

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

413^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 7 MARZO 1975

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domanda Pag. 19577

CONVALIDA DI ELEZIONI A SENATORE 19575

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 19575

Approvazione da parte di Commissione permanente 19577

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 19575

Deferimento a Commissione permanente in sede redigente 19576

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 19567

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante di disegni di legge già deferiti alle stesse Commissioni in sede referente 19577

Presentazione di relazione Pag. 19577

Trasmissione dalla Camera dei deputati 19575

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 19596, 19598, 19600

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanza:

PRESIDENTE 19584

ABIS, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 19579

ARNAUD, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 19581 e *passim*

CARENINI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 19578

CIFARELLI 19578 e *passim*

CIPELLINI 19580

FILETTI 19595, 19596

GAUDIO 19582

PACINI 19593

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 19592, 19595

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

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

Si dia lettura del processo verbale.

F I L E T T I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

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

Convalida di elezioni a senatore

P R E S I D E N T E . Informo che la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha comunicato che, nella seduta del 6 marzo 1975, ha verificato non essere contestabili le elezioni dei seguenti senatori e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

per la Regione Lombardia: Pio Alessandrini, Egidio Ariosto, Pierino Guglielmo Azimonti, Lelio Basso, Giuseppe Costantino Bellotti, Giorgio Bergamasco, Nullo Biaggi, Rodolfo Pietro Bollini, Ettore Calvi, Edoardo Catellani, Paolo Cavezzali, Renato Cebrelli, Renato Colombo, Armando Cossutta, Ubaldo De Ponti, Fabiano De Zan, Giuseppe Garoli, Giuseppe Grossi, Giovanni Marcora, Fermo Mino Martinazzoli, Mario Martinelli, Giacomo Samuele Mazzoli, Modesto Gaetano Merzario, Tommaso Morlino, Gastone Nencioni, Luigi Noè, Franco Narciso Patrini, Generoso Vincenzo Enrico Petrella, Giorgio Pietro Piovano, Giorgio Pisanò, Carlo Porro, Vittorio Pozzar, Camillo Ripamonti, Arturo Robba, Tullia Romagnoli in Carettoni, Ada Valeia Ruhl in Bonazzola, Giovanni Battista Giuseppe Scaglia, Giovanni Spadolini, Athos Valsecchi, Mario Venanzi, Vincenzo Vernaschi, Agostino Viviani, Agostino Zavattini, Michele Zuccalà, Faustino Zugno.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e dichiaro convalidate tali elezioni.

**Annunzio di disegni di legge
trasmessi dalla Camera dei deputati**

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

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1975 » (1971);

« Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1973 » (1972).

**Annunzio di presentazione
di disegno di legge**

P R E S I D E N T E . È stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

VALSECCHI, SEGNANA, BURTULO, GIRAUDO, COLLESELLI, SAMMARTINO, ZANON, TREU, ZACCARI, TOGNI, ROSATI, SCAGLIA, BERLANDA, BERTOLA, PORRO, FILLIETROZ, DE ZAN, BENAGLIA e CACCHIOLI. — « Adeguamento dei sovracani dovuti agli enti locali per effetto della legge 27 dicembre 1953, n. 959, nonchè dell'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775 e successive modificazioni » (1973).

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

P R E S I D E N T E . I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Con-

siglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Modifiche al regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 222, convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2421, concernente le commissioni di controllo per la rilevazione dei prezzi al minuto » (1946), previo parere della 5ª Commissione;

alla 4ª Commissione permanente (Difesa).

« Costruzione e ammodernamento di mezzi navali della Marina militare » (1969), previo parere della 5ª Commissione;

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

BARBARO e TIRIOLO. — « Norme integrative per il personale operaio ex stagionale delle saline dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (268-B), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 11ª Commissione;

ALBERTINI ed altri. — « Proroga del termine di presentazione della denuncia dei redditi per il 1975 » (1945);

Deputati CIRILLO ed altri. — « Passaggio in ruolo di operai stagionali occupati presso le agenzie dei monopoli di Stato » (1948), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 11ª Commissione;

ARENA e BONALDI. — « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1974, n. 689, riguardanti il termine di presentazione della denuncia dei redditi relativa al 1974 » (1957);

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

PACINI ed altri. — « Proroga dei termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, relativi alla presentazione della domanda di iscrizione nell'Albo nazionale degli autotrasportatori » (1953).

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

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

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

« Principi fondamentali e norme di coordinamento in materia di bilancio e di contabilità delle Regioni » (1938), previ pareri della 1ª e della 6ª Commissione.

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

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

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1975 » (1971), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 4ª, della 6ª, della 7ª, della 8ª, della 9ª, della 10ª, della 11ª e della 12ª Commissione permanente;

« Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1973 » (1972), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 4ª, della 6ª, della 7ª, della 8ª, della 9ª, della 10ª, della 11ª e della 12ª Commissione.

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

« Proroga del termine per l'emanazione di alcuni decreti con valore di legge ordinaria di cui alla legge 30 luglio 1973, n. 477, recante delega al Governo per l'emanazione di norme sullo stato giuridico del personale

direttivo, ispettivo, docente e non docente della scuola materna, elementare, secondaria ed artistica dello Stato » (1792-B), previo parere della 1ª Commissione;

MAROTTA ed altri. — « Ridistribuzione tra le varie Università dei posti non coperti dei contrattisti di cui al secondo comma dell'articolo 5 del decreto-legge 1º ottobre 1973, n. 580, convertito, con modificazioni, nella legge 30 novembre 1973, n. 766 » (1955), previo parere della 1ª Commissione.

Annunzio di deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante di disegni di legge già deferiti alle stesse Commissioni in sede referente

P R E S I D E N T E . Su richiesta unanime dei componenti la 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), è stato deferito in sede deliberante alla Commissione stessa il disegno di legge: Albertini e Cengarle. — « Modifica agli articoli 7 e 8 della legge 5 luglio 1964, n. 607, concernente il regolamento di alcune questioni economiche, patrimoniali e finanziarie tra la Repubblica italiana e la Repubblica federale di Germania » (881); già assegnato a detta Commissione in sede referente.

Su richiesta unanime dei componenti la 2ª Commissione permanente (Giustizia) sono stati deferiti in sede deliberante alla Commissione stessa i disegni di legge: Baldini e Mazzoli. — « Modifiche agli articoli 2 e 6 della legge 10 ottobre 1962, n. 1494, sul riordinamento dei ruoli organici del personale addetto agli istituti di rieducazione per minorenni » (1492) e: Sica ed altri. — « Modifica agli articoli 49 e 51 della legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili » (1619), già assegnati a detta Commissione in sede referente.

Su richiesta unanime dei componenti la 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), sono stati deferiti in sede deliberante alla Commissione stessa i disegni di legge: Zugno

ed altri. — « Interpretazione autentica delle norme contenute nei nn. 1 e 2 dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 639, avente per oggetto l'imposta comunale sulla pubblicità e diritti sulle pubbliche affissioni » (1535) e: Zugno ed altri. — « Modificazione alle norme concernenti la produzione ed il commercio della margarina » (1844), già assegnati a detta Commissione in sede referente.

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . A nome della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), il senatore Pacini ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge: « Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855); CENGARLE ed altri. — « Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596) e PINNA. — « Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378).

Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Nella seduta di ieri la 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) ha approvato il seguente disegno di legge: « Proroga delle disposizioni recate dal decreto-legge 8 luglio 1974, n. 262, convertito nella legge 10 agosto 1974, n. 353, in materia di lavoro straordinario del personale postelegrafonico » (1901).

Annunzio di trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Francesco FRANCO per il reato di istigazione a delinquere (articolo 414 comma secondo, n. 2, del codice penale) (*Doc. IV, n. 135*).

Svolgimento di interrogazioni

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

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

F I L E T T I , Segretario:

CIFARELLI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende adottare per conseguire il mantenimento, da parte della GEPI, degli impegni assunti per il finanziamento e la realizzazione del nuovo stabilimento « Gallegari e Ghigi » in Ravenna.

Accade, infatti, che improrogabili scadenze, derivanti da procedure fallimentari in corso, impongono il trasferimento di detto stabilimento in una nuova sede entro l'aprile del prossimo anno 1975, e siccome il comune di Ravenna, già da tempo, ha messo a disposizione l'area necessaria, sono urgenti i provvedimenti di finanziamento da parte della GEPI, affinché non manchi l'attuazione tempestiva di quanto ampiamente discusso e finalmente convenuto per tale industria.

(3 - 1280)

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

C A R E N I N I , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Signor Presidente, in merito a quanto esposto dal senatore Cifarelli, si fa presente che la GEPI a suo tempo aveva riferito di aver già erogato a favore della nuova « Gallegari e Ghigi » di Ravenna la quasi totalità dei mezzi previsti dal piano di intervento, consentendo alla società stessa una ripresa che ha largamente superato le previsioni di occupazione e gli impegni assunti con le organizzazioni sindacali e le rappresentanze degli enti locali al momento dell'intervento GEPI. Infatti rispetto a 105 unità previste si è attualmente raggiunta la cifra di 165 unità lavorative.

Per quanto concerne la costruzione del nuovo stabilimento, la stessa era subordinata all'ottenimento di crediti a medio termine, così come previsto dall'originale piano di intervento, nè era prevedibile che la GEPI, stante le sue ben note difficoltà finanziarie per il solo parziale ottenimento dell'aumento di capitale stabilito con legge e per l'evolversi della situazione generale, potesse con mezzi propri sopperire alla carenza di mezzi da parte di istituti di credito a medio termine. Peraltro l'attività della azienda è andata ultimamente sempre migliorando nonostante la recessione di mercato. Ciò ha fatto scattare il meccanismo delle opzioni e quindi il riscatto della quota GEPI da parte dell'imprenditore socio, che è il signor De Tomaso. L'impegno che il De Tomaso ha preso nel patto di cessione è che per il futuro non dovranno essere modificati in meno i livelli di occupazione.

I finanziamenti necessari per la nuova costruzione dovranno pertanto essere reperiti dalla nuova proprietà, non essendo la GEPI istituzionalmente autorizzata a concedere finanziamenti in una azienda non più in difficoltà.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I . Ringrazio il sottosegretario Carenini per la sua precisa esposizione. Apprendo con soddisfazione dell'accordo nonchè del miglioramento della situazione aziendale.

La mia interrogazione è evidentemente superata da eventi favorevoli nel decorso del tempo, giacchè il mio allarme era suggerito dal non potersi acquistare l'area che avrebbe consentito di vendere l'area attuale e quindi di effettuare l'operazione di risanamento.

Giacchè per altra via, più corretta, più aziendale, ciò si sta facendo, giacchè l'occupazione operaia è assicurata, anzi è in aumento, e il socio è impegnato, mi pare che possiamo essere soddisfatti.

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

F I L E T T I , Segretario:

NOÈ. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se non ritenga urgente, in vista dell'entrata in vigore dello stoccaggio del fabbisogno per 90 giorni di prodotti petroliferi, procedere ad una regolamentazione sullo stoccaggio sotterraneo che, come è noto, presenta notevoli vantaggi di carattere economico e di sicurezza, e ciò in conformità con quanto già fatto da altri Paesi europei.

(3 - 1507)

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

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

F I L E T T I , Segretario:

CIPELLINI. *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che, nonostante le assicurazioni date in sedi diverse dagli organi di Governo, continuano a scaraggiare le monete, soprattutto quelle da 50 e da 100 lire;

se gli risulta che parecchi esercizi pubblici e catene di negozi battono moneta, trovandosi nella pratica impossibilità di dare come resto le lire 50 e 100 coniate dalla Zecca, provocando, così, grave nocimento al consumatore, costretto a spendere l'originale tipo di moneta unicamente in quei locali;

il quantitativo di monete da lire 100 coniate in occasione del centenario della nascita di Guglielmo Marconi, monete che, emesse per ricordare il grande scienziato e per soddisfare anche l'aspettativa degli appassionati di numismatica, non sono praticamente entrate in circolazione, per cui l'unico risultato è stato di aver sottratto alla Zecca tempo e metallo per la coniazione delle tanto sospirate monete da lire 50 e 100.

(3 - 1412)

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

A B I S , Sottosegretario di Stato per il tesoro. Signor Presidente, onorevoli senatori, i fenomeni in base ai quali si verifica la lamentata carenza di monete metalliche sono stati già illustrati in quest'Aula nella seduta del 17 dicembre 1974 nel corso dello svolgimento di una interrogazione di analogo argomento presentata dallo stesso senatore Cipellini.

In aggiunta a quanto fu allora detto, si può affermare che si ha fondato motivo di ritenere che tali fenomeni dovrebbero subire a breve scadenza una certa attenuazione, per effetto del rilevante incremento della produzione da parte della Zecca, incremento destinato ad aumentare nel prossimo futuro.

Circa il fenomeno — verificatosi in alcune zone dove la rarefazione di valuta metallica è più consistente — concernente l'emissione, da parte di alcuni esercizi pubblici, di gettoni o cartoncini in surrogazione della moneta metallica, si fa presente che si è trattato di episodi sporadici il cui effetto è del tutto irrilevante nei confronti della massa del circolante. Peraltro, ogniqualvolta è pervenuta notizia di tali fatti, il Tesoro ha tempestivamente provveduto a diffidare gli interessati a cessare dall'iniziativa, nonchè a ritirare dalla circolazione i gettoni o quanto altro emesso in sostituzione delle monete, informandone le autorità locali per l'adempimento di quanto prescritto.

