominale non inferiore al decimo dell'importo di ciascuna rata. (int. or. - 1282)

PIRASTU, SOTGIU. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se ed in quale misura corrispondano a verità le notizie di stampa secondo le quali l'ANIC avrebbe concluso un accordo con la società di raffinazione SARAS per costruire in Sardegna un impianto petrolchimico per la produzione di « aromatici ».

In caso affermativo, gli interroganti chiedono di conoscere le quote di partecipazione dell'ANIC, della SARAS e di altri eventuali imprenditori alla formazione del ca-

pitale della società che dovrà realizzare l'iniziativa, la localizzazione dell'impianto, le dimensioni degli investimenti e l'impiego della mano d'opera previsti. (int. or - 611)

SOTGIU, PIRASTU. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, delle partecipazioni statali e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sono a conoscenza della crisi gravissima che ha investito il Gerrei (una delle zone più povere ed arretrate della Sardegna) e in modo particolare le attività minerarie che hanno costituito sino ad ora l'unica attività lavorativa che garantiva nell'intera zona un minimo di occupazione.

Gli interroganti chiedono in particolare che venga data assicurazione:

1) che la società AMMI riprenda il ciclo estrattivo sospeso, non solo evitando licenziamenti, ma procedendo a nuove assunzioni;

2) che le Partecipazioni statali, di concerto con l'Ente minerario regionale, procedano alla realizzazione di un piano organico di ricerche, in considerazione del fatto che la zona risulta, anche per antichissime tradizioni, ricchissima di minerali;

3) che si esamini l'opportunità della lavorazione *in loco* dei minerali estratti, mediante l'installazione di impianti per le successive lavorazioni;

4) che si proceda ad un ampliamento e ammodernamento delle infrastrutture esistenti e, in modo particolare, alla realizzazione di un sistema viario che strappi all'isolamento l'intera zona.

Gli interroganti, interpretando le esigenze espresse recentemente in un convegno promosso dai sindaci e dalle organizzazioni dei lavoratori della zona, chiedono infine che, per fronteggiare la disoccupazione ed evitare l'ulteriore emigrazione, siano adottate misure urgenti tra le quali l'attuazione di un vasto programma di forestazione che potrebbe attuarsi con rapidità, con investimento di capitali relativo e con possibilità di un largo assorbimento di mano d'opera. (int. or. - 1266)

INTERPELLANZE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

PIRASTU, SOTGIU. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Rilevato:

che il Ministro ed il Governo non hanno dato adempimento alle norme dell'articolo 2 della legge 11 giugno 1962, n. 588, che dispone l'attuazione di un programma di intervento delle aziende a partecipazione statale particolarmente orientato verso l'impianto di industrie di base e di trasformazione;

che non sono stati neppure attuati gli interventi disposti nella delibera del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, in data 2 agosto 1963, all'atto dell'approvazione del piano dodecennale di rinascita, nonostante che detti impegni siano stati ribaditi da altre delibere dello stesso Comitato nelle sedute del 27 luglio e del 23 agosto 1966;

che nelle due paginette dedicate ai programmi per la Sardegna, nella recente relazione programmatica delle Partecipazioni statali, si ripetono, ridimensionandoli, gli stessi impegni di intervento, annunciati ripetutamente dal Governo e non ancora realizzati, con un investimento finanziario insufficiente, sia in senso assoluto, sia in rapporto a quello disposto per il Mezzogiorno (200 miliardi nei prossimi cinque anni nei confronti di circa 2050 miliardi) e con un persistente rifiuto a promuovere il programma di interventi nelle industrie manifatturiere, previsto dall'articolo 2 della legge n. 588 e dalle delibere del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno;

che gli interventi previsti nella relazione programmatica non danno alcun serio e decisivo contributo alla risoluzione del più grave problema sociale della Sardegna, quello dell'occupazione, ed aumenteranno di non molte centinaia di unità la cifra irrisoria di 2.800 lavoratori dell'Isola occupati attualmente nelle aziende a partecipazione statale, sia nel settore industriale, sia in quello dei servizi;

che appare necessario un massiccio intervento del settore pubblico per promuovere e dirigere un effettivo sviluppo industriale e per avviare la Sardegna al superamento del distacco, sempre più accentuato, in termini

di reddito e di livelli di vita civile, nei confronti del resto d'Italia e persino di alcune regioni del Mezzogiorno,

gli interpellanti chiedono di conoscere i motivi per i quali è stata, sino ad ora, disattesa una precisa norma di legge e non sono state attuate le stesse delibere del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.

Gli interpellanti chiedono, altresì, di conoscere con precisione lo stato di attuazione degli stabilimenti per l'alluminio e la metallurgia del piombo-zinco, i tempi e modi della loro realizzazione e a che punto si trova l'iniziativa, di recente annunciata, per la produzione dell'allumina.

Per conoscere, infine, se il Governo non ritenga necessario disporre subito un programma aggiuntivo di interventi secondo le linee indicate dalle delibere del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, orientato particolarmente a sviluppare industrie manifatturiere per i cicli di trasformazione successivi ai primari, soprattutto per l'alluminio, il piombo e lo zinco, al fine di promuovere il formarsi di un diffuso tessuto di industrie di base e di trasformazione che valorizzi anche le risorse locali e renda possibile il raggiungimento dell'obiettivo della piena occupazione stabile. (interp. - 95)