Circa l'emissione di monete da lire 100 commemorative del centenario della nascita di Guglielmo Marconi, si fa presente che la coniazione delle stesse non ha comportato la sospensione della fabbricazione delle normali monete da lire 50 e 100 le quali hanno continuato ad essere prodotte mensilmente nei quantitativi prefissati.

Non sembra, infine, del tutto esatta l'affermazione secondo la quale le suddette monete celebrative non sono praticamente entrate in circolazione, dato che il rilevante numero delle stesse immesso in circolazione a tutto il mese di dicembre 1974 (circa 23 milioni di pezzi su un totale stabilito in 50 milioni) è tale da scoraggiare qualunque speculatore a farne incetta per scopi sia numismatici che di altro genere.

C I P E L L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I P E L L I N I . Signor Presidente, non mi posso certo dichiarare soddisfatto della risposta perchè ho l'impressione che qualcuno qui viva fuori della realtà: o il Tesoro o il cittadino, il consumatore, la massaia che va a fare la spesa e che si porta a casa come resto un fogliettino di carta con scritto sopra lire 50, oppure un bollino di colore rosso o verde o giallo o una tessera; perchè pare che adesso facciano anche le tessere. Non riesco proprio a capire come si insista nel dire che il fenomeno è sporadico. Quando presentai la prima interrogazione nel mese di dicembre il fenomeno per la verità era molto esteso al Nord e poco esteso nel centro dell'Italia (non conosco l'estensione del fenomeno nel Sud). Ma ora la realtà è che anche qui a Roma in qualsiasi negozio si vada, da qualsiasi giornalaio si vada ci si sente dire: per favore, spiccioli perchè non ho da darle il resto. Se lei passa, onorevole Sottosegretario, su un'autostrada al casello trova un cartello con scritto: per favore pagare con moneta spicciola perchè non abbiamo resto da dare. Quindi come è mai possibile che insistiate a dire che è un fenomeno sporadico? Tutti i negozi ricorrono ormai all'uso dei fogliettini, dei bigliettini, dei talloncini, e voi continuate a dire che si batte moneta continuamente, che il fenomeno è in via di esaurimento mentre la verità è che si è aggravato dal dicembre ad oggi.

L'onorevole Sottosegretario, che molto cortesemente ha risposto alla mia interrogazione, dice poi che non è vero che le monete coniate in occasione del centenario della nascita di Guglielmo Marconi non sono praticamente entrate in circolazione. Io le chiedo, onorevole Sottosegretario, e lo chiedo anche a tutti coloro che sono in Aula se hanno già avuto occasione di ricevere come resto una moneta con l'effigie di Guglielmo Marconi. Evidentemente queste monete non circolano perchè se circolassero prima o poi una nelle nostre tasche sarebbe capitata. Invece a me

non è mai successo e credo non sia successo a nessuno.

Perciò non posso dichiararmi soddisfatto e le assicuro che se il fenomeno continuerà ritornerò alla carica; sarà una gara di resistenza, ma io penso che, poichè tutti noi abbiamo interesse a che le cose vadano bene, anche una gara di resistenza abbia il suo significato.

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

F I L E T T I , Segretario:

GAUDIO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che i lavori per la costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per lo spostamento della stazione di Cosenza, di cui alle leggi 28 luglio 1960, n. 851, e 30 ottobre 1969, n. 791, procedono con estrema lentezza per sopravvenute difficoltà di carattere geologico, che importerebbero lo stanziamento di altri fondi in aggiunta ai precedenti;

considerato che, con grande disagio, bisogna ancora servirsi della vecchia linea ferroviaria — la cui pendenza del 75 per mille, con un lungo tratto di cremagliera, ha causato nel passato diversi gravissimi disastri — e, per il trasporto delle merci, anche della Cosenza-Sibari, del cui raddoppio non si parla più;

tenute presenti le preoccupazioni e le attese delle popolazioni interessate e le continue denunce da parte delle autorità e della stampa locali;

tenuto conto dell'importanza sociale ed economica che dette opere rivestono, non solo per la provincia di Cosenza, ma anche per la regione calabrese, come per le altre regioni limitrofe;

richiamato il disegno di legge n. 1640, concernente il « piano poliennale per l'ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato », in data 18 luglio 1974 approvato dal Senato e trasmesso alla Camera dei deputati;

rilevato che, a tutt'oggi, nessuna risposta è stata data alle sue interrogazioni n. 4 - 1681 del 4 aprile 1973 e 4 - 2854 del 23 gennaio 1974,

l'interrogante chiede di sapere a che punto siano i lavori e quale azione intendano svolgere i Ministri competenti, al fine di pervenire alla realizzazione dell'importante opera ferroviaria Paola-Cosenza-Sibari.

(3 - 1257)

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

A R N A U D , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il tracciato della nuova linea ferroviaria Paola-Cosenza ha una lunghezza di circa 20 chilometri, di cui 15,5 sono costituiti da un'unica galleria a semplice binario con pendenza costante dell'11,5 per mille, salvo un tratto intermedio di 800 metri a doppio binario e con pendenza del 3 per mille, da utilizzare per scambio e sosta di emergenza.

La galleria attraversa il massiccio montuoso dell'Appennino calabro-lucano, che divide i due versanti del Tirreno e dello Jonio, incontrando terreni geologicamente dissestati (a causa della sismicità della zona) e conseguentemente con caratteristiche tecniche estremamente variabili, da un punto all'altro, anche se vicini.

Per tali motivi l'esecuzione di gallerie comporta sempre un alto coefficiente di incognite tecnico-economiche, oltre ad un elevato grado di rischio per la sicurezza degli uomini che vi lavorano, come testimonia la storia delle costruzioni di gallerie in ogni parte del mondo, anche quando il progetto sia stato studiato sulla base di un ampio corredo di indagini e di cognizioni sulla natura dei terreni da attraversare e nonostante l'impiego delle teorie e dei sistemi di lavoro più avanzati.

Nella fattispecie una conoscenza diretta della natura dei terreni — comunque salutare e indicativa — da acquisire nella fase di progettazione, è apparsa subito praticamente impossibile non solo per la eccezionale lunghezza della galleria, ma soprattutto

a causa della profondità della medesima rispetto al piano di campagna per la maggior parte del suo tracciato, profondità sempre dell'ordine di molte centinaia di metri.

Accertamenti diretti pertanto attraverso trivellazioni della montagna dal piano di campagna, con prelievo di campioni alle profondità dovute, avrebbero potuto effettuarsi solo in pochi punti a causa dell'elevatissimo costo di ognuno di tali sondaggi, con risultati che non avrebbero potuto avere alcun significato tecnico se riferiti a zone vicine o distanti dai punti di perforazione e quindi di scarsa o nessuna utilità ai fini della progettazione.

Non restava perciò, in sede di progettazione, che affidarsi alle interpretazioni ed alle indicazioni dei geologi e dei geofisici desunte dalla conoscenza della letteratura tecnica, da una attenta lettura del terreno superficiale corrispondente alla verticale della galleria e da talune prove e indagini di carattere geosismico.

In definitiva lo studio dei sistemi di lavoro più idonei alle caratteristiche tecniche dei terreni da attraversare non poteva che rinviarsi all'atto esecutivo in relazione anche alla variabilità delle caratteristiche medesime.

Allo stato attuale la situazione dei lavori può così sintetizzarsi: i lavori all'esterno possono considerarsi ultimati, salvo completamento di opere marginali; la galleria è stata scavata per quasi la metà.

Nel corso di questo scavo sono state superate difficoltà costantemente presenti, anche se di grado diverso, talune di imprevedibile ed eccezionale gravità, che hanno richiesto interventi straordinari e l'impiego di tecniche avanzate come nel caso del preordinato rivestimento blindato del nodo pozzo-galleria del secondo lotto, nel caso di preconsolidamenti dei terreni con iniezioni chimiche o mediante congelamento nel secondo e nel terzo lotto, nel caso delle approfondite indagini geologiche e geotecniche mediante cunicoli di ispezione, perforazioni geosismiche, eccetera, oltre che di controlli mediante osservazioni strumentali sistematiche in tutti e tre i lotti e, infine, di sistemi di lavoro

adottati *ad hoc* basati sull'uso di prese speciali e dello scudo nel terzo lotto.

Il lotto più vicino al termine dei lavori è il terzo, quello che, comprendendo anche i circa 5 chilometri di linea all'aperto, scava la galleria dal lato Cosenza utilizzando tre fronti di attacco e ne realizza circa 6 chilometri e 970 metri, prevedendosi il completo traforo del tratto corrispondente entro tutto l'anno 1975 o al più tardi entro la prima metà del 1976.

Per gli altri due lotti, che hanno praticamente un solo fronte di attacco, i termini di compimento sono più lontani, ma sono in corso iniziative per accelerare il ritmo di avanzamento mediante l'impiego di uno speciale scudo studiato con particolare elasticità di lavorazione in relazione ai diversi tipi di terreno prevedibili nel caso del primo lotto e per accertare definitivamente, mediante cunicolo esplorativo, la possibilità di costruire, nel punto meno difficile, il tratto di 800 metri a doppio binario o doppia galleria a semplice binario nel corso del secondo lotto, di cui resta da costruire poco più di 2 chilometri.

Si confida di poter completare il traforo in tutta la sua lunghezza di 15 chilometri 332 metri entro il 1977, giovandosi eventualmente per il secondo lotto, che è ora servito esclusivamente da un pozzo per la profondità di 450 metri, anche dell'utilizzazione anticipata degli imbocchi del terzo lotto, allorché questo sarà giunto a compimento.

Queste previsioni potranno essere mantenute, ovviamente, solo se non mancheranno i finanziamenti, il cui ammontare finale (fino ad oggi sono stati stanziati 35,50 miliardi ed è in corso la richiesta di ulteriori 25 miliardi), è difficile prevedere, non solo a causa dell'incognita degli oneri futuri connessi alle ulteriori difficoltà tecniche da affrontare, ma anche e soprattutto a causa della instabilità attuale dei costi e quindi della imprevedibilità della loro evoluzione.

È altresì necessaria, ai fini di contenere i tempi tecnici per l'inizio dell'esercizio della nuova linea, la tempestiva predisposizione — appena, cioè, sia maturata una più avanzata fase dei lavori di scavo che renda pos-

sibili più concrete previsioni circa l'epoca del completamento del traforo — dei mezzi finanziari e tecnici per avviare i lavori di armamento della linea medesima.

Per le considerazioni sopra svolte è possibile, affermare, secondo una ragionevole previsione, che l'entrata in esercizio della nuova linea potrebbe essere fissata intorno e non prima dell'anno 1980.

G A U D I O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A U D I O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, ringrazio il rappresentante del Governo per l'ampia risposta data alla mia interrogazione, che è la terza da me rivolta ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile sulla costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola. Debbo, però, subito dire che non posso essere soddisfatto delle dichiarazioni circa il tempo entro cui dovrebbero essere ultimati i lavori, onde mi permetto di insistere che questi possano procedere con speditezza, al fine di evitare maggiore sfiducia nelle popolazioni interessate che hanno battezzato l'opera: « l'incompiuta ».

Si pensi che se ne parla dal 1951, da quando cioè fu presentato il disegno di legge del senatore Vaccaro corredato da una pregevole relazione, con cui l'indimenticabile parlamentare ne illustrava la grande importanza. Seguirono diversi provvedimenti: la legge 28 luglio 1960, n. 85, con cui si autorizzava la spesa di 12 miliardi di lire per la costruzione a cura del Ministero dei lavori pubblici, e l'altra del 30 ottobre 1969, n. 791, con cui si stanziava l'ulteriore spesa di 11 miliardi per la prosecuzione dei lavori e per lo spostamento della stazione ferroviaria. Quindi con i successivi stanziamenti si è raggiunta la somma, cui ha fatto riferimento il Sottosegretario, di 35 miliardi.

I lavori di questa opera ebbero inizio nel 1966 e, sulla scorta delle ricognizioni geologiche operate in superficie, si era previsto, come data di ultimazione, il 1970. Ma le difficoltà evidenziate pochi momenti or sono

dal rappresentante del Governo hanno ritardato l'opera, che procede con estrema lentezza e che importerebbe anche altri fondi in aggiunta ai precedenti.

È necessario che, oltre i nuovi stanziamenti, ci sia la volontà politica di accelerare i tempi per la costruzione di questa importante opera considerando che attualmente bisogna servirsi, con grande disagio, della vecchia linea ferroviaria, che è tra le più pericolose ed antieconomiche d'Italia. Infatti ha una pendenza del 75 per mille e un sistema a cremagliera che costituiscono un permanente pericolo per i viaggiatori e che hanno causato nel passato diversi gravissimi disastri, non consentendo inoltre il trasporto delle merci, che debbono essere avviate attraverso il lungo giro Sibari-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

La nuova linea, invece, assicurerà molti vantaggi. A parte il fatto che eliminerà i gravi pericoli cui si è andati incontro nel passato e l'antieconomicità della linea, il nuovo tracciato collegherà agevolmente Cosenza alla Battipaglia-Reggio, riducendo a soli 25 minuti le ore che si impiegano a percorrere questo tratto e normalizzando il trasporto delle merci, finora precluso, e quello dei viaggiatori, con notevole sicurezza ed economia di tempo e di costo. Favorirà, inoltre, lo sviluppo dell'industrializzazione della città di Cosenza e di tutto il territorio circostante, oggi tanto ostacolato dall'impervio tracciato ferroviario che molti industriali, scoraggiati dalle difficoltà di comunicazione e dai conseguenti maggiori costi, hanno rinunciato a tante iniziative, che avrebbero creato fonti di lavoro indispensabili per alleviare la disoccupazione dilagante nella provincia di Cosenza e nella Calabria in genere.

L'opera agevolerà il turismo marino e montano, perchè un rapido e sicuro collegamento di Cosenza con Paola permetterà di raggiungere in poco tempo il mare, come anche l'altipiano silano, sicchè l'afflusso di turisti nazionali e stranieri contribuirà certamente ad elevare il reddito individuale che in questa zona, come nel resto della Calabria, è il più basso d'Italia.

D'altra parte è incalcolabile che, nell'attuale evoluzione civile, la provincia di Cosenza debba permanere in uno stato di arretratezza. Si consideri, per esempio, che, per percorrere trasversalmente la Calabria con i treni ordinari, da Paola a Sibari (per circa cento chilometri) si impiegano quasi quattro ore, quante, cioè, ne occorrono per andare da Venezia a Torino, via Verona-Milano (per chilometri 420), attraverso le più estese regioni d'Italia.

Tali ragioni sono più che sufficienti a giustificare la nuova realizzazione dell'opera.

Ma il problema va guardato anche sotto un profilo più ampio. Detta ferrovia, infatti, non servirà soltanto Cosenza e provincia, ma direttamente la Sicilia, la Calabria, la Basilicata e la Puglia, perchè gran parte del traffico dalla Sicilia per le suddette regioni potrà essere avviato sul nuovo tracciato più breve di un centinaio di chilometri, oltre che più agevole, del percorso della linea jonica. E non solo, ma la nuova ferrovia agevolerà i traffici con tutte le altre regioni del Centro-Nord lungo la fascia dell'Adriatico, evitando i gravi inconvenienti che, per l'attuale deficienza di comunicazioni, spesso si verificano durante le campagne agrumarie, olearie e dei prodotti ortofrutticoli che, come è risaputo, vengono largamente esportati dal Meridione e in specie dalla Sicilia e dalla Calabria nell'Italia settentrionale e anche all'estero.

Perciò si rende necessario che venga potenziata anche la Cosenza-Sibari, in base al piano poliennale riguardante l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato.

P R E S I D E N T E . Senatore Gaudio, ha già superato del doppio il tempo regolamentare.

G A U D I O . Ho finito. Il sindaco di Cosenza, la Camera di commercio, il sindacato dei ferrovieri, la stampa seguono attentamente l'opera. Io, come calabrese e come rappresentante politico del collegio senatoriale di Cosenza, non ho mancato, nè mancherò, di sollecitarne ai Ministri competenti

la più rapida realizzazione che mi auguro possa avvenire al più presto al fine di ridare fiducia alle popolazioni interessate.

P R E S I D E N T E . Prima di proseguire nello svolgimento delle interrogazioni, chiedo venia al Senato se per un attimo interrompo i lavori per porgere un saluto ed un augurio al nostro capo commesso Notte che da oggi cessa la sua attività al servizio del Senato. Lo devo anche ringraziare per l'opera prestata particolarmente in Aula con la sua assidua presenza, la sua attività, e la sua educazione nei confronti dei senatori e di tutti i colleghi. Grazie e tanti auguri. (*Applausi*).

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

F I L E T T I , *Segretario:*

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro senza portafoglio per i beni culturali e per l'ambiente.* — Per conoscere chi abbia autorizzato, e secondo quali criteri, la costruzione di una superstrada, che dovrebbe andare da Manfredonia a Mattinata e poi a Vieste, nel comprensorio turistico del Gargano.

In particolare, l'interrogante desidera conoscere:

1) se sul progetto sia stato sentito il competente soprintendente, per l'indispensabile esame delle incidenze di tale grande infrastruttura sull'ambiente e sul paesaggio;

2) se la Regione Puglia abbia condiviso il criterio di dare la precedenza ad una strada atta alle comunicazioni velocissime ed alla motorizzazione spinta, mentre è in condizioni deprecabili, specie per le numerose frane, la strada già esistente, che collega normalmente Manfredonia a Mattinata ed a Vieste.

(3 - 1366)

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

A R N A U D , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Rispondo a nome del Ministero dei lavori pubblici e anche a no-

me del Ministro dei beni culturali e ambientali.

Il senatore Cifarelli si riferisce ad una iniziativa intesa alla costruzione di una superstrada da Manfredonia a Mattinata nel comprensorio turistico del Gargano.

Per quanto di competenza del Ministero dei lavori pubblici devo comunicare che nel tratto compreso tra Manfredonia e Mattinata l'ANAS ha effettivamente in corso lavori per l'ammodernamento della strada statale n. 89 « Garganica » lungo un tracciato caratterizzato da numerose curve e controcurve a stretto raggio.

Circa il progetto riferentesi al tracciato del tronco in ammodernamento (nel quale solo 3 chilometri si discostano dal tracciato preesistente) la soprintendenza ai monumenti della Puglia ha formulato rilievi in ordine alla tutela ambientale.

Di essi ha tenuto conto l'ANAS che ha adottato una nuova soluzione progettuale al fine di ottenere un migliore inserimento nel paesaggio della nuova opera la quale, occorre ricordarlo, interessa sempre la strada statale n. 89.

È da ritenere, pertanto, che il riferimento del senatore Cifarelli concerne la costruzione nel versante nord del Gargano di una superstrada che è curata dalla Cassa per il Mezzogiorno, dal quale Ministero questa dipende e al quale pertanto è opportuno rivolgere una specifica interrogazione.

Tuttavia il Ministero dei beni culturali e ambientali mi prega di assicurare l'interrogante che non mancherà, come ha già fatto per il tratto della strada statale n. 89, di formulare a tempo pertinenti osservazioni ove il tracciato della superstrada comportasse violazioni degli aspetti paesaggistici.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I . Onorevole Presidente, ringrazio il sottosegretario Arnaud per la sua risposta, che tuttavia mi lascia perplessa, mentre intendo subito tradurre in realtà il suo suggerimento di presentare altra

interrogazione circa la superstrada che riguarda il versante nord del promontorio del Gargano. Vedremo quale risposta darà al riguardo il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, giacchè, come abbiamo sentito, si tratta di opera in corso di realizzazione da parte della Cassa per il Mezzogiorno.

La mia interrogazione è nata da un allarme generalizzato negli ambienti turistici, direi « civili » della zona, i quali hanno sott'occhio le grandi opere che vengono attuate per trasformare, nel tratto che va da Manfredonia a Mattinata, con prosecuzione per Vieste, l'attuale strada statale in una strada con caratteristiche ultramoderne, tali da farmi pensare (e credo di avere una certa esperienza), anche senza guardare i cartelli, che si tratti di una superstrada.

Attenti alle etichette: si può parlare di « ammodernamento di una strada statale » se questa viene realizzata a 4 corsie, con determinati svincoli di grande ampiezza, sulla prospettiva di velocità molto elevate di esercizio. Mentre guardavo questi lavori, mi ponevo due interrogativi. Il primo è come si possa assicurare nel nostro paese che determinate opere pubbliche abbiano una certa partecipazione di cittadini. È stato detto dagli organi competenti che tutte queste proteste sono mosse da un farmacista di Mattinata in quanto la strada sfiora certi suoi terreni.

Ebbene noi sappiamo che la democrazia sorge e si sviluppa proprio dal fatto che, ad un certo momento, i cittadini vogliono vedere tutelati i propri interessi. Così ebbe inizio la storia del Parlamento inglese, per le richieste dei sudditi al re Giovanni Senza terra. Ora non c'è re Giovanni e noi non siamo dei sudditi, ma siamo dei cittadini, che, a parole, vogliono la partecipazione ai programmi pubblici. Se dovessi dare un suggerimento al mio amico Visentini, ministro delle finanze, gli direi di tassare la parola « partecipazione ». Se per usarla si dovessero pagare solo 10 lire, per le tante volte che si usa a sproposito, risolveremmo i problemi del bilancio dello Stato.

Il fatto che un cittadino, avendo i suoi terreni interessati da questa strada, protesti (io lo conosco solo come prossimo), costituisce

quasi quasi un interesse privato in atti di ufficio. Se poi un'opera viene realizzata perchè arrivano le ruspe e si fanno i cantieri ma nessuno ne sa niente, allora questa diventa una intromissione da parte dei cittadini.

L'allarme rimonta già a quattro o cinque mesi addietro. Devo anzi ringraziare il Ministero dei lavori pubblici se questa interrogazione eccezionalmente è una di quelle che hanno camminato. Del resto, ormai sono deciso a chiedere per molte interrogazioni la risposta scritta, perchè almeno in questo modo non faccio la brutta figura di aspettare per mesi quella orale.

In questo caso, le precisazioni mi lasciano perplesso, perchè le caratteristiche, checchè si dica, sono quelle della superstrada; mi domando se ve ne sia necessità in una zona turistica che è uno dei pochi comprensori intatti — o quasi — nel nostro paese, salvo gli interventi dell'ENI, sempre benefici nella distruzione. Senza parlare di un secondo interrogativo, se valga la pena di realizzare una grande opera viaria, quando il denaro dello Stato potrebbe essere utilizzato meglio e con maggiore parsimonia. Comunque il lavoro è in corso, deve essere finito, mentre i limiti posti dalla sovrintendenza sembra siano stati rispettati. Per me quello che è molto importante è l'ultima parte di quanto ci ha detto l'egregio Sottosegretario, riguardo al fatto che il Ministero dei beni culturali si impegna a seguire questa situazione. Se la mia voce in quest'Aula può avere una risonanza presso le pubbliche amministrazioni, io le esorto a non riempirsi soltanto la bocca di beni naturali ed ambientali, ma a tutelarli effettivamente, cercando di evitare i fatti compiuti.

Vorrei concludere dicendo che mentre in questo caso c'è uno sforzo finanziario per una inutile superstrada, a Roma non siamo riusciti ancora — ed è una vergogna per la Repubblica — a portare a quattro corsie l'intero raccordo anulare, cerniera di tutte le autostrade in Italia. A questo proposito non è necessario che faccia dei commenti perchè sono i fatti stessi che li impongono in termini di programmazione, di lungimiranza politica e di buon uso del denaro pubblico, tutte espressioni (anch'esse) da tassare.

Detto questo, signor Presidente, rinnovo il mio ringraziamento al rappresentante del Governo.

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

F I L E T T I , Segretario:

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per la ripresa dei lavori di ricostruzione della città di Tuscania, la cui popolazione, dopo tante promesse, svanita l'attenzione immediata per le conseguenze del terremoto, vive ormai tra lo sdegno esasperato e la sfiducia antidemocratica.

L'interrogante sottolinea l'esigenza che negli interventi pubblici, come in quelli privati per la ricostruzione, sia assiduamente assicurata la tutela del centro storico e, comunque, di ogni testimonianza storica ed artistica che possa essere sottratta alla rovina.

(3 - 1284)

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

ARNAUD , Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il senatore Cifarelli nella interrogazione rappresenta l'urgenza, peraltro condivisa dal Ministero, di adottare ulteriori provvedimenti per la ricostruzione della città di Tuscania.

Prima di riferire in ordine allo stato di attuazione degli interventi effettuati dal Ministero attraverso i propri uffici dipendenti in applicazione della legge 26 maggio 1971, n. 288 e successive, è opportuno ricordare che la ripresa dei lavori di ricostruzione di Tuscania e degli altri comuni del Viterbese danneggiati dal terremoto del 6 febbraio 1971 è condizionata dalla necessità di nuovi finanziamenti.

Tale situazione è stata determinata dalle seguenti circostanze. La legge del 17 maggio 1973, n. 205, consentendo al Ministero di attuare a proprio carico il piano di ricostruzione di Tuscania e il piano delle zone nel suo complesso con i necessari allacciamenti

ai servizi pubblici come pure le opere di urbanizzazione nelle zone di insediamento per attività industriali e artigiane, ne ha aggravato gli oneri di spesa.

Sono da considerare poi gli oneri derivanti dall'applicazione dell'IVA e infine i rialzi nei costi di mercato verificatisi negli ultimi tempi. Rialzi che, come è noto, si sono verificati per tutte le opere pubbliche del nostro paese.

Per tali considerazioni è da ritenere che per ulteriori interventi occorrerà un'integrazione degli stanziamenti già disposti dell'ordine di almeno 22 miliardi di lire.

Ciò premesso, si espongono i seguenti dati che si riferiscono agli interventi di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

La riparazione degli alloggi danneggiati dal sisma si è svolta, come è noto, in base a due distinte serie di interventi: la prima, a cura dell'amministrazione dei lavori pubblici, in attuazione del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010, avente la finalità di ridare l'abitazione alle famiglie rimaste senza tetto; la seconda, a cura dei proprietari, in attuazione della legge 28 maggio 1971, n. 288, avente la finalità di risarcire i danni sofferti dalle abitazioni, fossero o meno state sgomberate dagli occupanti.

Con la prima serie di interventi sono stati riparati 435 alloggi fuori del centro storico e 360 alloggi nel centro storico, e quindi complessivamente 795 alloggi. Gli alloggi sono stati riconsegnati alle famiglie e la vita è ripresa anche nel centro storico che era stato completamente abbandonato all'indomani del sisma. Sono stati inoltre appaltati di recente e sono in corso di esecuzione i lavori di riparazione nel centro storico di altri 60 alloggi.