DERIU. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Premesso e precisato:

che l'istituto dell'autonomia regionale venne ideato dalle forze politiche più responsabili e progressiste per il riscatto totale del popolo sardo e che il legislatore costituente accettò e consacrò nello Statuto speciale il concetto di cui sopra;

che l'articolo 13 dello Statuto sardo prevede tassativamente l'elaborazione di un « piano organico per la rinascita economica e sociale della Sardegna »;

che il piano economico dodecennale, elaborato dalla Regione sarda sulla base della legge 11 giugno 1962, n. 588, ed approvato dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno nella seduta del 2 agosto 1963, include, quale componente essenziale, nella logica dello sviluppo programmato, gli interventi organici delle aziende a partecipazione statale, previsti espressamente dall'articolo 2 della legge sopracitata;

che il medesimo piano presenta e rimarca esplicitamente la propria insufficienza quantitativa a risolvere i problemi di fondo dell'Isola e ad avviare un processo dinamico di sviluppo economico e di progresso sociale;

che il successivo piano quinquennale, formulato per il periodo 1965-69, ai sensi della legge n. 588, già richiamata, aggiornando e correggendo le ipotesi di lavoro e gli strumenti dell'intervento in connessione più stretta con l'evoluzione della realtà economica e sociale dell'Isola, ha indicato, con sufficiente precisione, la dimensione e la natura degli stanziamenti e delle iniziative da effettuarsi da parte delle aziende pubbliche,

si chiede di conoscere se, quando e come i Ministri interpellati intendono dare precisa e concreta attuazione:

a) alle disposizioni, precettive e non indicative, dell'articolo 2 della legge 11 giugno 1962, n. 588 (legge di rinascita);

b) alle specifiche disposizioni impartite dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, nella seduta del 2 agosto 1963;

c) al programma discusso nel Comitato di cui al punto *b*), durante la riunione del 24 giugno 1964, ed agli impegni assunti nella successiva riunione del 1° agosto 1966 da parte del Ministro delle partecipazioni statali;

d) alle particolareggiate e specifiche direttive impartite, presente il titolare del Dicastero delle partecipazioni statali, all'atto dell'approvazione del piano quinquennale sopra ricordato;

e) al voto emesso all'unanimità dal Consiglio regionale della Sardegna, in data 6 maggio 1966, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 51 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, voto trasfuso nell'ordine del giorno presentato al Senato il 21 luglio 1967 da diversi parlamentari sardi del Gruppo

della Democrazia cristiana ed accolto dal Governo all'atto dell'approvazione del piano economico nazionale.

Si chiede, inoltre, di conoscere le procedure ed i tempi entro cui il Governo ritiene di poter attuare le proprie iniziative economiche rivolte a realizzare praticamente i contenuti del piano di rinascita della Sardegna ed a sostenere validamente gli interventi finanziari e tecnici in esso previsti.

Tutto ciò premesso, si sottolinea la necessità che venga assolutamente evitato il determinarsi di squilibri socio-economici fra le diverse parti dell'Isola (squilibri che già si delineano con drammatica evidenza) e che venga curato l'ammodernamento ed il potenziamento delle attività agro-zootecniche nelle zone interne della Sardegna, anche attraverso razionali allevamenti e colture rispondenti a moderni criteri economici e tecnologici, cui è indispensabile affiancare una serie di industrie di trasformazione e di conservazione.

In particolare, preme di sapere come si intende operare all'interno dell'area di sviluppo industriale Sassari-Porto Torres-Alghero, e nel suo vasto retroterra, dove appare più che mai urgente l'attuazione di un organico programma di industrie manifatturiere, le quali, evitando dannosi duplicati e pregiudizievoli concorrenze, consentano la occupazione stabile del ricco potenziale di forze di lavoro esistente nell'ambito della provincia. (interp. - 109)

DERIU. — *Al Ministro delle partecipazioni statali ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — In presenza di notizie di stampa, diffuse nei giorni scorsi, riguardanti investimenti finanziari ed iniziative di carattere economico (per i quali nessun parere risulta sia stato richiesto e nessuna informazione sia stata fornita alle rappresentanze parlamentari isolane) da effettuare in talune aree geografiche della Sardegna;

vivamente preoccupato per un indirizzo politico che continua a disattendere le gravi ed urgenti necessità della città di Sassari e del suo vasto retroterra, sulle quali non si è mai trascurato di richiamare ripetutamente l'attenzione del Governo,

l'interpellante chiede di conoscere, con sollecitudine e dettagliata precisione, quali somme e quali iniziative produttivistiche sono state previste per la Sardegna del nord in correlazione logica con la recente istituzione dell'area di sviluppo industriale Sassari-Porto Torres-Alghero.

In particolare, si ritiene necessario conoscere:

1) se le decisioni richiamate nella premessa siano state adottate o meno, previa intesa con la Regione sarda;

2) se le medesime decisioni facciano o meno parte del programma organico (qualitativamente e quantitativamente) previsto dall'articolo 2 della legge n. 588 (piano di rinascita) e di cui alle direttive più volte emanate e ribadite dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno;

3) i motivi per i quali si procede, da parte delle aziende pubbliche, con interventi frazionati, disorganici e discontinui, anzichè studiare, predisporre ed attuare un piano di interventi organico, coordinato con la realtà socio-economica della Sardegna, articolato sulle diverse zone e settori dell'Isola, in stretta relazione con le esigenze e le possibilità potenziali dell'intera regione;

4) le ragioni per le quali la provincia di Sassari, ad onta anche della sua posizione geografica rispetto all'Italia del nord ed ai Paesi del MEC, viene sistematicamente ignorata nelle previsioni di politica industriale, salvo che non trattasi di interventi negativi, come la soppressione delle miniere dell'Argentiera o il trasferimento ad altre aree dello stabilimento che sarebbe dovuto sorgere fra Olmedo ed Alghero, per la trasformazione e la valorizzazione del materiale estratto (bauxite) dalla miniera esistente nella zona predetta. (interp. - 232)

La seduta è tolta (*ore 11,25*).

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