Con la seconda serie di interventi, che vengono attuati con il contributo dello Stato, sono state autorizzate direttamente o a seguito di presentazione delle perizie giurate (legge 17 maggio 1973, n. 205), le riparazioni di 622 alloggi, di cui 60 già completati fuori del centro storico e 562 in corso nel complesso del centro abitato, di cui 262 nel solo centro storico. Pertanto rispetto alla consistenza di 1.124 alloggi originaria del solo centro storico, risultano riparati o in

corso di riparazione 682 alloggi; per cui, tenendo conto che alcune decine di alloggi non potranno essere riparati perchè irrecuperabili o da demolire in base al piano di ricostruzione, gli interventi hanno riguardato o riguardano circa i due terzi della consistenza del centro storico

Si precisa peraltro che praticamente tutti gli alloggi fuori del centro storico sono stati rioccupati dalle famiglie. Occorre tuttavia precisare che per il restante terzo o per il completamento dei lavori in corso sono necessari nuovi stanziamenti di fondi, essendo quelli stabiliti con la legge 26 maggio 1971, n. 288, e con il decreto-legge 12 aprile 1948, n. 1010, già esauriti o impegnati, in particolare per i notevoli maggiori oneri imprevisi e imprevedibili dei lavori nel centro storico e per la necessità di aggiornamento dei prezzi in continuo aumento.

Sempre per quanto riguarda l'edilizia abitativa, sono stati costruiti dall'Ufficio del genio civile di Viterbo, fuori delle mura castellane, 40 alloggi per i senza tetto, mentre 38 sono stati costruiti dagli istituti autonomi delle case popolari per i lavoratori agricoli dipendenti. La GESCAL da parte sua ha installato 301 prefabbricati unifamiliari al posto della tendopoli per ricoverare i senza tetto e l'Ufficio del genio civile di Viterbo ha provveduto ad allacciare la zona ai servizi pubblici. La GESCAL ha in corso di avanzata costruzione 300 alloggi sulla via Tarquinia.

Per quanto riguarda gli interventi relativi alle opere pubbliche o di interesse pubblico o di carattere storico-artistico, sono state eseguite le seguenti riparazioni: la scuola elementare e media; il ponte sul fiume Marte lungo la strada provinciale Tuscanese; la sede comunale; il teatro; il monastero di San Paolo compreso un tratto del muro castellano; i bagni pubblici; la porta di accesso a via Roma; alcune torri sovrastanti il rio Fecciarino; il varco con torretta al largo XII Settembre; la torretta in via Tor di Lavello.

Sono stati pressochè completati i lavori di ripristino del cimitero comunale e del ponticello sul fiume Marte della cartiera; mentre sono in avanzato corso quelli del mattatoio comunale, della torretta di via Poggio

Barone, del fabbricato a torre in piazza Matteotti, del muro delle Sette Cannelle, del varco di largo Sette Cannelle, della strada della Basilica di San Pietro, della torretta a mezza costa del colle della Basilica stessa. È stata aperta inoltre la funzionale via in prosecuzione di via Madonna Liberatrice nel centro storico e quanto prima saranno consegnati i lavori per la sistemazione del primo parco pubblico. Altra via prevista dal piano è stata riaperta parallelamente a via della Rocca.

Per un secondo parco pubblico, quello previsto nella zona ad ovest e a sud del centro storico, a ridosso delle mura castellane, è in corso di redazione la perizia da parte dell'ufficio del genio civile di Viterbo. I lavori sono stati preceduti o accompagnati da interventi di puntellature, da demolizioni, sgomberi o ripristino di reti idriche, fognanti, elettriche e sul transito con chiusura di vuoti sotterranei in varie parti del centro storico, a tutela della pubblica incolumità e igiene dell'abitato.

Sono stati appaltati i lavori per la realizzazione del complesso sportivo e per il consolidamento del sottosuolo del centro storico di Tuscania, che è già iniziato. È in corso di appalto il collegamento fognante della zona GESCAL.

Sono invece di prossimo appalto il primo lotto della rete idrica e fognante riguardante il primo lotto (nuovo serbatoio e nuova adduttrice, ripristino rete idrica e fognante nel centro storico per la parte riparata, con sistemazione del rio Ferriaro e creazione di un primo lotto dell'impianto di depurazione sul fiume Marta).

Dall'esposizione delle opere eseguite o in corso risulta evidente lo sforzo compiuto dall'Amministrazione dei lavori pubblici per avviare la ricostruzione dell'abitato di Tuscania, che ha sino a questo momento impegnato la spesa di circa 13 miliardi e mezzo, di cui 4 miliardi e mezzo ai sensi della legge n. 1010 (a fronte dei 4,7 miliardi stanziati) e 9 miliardi ai sensi della legge n. 22 (a fronte degli 11 miliardi stanziati).

Sono state presentate 2.350 domande di contributo per il solo comune di Tuscania e 736 per gli altri centri terremotati e quindi

nel complesso 3.086 domande. L'ufficio del genio civile di Viterbo ha inviato al provveditorato regionale alle opere pubbliche del Lazio 254 pratiche: di queste ultime, le domande di contributo finanziate sono state 175, per un ammontare complessivo di 300 milioni circa, per 6 delle quali è stata anche concessa l'anticipazione prevista dall'articolo 39-*quater* della legge n. 205; 29 domande sono state definitivamente liquidate con la approvazione dei relativi consuntivi ammontanti a complessivi 150 milioni di lire.

Nel centro storico di Tuscania sono state finanziate le spese per la ricostruzione di interi comparti, ciascuno comprendente anche diverse decine di abitazioni, e quindi riguardanti altrettante domande, per un ammontare complessivo di 3 miliardi e 230 milioni. Per tali domande sono state concesse anticipazioni, a termine del richiamato articolo 39-*quater*, per lire 2 miliardi e 422 milioni.

Circa gli interventi di competenza del Ministero per i beni culturali ed ambientali, subentrato a quello della pubblica istruzione per effetto della recente legge n. 657, riferisco quanto segue, che mi è stato trasmesso dal nuovo Ministero.

Sin dal giorno successivo al terremoto, la direzione generale delle antichità e belle arti intervenne in Tuscania per rilevare i danni provocati dal sisma ai numerosi monumenti e alle abitazioni del centro storico gravemente lesionate ed operò subito con puntellature di pronto intervento per evitare possibili crolli di pareti e con coperture ad elementi architettonici degli edifici di notevole interesse storico e artistico.

Si tennero numerose riunioni a vari livelli, incontrando notevoli opposizioni al proposito di fare eseguire puntellature in tutto il centro storico in modo da evitare crolli e quindi la perdita di testimonianze storiche e artistiche, poichè da più parti allora si proponeva la demolizione di ogni cosa; ma, infine, prevalse il buon senso e nel centro storico di Tuscania iniziarono le opere di puntellatura.

Com'è noto, con la legge del 26 maggio 1971, n. 288, fu stanziata la somma di lire 1.500.000.000 sul bilancio del Ministero del-

la pubblica istruzione. Con tale somma a disposizione la sovrintendenza ha restaurato moltissimi monumenti di sua competenza.

Inoltre con legge del 17 maggio 1973, numero 205, sono state stanziato, a favore del Ministero della pubblica istruzione, lire 1 miliardo.

Con parte di tale somma, messa a disposizione della sovrintendenza ai monumenti del Lazio, si sta provvedendo al proseguimento del restauro solo per alcuni dei monumenti, in quanto i fondi stessi si sono rivelati insufficienti tanto è vero che con le somme stanziato non è stato finora possibile porre mano al restauro di numerosi altri monumenti di grande interesse storico quali ad esempio: l'abbazia di San Giusto, il palazzo del conte di Lavello, la torre detta di San Francesco, il palazzo Spagnoli, il palazzo Curia del Duomo.

È da segnalare l'opera svolta dall'istituto centrale del restauro che ha operato il distacco di affreschi da strutture murarie lesionate e pericolanti ed il bendaggio di quelli rimasti in sito.

La sovrintendenza alle antichità per l'Etruria meridionale dal canto suo ha provveduto al recupero del materiale archeologico del museo di San Pietro gravemente danneggiato ed al restauro di necropoli etrusche tra le quali quella detta della « Tomba della regina ».

Per quanto concerne il centro storico il provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Lazio ha redatto, in collaborazione con la sovrintendenza, il piano di ricostruzione e restauro del centro storico di Tuscania approvato poi con decreto presidenziale n. 8677 del 10 agosto 1972, in base al quale il centro storico è stato suddiviso in 84 comparti edilizi per il restauro dei quali provvedono direttamente i vari proprietari, tramite una impresa edile da loro delegata alla esecuzione dei lavori e allo svolgimento della rispettiva pratica di approvazione del progetto presso la soprintendenza, l'Ufficio del genio civile di Viterbo ed il comune di Tuscania, per il rilascio della licenza edilizia. A tutt'oggi alla soprintendenza sono pervenuti in esame 35 progetti di restauro dei com-

parti per i quali è stato rilasciato il rispettivo nulla osta.

Alcuni comparti poi sono stati restaurati direttamente dall'Ufficio del genio civile di Viterbo.

Lo sforzo, come si vede, è stato notevole, ma essendo insufficienti le disponibilità finanziarie non è possibile purtroppo rispondere compiutamente e celermente al complesso delle richieste e delle necessità delle zone colpite.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I . Signor Presidente, la mia interrogazione ha origine da un telegramma dell'agosto dell'anno scorso inviato al Gruppo senatoriale del partito repubblicano italiano (e credo anche altri Gruppi di questa Assemblea) dal sindaco di Tuscania, Salvatori, che lamentava il ritardato finanziamento della ricostruzione, con il conseguente arresto quasi totale dei lavori e lo sdegno della popolazione. E concludeva: diteci chiaramente se volete o non volete la ricostruzione della nostra cittadina. Io non sono senatore del Lazio, però ritengo di essere al servizio di qualsiasi causa giusta, dovunque sorga, onde ho ritenuto di presentare questa interrogazione. Vedo già un risultato e cioè che è stato fatto il punto della situazione, con una completezza e una precisione nei dettagli che fanno onore all'amministrazione pubblica, e in particolar modo a quella dei lavori pubblici.

Il mio ringraziamento al sottosegretario Arnaud è pienamente cordiale per la parte attinente all'attività del suo Ministero e per la parte attinente all'ex Ministero della pubblica istruzione, ora Ministero dei beni culturali.

Senza abusare affatto del tempo, signor Presidente, vorrei dire che tutto questo insieme di problemi mi porta a due o tre considerazioni. La prima è che questo terremoto è del 1971. In Italia se c'è qualcosa di eterno sono i terremoti; 1908, terremoto di Messina: sono ancora da eliminare alcune conseguenze, ed è ancora, per esempio,

da ricostruire la sede del museo di Messina, grosso e travagliato problema. Nel 1915, si è avuto il terremoto di Avezzano e ancora ve ne sono le tracce. Facendo un salto, il terremoto della Sicilia occidentale (Gibellina, Salaparuta), del 1968, attende che si affronti ogni suo cospicuo problema.

Quindi, al raffronto, dovrei dire miracolosamente rapida la ricostruzione di Tuscania, in quanto dai dati risulta un impegno pieno, in base alle leggi esistenti. Certe insufficienze o certe incompletezze derivano sostanzialmente dal mutato livello economico e quindi dall'imperversare dell'inflazione per quel che concerne costi, analisi dei prezzi, relative revisioni, eccetera.

Purtuttavia vorrei che questa voce significasse che, quando ci si trovi di fronte ad un flagello, non ci si basi sull'ampiezza di esso.

Per Tuscania, se non ricordo male, non ci furono vittime: il sisma ebbe riferimento a una zona limitata, anche se appartenente al tessuto mirabile delle testimonianze storiche e artistiche di uno dei più importanti centri storici del nostro paese. Purtuttavia questa non è e non può essere una ragione di oblio e di trascuratezza, anche perchè certi beni o vengono immediatamente e rapidamente salvati o altrimenti non hanno possibilità alcuna di sopravvivenza.

L'altra mia considerazione ha riferimento a quello che ha esposto l'onorevole Sottosegretario circa la tendenza ad accogliere richieste di ricostruzione e restauro presentate da privati, piuttosto che finanziare la diretta esecuzione di opere pubbliche.

Sappiamo che i meccanismi sono farraginosi; e troppo grande è il mio timore che, in qualche caso, dietro le richieste dei privati non vi siano i grattacieli della speculazione! Mi fa paura quello che si dice del quartiere GESCAL sulla via per Tarquinia.

Per quanto riguarda, infine, il complesso storico, è evidente che bisogna chiedere al Ministero dei beni culturali, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, per certe competenze, e con il Ministero del tesoro, per quel che riguarda le disponibilità, di presentarci un'altra proposta legislativa, affinché si possano ampliare i fondi previsti dal-

le due leggine relative alla ricostruzione del centro storico, per la quale, se non ho inteso male dalla lunga e dettagliata esposizione, vi è carenza di disponibilità di intervento.

Salvo ragioni umane e civili, occorre dare la massima priorità a una cittadina come Toscana, il cui nobile passato è testimoniato per le generazioni venture tanto attraverso le opere d'arte quanto attraverso il tessuto urbano, venuto a noi attraverso i secoli.

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

F I L E T T I, Segretario:

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché l'ANAS — in vista dell'indispensabile completamento della « E-7 », cioè dell'arteria che, da Orte a Ravenna, costituisce il riconosciuto collegamento viario tra il Centro-Italia ed il Nord-Europa — appronti un piano finanziario organico ed aggiornato, che contempli le opere necessarie e ne preveda la graduale attuazione.

In tal modo, come è sottolineato dalle Regioni interessate, potranno essere resi efficaci e produttivi i cospicui investimenti di denaro pubblico finora compiuti e potranno essere superate le attuali congestioni e disfunzioni, causate dalla disorganica attuazione dell'opera.

(3-1368)

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

A R N A U D, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la strada di grande comunicazione Orte-Ravenna, costituente l'itinerario internazionale « E-7 » e che è alla base dell'interrogazione del senatore Cifarelli, attraversa, come è noto, i compartimenti della viabilità di Roma, Perugia, Firenze e Bologna ed ha una estensione di chilometri

276,702, secondo la seguente suddivisione: 130,725 chilometri in esercizio; 52,742 chilometri in costruzione; 18,274 chilometri interessati da progetti già esaminati dal consiglio di amministrazione dell'ANAS e in attesa di essere appaltati; chilometri 74,961 interessati da progetti ancora da presentare all'esame dell'organo amministrativo.

Per quanto riguarda i 18,274 chilometri di strada per i quali sono stati esaminati i relativi progetti da parte del consiglio di amministrazione dell'ANAS e si è quindi in attesa dell'appalto, si fa presente che occorre la spesa di 48.065 milioni da suddividersi tra i compartimenti della viabilità secondo le rispettive competenze.

I progetti sono ancora da esaminare, considerato che alcuni di essi, già redatti da anni, devono essere aggiornati nei prezzi e prevedono una spesa complessiva di lire 155 miliardi e 949 milioni.

Sommando le spese di cui ai punti c) e d), risulta che per il completamento della « E-7 » è prevista una spesa di lire 214 miliardi e 14 milioni.

Ho il dovere di dire al Parlamento con molta franchezza che questa spesa non può assolutamente, almeno per il momento, essere sostenuta dall'ANAS, a meno che non intervengano, come ci auguriamo, massicci finanziamenti approvati dal Parlamento. Infatti gli stanziamenti ordinari di bilancio non consentono di programmare interventi a lunga scadenza e di rilevanti dimensioni, anche in considerazione degli oneri gravanti sul bilancio dell'azienda per il pagamento di somme a titolo di revisione dei prezzi su opere pregresse. Colgo anzi l'occasione per dire che, se non interverranno rapidamente opportuni provvedimenti di finanziamento, ci troveremo con i cantieri chiusi, con opere in corso che si arresteranno e con una situazione estremamente grave per l'attività dell'ANAS e per la viabilità del nostro paese.

C I F A R E L L I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I. Signor Presidente, evidentemente non sono soddisfatto. Vorrei ricordare che in quest'Aula ieri sera il collega Mazzei, assumendosi la impopolarità per quello che diceva, essendo egli senatore della Sicilia, si è opposto alle scelte che portano alla priorità, mirabolante per la spesa, della costruzione del ponte sullo stretto di Messina. Diceva il senatore Mazzei, come risulta dal resoconto sommario, che ci sono opere più urgenti, dagli ospedali agli aeroporti, alle scuole, agli acquedotti, dall'acqua per l'agricoltura alle infrastrutture per le zone industriali, e a quelle sociali e civili, che avrebbero la priorità su questi mastodontici progetti.

Perchè ricordo questo? Perchè so benissimo che vi è per il nostro paese una certa difficoltà nell'incrementare la spesa pubblica. La parte che qui modestamente rappresento insiste per la razionalizzazione della spesa pubblica, ma per fare questo dobbiamo stare attenti alle strade che diventano superstrade in modo surrettizio, forse perchè si costruisce nella zona « illuminata ». Ho sempre sostenuto, onorevole Presidente, che le opere nel nostro paese vanno a seconda di come gira il faro che le illumina. Ho anche proposto che per certi dicasteri l'assegnazione avvenga secondo rotazione regionale, ai fini di una obiettiva razionalizzazione, evitando prevalenze particolaristiche e unilaterali.

Comunque, per questa opera non mi fa velo il fatto di essere stato eletto a Ravenna, perchè quest'opera riguarda l'Emilia-Romagna, la Toscana, l'Umbria e il Lazio, e si tratta non solo di una strada a percorso europeo, ma di una strada della quale si discute da tempo memorabile, sulla cui costruzione sono tutti d'accordo, comunisti, democristiani, socialisti, repubblicani, una strada che ha una evidente importanza per il nostro paese, in quanto costituisce il completamento di una dorsale, che collega con la capitale e con il Tirreno il Nord-Est del nostro paese, attraverso l'Appennino.

Si tratta di una strada difficile, ma quando penso a tante altre che sono state costruite, a certe gratuite gallerie, a certe autostra-

de in parallelo, a certe lussuose infrastrutture, ho il diritto e credo anche il dovere di protestare intensamente per il misconoscimento dell'importanza di questo collegamento viario.

Vorrei ricordare in proposito che nella mia interrogazione non ho chiesto un mirabolante sforzo, nè l'esecuzione immediata di tutto, ma le opere necessarie per una graduale attuazione. E mi sono rifatto al voto unanime delle regioni interessate, che certamente è agli atti del Ministero dei lavori pubblici, sul fatto che bisogna rendere produttivi i cospicui investimenti finora compiuti e superare man mano determinate situazioni di inammissibile arretratezza, per quanto riguarda il collegamento viario.

Da questo punto di vista — me lo consenta, onorevole Sottosegretario — non ho ricevuto risposta. Infatti, mentre avevo domandato i modi previsti per l'attuazione dell'opera, la risposta riguarda sì i 18 progetti che sarebbero in corso di approvazione o già approvati e predisposti per l'appalto, ma al tempo stesso col disconoscimento obiettivo delle possibilità di appalto, a causa della modifica dei costi. Invece, per tutto il resto, e cioè per gli altri 74 chilometri, i progetti relativi richiederebbero 150 miliardi di spesa, e qui l'interrogativo è massimo. Concludendo, mentre ritengo utile che il Senato abbia manifestato la sua attenzione per questo problema di cui io sottolineo fondatamente l'urgenza, non mi pare di poter accettare la conclusione che il Sottosegretario ci ha presentato. Secondo l'onorevole Arnaud, l'ANAS non può con i suoi stanziamenti provvedere a queste opere, e occorrono urgenti disposizioni per ulteriori finanziamenti. Io domando chi debba dare queste disposizioni. Una legge di iniziativa parlamentare mi pare fuori della realtà. Quindi l'insistente raccomandazione che vuole esprimere la mia voce è questa: il Ministero dei lavori pubblici, nella programmazione dei suoi interventi, metta in primo piano quest'opera viaria e, se occorre una legge speciale di stanziamento, voglia presentarci questa legge. Si tratta di un'arteria

importantissima del nostro paese, che interessa quattro regioni.

E se alle regioni — io protesto sempre — diamo spesso ascolto per competenze che la Costituzione non riconosce loro in base a una fuga in avanti spesso demagogica, a quelle stesse regioni dobbiamo dare ascolto se esprimono compiutamente interessi e scelte infrastrutturali. La ringrazio, onorevole Presidente, e ringrazio di nuovo l'onorevole Sottosegretario.

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

F I L E T T I, Segretario:

PACINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali sono i motivi che hanno finora impedito l'inizio dei lavori relativi alla rettifica della linea ferroviaria Firenze-Pisa ed al suo prolungamento fino all'aerostazione civile « Galileo Galilei », nonostante quanto stabilito dalla legge n. 369 che ne prevede anche il relativo finanziamento. Non può, infatti, sfuggire la considerazione che un ulteriore ritardo nell'inizio dei lavori, oltre che contrastare con una espressa disposizione di legge, risulta enormemente pregiudizievole per l'interesse della regione e provoca notevoli aumenti di costi.

(3 - 1447)

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

S I N E S I O, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole interrogante, il Ministero dei trasporti ha tempestivamente avviato le procedure e gli adempimenti di competenza necessari per la realizzazione del collegamento ferroviario tra la stazione di Firenze S. Maria Novella e l'aeroporto Galileo Galilei, cui si riferisce la legge 9 agosto 1974, n. 369.

A tale riguardo l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha già approntato un

progetto per l'allacciamento ferroviario della stazione di Pisa centrale con il suddetto aeroporto.

Tale progetto deve peraltro essere coordinato con lo studio di sistemazione dello aeroporto Galileo Galilei, per il quale la direzione generale dell'aviazione civile ha bandito in data 20 settembre 1974 apposito appalto concorso, ed in tal senso il progetto stesso è stato reso noto alle ditte concorrenti. Pertanto, per poter appaltare i lavori di costruzione dell'allacciamento, sarà necessario attendere i risultati dell'appalto concorso, che potranno essere disponibili non prima del prossimo mese di maggio, tenuto conto che i termini dell'appalto concorso medesimo scadono il 12 marzo prossimo e che per l'esame degli elaborati presentati occorreranno non meno di due mesi.

Inoltre l'azienda ferroviaria sta studiando la rettifica del tracciato della linea Firenze-Pisa fra le stazioni di Signa e Montelupo, per migliorare l'esercizio della linea e ridurre i tempi di percorrenza dei treni.

Sono in corso i relativi rilievi aerofotogrammetrici e sondaggi geognostici, necessari per la scelta del tracciato più idoneo dal punto di vista tecnico-economico; se ne prevede l'ultimazione entro la prossima estate. Solo dopo aver completato le suddette indagini sarà possibile procedere all'elaborazione del progetto esecutivo ed iniziare quindi una prima fase dei lavori, che richiederanno comunque notevoli costi e tempi di esecuzione.

Si fa peraltro osservare che per l'effettiva disponibilità degli otto miliardi, destinati dalla succitata legge n. 369 al collegamento in parola, occorre che il Ministro del tesoro provveda, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio e che comunque tale somma non sarà sufficiente per la completa realizzazione dei due suddetti interventi (allacciamento dell'aeroporto e rettifica della Firenze-Pisa), il cui costo totale, dell'ordine di almeno 20 miliardi, potrà essere precisato solo dopo l'ultimazione della progettazione.

Nello schema di programma di impiego dello stanziamento di 2.000 miliardi di cui alla legge 377 del 1974, predisposto dalla azienda ferroviaria sulla base delle numero-

se e più urgenti esigenze da soddisfare con assoluta priorità sull'intera rete, non è previsto alcuno stanziamento per il finanziamento dell'aliquota della suddetta spesa eccedente gli 8 miliardi devoluti a favore dell'opera in parola dalla citata legge n. 369.

Tuttavia si conta di eseguire la prima fase dei ripetuti lavori utilizzando la suddetta somma di 8 miliardi, con eventuale modesta integrazione a carico di altri fondi (fondi di bilancio, fondi normali), fermo restando che il completamento della rettificazione e del potenziamento della linea Firenze-Pisa potrà essere incluso nel piano poliennale che il Ministero dei trasporti dovrà sottoporre al Parlamento entro la fine del 1976, data che coincide con la fine della premessa burocratica, amministrativa di realizzazione tecnica di alcune progettazioni che ci portano in coincidenza a poter iniziare i lavori.

P A C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A C I N I . Onorevole Presidente, desidero ringraziare vivamente il Sottosegretario per la risposta puntuale e articolata che ha fornito all'interrogazione da me presentata.

Desidero soltanto ricordare al Sottosegretario come la legge 369 sia stata approvata all'unanimità nell'8ª Commissione e abbia avuto il consenso, il sostegno e l'appoggio della regione Toscana.

Voglio ricordare questo per ribadire che l'aeroporto Galileo Galilei di Pisa si inserisce nel problema del traffico della Toscana ed anche nazionale e internazionale in termini estremamente significativi. Infatti, se le cifre in mio possesso sono esatte, nel 1974 si è avuto nell'aeroporto di Pisa un traffico di passeggeri dell'ordine di 452.575 persone, con un incremento rispetto al 1973 del 15 per cento, ed un traffico merci di 74.171 quintali, con un incremento del 32,2 per cento.

Mi limito soltanto a fornire queste cifre, che mi auguro siano esatte, per dimostrare come l'aeroporto di Pisa sia effettivamente

un aeroporto di estrema importanza per la regione Toscana e per il nostro paese. Di conseguenza l'esigenza sottolineata dalla mia interrogazione, che d'altra parte raccoglie la opinione delle popolazioni e degli enti interessati all'aeroporto di Pisa, è un'esigenza che scaturisce appunto dal fatto che occorre rapidamente collegare il capoluogo della Toscana con l'aeroporto di Pisa. Ora, questo è possibile nella misura in cui si dà corso a quelle opere di sistemazione della ferrovia e al collegamento tra la stazione di Pisa e l'aeroporto di cui si è fatto cenno, anche nella risposta del Sottosegretario.

Di conseguenza mi auguro che i tempi, sia pure necessari, che il Sottosegretario ha indicato non si debbano allungare per le esigenze che qualche volta la burocrazia comporta, ma in maniera non sempre del tutto adeguata. D'altra parte mi auguro che il Ministero dei trasporti ed in particolare il Sottosegretario si faccia carico di una sollecitazione perchè gli 8 miliardi siano definitivamente stanziati per tale opera.

Fatte queste brevi notazioni, desidero ulteriormente ringraziare il Sottosegretario per la risposta, sicuro che il suo impegno servirà a portare a buon termine questa opera che è così necessaria per la regione Toscana.

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

F I L E T T I , Segretario:

PITTELLA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

che le popolazioni di Lauria, Latronico, Episcopia, Fardella, Francavilla sul Sinni, Chiaromonte, Calvera, Carbone, Teana, San Chirico Raparo, Roccanova, San Martino d'Agri, Neopoli, Terranova di Pollino, San Costantino Albanese, Senise, eccetera, non sono servite da linee ferroviarie;

che tali comuni sono ubicati lungo il decorso del fiume Sinni e che le comunicazioni viarie, in attesa del completamento della

superstrada del Sinni, sono insufficienti, pericolose e facilmente bloccate dal gelo e dalla neve;

che, invece, potrebbero avviarsi al decollo economico se collegati al mare Jonio da un lato ed al mar Tirreno dall'altro con una linea ferroviaria adeguata;

considerato che la crisi energetica, con i suoi riflessi sulla bilancia dei pagamenti e, quindi, sul valore della lira, rende improcrastinabile la revisione del modello di sviluppo economico del nostro Paese, con l'incremento dei consumi e dei servizi sociali rispetto a quelli privati,

si chiede di sapere se, nel nuovo piano di potenziamento delle Ferrovie dello Stato, si vogliono includere le linee trasversali Maratea - Trecchina - Lauria - Francavilla sul Sinni - Senise - Policoro e Maratea - Lauria - Castelluccio Superiore e Inferiore - Rotondata - Mormanno - Castrovillari - Cosenza.

(3 - 0985)

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

Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

Svolgimento di interpellanza

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza del senatore Nencioni e di altri senatori. Se ne dia lettura.

F I L E T T I, Segretario:

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e della aviazione civile e della difesa.* — Premesso:

che, da informazioni pervenute da fonte attendibile, si è appreso che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non intende accordare le consuete agevolazioni tariffarie agli iscritti alle Associazioni d'Arma ed ai loro familiari, in occasione dei « raduni nazionali »;

che a giustificazione si richiamerebbero la nota situazione economica ed il conseguente clima di austerità imposto alla nazione;

poichè le agevolazioni consistevano nella concessione della tariffa n. 5 (riduzione del 40 per cento) per i familiari conviventi a carico (il rilascio dei biglietti di corsa semplice non era ammesso), mentre siffatte agevolazioni, ed anche più consistenti, sono accordate ai privati cittadini, senza necessità di particolari autorizzazioni, essendo in merito prevista una precisa disposizione;

poichè le Associazioni d'Arma hanno sempre richiesto al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile specifiche agevolazioni per venire incontro, soprattutto, alle esigenze di coloro che, risiedendo in località isolate o in piccolissimi centri, non hanno modo di formare « gruppi di viaggio » per i quali, come accennato, esiste una favorevole normativa;

in considerazione del fatto che l'atteggiamento negativo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non allevierebbe in alcun modo il pesante *deficit* del bilancio dell'Azienda ferroviaria e susciterebbe una penosa impressione nell'ambiente associazionistico d'Arma, cui certamente non sfuggono quotidiani e ben più rilevanti sprechi:

1) perchè i raduni non sono certo annuali;

2) perchè l'agevolazione è una semplice riduzione e non una concessione gratuita,

si che l'Amministrazione, cessata l'agevolazione, perderebbe il 60 per cento del prezzo, gli interpellanti chiedono di conoscere:

a) se il fatto risponde a verità;

b) se, in tal caso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non intende, per le ragioni esposte, recedere dal suo atteggiamento discriminatorio e lesivo degli interessi spirituali dei più umili cittadini-soldati;

c) se il Governo si è reso conto del profondo rammarico dei componenti le Associazioni d'Arma, colpiti nel loro riconoscimento morale e nelle loro legittime attese.

(2 - 0264)

F I L E T T I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

F I L E T T I. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'interpellanza al nostro esame non ha bisogno di particolare illustrazione essendo già ampiamente motivata nella sua formulazione. Si tratta di un problema che non è da considerare come avente un contenuto prettamente economico, ma piuttosto come un problema di carattere morale. L'interpellanza parte da informazioni che sono pervenute da fonte attendibile in ordine al diniego delle consuete agevolazioni tariffarie che sono state sempre fatte agli iscritti alle associazioni d'arma ed ai loro familiari in occasione dei raduni nazionali. Non vi è alcun serio motivo perchè queste agevolazioni non vengano concesse e non mi sembra si possa far riferimento alla pretesa precaria attuale situazione economica e al conseguente clima di austerità che dovrebbero essere coperti e superati dalla negazione di una agevolazione sempre fatta agli iscritti alle associazioni d'arma.

È risaputo che queste agevolazioni vengono date quando si tratta di gruppi di viaggio mentre ora dovrebbero essere negate ai singoli. È però da osservare che quando tali concessioni vengono richieste singolarmente, ciò avviene particolarmente per coloro i quali risiedono in località isolate o in piccolis-

simi centri per cui si trovano difficoltà a formare i cosiddetti « gruppi di viaggio ».

Mi auguro comunque che le informazioni pervenute da fonte attendibile non siano reali e che in questo senso possa essere data una risposta da parte del Governo.

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

S I N E S I O, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, anzitutto bisogna chiarire gli esatti termini della questione che gli onorevoli interpellanti hanno sollevato. Devo premettere che da parte della Commissione trasporti della Camera dei deputati, nella seduta del 26 ottobre 1972, è stato votato all'unanimità, cioè con la partecipazione di tutti i Gruppi, un ordine del giorno che « vista la situazione di bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, considerato il rilevante numero di concessioni e di biglietti gratuiti oggi esistenti », che il ministro Martinelli peraltro, con la sua rettitudine e la sua legge morale interna, sta riducendo al massimo in vista di una moralizzazione anche della pubblica amministrazione, ha impegnato il Governo « ad avviare un rapido ed approfondito esame di tutta la materia affinché sia possibile programmare, in un arco di due anni, il progressivo ridimensionamento delle concessioni speciali ».

In ottemperanza a tale indirizzo, che è vincolante per il Governo, l'azienda delle ferrovie dello Stato ha attuato il richiesto ridimensionamento con il decreto interministeriale n. 7001 del 9 maggio 1974, entrato in vigore il 15 maggio 1974, sulla base del quale sono state soppresse concessioni che apparivano non motivate da reali e comprovate esigenze di ordine sociale ed è stata abbassata per tutte quelle che non è stato possibile sopprimere la misura della riduzione tariffaria concessa.

In questo contesto non si poteva non prendere in considerazione il settore delle concessioni eccezionali nel cui ambito rientrano, fra altre, le facilitazioni in favore degli iscrit-

ti alle associazioni d'arma e loro familiari per i viaggi effettuati in occasione dei raduni nazionali. In tale settore, in analogia con quanto praticato con le concessioni speciali, nessuna delle facilitazioni accordate negli anni scorsi è stata rinnovata a partire dal 1974.

Della suddetta decisione si è provveduto, a cura degli uffici aziendali interessati, a dare comunicazione alle associazioni d'arma che avevano già avanzato richiesta di agevolazioni tariffarie per i propri raduni nazionali.

Come può facilmente comprendersi, il ripristino delle concessioni precedentemente abolite comporterebbe un aggravio per il bilancio della azienda delle ferrovie dello Stato, che è stata anzi costretta ad aumentare subito dopo, vedi caso, le sue tariffe col provvedimento intervenuto il 15 maggio 1974.

F I L E T T I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

F I L E T T I. Onorevole Sottosegretario, non solo non sono soddisfatto della risposta, ma sono ampiamente deluso. È vero che è stato votato l'ordine del giorno cui lei ha fatto riferimento, ma parlando di agevolazioni e di soppressione delle medesime si è voluta fare un'eccezione dicendosi che le agevolazioni non dovrebbero essere soppresse quando vi sono particolari motivi di natura sociale o di natura morale.

Nel caso in specie, sopprimendo le agevolazioni che sempre sono state concesse ai partecipanti ai raduni nazionali, praticamente veniamo a vietare i raduni medesimi in quanto molti dei militari e dei loro familiari non saranno in grado di parteciparvi non disponendo delle necessarie risorse economiche. Conseguentemente lo Stato viene a perdere anche il residuo 60 per cento.

Evidentemente tutte le disposizioni vanno interpretate *cum grano salis*: nel caso in oggetto non si sarebbero dovuti disattendere i motivi di carattere morale che presiedono alla fattispecie per il caso di raduni

nazionali di associazioni d'Arma. Non si dica che vi sono ragioni di carattere economico: si tratta di raduni che avvengono molto saltuariamente e che non si effettuano nemmeno annualmente. Quindi queste agevolazioni non inciderebbero certamente sulle esigenze di carattere economico e finanziario dello Stato o dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Per questi motivi confermo la mia insoddisfazione per la risposta che il Governo ha voluto fornirci.

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

Annunzio di mozioni

P R E S I D E N T E. Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle mozioni pervenute alla Presidenza.

F I L E T T I, Segretario:

BROSIO, ARENA, BERGAMASCO, BALBO, BONALDI, ROBBA, VALITUTTI, PREMOLI. — Il Senato,

premesso che una sempre più organizzata e spietata attività criminale e terroristica sta sferrando un preoccupante assalto alle istituzioni democratiche dello Stato, alla vita ed ai beni dei cittadini;

considerato che è giunto il momento di prendere coraggiose iniziative, che la collettività nazionale sempre più reclama dallo Stato, uno Stato che deve sapere corrispondere all'esigenza di salvaguardia della società civile, garantendone la libera ed ordinata convivenza;

constatato che a determinare tale drammatica situazione hanno contribuito, tra l'altro, la crisi dei poteri dello Stato, di fronte a forti gruppi eversivi, con un inammissibile permissivismo nei riguardi dei violenti di ogni segno e colore; la tolleranza, quando non l'incauta esaltazione, di un'assurda ribellione alle leggi; la disfunzione, al limite della paralisi, della giustizia; le carenze degli organi di polizia, non sufficientemente dota-

ti di mezzi tecnici tali da consentire loro di opporsi efficacemente alle iniziative criminose e terroristiche, anche per la sovrapposizione di compiti, incertezze operative, limitazione di organici; infine, la mancata attuazione della riforma dei codici secondo i principi costituzionali e le conseguenti carenze di legislazione penale efficace e moderna, dotata di strumenti celeri di prevenzione e di attuazione delle sanzioni,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative amministrative e legislative necessarie per combattere la criminalità comune e politica;

a garantire l'ordine democratico;

a creare le premesse per un rinsaldamento di quei valori morali e di rieducazione nella società, che si realizzano attraverso un'opera di costante educazione civica, di risanamento e di redenzione sociale, nella certezza del diritto e della sua applicazione.

In particolare, indica al Governo come necessari ed urgenti provvedimenti appropriati:

per la riorganizzazione ed il potenziamento delle forze di polizia e dei servizi di pubblica sicurezza, per consentire l'adempimento dei loro compiti d'istituto senza le attuali eccessive limitazioni, nonchè per la revisione del trattamento normativo-economico degli appartenenti alle forze dell'ordine;

per la revisione delle disposizioni concernenti l'addestramento e l'impiego in servizio degli appartenenti alle forze di polizia, per consentire maggiori possibilità d'intervento e di difesa propria e della collettività contro gli atti di criminalità;

per l'adozione di norme adeguate:

sul fermo di polizia che, senza intaccare le garanzie costituzionali, a tutela della libertà personale e dei diritti dei cittadini, consenta alle forze dell'ordine di agire concretamente e responsabilmente in modo da rendere pronta, efficace e sicura l'attività di prevenzione nei confronti delle crescenti iniziative della criminalità organizzata;

sulla libertà provvisoria, nel senso di restringere i limiti che, nell'attuale grave momento, appaiono eccessivamente latenti (ed an-

che per evitare nella misura massima che coloro che ne usufruiscono tornino, proprio in forza della concessa libertà, a commettere nuovi reati), stabilendo, altresì, tra Magistratura e polizia quel rapporto di coordinamento e di pronta disponibilità previsto dalla Costituzione ed essenziale per la prevenzione degli atti criminali, l'individuazione e la pronta punizione dei colpevoli.

Considerate, inoltre, le iniziative, da più parti assunte, per realizzare la sindacalizzazione degli appartenenti alle forze di polizia, proprio mentre si accentua la caratterizzazione politica e surrettizia nell'ambito della Magistratura, invita il Governo:

a respingere, perchè incostituzionale, ogni manovra di inquadramento e strumentalizzazione sindacale degli appartenenti alle forze di pubblica sicurezza, in quanto le medesime si identificano con il potere-dovere dello Stato di assicurare la difesa delle libertà e l'esercizio dei diritti dei cittadini;

a provvedere, adottando misure e strumenti idonei, alla tutela della condizione e dei diritti morali, economici e di servizio degli appartenenti alle forze di pubblica sicurezza, promuovendo i provvedimenti legislativi opportuni e proponendo al Parlamento uno « statuto » che realizzi una precisa indicazione ed attribuzione normativa, economica e funzionale degli appartenenti alla pubblica sicurezza;

ad assumere le necessarie iniziative per dare, da un lato, un'equa soluzione alle istanze di carattere morale ed economico della Magistratura, e, dall'altro, per evitare il ricorso allo sciopero, comunque qualificato e motivato, da parte dei magistrati e, al tempo stesso, la loro milizia nei partiti politici, anche in considerazione del fatto che la Costituzione solennemente afferma che il giudice dipende solo dalla legge nell'esercizio di un essenziale potere dello Stato in nome del popolo italiano.

(1 - 0056)

GROSSI, CIPELLINI, ARNONE, MINNOCCI, AVEZZANO COMES, STIRATI, FERRALASCO, CORRETTO, CUCINELLI.
— Il Senato,

considerato che l'attuazione delle leggi già votate dal Parlamento, tendenti ad affrontare i problemi dei trasporti (e precisamente la legge 14 agosto 1974, n. 377, relativa al potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie, la legge 22 dicembre 1973, n. 825, relativa agli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, la legge 6 agosto 1974, n. 366, relativa ai provvedimenti urgenti di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti, la legge 20 dicembre 1974, n. 684, relativa alla ristrutturazione dei servizi marittimi), procede fra considerevoli difficoltà per il mancato reperimento dei mezzi finanziari;

rilevato, altresì, che la crisi economica è prevalentemente determinata dalla crisi energetica e che, in tale contesto, il settore trasporti, con l'elevazione dei costi, concorre pesantemente alla lievitazione dei prezzi;

tenuto conto che un riordino generale dei sistemi dei trasporti, da concepire con criteri di coordinamento dei vari comparti (stradale, ferroviario, marittimo ed aereo) e di rivalutazione del trasporto pubblico collettivo, può determinare una riduzione del grave *deficit* petrolifero e favorire il superamento degli squilibri territoriali,

invita il Governo:

a reperire con urgenza i mezzi finanziari necessari per dare esecuzione alle soprascritte leggi;

a concretare con le Regioni il piano per la costruzione di 30.000 autobus destinati a modificare profondamente il traffico cittadino ed il traffico delle piccole e medie distanze;

a predisporre con urgenza, d'intesa con le Regioni ed i sindacati, il piano generale dei trasporti previsto dalla legge 14 agosto 1974, n. 377, ed i relativi piani poliennali di sviluppo delle ferrovie, dei porti, degli aeroporti e delle strade.

(1 - 0057)

Annuncio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare annuncio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

F I L E T T I, Segretario:

BROSIO, BERGAMASCO, BONALDI, BALBO, PREMOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Premesso:

che le tendenze inflazionistiche nel nostro Paese, benchè in parte attenuatesi rispetto al 1974, sono tuttora preoccupanti e che il loro parziale contenimento è in parte agevolato dalla recessione produttiva ed occupazionale che ha investito il nostro sistema economico;

che le componenti maggiori dell'inflazione italiana derivano sia dai *deficit* dello Stato e degli Enti pubblici, alimentati massicciamente dalle spese correnti, sia dalla scarsa produttività del lavoro nei settori produttivi pubblici e privati, sia dal meccanismo della scala mobile recentemente aggravata dall'inizio dell'unificazione dei livelli, sia dalle rivendicazioni salariali non collegate ad analoghi aumenti della produttività;

che, in tale quadro, occorre quindi continuare la lotta inflessibile all'inflazione, accompagnandola con misure appropriate di sostegno della produzione e dell'occupazione, tali da non aggravare la nostra bilancia dei pagamenti e da contenere efficacemente gli effetti inflazionistici;

ritenuto:

che la crisi petrolifera sta producendo nel nostro Paese effetti negativi amplificati in quanto investe un sistema economico già indebolito e che dipende dal petrolio, per il proprio fabbisogno di energia, in misura proporzionalmente maggiore rispetto agli altri grandi Paesi industriali dell'Occidente;

che, per tale motivo, il nostro sistema economico si sta avviando verso un grave processo di recessione produttiva, con negative conseguenze per l'occupazione, e che le previsioni circa l'andamento del reddito nazionale nel 1975 vengono continuamente corrette in senso peggiorativo, tanto che ora viene prevista dal Governo una diminuzione

del reddito nazionale nel 1975 del 2,5 per cento rispetto al 1974;

che esiste, quindi, l'obiettivo ed urgente necessità di porre in atto una politica di sostegno e di rilancio dell'economia che punti sia su quei settori, come l'edilizia e l'agricoltura, i quali, per le loro caratteristiche di grande impiego di manodopera e perchè risentono meno di altri della crisi petrolifera, più si prestano per un'azione di rilancio, sia su quei settori, come i trasporti e la produzione di energia, che devono essere al più presto adeguati a quella che è la nuova realtà del costo del petrolio;

che i provvedimenti per il rilancio dell'economia adottati finora dal Governo non sono, a giudizio degli interpellanti, sufficienti ad incidere su quella che è la difficile realtà economica del nostro Paese e soprattutto non sembrano idonei, da soli, a provocare l'auspicata inversione di tendenza della recessione produttiva ed occupazionale oggi in atto,

gli interpellanti chiedono di conoscere dal Governo:

a) se intenda indirizzare la propria azione di rilancio dell'economia e dell'occupazione essenzialmente su alcuni settori da considerarsi prioritari, come l'edilizia, l'agricoltura, i trasporti e l'energia;

b) se non intenda promuovere modifiche legislative per quei settori, come l'agricoltura e l'edilizia, specie quella pubblica, per i quali le innovazioni legislative introdotte dai Governi di centro-sinistra (come la legge sui fitti rustici e la legge n. 865 del 1971) hanno dato risultati obiettivamente negativi sul piano produttivo;

c) quali iniziative intenda adottare, anche sul piano dello sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica, per la rapida realizzazione di un adeguato numero di centrali elettriche nucleari e, nel frattempo, dati i lunghi tempi tecnici richiesti per la realizzazione di centrali nucleari, quali provvedimenti intenda adottare per la celere realizzazione di quelle centrali termoelettriche che sono necessarie per evitare nell'immediato futuro pericolose strozzature nella produzione di energia elettrica;

d) quali iniziative intenda adottare nel campo dei trasporti, sia per la realizzazione del programma di costruzione di 30.000 autobus da tanto tempo preannunziato, sia per far uscire dalla depressione il settore della motorizzazione privata;

e) quali iniziative intenda promuovere per un profondo riesame della politica meridionalistica, alla luce delle contraddittorie esperienze del passato, come premessa del rilancio di una politica meridionalistica realistica, oggi più che mai necessaria, anche in considerazione del maggior costo per la crisi economica sopportato dal nostro Mezzogiorno, come parte economicamente più debole e quindi più esposta del nostro Paese.

(2 - 0399)

MAZZEI, CIFARELLI, VENANZETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che la peculiarità della situazione economica italiana — caratterizzata da negativi fenomeni strutturali che avevano, fin dai primi mesi del 1973, evidenziato un livello interno di inflazione di gran lunga superiore alla media degli altri Paesi industrializzati del mondo occidentale — ha reso più esposto il nostro Paese ai contraccolpi della crisi energetica;

che tale maggiore vulnerabilità della condizione italiana deriva essenzialmente, nel settore pubblico e parapubblico, da una dinamica e da una qualità della spesa pubblica tendenti a privilegiare sistematicamente il finanziamento in disavanzo anche delle spese correnti (con profonde sperequazioni retributive, al tempo stesso effetto e causa di incontrollate spinte corporative), con creazione di liquidità aggiuntiva e, quindi, con alimento delle stesse pressioni inflazionistiche ed una qualificazione improduttiva della spesa che ha favorito maggiormente i consumi individuali, e, nel settore direttamente produttivo, da una dinamica retributiva tendente a superare sistematicamente gli incrementi di produttività (con immedia-

ti riflessi sulla capacità d'investimento delle imprese e sulla competitività dei nostri prodotti sul mercato internazionale);

che la situazione strutturale così delineatasi ha impedito, sinora, in concreto, di mettere in moto un meccanismo di ripresa che tenga conto anche dei nodi strutturali esistenti all'interno del Paese, nel senso di favorire una politica di riforme capace di sciogliere quei nodi e di servire, nel contempo, al rilancio del nostro meccanismo di sviluppo economico e sociale,

si chiede al Governo come gli annunciati provvedimenti di carattere congiunturale possano legarsi agli obiettivi strutturali sopra ricordati e possano rendersi compatibili con un disegno generale di rilancio e di rinnovamento del modello di sviluppo che privilegi finalmente i ceti (disoccupati e sottoccupati) e le zone (Mezzogiorno) più deboli, i cui problemi dovrebbero realmente essere al centro di ogni organico disegno di crescita armonica del reddito e dell'occupazione nel nostro Paese.

In particolare, si chiede al Governo, nel quadro di un'impellente esigenza di ripresa degli investimenti nei settori dell'energia, dell'agricoltura e dell'edilizia pubblica e privata, come intenda coordinare ed accelerare gli interventi, ai fini di una tempestiva acquisizione delle risorse finanziarie indispensabili e di un superamento delle strozzature istituzionali e burocratiche esistenti, sia al livello degli organismi settoriali e degli Enti locali competenti, sia al livello delle procedure amministrative e contabili.

(2 - 0400)

Annunzio di interrogazioni

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

FILLETTI, Segretario:

BALBO, BROGIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti, degli affari esteri, del tesoro, dell'in-*

dustria, del commercio e dell'artigianato e del turismo e dello spettacolo. — A conoscenza della preoccupazione dei rappresentanti degli Enti pubblici cuneesi in seguito alle voci corse ed alle decisioni prese dalla Sottocommissione bilancio del Senato, che ha dato parere sfavorevole sulla copertura aggiuntiva della spesa per il ripristino della ferrovia Cuneo-Nizza, nonché della preoccupazione che gli stanziamenti disposti con le leggi numero 635 del 27 luglio 1967 e n. 510 del 30 giugno 1971, in accordo con i poteri della confinante Francia, non sarebbero più operanti;

considerato:

che l'opera, se portata a termine, oltre che interessare e partecipare sostanzialmente a potenziare l'economia del cuneese, porterebbe grande agio all'intero Piemonte;

che essa verrebbe a completare l'anello della grande comunicazione europea Basilea-Torino-Cuneo-Nizza, con vantaggi considerevoli per l'intera nazione;

che, se non portata a termine, si concluderebbe con il definitivo sperpero di oltre 50 miliardi di lire investiti in opere esistenti e nella maggior parte ancora recuperabili sulla tratta Cuneo-Breil, in buona parte appartenente al territorio della provincia di Cuneo, gli interroganti chiedono di avere chiarimenti in merito ed assicurazioni sull'intendimento del Governo di portare a termine l'opera in tempi relativamente brevi.

(3 - 1571)

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

AVEZZANO COMES. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere l'ammontare degli emolumenti a qualsiasi titolo percepiti dai presidenti, vice presidenti, amministratori delegati e consiglieri di amministrazione dell'IRI, dell'ENI, dell'EFIM, dell'EGAM, dell'Ente autonomo di gestione per il cinema, dell'«Alitalia», della RAI-TV e dell'Ente autonomo per le aziende termali.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere quali e quanti membri dei consigli di amministrazione dei citati Enti compaiono in

altri consigli di amministrazione di Enti dipendenti o vigilati dal Ministero.

(4 - 4106)

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 11 marzo 1975**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 11 marzo, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Interpellanze sulla politica economica del Governo, con particolare riferimento al riferimento al rilancio degli investimenti.

INTERPELLANZE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

**COLAJANNI, CHIAROMONTE, DEL PA-
CE, MADERCHI, BERTONE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda proporre al Parlamento per quanto riguarda l'energia, l'agricoltura e l'edilizia abitativa, e con quali effettivi impegni di spesa per il 1975.

Gli interpellanti rilevano che ad impegni in detti tre settori fu dato largo rilievo nelle dichiarazioni programmatiche del Governo, mentre a tutt'oggi quanto è dato conoscere circa le iniziative del Governo non può essere ritenuto rassicurante, considerando anche la prassi, ormai consolidata, del Tesoro nel regolare l'erogazione delle somme per investimenti, per cui agli impegni anche legislativi non sempre fa seguito una spesa effettiva.

A giudizio degli interpellanti, un pronto intervento nei tre settori indicati risponderebbe alla necessità di sostenere l'economia e l'occupazione nell'attuale critico momento.

In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere dal Governo:

a) quali iniziative abbia in animo di adottare, anche promuovendo gli opportuni

incontri con gli Enti locali, per l'attuazione del programma di costruzione di centrali termoelettriche approvato con legge;

b) quali proposte legislative intenda presentare per disciplinare la raffinazione del petrolio;

c) quali iniziative intenda prendere per la rapida elaborazione di un razionale piano per lo sviluppo della zootecnia, affidandone l'attuazione alle Regioni;

d) se non intenda promuovere, attraverso le Regioni, il recupero delle terre incolte e mal coltivate, affidandone la gestione a contadini singoli ed associati, per sviluppare la produzione agricola e quella zootecnica;

e) se, in vista della prevedibile paralisi dell'attività edilizia nei prossimi mesi, non ritenga urgentissimo disporre un piano di emergenza, in accordo con i Comuni e le Regioni, per l'impiego immediato dei fondi non ancora utilizzati destinati all'edilizia residenziale pubblica, ammontanti a circa 1.000 miliardi di lire;

f) se, in applicazione degli impegni assunti, non ritenga di dover mettere subito a disposizione dei comuni mezzi finanziari adeguati per procedere all'acquisizione delle aree per l'edilizia pubblica ed all'esecuzione delle necessarie opere di urbanizzazione.

(2 - 0376)

CIPELLINI, ZUCCALA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quale giudizio il Governo dia della situazione economica, quali prospettive ritenga si possano assegnare per il 1975 alla nostra economia e quali interventi si proponga di adottare per fronteggiare la crisi.

In particolare, si chiede al Governo di conoscere:

a) se non ritenga che, accanto ai notevoli miglioramenti verificatisi nell'andamento della bilancia dei pagamenti, si debba registrare anche una recessione preoccupante che, se non immediatamente contrastata, rischia di avere effetti gravemente negativi sull'occupazione e su tutte le strutture produttive ed economiche del Paese;

b) se non ritenga, inoltre, necessario, in tale situazione, adottare subito provvedimenti volti a determinare la ripresa dell'economia, soprattutto nei settori prioritari, secondo gli impegni assunti all'atto della sua costituzione;

c) se non ritenga, infine, necessario ed urgente qualificare ed intensificare gli sforzi e gli impegni per il sostegno delle esportazioni, con particolare riguardo alle imprese di minori dimensioni produttrici di beni capitali;

d) quale iniziativa abbia adottato o adotterà per istituire rapidamente nuovi strumenti per il coordinamento unitario delle politiche dell'energia.

(2 - 0395)

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, CAPUA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per conoscere — in base agli impegni presi dal Governo in sede di comunicazioni al Parlamento ed al recente vertice economico — quali provvedimenti si intendano proporre per l'energia, l'agricoltura e l'edilizia abitativa, intesi come effettiva, immediata realizzazione nei settori di competenza.

Considerato:

che per la situazione industriale non si rileva alcun sintomo favorevole: infatti nel dicembre 1974 i numeri-indici della produzione industriale hanno segnalato una diminuzione del 9,1 per cento rispetto al livello registrato nello stesso mese dell'anno precedente; in tutto il 1974, dunque, l'aumento della produzione industriale è stato del 4,3 per cento (più 9,7 per cento nel 1973);

che si segnala uno « scivolamento » della produzione, che ormai investe tutti i rami

di attività, e più particolarmente quelli che producono beni di investimento e beni di consumo scarsamente urgenti;

che i dati di gennaio 1975, secondo prime informazioni, potrebbero registrare una ulteriore caduta alla produzione, specie se si tiene presente l'ingente aumento della produzione nei primi mesi del 1974;

che i costi di produzione continuano a crescere con ritmo accelerato;

che, fatti i conti nelle imprese, si stima per il 1975 un aumento, in termini monetari, dei salari e degli stipendi, pari, come minimo, al 30 per cento;

che siamo ben lontani, quindi, da quel più 16 per cento che era nei voti governativi, non esistendo alcun indizio di un possibile aumento della produttività, che tenderà a stabilizzarsi, se non a diminuire, per cui è facile prevedere un aggravamento dello squilibrio tra domanda monetaria ed offerta fisica di beni e servizi;

che « l'austerità » non si consegue solo limitando i consumi — il che, al di là di un certo limite, può rappresentare un ostacolo all'impresa — ma si consegue, soprattutto, lavorando con maggiore intensità;

l'andamento delle partite correnti (merci e servizi) che la bilancia dei pagamenti sembra offrire, negli ultimi mesi, con tenui spiragli su un orizzonte congiunturale ancora decisamente oscuro;

che tale spiraglio, specificatamente, tende a diminuire il saldo passivo della bilancia commerciale (merci) (naturalmente se si esclude quello dipendente dallo scambio di prodotti petroliferi);

che l'aumento dei prezzi all'esportazione è sempre assai inferiore a quello dei costi di produzione, dal che è facile arguire che l'esportazione opera a spese degli ammortamenti;

che, con la drastica riduzione dei saggi passivi, si spera di riavviare i risparmiatori verso il mercato finanziario, e cioè verso l'acquisto di titoli a reddito fisso che, oggi, consentono un rendimento medio di poco superiore all'11 per cento, fatto che agevererà il programmato rilancio di tale mercato, ma non risolverà alcun problema pratico,

gli interpellanti chiedono di conoscere, in un momento tanto grave, anche per l'instabilità della lira, ancora fluttuante e disancorata, il pensiero del Governo.

(2 - 0394)

TEDESCHI Franco, PERITORE, CIRIELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici ed al Ministro senza portafoglio per le regioni.* — Per conoscere qual è il programma che il Governo ha predisposto o intende predisporre per favorire il rilancio della produzione ed i relativi piani di spesa.

Più specificamente, gli interpellanti chiedono di conoscere:

se l'articolazione della spesa di 1.000 miliardi di lire, prevista dalla variazione al bilancio dello Stato, sia dettata dall'inderogabile necessità di operare selettivamente in alcuni settori strategici, ai fini del rilancio dell'economia, e se a tale selezione abbia presieduto il criterio del mantenimento dei livelli di occupazione, anche in vista dei rientri nel Sud di manodopera disoccupata dal Centro-Europa;

in che forma il Governo intenda coordinare la propria politica d'intervento nel Mezzogiorno con la politica regionale della CEE e, in generale, secondo quali direttive ritenga di poter influire sugli indirizzi di tale politica comunitaria;

se il Governo non ritenga che, ai fini di un'immediata ripresa produttiva, in concorso con gli altri interventi, sia essenziale che alla riduzione molto consistente dei tassi bancari passivi debba corrispondere l'immediata, proporzionale riduzione dei tassi attivi;

se gli interventi nel campo dell'energia riflettano una politica energetica organica, che valorizzi la predisposizione di fonti alternative, superando, nel rispetto dei principi di salvaguardia dell'ambiente, i vincoli di natura locale e territoriale;

se sussistano le condizioni per un ribasso dei costi dei prodotti petroliferi, ed in particolare del gasolio;

se nei provvedimenti di emergenza si intenda affrontare, sia pure in una prima fase, la rivalorizzazione dei settori agricolo e zootecnico, soprattutto attraverso l'immediata espansione del credito agrario;

se la politica dei trasporti che il Governo intende perseguire sia ispirata ad una decisa espansione del servizio pubblico, quale alternativa privilegiata allo sviluppo della motorizzazione privata, sul piano dell'incremento sia dei mezzi di trasporto che delle strutture organizzative;

se, tenuto conto che la ripresa dell'edilizia rappresenta il volano nel rilancio dell'economia, si intenda con assoluta immediatezza predisporre piani di costruzione che tendano alle realizzazioni nel brevissimo termine;

se, preso atto che il Paese si trova di fronte a scelte obiettivamente difficili, il Governo abbia elementi di giudizio sulla probabile evoluzione dell'economia italiana nel breve periodo, tali da consentire una precisa scelta tra investimenti ad alta intensità di capitale o ad alto tasso di occupazione, poichè i due indirizzi sono chiaramente conflittuali tra loro.

(2 - 0397)

CAROLLO, DE VITO, SALERNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quale carattere debba avere, a giudizio del Governo, l'azione tendente all'assestamento dell'economia italiana in un quadro di sviluppo che, per essere reale, non può essere settoriale, ma deve essere armonico e globale.

Constatato che la fiducia nella nostra moneta è stata riacquistata in campo internazionale, ma che essa deve essere tuttora consolidata a mezzo di una maggiore dilatazione della nostra produzione, di un maggiore equilibrio fra produttività, costi e prezzi, di un conseguente maggiore flusso delle esportazioni in volume ed in valore, di una responsabile diminuzione dei consumi di lusso largamente alimentati dalle importazioni, si chiede quali provvedimenti siano consi-

derati necessari per la realizzazione del fondamentale equilibrio dei fattori dell'economia e, in particolare, quali provvedimenti di economia reale e non di esclusiva economia monetaria o di disgregati impegni settoriali, che in concreto e generalmente risultano velleitari, siano ritenuti essenziali dal Governo.

(2 - 0398)

BROSIO, BERGAMASCO, BONALDI, BALBO, PREMOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Premesso:

che le tendenze inflazionistiche nel nostro Paese, benchè in parte attenuatesi rispetto al 1974, sono tuttora preoccupanti e che il loro parziale contenimento è in parte agevolato dalla recessione produttiva ed occupazionale che ha investito il nostro sistema economico;

che le componenti maggiori dell'inflazione italiana derivano sia dai *deficit* dello Stato e degli Enti pubblici, alimentati massicciamente dalle spese occorrenti, sia dalla scarsa produttività del lavoro nei settori produttivi pubblici e privati, sia dal meccanismo della scala mobile recentemente aggravata dall'inizio dell'unificazione dei livelli, sia dalle rivendicazioni salariali non collegate ad analoghi aumenti della produttività;

che, in tale quadro, occorre quindi continuare la lotta inflessibile all'inflazione, accompagnandola con misure appropriate di sostegno della produzione e dell'occupazione, tali da non aggravare la nostra bilancia dei pagamenti e da contenere efficacemente gli effetti inflazionistici;

ritenuto:

che la crisi petrolifera sta producendo nel nostro Paese effetti negativi amplificati in quanto investe un sistema economico già indebolito e che dipende dal petrolio, per il proprio fabbisogno di energia, in misura proporzionalmente maggiore rispetto agli altri grandi Paesi industriali dell'Occidente;

che, per tale motivo, il nostro sistema economico si sta avviando verso un grave processo di recessione produttiva, con negative conseguenze per l'occupazione, e che le previsioni circa l'andamento del reddito nazionale nel 1975 vengono continuamente corrette in senso peggiorativo, tanto che ora viene prevista dal Governo una diminuzione del reddito nazionale nel 1975 del 2,5 per cento rispetto al 1974;

che esiste, quindi, l'obiettivo ed urgente necessità di porre in atto una politica di sostegno e di rilancio dell'economia che punti sia su quei settori, come l'edilizia e l'agricoltura, i quali, per le loro caratteristiche di grande impiego di manodopera e perchè risentono meno di altri della crisi petrolifera, più si prestano per un'azione di rilancio, sia su quei settori, come i trasporti e la produzione di energia, che devono essere al più presto adeguati a quella che è la nuova realtà del costo del petrolio;

che i provvedimenti per il rilancio dell'economia adottati finora dal Governo non sono, a giudizio degli interpellanti, sufficienti ad incidere su quella che è la difficile realtà economica del nostro Paese e soprattutto non sembrano idonei, da soli, a provocare l'auspicata inversione di tendenza della recessione produttiva ed occupazionale oggi in atto,

gli interpellanti chiedono di conoscere dal Governo:

a) se intenda indirizzare la propria azione di rilancio dell'economia e dell'occupazione essenzialmente su alcuni settori da considerarsi prioritari, come l'edilizia, l'agricoltura, i trasporti e l'energia;

b) se non intenda promuovere modifiche legislative per quei settori, come l'agricoltura e l'edilizia, specie quella pubblica, per i quali le innovazioni legislative introdotte dai Governi di centro-sinistra (come la legge sui fitti rustici e la legge n. 865 del 1971) hanno dato risultati obiettivamente negativi sul piano produttivo;

c) quali iniziative intenda adottare, anche sul piano dello sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica, per la rapida realizzazione di un adeguato numero di centrali elettriche nucleari e, nel frattempo, dati i

lunghe tempi tecnici richiesti per la realizzazione di centrali nucleari, quali provvedimenti intenda adottare per la celere realizzazione di quelle centrali termoelettriche che sono necessarie per evitare nell'immediato futuro pericolose strozzature nella produzione di energia elettrica;

d) quali iniziative intenda adottare nel campo dei trasporti, sia per la realizzazione del programma di costruzione di 30.000 autobus da tanto tempo preannunciato, sia per far uscire dalla depressione il settore della motorizzazione privata;

e) quali iniziative intenda promuovere per un profondo riesame della politica meridionalistica, alla luce delle contraddittorie esperienze del passato, come premessa del rilancio di una politica meridionalistica realistica, oggi più che mai necessaria, anche in considerazione del maggior costo per la crisi economica sopportato dal nostro Mezzogiorno, come parte economicamente più debole e quindi più esposta del nostro Paese.

(2 - 0399)

MAZZEI, CIFARELLI, VENANZETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che la peculiarità della situazione economica italiana — caratterizzata da negativi fenomeni strutturali che avevano, fin dai primi mesi del 1973, evidenziato un livello interno di inflazione di gran lunga superiore alla media degli altri Paesi industrializzati del mondo occidentale — ha reso più esposto il nostro Paese ai contraccolpi della crisi energetica;

che tale maggiore vulnerabilità della condizione italiana deriva essenzialmente, nel settore pubblico e parapubblico, da una dinamica e da una qualità della spesa pubblica tendenti a privilegiare sistematicamente il finanziamento in disavanzo anche delle spese correnti (con profonde sperequazioni retributive, al tempo stesso effetto e causa di incontrollate spinte corporative), con creazione di liquidità aggiuntiva e, quindi,

con alimento delle stesse pressioni inflazionistiche ed una qualificazione improduttiva della spesa che ha favorito maggiormente i consumi individuali, e, nel settore direttamente produttivo, da una dinamica retributiva tendente a superare sistematicamente gli incrementi di produttività (con immediati riflessi sulla capacità d'investimento delle imprese e sulla competitività dei nostri prodotti sul mercato internazionale);

che la situazione strutturale così delineatasi ha impedito, sinora, in concreto, di mettere in moto un meccanismo di ripresa che tenga conto anche dei nodi strutturali esistenti all'interno del Paese, nel senso di favorire una politica di riforme capace di sciogliere quei nodi e di servire, nel contempo, al rilancio del nostro meccanismo di sviluppo economico e sociale,

si chiede al Governo come gli annunciati provvedimenti di carattere congiunturale possano legarsi agli obiettivi strutturali sopra ricordati e possano rendersi compatibili con un disegno generale di rilancio e di rinnovamento del modello di sviluppo che privilegi finalmente i ceti (disoccupati e sottoccupati) e le zone (Mezzogiorno) più deboli, i cui problemi dovrebbero realmente essere al centro di ogni organico disegno di crescita armonica del reddito e dell'occupazione nel nostro Paese.

In particolare, si chiede al Governo, nel quadro di un'impellente esigenza di ripresa degli investimenti nei settori dell'energia, dell'agricoltura e dell'edilizia pubblica e privata, come intenda coordinare ed accelerare gli interventi, ai fini di una tempestiva acquisizione delle risorse finanziarie indispensabili e di un superamento delle strozzature istituzionali e burocratiche esistenti, sia al livello degli organismi settoriali e degli Enti locali competenti, sia al livello delle procedure amministrative e contabili.

(2 - 0400)

La seduta è tolta (ore 11,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari