

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 192<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 1964

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . Pag. 10297

##### INTERPELLANZE

Svolgimento:

\* DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali* . . . . . 10310  
MONTAGNANI MARELLI . . . . . 10304, 10311

##### INTERROGAZIONI

Annunzio . . . . . 10313  
Annunzio di risposte scritte . . . . . 10297  
Per lo svolgimento:  
PRESIDENTE . . . . . 10313  
\* LEPORE . . . . . 10313

Svolgimento:

DERIU . . . . . Pag. 10298  
\* DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali* . . . . . 10298, 10300  
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . . . 10301, 10303  
MAMMUCARI . . . . . 10302

ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni . . . . . 10319

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.



## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

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

Si dia lettura del processo verbale.

**Z A N N I N I , Segretario,** dà lettura del processo verbale della seduta del 9 ottobre.

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

### Annunzio di presentazione di disegno di legge

**P R E S I D E N T E .** Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge dai senatori:

*Audisio, Francavilla, Bitossi, Salati, Gomez D'Ayala, Samaritani, Morvidi, Minella Molinari Angiola, Gianquinto, Fabretti, Carubia, Pirastu e Brambilla:*

« Istituzione di una Cassa nazionale per il risparmio turistico » (803).

### Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

**P R E S I D E N T E .** Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

### 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 Deriu al Ministro delle partecipazioni statali. Se ne dia lettura.

**Z A N N I N I , Segretario:**

« Per sapere se gli consti — e, in caso positivo, quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare — che la società Ferromin, che ha in concessione la miniera denominata « Canaglia » in territorio del comune di Porto Torres, anzichè provvedere responsabilmente a nuove ricerche — secondo il disposto delle leggi minerarie — per ampliare ed approfondire il perimetro di estrazione del minerale, sta lentamente ma costantemente procedendo alla riduzione delle attività e delle unità lavorative, da cui traspare il proposito di giungere presto allo smantellamento totale e, quindi, alla chiusura della miniera.

Questa prospettiva preoccupa fortemente le popolazioni del Sassarese, che hanno già visto cessare l'attività estrattiva della miniera dell'Argentiera e contrarsi giorno per giorno quella della miniera di bauxite esistente in territorio di Olmedo, nel momento stesso in cui l'elaborazione del « piano di rinascita » della Sardegna faceva sperare in un processo di espansione e di potenziamento delle attività industriali nell'ambito della provincia.

In un simile stato di cose l'interrogante ha il dovere di sollecitare un intervento urgente e pressante del Ministro per le partecipazioni statali nei confronti della società Ferromin, la quale, così come ha ritenuto di fare in altri complessi minerari della Penisola a tenore meno ricco di quello rilevato in Sardegna, provveda a studiare un programma di ricerche nel complesso minerario di « Canaglia » e ad esaminare la possibilità di costruire uno stabilimento per la trattazione e la trasformazione *in loco*

di tutto il minerale estratto nella zona oggetto della presente interrogazione » (292).

**P R E S I D E N T E .** L'onorevole Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

\* **D O N A T C A T T I N ,** *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Le trattative per la chiusura delle miniere di Nurra (Canaglia) si sono recentemente concluse con un accordo tra la società Ferromin e i sindacati dei lavoratori, in base al quale alle maestranze licenziate vengono corrisposte l'indennità di 400.000 lire *pro capite* in acconto trattative CECA, che sono in corso di definizione, e 100.000 lire a saldo di ogni ulteriore richiesta.

Per quanto riguarda le cause della chiusura delle miniere, bisogna ricordare che, in questi ultimi anni, si è determinato un profondo mutamento strutturale del mercato internazionale dei minerali ferrosi. Infatti, la scoperta e la valorizzazione, in taluni territori extraeuropei (quali l'Africa, il Canada, l'America Latina, l'India), di numerosi e importanti giacimenti ad alto contenuto di ferro e a basso tenore di impurezze, ed il possibile ricorso a nuovi, convenienti sistemi di coltivazione, applicabili soltanto nei giacimenti di grandi dimensioni, hanno provocato, sul mercato internazionale dei minerali, un rilevante abbassamento delle quotazioni, sulle quali ha altresì influito la caduta dei costi di trasporto sulle grandi distanze, per il conveniente impiego di navi speciali di grosso tonnellaggio.

I minerali estratti da detti giacimenti sono stati per di più preferiti, a parità di quotazione per punto di ferro, poichè, con il perfezionamento delle tecniche di conduzione degli altiforni ultimamente realizzato, i minerali più ricchi risultano maggiormente convenienti.

Per converso, in quasi tutti i Paesi europei, gli aumenti delle retribuzioni hanno concorso a determinare una sensibile crescita dei costi di produzione del minerale localmente estratto, rendendo così impossibile ogni forma di competizione con i minerali

provenienti dai territori sopra cennati. Si aggiunga che in Italia la situazione era resa ancor più difficile sia dalle caratteristiche dei minerali ferrosi, sia dalle dimensioni dei giacimenti. Di conseguenza si sta procedendo alla chiusura di quasi tutte le miniere europee.

Numerosi tentativi sono stati, comunque, effettuati per cercare di contenere i costi di produzione nelle miniere di Nurra (vanno ricordati, tra gli altri, quelli di effettuare i trasporti del materiale a Porto Torres a mezzo di autocarri, anzichè con la vecchia ferrovia esistente, e di sospendere, a Ponte Romano, la torrefazione, non più conveniente).

Va aggiunto, poi, che tutto il giacimento delle predette miniere era per di più costituito da minerale fosforoso, economicamente utilizzabile soltanto nell'impianto Thomas di Bagnoli, impianto che ha cessato ogni attività ed è stato sostituito dal nuovo e più economico processo di fabbricazione di acciaio denominato « L. D. ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Deriu ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**D E R I U .** Signor Presidente, pregiuzialmente io debbo esprimere il mio disappunto per il ritardo veramente inspiegabile ed ingiustificabile con cui si dà risposta a questa interrogazione. E non è certamente il primo caso in cui dobbiamo lamentare questo fatto. Mi auguro che i rapporti tra parlamentari e membri del Governo si pongano su un piano molto più corretto.

Per quanto riguarda la sostanza della risposta fornita dall'onorevole Sottosegretario, è difficile esprimere il mio sentimento ricorrendo al termine, ormai logoro per l'uso, dell'« insoddisfazione », perchè qui c'è qualche cosa di più e di molto peggio.

Nella mia interrogazione avevo pregato il Ministro — anzi, era quasi un appello disperato — di intervenire in modo urgente e pressante nei confronti della società Ferromin. Il Sottosegretario viene qui oggi dopo otto o nove mesi dalla presentazione dell'interrogazione, quando l'evento paventato dai minatori di Canaglia e dalle popolazioni che

dalla miniera traevano l'unica possibilità di vita si è ormai verificato, e ci dice che ormai tutto è finito, che non c'è più nulla da fare.

Così io e lei, onorevole Donat Cattin, facciamo ora la figura di chi entra nella scena dove si è svolto il dramma, per spegnere melanconicamente le luci!

A Canaglia vi è stata una lotta unitaria, come si dice oggi, nella speranza di salvare la miniera (poco tempo prima era stata chiusa la miniera dell'Argentiera, mentre un'altra miniera, quella di Olmedo, è ormai in via di smantellamento). Purtroppo, mentre nel sassarese si attendeva un ampliamento delle strutture industriali, abbiamo visto, invece, lentamente ma inesorabilmente, chiudere le uniche attività estrattive esistenti nella zona.

L'occupazione della miniera ha coronato un grande sciopero di protesta a cui ha partecipato l'intera città di Sassari con in testa tutto il Consiglio comunale. È stata una grande manifestazione di solidarietà da parte delle popolazioni interessate. L'unico a tacere, posto nel mitico limbo cui non giungono, evidentemente, le perturbazioni atmosferiche nè il lamento dei poveri mortali, è stato il Ministero delle partecipazioni statali; e questo è molto grave e ci induce a credere che, se si fosse trattato di una impresa privata, il Governo sarebbe certamente intervenuto, mentre, dato che si trattava di una azienda statale, il Ministero competente ha ritenuto suo dovere disinteressarsene.

A questo punto, ci si potrebbe chiedere se effettivamente le aziende a partecipazione statale hanno una funzione puramente economicistica (e nel nostro caso deve essere ancora dimostrato che, anche sotto questo profilo, la chiusura della miniera fosse veramente giustificata) oppure anche una funzione sociale, funzione che a me pare dovrebbe essere innanzitutto e soprattutto tenuta presente.

La miniera Canaglia aveva una produzione annuale che si aggirava sulle 700-800.000 tonnellate. Su circa 10 milioni di tonnellate che la Finsider tratta annualmente — ed è materiale di importazione —, a noi sembra — e non solo a noi, ma soprattutto

ai tecnici che conoscono bene la situazione — che le 700 od 800.000 tonnellate di minerale sardo potessero essere benissimo trattate dalla Finsider, la quale certamente non si sarebbe rovinata per questo. È proprio a causa di questa considerazione che per lunghi mesi c'è stata una polemica tra la Ferromin, che gestiva la miniera, e la Finsider, la quale, tra l'altro, nel trasformare gli impianti di Bagnoli, avrebbe potuto tener conto anche delle esigenze tecnologiche della produzione italiana e in particolare di quella sarda.

Io, nei limiti concessi per una interrogazione, non posso qui oggi portare i dati risultanti da uno studio serio ed accurato compiuto dall'Università di Cagliari; ma, poichè intendo trasformare la presente interrogazione in interpellanza, mi riservo di illustrare tali dati a tempo opportuno per dimostrare come si sia proceduto quanto meno con scarso interesse — stavo per dire con leggerezza eccessiva — in una questione che invece meritava ben altra considerazione, anche per le conseguenze a cui la chiusura della miniera avrebbe portato.

L'onorevole Sottosegretario ha comunicato che c'è stato un accordo tra i minatori, vissuti per parecchie settimane asserragliati nei pozzi, e la società Ferromin. Non si è trattato di un accordo. Un accordo è un qualcosa che viene negoziato su una base di parità e che viene liberamente accettato e sottoscritto dalle parti. In questo caso invece si è trattato di un'imposizione: o mangi questa minestra o salti dalla finestra. La miniera era chiusa; i minatori erano stati licenziati; tutto era smantellato nella zona, che ormai è lugubramente silenziosa e i lavoratori altro non hanno potuto fare che accettare la cosiddetta superliquidazione, nella speranza di trovare in Sardegna altre possibilità di occupazione. Mi auguro, onorevole Sottosegretario, che i minatori sardi le trovino per davvero queste possibilità di occupazione, se non nelle iniziative private, che tardano per davvero, in un ambiente oggettivamente difficile, in quel programma che invano da anni sollecitiamo al Ministero delle partecipazioni statali e al quale esso è tenuto

da una legge che ancora oggi non è stata rispettata: la legge 11 giugno 1962, n. 588, legge sulla rinascita della Sardegna. Anche per l'osservanza e l'applicazione di un preciso articolo della legge suddetta io ho rivolto un'interrogazione e un'interpellanza al Ministro delle partecipazioni statali; mi auguro che l'onorevole Ministro si degni questa volta di rispondere — sono passati già parecchi mesi —, prima che la Sardegna possa vedere smantellati tutti gli stabilimenti gestiti dalle aziende pubbliche, le quali, come si vede, lungi dall'incrementare la loro attività nell'Isola, la stanno riducendo o portando alla completa estinzione.

A questo punto, vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario se il principio economicistico così rigorosamente applicato per la Sardegna (e non so se ciò sarebbe stato fatto qualora il problema, anziché riguardare una zona del sassarese, avesse riguardato altre zone del Paese, le cui voci di protesta vengono solitamente ascoltate *in alto loco* in quanto non vengono assorbite dalle onde del mare che divide la Sardegna dal Continente), cioè la preferenza data al minerale d'importazione a costi più bassi, si ha in animo di applicarlo in tutti i casi ed in tutti i settori. In caso affermativo, sarei curioso di sapere che cosa avverrebbe dell'agricoltura italiana, visto che noi saremmo in grado di importare il grano dall'Australia a costi di molto inferiori a quelli che si registrano in Patria. L'ammasso del grano che si produce in Italia è fatto proprio in quanto su una questione economica si innesta, e prevale, una questione sociale e quindi una questione politica nazionale.

Protestiamo vivamente per l'assenza completa di interesse che da tempo ci è dato di osservare per le questioni sarde e chiediamo al Governo di essere più sollecito e più sensibile anche per i problemi che concernono quella parte d'Italia che è la Sardegna e di considerare con maggior riguardo le richieste dei parlamentari che esprimono pressanti esigenze locali.

Sono — ripeto — vivamente, profondamente insoddisfatto e per aver modo di dimostrare come gli elementi — che del resto già conoscevano — portati oggi dal Mi-

nistero delle partecipazioni statali siano oggettivamente non validi, oggettivamente infondati, trasformo questa interrogazione in interpellanza. Avremo così modo di conoscere il parere dei tecnici isolani ed anche il parere della Ferromin, che è nettamente in contrasto con il parere della Finisider, fatto acriticamente proprio dal Ministro delle partecipazioni statali.

DO N A T C A T T I N , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

\* D O N A T C A T T I N , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Io comprendo che un fatto come il licenziamento dei lavoratori di una miniera possa avere portato l'onorevole interrogante a fare alcuni apprezzamenti che indubbiamente sono scaturiti dal profondo del cuore; però mi corre l'obbligo di fornire alcuni dati che sono oggettivi e non immaginari.

In primo luogo, l'accordo di Canaglia è analogo ad altri accordi intervenuti in altre regioni, per esempio in Toscana, proprio per la chiusura, resa necessaria dall'antieconomicità della gestione, di altre miniere per l'estrazione del ferro. Quindi è chiaro che non vi è una discriminazione regionalistica per cui vengano chiuse miniere di determinate regioni e non miniere di altre regioni.

In secondo luogo, il piano Sinigaglia per lo sviluppo della siderurgia nazionale costituisce una regola non soltanto per il Ministero delle partecipazioni statali ma anche per il Parlamento, che a suo tempo lo approvò, e nel quadro di quel piano credo che l'industria siderurgica nazionale non sia stata mortificata, ma anzi sia stata portata avanti, su un piano molto avanzato rispetto al passato protezionismo nell'ambito delle Partecipazioni statali, e cioè dell'industria dello Stato. Naturalmente lo sviluppo di un piano del genere comporta localmente alcuni inconvenienti, anche gravi, come quello che stiamo ora esaminando, ma, se si volessero eliminare tali inconvenienti, si correbbe il grosso rischio di compromettere la

competitività di prodotti siderurgici italiani sul piano internazionale, mentre oggi, ad esempio, di fronte alle difficoltà interne di mercato, la nostra siderurgia riesce addirittura ad esportare acciaio negli Stati Uniti d'America. Basti pensare che è stata, si può dire, collocata tutta la produzione del grande impianto di Taranto, quella attuale e quella che si prevede in un determinato futuro.

In terzo luogo, per quanto riguarda gli obblighi del Ministero delle partecipazioni statali rispetto al « piano di rinascita » della Sardegna, debbo dire che in una riunione del Comitato della Cassa per il Mezzogiorno, tenutasi un paio di mesi fa, furono esposte le ragioni per le quali, non essendo intervenuti da altre parti gli elementi necessari (caso mai, si risponderà più compiutamente in sede di interpellanza: oggi mi limito a fornire a memoria alcuni dati sintetici), il Ministero non ha potuto ottemperare all'obbligo di preparare un piano completo d'intervento in Sardegna. Tuttavia tutti sanno che è stata approvata recentemente dal Parlamento una legge con la quale vengono investiti 10 miliardi nell'AMMI, azienda che finora è costata alcuni miliardi annui di perdita, principalmente per le attività sarde, allo scopo di risanare l'azienda stessa, di dotarla di impianti moderni soprattutto in Sardegna.

D E R I U . Quello è un vecchio piano d'ammodernamento che risale al 1956.

D O N A T C A T T I N , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Di piani d'ammodernamento se ne sono fatti parecchi e quello è già stato sostituito una volta. Adesso c'è un nuovo piano, che è stato approvato recentemente dal Parlamento, e lo stanziamento è del 1964, non del 1956.

Inoltre è davanti al Parlamento una proposta di legge per dotare l'EFIM di un fondo di dotazione, e le relazioni allegate dicono che lo stesso EFIM ha effettuato, proprio in questi anni, in Sardegna il 25 per cento dei suoi investimenti totali.

Pertanto, pur condividendo, sul piano umano, i sentimenti che sono stati espressi

dall'onorevole interrogante, ho ritenuto mio obbligo fare queste precisazioni, che stanno a testimoniare l'attività svolta, non a parole, ma concretamente, dal Ministero delle partecipazioni statali in favore della Sardegna.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Mammucari al Presidente del Consiglio dei ministri. Se ne dia lettura.

Z A N N I N I , *Segretario*: « Per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per eliminare le cause che hanno dato luogo alle numerose sciagure aviatorie, nel settore civile e militare, che sono costate tante vittime umane e che hanno determinato perdite ingenti di natura economica » (368).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, nel caso di incidenti aerei gravi nell'ambito dell'aviazione commerciale e privata, e quello della difesa, nel caso di incidenti analoghi nel settore militare, dispongono le relative inchieste tecnico-formali che hanno lo scopo, attraverso la raccolta di tutti gli elementi necessari (testimonianze; prove sui materiali; circostanze e svolgimento del volo; comunicazioni tra il velivolo e stazioni a terra, eccetera), di definire le cause che hanno originato gli incidenti aerei.

Solo dopo il rigoroso vaglio delle cause è possibile procedere alla formulazione ed alla realizzazione di tutti i provvedimenti atti ad evitare il ripetersi, in circostanze analoghe, dell'incidente preso in esame.

Si deve tuttavia far rilevare come la concorrenza di complessi e numerosi fattori di natura tecnica, operativa ed umana, che condizionano la condotta degli aeromobili, possano frustrare, a volte, l'opera di ricerca delle cause e di prevenzione che i Ministeri

interessati hanno sempre svolto e continuano a svolgere per evitare gli incidenti di volo.

Per quanto concerne gli aerei militari, si fa presente che le perdite per incidenti non si discostano in media da quelle delle aviazioni militari degli altri Paesi.

Comunque, si può assicurare che le cure più assidue vengono poste, per la sicurezza del volo, dall'intera organizzazione aeronautica.

Vigono in particolare, per quanto attiene all'efficienza dei mezzi, modernissimi sistemi di controllo obbligatorio prima di ogni volo, con personale altamente qualificato e secondo razionali criteri, nè si tralascia alcuno sforzo per ogni possibile progresso in materia.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Mamucari ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**M A M M U C A R I .** Ringrazio l'onorevole Sottosegretario della risposta, alla quale vorrei però aggiungere qualche osservazione, a mio giudizio, di particolare importanza, ai fini della ricerca, di cui ho parlato nell'interrogazione, delle misure da adottare per l'eliminazione delle cause delle sciagure aeree. Innanzitutto credo necessario concentrare la nostra attenzione sul problema del personale, il cui reclutamento, a quanto mi consta, almeno nel campo dell'aviazione civile, incontra delle difficoltà, non solo per le *hostesses* e gli *stewards*, ma anche per i piloti. Non ultimo dei motivi di tale situazione è la mancanza di una sufficiente garanzia di carriera, una volta superata l'età utile per il volo.

Da quando il personale che presta servizio negli aerei civili non viene più reclutato esclusivamente nell'ambito dell'aviazione militare, come avveniva in precedenza, si pone, come è noto, un grosso problema di addestramento. Lo sviluppo dell'aviazione civile, il numero e la lunghezza dei voli, la diversità dei tipi di apparecchi in servizio, esigono un addestramento di alto livello, che fornisca le più ampie garanzie di piena utilizzazione del personale; a questa esigenza

deve essere poi aggiunta l'altra dell'utilizzazione di questo personale per un periodo di tempo piuttosto limitato. Di conseguenza coloro che sono addetti al settore non chiedono soltanto particolari garanzie in caso d'infortuni, ma anche e soprattutto di sapere con certezza quale sarà la loro sorte una volta raggiunta l'età limite per le proprie prestazioni, che è di 35-40 anni al massimo per i piloti. A costoro si presenta la prospettiva dell'abbandono dell'attività e del non sapere, non dico che cosa fare, ma quale sarà la sorte ad essi riservata. In generale, per alcuni degli incidenti che si sono verificati, come per esempio l'ultimo, che ha determinato la catastrofe di Napoli, non da un'inchiesta (Dio ce ne scampi e liberi!) ma da una serie di domande che sono state rivolte a competenti, è risultato che gli addetti alla guida dell'aereo erano in età molto avanzata, mi pare oltre i 45 anni, e non erano abituati al volo cieco. Ora, per quale ragione questo personale resta in attività fino ad un'età in cui, in genere, non dovrebbe essere più permessa la guida degli aerei? Questo avviene perchè la pensione viene data alla stessa età alla quale viene corrisposta ai lavoratori normali, mentre in genere l'orientamento dovrebbe essere quello di abbassare il limite a 45 anni al massimo. Questo vale in modo particolare per gli aviatori.

Seconda questione: l'addestramento del personale anziano — e noi intendiamo per personale anziano il personale che abbia oltre 35 anni di età — dovrebbe essere un addestramento, non dico del tipo di quello che si attua per l'aviazione militare, ma a un disprezzo della stessa natura perchè la guida dei *jets*, degli aerei di tipo moderno richiede un personale in grado di volare in qualunque condizione e capace di avere il controllo pieno dell'apparecchio. Ciò rende necessario un addestramento di tipo particolare.

La prima questione che noi vorremmo porre (a parte il mio pensiero personale, che sarebbe necessario creare un Dicastero particolare anche per la direzione di questo enorme campo di attività in continuo sviluppo), è la seguente: il Sottosegretariato per l'aviazione civile ha l'intendimento non solamente di creare un maggior numero di



scuole per l'addestramento di tutto il personale, ma anche di rivedere la situazione e la carriera del personale stesso? Questa è la prima questione.

La seconda questione riguarda gli apparecchi. Noi purtroppo non produciamo apparecchi, nè militari nè civili; e dico purtroppo, perchè, arrivati a questo punto, dovremmo essere in grado di produrre apparecchi, per lo meno per l'aviazione civile. Noi siamo praticamente soggetti all'acquisto di aerei da altre Nazioni. Noi voliamo sui « Dakota », sui « Viscount », su apparecchi, in genere, inglesi o americani, sui « Caravelle », e così via. Io non so se questi apparecchi siano sempre nuovi, appena usciti dalle fabbriche: una serie di apparecchi che noi abbiamo usato nel passato era di seconda mano. Ora è chiaro che gli aerei hanno una vita che non dovrebbe essere molto lunga, anche a causa della rapida obsolescenza determinata dai progressi della tecnica, che consentono di produrre continuamente apparecchi di tipo nuovo, sempre più potenti e in grado di trasportare un numero sempre maggiore di persone. Noi ci domandiamo se i controlli necessari per avere, come è indispensabile, la certezza matematica dell'agibilità piena ed incondizionata degli apparecchi che noi abbiamo acquistato e che purtroppo continuiamo ad acquistare, vengono esercitati dal settore civile, al quale compete la responsabilità piena in questo campo, e non più dal settore militare. Ci domandiamo anche se questi controlli vengono esercitati con tutte le regole. La stessa questione si pone per gli apparecchi militari, settore nel quale il nostro assoggettamento alla produzione straniera è ancora maggiore che non in quello civile. Si aggiunga che, data la natura degli apparecchi, sempre più complicati e di guida sempre più difficile, anche se i voli sono più rapidi e più agevoli, oggi sono necessari non solamente maggiori controlli, ma anche una qualificazione di gran lunga maggiore di quella che si richiedeva in passato.

Per questi ragioni, onorevole Sottosegretario, vorrei porre le seguenti questioni:

1) quella, che ho già fatto presente, della carriera del personale, dalle *hostesses* agli aviatori;

2) quella dell'addestramento del personale, che dovrebbe essere effettuato in scuole specifiche sotto un controllo continuo, con una revisione permanente di tutto il personale addetto all'aviazione civile;

3) quale è la natura dei controlli che vengono esercitati sugli apparecchi che noi acquistiamo;

4) se vi è un orientamento da parte del Governo, in base anche agli accordi internazionali, sia pure nel quadro del trattato di pace, nel senso di far cadere la remora concernente la produzione di aerei in proprio, da parte dell'Italia, in maniera particolare di aerei civili. Per il settore militare, il discorso si fa più complicato, date le implicanze che il problema comporta, anche se, purtroppo, in questo settore le sciagure non sono infrequenti, ma, al contrario, si verificano con una frequenza che comincia a preoccupare. In ogni modo, vorrei sapere se per il settore civile vi è un orientamento di questa natura.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso che ringraziare il senatore Mammucari per aver richiamato l'attenzione sull'elemento umano. Posso assicurare che è negli orientamenti del Ministero di cercare di trovare tutte le forme idonee a garantire al personale in questione, sul piano del trattamento e del pensionamento, quei benefici che egli tanto calorosamente auspica.

Altrettanto ovviamente non ho alcuna esitazione a rispondere in senso favorevole circa l'auspicato sviluppo delle scuole, in modo che esse possano creare un vivaio sempre più ampio e più efficiente di personale per l'aviazione civile.

Quanto alla sua precisa domanda, senatore Mammucari, circa una presunta remora da parte del Governo per ciò che concerne la costruzione di apparecchi in Italia, non sono oggi in condizioni di darle notizie particolari. Certo, lei potrà molto facilmente con-

venire con me sul dato di fatto, basato sull'esperienza compiuta negli altri Paesi, che è difficile realizzare un'industria del tipo da lei auspicato. Quando pensiamo alle spese enormi che l'Inghilterra ha sostenuto per mettere in campo un certo apparecchio e quando vediamo come purtroppo quelle spese di centinaia di miliardi non abbiano dato risultati positivi, mentre la Francia è riuscita ad immettere sul mercato degli apparecchi per il cui acquisto oggi la stessa America ed altre Nazioni con molte disponibilità finanziarie si rivolgono al mercato francese, non dobbiamo sorprenderci se in futuro continueremo ad acquistare apparecchi all'estero. Inoltre bisogna considerare che, nelle strettoie della congiuntura economica, abbiamo ben altri investimenti da compiere verso altre industrie del nostro Paese.

Vorrei aggiungere che non corrisponde al vero l'affermazione secondo cui noi utilizzeremmo oggi apparecchi vecchi; può darsi che nel passato qualcosa del genere sia avvenuto, ma oggi gli apparecchi sui quali vogliamo sono apparecchi acquistati nuovi e che sono stati sottoposti a quelle verifiche che lei tanto auspica.

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

### **Svolgimento di interpellanza**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza dei senatori Montagnani Marelli, Maris, Scotti, Brambilla al Ministro delle partecipazioni statali. Se ne dia lettura.

**Z A N N I N I , Segretario:** « Premesso che risulta agli interpellanti, ed è del resto di pubblico dominio, che il programma a suo tempo approvato dall'IRI per la costruzione di un moderno stabilimento dell'Alfa Romeo ad Arese (Milano) è bloccato perchè l'IRI stesso non ha fatto e non fa fronte agli impegni finanziari assunti e considerato che una siffatta inadempienza pone in gravi difficoltà l'azienda la quale era stata riassetata

ed era giunta ad una solida situazione finanziaria e produttiva, si chiede di sapere se intenda intervenire perchè il previsto programma di costruzione e produzione sia portato a compimento o se invece si voglia assumere la grave responsabilità di compromettere un patrimonio che appartiene alla collettività e sacrificare ad interessi di concorrenti privati l'avvenire di una azienda ricca di alto e meritato prestigio ed attrezzata con una diffusa rete distributiva e di assistenza, anche in molti Paesi stranieri, e dalla quale dipende in via diretta la sorte di molte migliaia di dipendenti, operai, impiegati e tecnici, tutti selezionati e valorosi » (163).

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Montagnani Marelli ha facoltà di svolgere l'interpellanza.

**M O N T A G N A N I M A R E L L I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, questa mia interpellanza, firmata anche da altri colleghi milanesi di mia parte, riguarda una fabbrica milanese che ha un grande prestigio in Italia e all'estero ed un peso notevole nell'economia nazionale. Potrei aggiungere che di rilievo è anche il suo peso sindacale e politico. Da questa azienda dipendono infatti 13.000 lavoratori, valorosi professionalmente, molto abili, selezionati, molto coscienti e pronti, dal punto di vista sindacale e dal punto di vista politico, come hanno sempre dimostrato, a difendere non solo i loro interessi personali e di categoria, ma anche gli interessi dell'azienda, alla quale si sentono molto legati.

Parlando di questi lavoratori, rammento grandi e numerose battaglie e grossi sacrifici che sono stati da essi affrontati. Quei lavoratori sono stati all'avanguardia nella lotta contro il fascismo ed hanno pagato un duro prezzo per questa lotta. Sono stati all'avanguardia e si sono impegnati largamente, anche da un punto di vista numerico, nella Resistenza, nella lotta di liberazione nazionale, alla quale hanno dato un largo contributo di sangue e di valore. Successivamente si sono impegnati a fondo nella ricostru-

zione dello stabilimento, che era stato completamente distrutto: era un ammasso di macerie, di rottami, ed essi pazientemente e coraggiosamente, lavorando anche al di là delle otto ore legali, hanno ricostruito il complesso nella vecchia sede del Portello in Milano.

Sono lavoratori, dicevo, molto legati alla loro fabbrica, orgogliosi della produzione della loro fabbrica, e, credo, orgogliosi a giusta ragione delle prestigiose macchine che escono dallo stabilimento del Portello, che corrono le strade del mondo e che sono apprezzate ed ammirate da tutti.

Costoro sono oggi amareggiati, irritati e profondamente, e a giusta ragione, preoccupati.

Esaminiamo alcuni dati che riguardano la fabbrica di cui sto parlando. L'attività produttiva dell'Alfa Romeo non è certo di scarso rilievo. Nel 1963 il fatturato è stato di 110 miliardi, con un incremento del 30 per cento sull'anno precedente, in cui il fatturato era stato di 85 miliardi di lire.

L'esportazione è abbastanza notevole, anche se potrebbe e dovrebbe incrementarsi: 25 miliardi nel 1963, con un aumento del 44 per cento nei confronti dell'anno precedente. Nel 1963 gli ordini assunti hanno raggiunto un valore di 112 miliardi, con un incremento percentuale del 38 per cento. Nel 1963 si è proceduto all'ampliamento dell'organizzazione commerciale all'estero, che è già abbastanza estesa, anche se non sufficientemente capillare, come io penso che dovrebbe essere.

Oltre alle strutture già esistenti, è stata costituita l'Alfa Romeo Great Britain Limited, per lo smercio dei prodotti dell'Alfa Romeo in Gran Bretagna; la sede di questa società è a Londra. È stata costituita anche l'Alfa Romeo spagnola, con sede a Madrid, per curare il mercato di quel Paese. Si sono avute anche nuove intese per il montaggio e la distribuzione in Irlanda e nell'Uruguay.

È noto, poi, che l'Alfa Romeo aveva stipulato determinati accordi per il montaggio e la vendita della « Dauphine » e della Renault « R 4 » e « R 8 » — tale montaggio veniva effettuato in parte a Milano e in parte a Pomigliano d'Arco — e anche per la costruzione di motori Diesel su licenza Renault.

Questi accordi sono quasi vanificati, perchè la « Dauphine » non mi pare abbia incontrato il successo sperato nel mercato italiano, specialmente negli ultimi tempi; inoltre, in seguito ai provvedimenti che sono stati resi di recente, (in particolare l'imposizione di una tassa di acquisto sulla auto) pare che la Renault non sia più molto interessata al mercato italiano, per quanto riguarda la « R 4 » e la « R 8 ». Tanto che a Pomigliano d'Arco, per esempio, c'è uno stato di crisi molto grave, che ha suscitato agitazioni in quelle maestranze, e mi pare che proprio in questi giorni una delegazione sia venuta a Roma e forse sarà stata ricevuta anche da lei, onorevole Sottosegretario.

A completamento di queste sintetiche notizie intorno all'Alfa Romeo, credo si possa e si debba citare anche il grande successo che i prodotti di questa fabbrica hanno raccolto recentemente al Salone dell'automobile che si è tenuto a Parigi in questi giorni. Mi pare di aver letto, e sulla stampa d'informazione generale ed anche sulla stampa tecnica, che i prodotti dell'Alfa Romeo sono stati molto ammirati ed hanno riscosso molta attenzione da parte dei tecnici ed anche del pubblico che visitava il Salone.

Direi, per inciso, e pregherei l'onorevole Sottosegretario di accogliere questo mio suggerimento, che per una maggiore diffusione delle auto dell'Alfa Romeo all'estero bisognerebbe intensificare la pubblicità. Amici che possiedono macchine Alfa Romeo mi dicono che in alcune zone, anche d'Europa, quando si fermano, intorno alle loro auto si raccolgono capannelli di persone che guardano con curiosità, con ammirazione, chiedendo notizie su questo tipo di macchina non ancora sufficientemente conosciuto, il che significa che la pubblicità in quei Paesi è carente, mentre bisognerebbe intensificarla proprio per incrementare le vendite.

Da anni, si può dire dal 1945 in avanti, da quando, come dicevo, per l'impegno coraggioso e cosciente dei lavoratori, lo stabilimento ha potuto essere ricostruito nella vecchia sede, si è capito che quello stabilimento ormai era inadeguato, insufficiente, obsoleto, sia dal punto di vista della capienza, della disposizione degli *ateliers*, dei capannoni, sia dal punto di vista del macchinario, che in

parte era stato rinnovato ma che in gran parte era stato ereditato dall'epoca prebellica e quindi risultava largamente superato.

Si decise allora di costruire un nuovo stabilimento che potesse dare tutte le garanzie ai fini di una produzione a costi inferiori e in continuo sviluppo. Inizialmente si era progettato un piano di produzione di circa 100.000 macchine all'anno complessivamente; però poi, sull'esempio di altri Paesi stranieri e sulla base di studi più approfonditi di carattere economico e tecnico, si è capito che l'*optimum* per la fabbrica doveva essere una produzione di 150.000 macchine all'anno. In base a tale previsione si è progettato il nuovo stabilimento.

Mi si consenta a questo punto di aprire una parentesi, la quale ha un suo preciso significato che lei certamente, onorevole Sottosegretario, apprezzerà. In seguito alla valutazione della necessità di costruire uno stabilimento capace di produrre 150.000 macchine all'anno, si è capito che di questa produzione una percentuale variabile dal 70 al 75 per cento avrebbe dovuto essere assorbita dal mercato nazionale mentre la restante parte avrebbe dovuto essere esportata. Ora, se per disavventura l'aliquota destinata al mercato nazionale scendesse al di sotto del limite minimo del 70 per cento, i costi di produzione non sarebbero più competitivi e la parte destinata all'esportazione dovrebbe essere venduta sui mercati internazionali a condizioni di sfavore oppure dovrebbe restare invenduta, il che naturalmente creerebbe un circolo vizioso tale da inibire la prosperità dell'azienda.

Per tornare al nuovo stabilimento, debbo aggiungere che esso è stato progettato nella località di Arese, in provincia di Milano. Io ricordo che a quell'epoca alcuni di noi mossero delle critiche alla scelta del terreno e consigliarono un altro terreno più vicino alla città e già dotato di servizi, di strade, di energia elettrica. Però la direzione dell'azienda ha ritenuto più opportuno scegliere l'area di Arese. Ormai cosa fatta capo ha e non torneremo sull'argomento, anche se riteniamo che la nostra critica allora fosse puntuale e precisa.

La spesa prevista, se non vado errato, era inizialmente di 110 miliardi di lire. Lo stabilimento avrebbe dovuto essere completato nel quadriennio 1963-67. E a questo punto cominciano le dolenti note, entriamo nell'argomento spinoso; qui comincia la serie delle inadempienze governative che in me personalmente non suscitano meraviglia, in quanto so che i Governi che si sono succeduti alla direzione del nostro Paese dal 1947 in poi si sono sempre impegnati... nelle inadempienze, che sono ormai croniche, istituzionali, monotone in tutti i campi e per tutti i problemi. Si lasciano marcire i vari problemi, poi tutti i nodi vengono al pettine improvvisamente e purtroppo chi ne fa le spese sono sempre i lavoratori.

Nella relazione del 1963 al bilancio dell'IRI si legge sotto il capitolo « Meccanica »: « I programmi del settore meccanico per il prossimo quadriennio hanno per primo obiettivo il rafforzamento della posizione concorrenziale delle aziende esistenti e il pieno consolidamento delle iniziative recentemente avviate o in corso di realizzazione ». Pertanto l'impegno riguardava tutto il settore della meccanica controllato dallo Stato, cioè dall'IRI, e il totale degli investimenti era previsto in 35 miliardi per tutto il settore della meccanica.

Nella stessa relazione si legge ancora: « ...il programma dell'Alfa Romeo che, con la realizzazione del centro di Arese, dovrebbe avviare nel 1967 una produzione di vetture di qualità in serie di notevole rilievo ». Si riafferma, cioè, l'impegno della realizzazione del centro di Arese, che dovrebbe essere terminato nel 1967, per completare tutti i reparti e consentire quindi la produzione del nuovo stabilimento, smobilitando il vecchio. E ancora: « Presso lo stabilimento di Arese dell'Alfa Romeo sono entrati in funzione gli impianti di verniciatura e assiematura scocche, mentre il reparto montaggio finale vetture è stato in buona parte completato ». Vi è poi una tabella, dove si riportano le previsioni degli investimenti del gruppo per il 1964. Nel settore meccanico la previsione è ancora di 35 miliardi; si dice: « Proseguiranno in particolare i lavori di trasferimento ad Arese degli impianti Alfa Romeo ». Si ag-

giunge, inoltre, riguardo alle previsioni per il 1964, che per quanto riguarda gli impianti presso lo stabilimento di Arese, entro il 1964 potranno esservi eseguite tutte le lavorazioni relative alle carrozzerie. Non è molto, ma non è stato raggiunto, a mia cognizione, neanche questo obiettivo, nonostante che siamo ormai vicini al termine dell'anno. Si tratta di un grave inconveniente, derivato dal fatto che i finanziamenti previsti e promessi e il mantenimento degli impegni assunti, non solo nei confronti della direzione dell'azienda, ma anche nei confronti del Parlamento e dell'opinione pubblica locale e nazionale sono stati ritardati.

Non è la prima volta che ci occupiamo dell'argomento: ci siamo già preoccupati della sorte di questa azienda. Ricordo che, quando si discusse nella Commissione dei 50 il bilancio di previsione semestrale dal 1º luglio al 31 dicembre 1964, presentai, insieme con altri colleghi, un ordine del giorno proprio sull'argomento, chiedendo al Governo che facesse fronte ai suoi impegni, che togliesse l'Alfa Romeo dall'*impasse* in cui si trovava perchè oberata di debiti e con fornitori che premevano alle sue porte perchè venissero loro pagate le fatture e le forniture fatte già da molto tempo e che si dessero i finanziamenti necessari per procedere al completamento dei lavori del nuovo stabilimento almeno per la *tranche* prevista per il 1964. Tale ordine del giorno fu appoggiato anche dal Presidente della Commissione finanze e tesoro del Senato, senatore Bertone, il quale, insieme con una delegazione della Commissione stessa, aveva visitato e lo stabilimento di Milano Portello e quello in costruzione ad Arese; il ministro Bo accolse questo ordine del giorno e si impegnò a farlo proprio e a portarlo nel Consiglio dei ministri. Immagino che il Consiglio dei ministri si sia urtato, ad esempio, contro l'onorevole Colombo, il quale, quando si tratta di finanziare aziende di questo tipo e, in generale, quando si tratta di slacciare i cordoni della borsa, è piuttosto restio. In ogni modo, però, l'impegno del Ministro fu così preciso — ed egli stesso parlò di impegno di onore — che io mi ero illuso che ogni ostacolo sarebbe stato superato e che

si sarebbe proceduto nei lavori di costruzione.

Successivamente ebbi modo di intervenire nella discussione sul disegno di legge per la regolamentazione della vendita a rate e incidentalmente ebbi occasione di parlare ancora dell'Alfa Romeo e dell'argomento che forma oggetto della mia interpellanza e del mio discorso di questa mattina.

Aggiungerò che i lavoratori, sempre più preoccupati, non solo della loro sorte personale, come dicevo dianzi, ma anche della sorte dell'azienda, alla quale sono strettamente e profondamente legati — ne posso recare testimonianza perchè li conosco a fondo — organizzarono una conferenza di officina che fu molto seria, ad alto livello, e che costituì la riprova della loro sensibilità e della loro preparazione. Questa conferenza, tenutasi a Milano, puntualizzò la situazione ormai drammatica nella quale si trovava l'azienda. I lavoratori chiesero ancora una volta l'intervento dei parlamentari, delle autorità civili di Milano e del Governo perchè si facesse finalmente fronte agli impegni assunti. Visto che le loro richieste rimanevano ancora inascoltate e che l'atmosfera nell'azienda si faceva sempre più pesante, sono entrati in agitazione, agitazione che permane tuttora e che non si potrà placare se non quando la situazione sarà sostanzialmente mutata.

Vi sono stati anche interventi nell'altro ramo del Parlamento, da parte di deputati di vari settori, soprattutto di deputati milanesi.

Io ho l'impressione che ci troviamo di fronte ad un caso patologico di autolesionismo. Infatti è veramente strano che una azienda fiorente, tanto ricca di prestigio, con un'attività, oltre che industriale, anche commerciale di grande valore, che si espande largamente al di là dei confini del nostro Paese, venga lasciata in condizioni tali da provocare un enorme aumento dei costi di produzione e da mettere quindi l'azienda stessa in gravi difficoltà. Se non si tratta di una forma di autolesionismo, temo che vi sia la pressione, diretta o indiretta, subita consciamente o inconsciamente (questo non ha nessuna importanza fondamentale), della con-

correnza; mi pare inoltre che questa situazione riveli un aspetto criticabile della politica delle partecipazioni statali.

Più volte noi abbiamo intrattenuto l'Assemblea e le Commissioni, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, sulla questione degli enti di gestione che non ci si decide a realizzare, sul fatto che l'IRI indirizza sempre più la propria azione verso i servizi anzichè impegnarsi nella produzione, soprattutto per quanto riguarda il settore meccanico, e così via. Non ripeterò ora tali concetti, anche perchè non sarebbero pertinenti ai limiti di una interpellanza; tuttavia debbo dire che probabilmente, nel caso in oggetto, questi aspetti si assommano: autolesionismo, pressione della concorrenza, inefficienza, o scarsa efficienza, del Ministero delle partecipazioni statali e non adeguata applicazione della legge istitutiva, o comunque il fatto che l'azione dell'IRI progressivamente si sposta verso il settore dei servizi.

Ho fatto cenno alla concorrenza, e credo che a questo proposito il discorso meriti di essere allargato. Vi è una concorrenza interna. Indubbiamente l'Alfa Romeo ha sempre subito un'azione di sabotaggio da parte dei concorrenti nazionali (nazionali nel senso che operano sul territorio nazionale); io non li nomino, ma credo che siano presenti alla memoria di ognuno. Si è boicottata l'Alfa Romeo nel suo processo di ricostruzione e di ammodernamento, la si è boicottata allorchè un tecnico di grande valore progettò una piccola macchina che certamente avrebbe rappresentato un grande successo per l'industria automobilistica italiana, dato l'enorme prestigio che ha appunto l'Alfa Romeo. Si è fatto di tutto perchè questo progetto restasse nei cassetti, finchè un'azienda concorrente ha lanciato un'altra macchina utilitaria che ha conquistato il mercato pur non essendo, nè come prestigio, nè come struttura, all'altezza di quella progettata dall'Alfa.

Attualmente l'industria automobilistica nazionale si trova nella situazione di disagio che tutti conosciamo, e specialmente una azienda che è la più vicina, per la produzione, all'Alfa Romeo; logicamente, se tale azienda vedesse diminuire le possibilità di

produzione dell'Alfa Romeo o potesse veder aumentati i costi dei manufatti dell'Alfa Romeo, ne sarebbe ben lieta, e lietissima sarebbe se potesse addirittura far sparire l'Alfa Romeo o fagocitarla.

C'è poi un altro tipo di concorrenza più pesante, più pericolosa, più massiccia, più agguerrita: quella dei colossi americani. Lei sa, onorevole Sottosegretario, e lo sanno tutti i colleghi, quale sia la forza di penetrazione della grande industria automobilistica americana sul mercato europeo. Conosce le vicende della General Motors, che in Germania ormai domina almeno la metà del mercato; solo attraverso la Opel essa fornisce il 35 per cento della produzione automobilistica. Conosce lo spazio che occupa nel mercato automobilistico la Ford, sia in Germania che in Gran Bretagna, ed anche il numero di macchine della Opel e della Ford che penetrano sul mercato italiano o in altri mercati nei quali si vendeva produzione italiana. Sa che la Chrysler controlla ormai la Simca, e vede quante Simca, specialmente di cilindrata 1000, circolano sul mercato italiano e su altri mercati. Sa che la General Motors ha conquistato la Rootes, in Gran Bretagna e come anche questo sia un settore di mercato che sfugge ormai alla penetrazione italiana. Si è sentito parlare anche di un abbozzo di accordo fra la General Motors e la Fiat; è vero che questa notizia è stata poi smentita, ma certe volte le smentite sono una conferma, e non mi meraviglierei se il capitale americano conquistasse anche una aliquota importante del pacchetto azionario della Fiat: dato che ormai fa conquiste un po' dappertutto, anche nel nostro Paese, in vari settori, non è improbabile che cerchi di penetrare anche nel settore automobilistico.

Ma c'è un fenomeno ancora più grave. Di fronte alla grossa pressione americana, e proprio per iniziativa di una grande ditta italiana che lei, onorevole Sottosegretario, conosce certamente molto da vicino, si è lanciata l'idea di un cartello dell'industria automobilistica dei Paesi del MEC. La Volkswagen si è dichiarata ostile: sente di possedere la forza per battersi contro i colossi americani e sostiene che può continuare a

penetrare anche nella loro fortezza, negli Stati Uniti. Però si parla con insistenza di trattative per la costituzione di questo cartello. È una minaccia indubbia, soprattutto per la gente che lavora e, credo, anche per la democrazia dei sei Paesi, oltre che per lo sviluppo democratico del nostro Paese. Questo cartello infatti rafforzerebbe i gruppi monopolistici, che hanno una vocazione autoritaria e non sono certo sensibili alle istanze e alle sollecitazioni democratiche.

Di fronte a questa minaccia, se si tradurrà in realtà, soprattutto l'Alfa Romeo rischia di fare la fine del vaso di coccio in mezzo ai vasi di ferro. Quindi, dovrebbe essere difesa. Di fronte alle manovre dei grandi gruppi dell'automobile si sono allarmati i lavoratori e le loro organizzazioni. In Francia, il sindacato dell'automobile, che aderisce alla *Confédération général du travail*, ha lanciato proprio recentemente un appello a tutte le organizzazioni sindacali dei sei Paesi del MEC che operano nel settore dell'automobile, per affrontare uniti la situazione. Auguro a questa iniziativa, da questa tribuna, il maggior successo: ne vanno le sorti non solo di questi settori, non solo dell'economia dei sei Paesi, e quindi anche dell'economia italiana, ma ne vanno, ripeto, in larga misura, anche le sorti della nostra democrazia, perchè se questi cartelli, in frode anche al Trattato di Roma, si costituissero, naturalmente la pressione delle forze dei monopoli, che sono autoritarie, si farebbe più pesante e più difficile da contrastare.

Dunque, i lavoratori si sono mobilitati; ma il nostro Governo che cosa fa? Il nostro Governo fa quello che ogni tanto faceva Omero: dormicchia. Accoglie e segue gli ordini di Marjolin, il Vice Presidente della CEE, e non risulta che, nei riguardi di questo specifico problema, abbia svolto o svolga una propria azione autonoma e positiva, in difesa degli interessi dell'industria automobilistica italiana, e soprattutto in difesa dell'industria automobilistica controllata dallo Stato.

Ora, ritornando all'argomento principale della mia interpellanza — cioè l'inammissibile e dannoso ritardo nel finanziamento delle opere per la costruzione del nuovo stabi-

limento, nei tempi previsti, ad Arese — debbo lamentare lo sperpero di ricchezza a cui assistiamo. La divisione della produzione fra il Portello e Arese, che distano fra loro venti chilometri, obbliga infatti all'uso di teorie di camion, ad un continuo andirivieni per il trasporto delle macchine che debbono essere verniciate o di pezzi di carrozzeria che devono essere portati da uno stabilimento all'altro: ciò provoca un maggior onere, perchè, come ognuno comprende, tale è l'effetto di una produzione divisa in due parti e condotta un po' in un vecchio stabilimento che si trova nel cuore della città, a Milano, un po' a venti chilometri di distanza, in uno stabilimento parzialmente compiuto e per il resto lasciato a sè.

Evidentemente, i costi di produzione, lungi dal diminuire, come sarebbe necessario e auspicabile, vanno progressivamente aumentando. D'altra parte, il mancato finanziamento delle aliquote tempestivamente promesse e necessarie obbliga la direzione della azienda ad accumulare debiti, a dilazionare il pagamento di forniture. Per pagare questi debiti, bisogna ricorrere al credito bancario, e il credito bancario costa interessi, che ovviamente gravano ulteriormente sui costi di produzione. E allora l'azienda (io espongo la tesi più benevola), di fronte a questo artificioso aumento dei costi di produzione, che cosa fa? Si rivale sui lavoratori. Intanto questa dispersione di ricchezze va a danno del contribuente italiano che ha accumulato i capitali; questo è un patrimonio della collettività, non è un patrimonio privato. Inoltre, l'aumento artificioso e colpevole dei costi di produzione, causato dal mancato tempestivo finanziamento, obbliga, come ho detto, la direzione a rivalersi sui lavoratori, ai quali si chiedono ritmi più intensi di lavoro, una maggiore produttività, non sulla base di un'aumentata efficienza tecnologica, ma semplicemente attraverso ritmi più affrettati, tagli di tempo, ripulse di legittime rivendicazioni di aggiornamento dei salari, e così via. Attualmente i lavoratori sono mediamente a 40 ore settimanali, alcuni a 36, alcuni a 32. Io lascio immaginare (e lei lo capisce senz'altro, onorevole Sottosegretario, perchè fra l'altro lei è un valoroso di-

rigente sindacale e quindi ha conosciuto e conosce le necessità dei lavoratori, non in astratto, ma in concreto) che cosa si può fare, vivendo a Milano ed avendo gli impegni di una famiglia, con il salario che deriva da 32 ore di lavoro settimanale, e con quale cura, con quale letizia — come sarebbe necessario — si può lavorare quando si hanno prospettive di una diminuzione ulteriore delle ore di lavoro. Se si pensa all'enormità del costo della vita di Milano, costo che aumenta progressivamente, appare evidente la urgenza di provvedere. Aggiungo che, a causa del mancato tempestivo finanziamento per lo stabilimento di Arese, non solo lo stabilimento stesso è largamente monco di parti indispensabili (manca la mensa, mancano le docce, cosicchè i lavoratori non hanno neanche questi servizi sussidiari che sono ormai indispensabili), ma mancano anche le abitazioni. Arese è un piccolo agglomerato di meno di 2.000 abitanti: portarvi migliaia e migliaia di lavoratori significava costruire un quartiere per loro, e questo era in progetto. Un paio di case sono state costruite, o poco più, ma non vi è certo la possibilità di ospitare la massa dei lavoratori, i quali, oltre che il disagio, hanno anche l'onere suppletivo dei mezzi di trasporto per recarsi al posto di lavoro e per farne ritorno. Questo provoca una forte tensione, quindi agitazioni e scioperi, perchè la controparte, cioè la direzione, volente o nolente (non voglio fare il processo alle intenzioni e non voglio accusare nessuno di malvagità), nella situazione in cui si trova, preme e sprema i lavoratori, che reagiscono e che, come ho già detto inizialmente, sono coscienti dal punto di vista sindacale e politico, sono combattivi, non si rassegnano, nè si rassegnano mai, a fare le vittime perpetue di queste situazioni, reclamano i loro giusti diritti e, ripeto, non sono disposti a rinunciare.

Ora, al Governo inadempiente faccio presente che è necessario far fronte agli impegni, a quelli antichi e a quelli nuovi che sono richiesti dalle nuove situazioni, per esempio dall'aumento dei costi del macchinario e delle materie prime necessarie per la costruzione e per l'attrezzatura del nuo-

vo stabilimento. E chiedo a lei, onorevole Sottosegretario, che ci dica pubblicamente se il Governo vuole, e come e quando vuole, far fronte a tali impegni.

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

\* D O N A T C A T T I N , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Per la parte eminentemente tecnica dell'interpellanza, dobbiamo riferirci a quanto dall'IRI viene ragionevolmente fatto presente e che io ora esporrò. Nella realizzazione del programma di costruzione dello stabilimento di Arese si è data la precedenza ai settori nei quali si verificavano strozzature che impedivano la realizzazione di un ritmo più elevato di produzione. Si è proceduto, pertanto, alla costruzione di alcuni reparti (lavorazione lamiera, assemblaggio scocche, verniciatura e finimento vetture) in sostituzione di quelli della vecchia sede di Portello, che non consentono ulteriori incrementi di attività. Questa prima importante fase è ormai attuata ed è in corso la realizzazione di quella relativa alla produzione e all'immagazzinamento dei ricambi, attività che, tra parentesi, ha destato qualche malumore nello stabilimento di Pomigliano d'Arco che prima lavorava una parte dei ricambi.

Nel frattempo si è parallelamente proceduto, nello stabilimento di Portello, al potenziamento e all'aggiornamento tecnico dell'attrezzatura produttiva del reparto meccanico, con l'inserimento di nuove macchine le quali potranno poi venire trasportate, senza apprezzabile aggravio sui costi, ad Arese allorchè tutto il reparto vi sarà trasferito.

In questo modo è stato possibile graduare nel tempo l'esecuzione del programma, con favorevoli riflessi, già ora, nei settori organizzativo e produttivo.

Le opere già realizzate hanno richiesto ingenti investimenti, per la cui copertura, oltre al diretto ricorso all'autofinanziamento aziendale e al credito di istituti finanziari, l'Alfa Romeo ha fruito di notevoli interventi



dell'IRI che nel periodo più recente hanno raggiunto i 40 miliardi di lire, di cui 10 per aumento del capitale sociale.

L'IRI ha precisato inoltre che, nell'attuale fase di realizzazione del programma, l'azienda è in grado di svolgere una produzione notevolmente superiore a quella che la posizione finora raggiunta sul mercato — nel processo di penetrazione che ovviamente non può essere che graduale — consente di collocare. L'attuale situazione economica, peraltro, particolarmente pesante per il settore automobilistico, ed i suoi riflessi finanziari hanno indotto a scaglionare in un tempo più lungo (come risulta da una relazione già discussa in Parlamento, quella delle partecipazioni statali del 1964) l'attuazione dell'ultima parte del programma di Arese, che si intende comunque completare, avendo l'azienda dovuto addirittura procedere ad una riduzione dei programmi produttivi per adeguarli all'andamento delle vendite, che tuttavia negli ultimi mesi — giugno, luglio, agosto: sono i dati che già possediamo completi — presentano aspetti indubbiamente più positivi, a differenza di quel che accade per la generalità della produzione del settore. L'Alfa Romeo è l'unica azienda italiana che in questi mesi ha superato la vendita di vetture dei corrispondenti mesi del 1963.

Il Ministero delle partecipazioni statali, come per il passato, attuerà ogni iniziativa possibile, anche a costo di notevoli sacrifici, come quelli che quest'anno dovranno essere sopportati, per sostenere il grande centro di lavoro dell'Alfa Romeo, al quale occorre tenere disponibile un settore di mercato ormai allargato almeno sul piano europeo.

Per quanto riguarda l'inquadramento della produzione Alfa Romeo nella politica economica nazionale, occorre ricordare che un freno allo sviluppo della produzione automobilistica, in espansione non equilibrata rispetto allo sviluppo totale del reddito, è stato posto in atto con proposte del Governo divenute leggi per decisione del Parlamento.

Da parte del Ministero delle partecipazioni statali, come nella elaborazione dei provvedimenti iniziali, così al presente e nel futuro, la situazione viene e verrà attentamente seguita per evitare eccessi nella manovra di contenimento.

Faccio presente all'onorevole interpellante che le iniziative dei sindacati francesi non riguardano tanto una questione di collocazione della industria francese nell'ambito del mercato internazionale, quanto la richiesta dell'eliminazione delle misure limitative della produzione nazionale; infatti si richiede lo sgravio delle tasse sulla benzina e di quelle sulle automobili. Si tratta quindi di una richiesta tipicamente settoriale e non tale da abbracciare una visione globale dell'economia del Paese.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Montagnani Marelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**M O N T A G N A N I M A R E L L I .** Onorevole Sottosegretario, io non oso neanche dirmi insoddisfatto: sono meravigliato di una risposta così labile, così tenue e così sottile, su un problema dell'importanza di quello che ho sottoposto alla sua attenzione. Manca perfino la materia del contendere, di fronte a una risposta così elusiva ed evasiva. Mi scusi, ma questa è proprio la risposta tipica dei Ministri che fanno appello a un funzionario, gli fanno scrivere alcune cosettine e vengono qui a ripeterle automaticamente; lei è una persona intelligente, equilibrata, competente: doveva fare un piccolo sforzo, approfondire maggiormente l'esame del problema e rispondere più adeguatamente.

Io, ripeto, più che insoddisfatto, sono assolutamente meravigliato di questo tipo di risposta, soprattutto provenendo da lei.

**D O N A T C A T T I N ,** *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Lei dovrebbe dirmi che cosa le manca, nella risposta!

**M O N T A G N A N I M A R E L L I .** Tutto! Mi manca l'analisi del problema, mi mancano i termini del problema e una risposta, non dico soddisfacente, ma pertinente.

**D O N A T C A T T I N ,** *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Si vogliono attuare i programmi dell'Alfa Romeo

con uno slittamento dei provvedimenti nel tempo, slittamento reso necessario da difficoltà finanziarie.

MONTAGNANI MARELLI. Ma l'espressione « si vogliono attuare » è molto elusiva; si possono attuare in dieci anni come in dieci mesi o in due anni.

Onorevole Sottosegretario, lei mi dice che quest'anno sono stati spesi 40 miliardi...

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Mi permette una interruzione? Non quest'anno; io le ho detto che complessivamente l'IRI ha investito 40 miliardi. Quest'anno il programma prevedeva 14 miliardi e ne vengono investiti 10.

MONTAGNANI MARELLI. Ma 10 sono meno di un terzo di quello che è indispensabile: questo è il punto! I 14 miliardi erano già molto al di sotto delle necessità; non si fa uno stabilimento con 14 miliardi...

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Erano inferiori alle necessità secondo lei, non secondo il piano dell'Alfa Romeo. Quel piano è fatto così; se poi lei pensa a dei piani diversi...

MONTAGNANI MARELLI. Ma è un piano riveduto erroneamente: è proprio questo che io critico!

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Allora lei doveva dire che è sbagliato tutto il piano, che finora ha invece elogiato!

MONTAGNANI MARELLI. Chi lo ha elogiato?!

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Lei ha detto che il piano andava bene...

MONTAGNANI MARELLI. Andava bene l'impegno di costruire lo sta-

bilimento in quattro anni per una spesa prevista inizialmente in 110 miliardi, che poi sono divenuti 140 per l'aumento generale dei costi del materiale e del macchinario. Ora, questi 140 miliardi dovevano essere erogati in quattro anni; quindi, se la matematica non è una opinione, sono 35 miliardi all'anno; non 14 e tanto meno 10.

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Ma ci sono fasi diverse, di anno in anno; gli investimenti sono diversi a seconda del procedere del lavoro.

MONTAGNANI MARELLI. Ma entro quattro anni lo stabilimento doveva essere terminato. Con 10 miliardi che cosa si fa? Si fa la quattordicesima parte dello stabilimento, per cui lo stabilimento sarà finito entro 14 anni; e in 14 anni sarà già usurato, prima ancora di entrare in funzione.

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. L'investimento supera già adesso la metà del piano.

MONTAGNANI MARELLI. Comunque, onorevole Sottosegretario, il ragionamento che fa l'IRI e che lei ripete è nettamente sbagliato in sede economica. Lei dice: c'è una crisi del settore automobilistico...

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. E finanziaria!

MONTAGNANI MARELLI. Va bene, c'è una crisi generale. Allora che cosa si dovrebbe fare? Per impedire che i costi aumentino e per mettere l'Alfa Romeo in posizione concorrenziale sul mercato interno e sul mercato internazionale, bisognerebbe, semmai, accelerare i tempi di costruzione dello stabilimento, accelerare la possibilità di diminuire i costi di produzione, accelerare la possibilità, per l'Alfa Romeo, di diventare competitiva sul mercato nazionale ed internazionale.

I provvedimenti presi invece vanno in direzione opposta: diluiscono nel tempo la costruzione dello stabilimento e quindi determinano un aumento dei costi di produzione, cioè si va contro gli interessi dell'Alfa Romeo. Questo non è il modo di governare una azienda, il modo di governare un settore così importante!

Mi dichiaro, perciò, completamente insoddisfatto, ripeto, e, direi, annoiato di questo modo di rispondere. Mi riprometto quindi di prendere l'iniziativa per una discussione del problema più approfondita e più conforme agli interessi dell'azienda di cui ho parlato.

#### **Per lo svolgimento di un'interrogazione**

**L E P O R E** . Domando di parlare.

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

\* **L E P O R E** . Vorrei sollecitare lo svolgimento di un'interrogazione (521), che ho presentato il giorno 9 e che concerne le provvidenze da adottare a favore di Benevento. La città che fu colpita, come lei sa, signor Presidente, nel 1930 da un primo terremoto e nel 1962 da un secondo terremoto e che ha subito due gravissime alluvioni nel 1949 e nel 1960, è stata colpita di nuovo gravemente, tanto che il suo maggior tempio che era stato ricostruito, ha sofferto danni molto rilevanti, per cui piove all'interno dell'edificio e col tempo esso è destinato alla rovina.

Io vorrei avere pertanto una immediata e cortese risposta da parte del Ministero competente, possibilmente nella prossima seduta. Non è stato possibile fissare lo svolgimento dell'interrogazione per oggi in quanto mancava il tempo necessario per informare tutti gli organi competenti. Comunque la necessità e l'urgenza di una sollecita risposta appaiono evidenti in quanto noi, a Benevento, dobbiamo sapere che cosa dobbiamo fare, tanto più che in passato non abbiamo avuto alcun beneficio.

La prego pertanto, signor Presidente, di intervenire presso il Ministro competente al fine di stabilire la data di svolgimento di questa interrogazione.

**P R E S I D E N T E** . La Presidenza si renderà interprete presso i Ministri competenti della sua richiesta.

#### **Annunzio di interrogazioni**

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

**Z A N N I N I** , *Segretario* :

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in favore dei sinistrati di Barbarano Romano rimasti privi di alloggio e ricoverati nell'edificio scolastico a seguito dei danneggiamenti provocati alle abitazioni dalla tromba d'aria (529).

ANGELILLI

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere a quale uso la Gioventù Italiana intenda destinare l'edificio in Roma già sede dell'Opera Don Guanella, che da due anni è vuoto e inabitato.

Tale edificio trovasi nelle immediate vicinanze della scuola elementare Don Bosco in piazza Monte Baldo. In questa scuola, per mancanza di aule, si svolgono lezioni con doppi turni e le scolaresche sono costrette perfino negli scantinati, per cui appare evidente l'opportunità che l'ex sede dell'Opera Don Guanella venga utilizzata al più presto per alleviare il disagio sopra lamentato (2238).

PIOVANO

Al Ministro della pubblica istruzione, perchè precisi quanti corsi di scuola popolare serale, con spesa a carico dello Stato, siano

stati gestiti nell'ultimo triennio da ciascun ente o associazione a cui è stata nello stesso periodo riconosciuta la facoltà di istituirli.

Si chiede altresì di voler indicare a quali provvedimenti intenda ricorrere il Ministro qualora risultasse che qualche ente o associazione, al momento di affidare l'insegnamento ai maestri, richieda il possesso della tessera o iscrizione all'ente o associazione medesimi.

Si chiede infine di conoscere se il Ministro non intenda disporre, al fine di stroncare ogni possibile abuso, che la nomina degli insegnanti dei corsi popolari serali avvenga in base ad apposite graduatorie di merito (2239).

PIOVANO

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere a quali direttive intenda ispirarsi per la collocazione futura delle insegnanti di economia domestica che, a seguito della legge 13 dicembre 1962, n. 1859, istitutiva della nuova scuola media, rischiano di restare senza posto di lavoro.

Si desidera altresì conoscere, in particolare, se il Ministro non intenda riesaminare la situazione, che appare piuttosto paradossale oltre che non equa, in cui sono state messe le insegnanti stabilizzate con nomina triennale che nelle ex scuole di avviamento insegnavano materie tecniche femminili (economia domestica, contabilità, merceologia e disegno professionale). Queste insegnanti, di ruolo B e in possesso di titolo di abilitazione specifica, a seguito delle disposizioni di cui alla circolare 27 gennaio 1964 e alla successiva ordinanza 11 aprile 1964, si trovano in molti casi posposte, in sede di assegnazione delle cattedre di applicazioni tecniche femminili nella nuova scuola media, ad altre insegnanti, che nelle ex scuole di avviamento tenevano cattedre di esercitazioni pratiche femminili (lavori femminili), di ruolo C e non comportanti possesso di abilitazione specifica (2240).

PIOVANO, FABRETTI, ROMANO

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere:

se sia a conoscenza di quanto pubblicato il 10 ottobre 1964 dalla « Gazzetta del Mezzogiorno » riguardante lo sciopero *sine die* proclamato dagli avvocati e procuratori del Foro di Gravina in Puglia;

se non ritenga di disporre la definitiva sistemazione del cancelliere preposto agli affari penali dopo il lungo susseguirsi di trasferimenti, sostituzione per servizio di leva, servizio a scavalco, eccetera;

se non ritenga di intervenire presso la Amministrazione comunale affinché la Pretura di Gravina sia subito trasferita dall'attuale sede (vecchio convento corroso dall'umidità pregressa e da gravi lesioni) presso locali idonei e disponibili come quelli dell'ex GIL e dell'ex Circolo Unione, rilasciati dalla Camera del lavoro al Comune perchè fossero adibiti ad uffici giudiziari;

se sia pendente presso il Ministero competente o presso gli organi tecnici provinciali un progetto per la costruzione di un edificio giudiziario, nonchè per conoscere eventuali difficoltà di attuazione ed intendimenti del Ministro (2241).

STEFANELLI

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere:

a) se è a conoscenza che fin dal 1951-52 e 1952-53, con due successivi cantieri scuola, sono stati costruiti due tronchi di strada, secondo la tecnica moderna, che, se riuniti con un ponte sul rio Canale, avrebbero ridotto a soli due chilometri la distanza fra i capoluoghi dei comuni di Blera e Villa S. Giovanni in Tuscia (provincia di Viterbo) che ora sono uniti da una strada lunga sei chilometri e non sempre agevole quantunque asfaltata;

b) se non creda necessario ed opportuno disporre per il completamento dell'opera stradale, iniziata 13 anni fa, mediante l'esecuzione del ponte sul rio Canale sì da evitare la quasi totale inutilizzazione delle ope-

re iniziate e facilitare invece le comunicazioni fra i due capoluoghi di Comune sud-detti (2242).

MORVIDI

Al Ministro della pubblica istruzione, pre-messo che viene impedita la costruzione di un tronco di m.l. 800 circa della strada di scorrimento veloce Brindisi-Lecce dato che detto tronco attraversa la zona archeologica di Valesio;

premessi che la Cassa del Mezzogiorno, d'intesa con l'Amministrazione provinciale di Brindisi — sotto la diretta sorveglianza della Sovrintendenza di Taranto — ha effettuato numerosi e profondi saggi, fino alla roccia in sito, in tutta la fascia (lunga m.l. 800 e larga m.l. 30) della zona archeologica di Valesio e che sono state rinvenute soltanto 18 sepolture — in gran parte profanate — contenenti pochissime suppellettili funerarie di scarso interesse e di comunissimo ritrovamento in tutto il Salento; che pertanto sono da escludere ulteriori residui archeologici;

considerato che una sola sepoltura ha presentato un certo interesse e che i lastroni che la costituivano sono stati smontati e trasportati al museo di Taranto;

considerato che, ove non verrà eliminato l'impedimento di cui innanzi, si andrà incontro ad un aggravio di spesa di circa 100 milioni (che peraltro non sono disponibili) onde realizzare una variante di circa due chilometri alla strada Brindisi-Lecce con notevole riduzione di caratteristiche secondo cui fu impostato il progetto di questa nuova importante arteria,

gli interroganti chiedono di conoscere se non ritiene opportuno far sottoporre a nuovo esame da parte del Consiglio superiore delle antichità e belle arti, l'adottato provvedimento di vincolo, alla luce degli elementi sopra esposti e della situazione congiunturale (2243).

PERRINO, GENCO, PIGNATELLI, AGRIMI, CAROLI, FERRARI Francesco

### Ordine del giorno

per la seduta di martedì 20 ottobre 1964

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 20 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Delega al Governo ad emanare una nuova tariffa dei dazi doganali (672).

2. Ratifica ed esecuzione della Convenzione monetaria tra la Repubblica Italiana e lo Stato della Città del Vaticano, conclusa nella Città del Vaticano il 31 luglio 1962 (594) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra l'Italia ed il Ghana con Scambio di Note e Memorandum concluso a Roma il 20 giugno 1963 (617).

4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo aereo tra l'Italia e la Guinea, concluso a Roma il 30 ottobre 1962 (618).

5. Approvazione ed esecuzione degli Scambi di Note italo-jugoslavi effettuati in Belgrado il 28 febbraio ed il 31 maggio 1962 e del Protocollo italo-jugoslavo concluso in Belgrado il 23 luglio 1962 per la proroga ed il rinnovo dell'Accordo sulla pesca del 20 novembre 1958 (611) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Deputati CANESTRARI ed altri. — Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione della medaglia d'argento al valor militare al comune di Vestenanova, in provincia di Verona (685) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 11,20).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari









## ALLEGATO

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

BONALDI (1902) . . . . .	Pag. 10319
CAPONI (2128) . . . . .	10320
CARUCCI (1939) . . . . .	10321
COMPAGNONI (2061) . . . . .	10321
GRANZOTTO BASSO (1890) . . . . .	10321
MONTINI (1354, 1868) . . . . .	10322
PACE (2024) . . . . .	10323
PIOVANO (VERGANI) (2072) . . . . .	10324
ROMANO (SELLITTI) (1275) . . . . .	10324
ROSELLI (732, 2045) . . . . .	10325
TORELLI (2031) . . . . .	10326
VECELLIO (2091) . . . . .	10326
VENTURI (2069) . . . . .	10327
AMADEI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	10321
BENSI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	10325
BO, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i> . . . . .	10323
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	10320, 10321 e passim
LUPIS, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	10323
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	10319, 10321 e passim
SALIZZONI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i> . . . . .	10322

BONALDI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se il motivo della chiusura al traffico della nuova strada di 22 chilometri tra Santa Severa, sull'Aurelia, e Tolfa, iniziata circa due anni addietro su progetto del Genio civile di Roma, sia da ricercare nelle buche e frane che continuamente vi si formano e se sia stato deciso di rettificarne, in gran parte, il tracciato, mediante costruzione di un nuovo tronco stradale.

In caso affermativo l'interrogante desidera conoscere se risponde a verità che il Genio

civile di Roma, nonostante avvertito all'inizio dei lavori, dalle stesse ditte appaltatrici, sulla natura friabile del terreno e sulla necessità di cambiare tracciato, abbia insistito, sia spintovi da ragioni politiche locali che da mal riposto prestigio tecnico, sul suo primitivo progetto e se risponde a verità che la strada sia costata inizialmente circa 650 milioni, che la Provincia vi abbia speso circa altri 60 milioni per riparazioni straordinarie e che per la realizzazione della nuova strada sostitutiva siano stati stanziati ulteriori 400 milioni.

L'interrogante domanda infine quali iniziative siano state prese o si intendano prendere, in sede ministeriale, per l'accertamento delle eventuali responsabilità che avrebbero causato così ingente, ingiustificato, sperpero di pubblico denaro (1902).

RISPOSTA. — Il progetto della strada Tolfa-S. Severa, redatto dal libero professionista ingegner Nestore Riccioni a seguito di incarico conferitogli dal Provveditorato alle opere pubbliche di Roma, venne approvato da questo Ministero in data 23 maggio 1953, previo parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il territorio interessato è costituito da terreni d'incerta consistenza e stabilità, anche se apparentemente saldi, per cui qualsiasi tracciato non avrebbe potuto evitare possibili movimenti franosi, sia pure localizzati in alcuni tratti.

Pertanto l'esecuzione dei lavori è stata resa notevolmente difficile ed onerosa dalla natura infida del terreno attraversato, i cui

movimenti franosi, previsti ma individuabili nella loro esatta entità solo in sede di esecuzione delle opere, sono stati talora di grande rilievo, allorchè eccezionali precipitazioni atmosferiche verificatesi hanno peggiorato la situazione.

In dipendenza di quanto sopra, l'Ufficio del Genio civile è intervenuto più volte con l'esecuzione di opere straordinarie di presidio e di consolidamento del corpo stradale, di sgombero di frane, di opere per la disciplina delle acque meteoriche. La spesa totale sostenuta ammonta a lire 550.831.855.

La strada passò in consegna alla Provincia di Roma nel dicembre 1960 e fu classificata provinciale con decreto ministeriale 28 giugno 1961.

L'Amministrazione provinciale di Roma, che non risulta sia intervenuta finora con lavori di manutenzione, ha redatto un progetto dell'importo di lire 150 milioni, in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, riguardante il miglioramento della rete nazionale delle strade provinciali. Con tale progetto, già approvato dal Consiglio provinciale in data 8 agosto 1964, non è stato modificato l'attuale tracciato, così come, peraltro, è nelle finalità della stessa legge n. 126.

Il Ministro  
MANCINI

CAPONI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere con quali criteri l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dispone i convogli che normalmente vengono utilizzati dagli emigranti meridionali diretti o di ritorno dai Paesi europei occidentali e come non si avverta il penoso disagio che comporta il trasbordo d'obbligo alla stazione di Roma Termini.

L'interrogante richiama in particolare la attenzione sulle scene inumane che si creano al momento che i convogli vengono immessi sotto le pensiline della stazione Roma Termini nella ricerca precipitosa dei posti da sedere e della sistemazione dei voluminosi bagagli, specie per il treno in partenza alle ore 20,25, nel quale abitualmente gli emigranti sono costretti a viaggiare in piedi nei corridoi ingombri anche di bagagli.

L'interrogante chiede perchè l'Amministrazione ferroviaria non dispone, con partenza dai maggiori centri di affluenza del meridione, apposite carrozze riservate agli emigranti e dirette verso i Paesi di destinazione, in maniera da evitare gli inconvenienti dei trasbordi lamentati e di assicurare un confortevole viaggio (2128).

RISPOSTA. — Al fine di evitare eccessivi disagi ai lavoratori italiani diretti all'estero o rimpatriati, nel corso dei loro lunghi viaggi di trasferimento attraverso l'Europa, ormai da alcuni anni a questa parte l'Azienda delle ferrovie dello Stato programma, d'intesa con le Ferrovie estere cointeressate e per i periodi di maggiore affluenza, l'effettuazione di appositi treni straordinari ovvero il rinforzo di carrozze riservate in composizione con i treni ordinari.

Ciò posto, va osservato che, mentre nella programmazione dei viaggi di rimpatrio dei lavoratori, si sono ottenuti risultati abbastanza soddisfacenti, in quanto le partenze avvengono generalmente in massa da determinate località di impiego degli emigranti stessi e, quindi, con molte possibilità di una efficiente organizzazione, non altrettanto può dirsi per i viaggi in senso contrario dall'Italia verso l'estero, in quanto i lavoratori partono isolatamente od in piccoli gruppi alle date e nei periodi più disparati.

Ad esempio per i viaggi di rientro in Germania dei lavoratori venuti in Italia in occasione delle ultime festività natalizie e di capodanno, sono stati programmati, nella prima decade del gennaio 1964, cinque treni straordinari Reggio Calabria-Stoccarda ed altrettanti Bari-Stoccarda ma, nonostante l'intensa propaganda, su tali treni è stata registrata una frequentazione del tutto trascurabile.

D'altra parte occorre anche rilevare che i maggiori movimenti dei lavoratori all'estero si verificano proprio in coincidenza con le ricorrenze festive: cioè nei periodi in cui risulta assai difficile, ed in molti casi impossibile, rinforzare permanentemente la composizione dei principali treni mediante l'aggancio di carrozze dirette e riservate per l'estero. Però non si esclude a priori la pos-

sibilità che tali vetture riservate agli emigranti affluenti a Roma dal meridione possano venire aggiunte a determinati treni, semprechè agli organi ferroviari competenti pervengano, da parte degli enti ed uffici interessati, tempestive segnalazioni sui viaggi di gruppi di una certa consistenza.

*Il Ministro*

JERVOLINO

CARUCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quando la Commissione regionale del Provveditorato regionale alle opere pubbliche con sede in Bari si deciderà ad emettere il proprio responso in merito ai ricorsi avanzati da parte degli inquilini del fabbricato popolare sito in Martina Franca, via Carella, da cedersi in proprietà agli inquilini ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 (1939).

RISPOSTA. — La Commissione regionale presso il Provveditorato alle opere pubbliche di Bari, esaminati i ricorsi avanzati dagli inquilini dei fabbricati popolari siti in Martina Franca (Taranto) Via Carella, ha confermato, tenuto conto dello stato di conservazione e dell'ubicazione dei fabbricati rispetto al centro abitato, il valore attribuito dalla Commissione provinciale.

Di quanto sopra è stata già data comunicazione agli interessati.

*Il Ministro*

MANCINI

COMPAGNONI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se non ritenga necessario intervenire affinché il Prefetto di Frosinone annulli le deliberazioni adottate dal Consiglio comunale di Anagni nella riunione dell'8 giugno 1964, riunione tenuta successivamente a quella regolarmente convocata per il 21 maggio, senza peraltro che nell'avviso di convocazione fosse indicato, come è prassi costante, che il Consiglio stesso sarebbe stato aggiornato qualora l'ordine del giorno non fosse stato esaurito e senza che, come è

espressamente prescritto, tutti i consiglieri fossero regolarmente informati (2061).

RISPOSTA. — La seduta dell'8 giugno ultimo scorso — nella quale vennero adottate, dal Consiglio comunale di Anagni, le deliberazioni segnalate da V.S. onorevole — era di mera prosecuzione di quella del 21 maggio, in cui non era stata esaurita la trattazione degli affari posti all'ordine del giorno; della continuazione dello svolgimento del predetto ordine del giorno nella riunione dell'8 giugno, i singoli consiglieri erano stati tempestivamente preavvertiti dal sindaco, con avviso notificato il precedente giorno 6.

In considerazione di ciò, la Prefettura di Frosinone non ha ravvisato vizi che potessero legittimare, sotto il profilo della regolarità formale della seduta, l'annullamento delle deliberazioni adottate.

*Il Sottosegretario di Stato*

AMADEI

GRANZOTTO BASSO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Sulla necessità di un pronto interessamento allo scopo di eliminare la causa di gravi e mortali incidenti che si verificano con preoccupante ripetizione sulla nazionale Feltrina che da Cornuda (Treviso) porta a Feltre per innestarsi sulla strada statale 50 Passo Rolle-Monte Grappa, precisamente sul tratto all'altezza di Santa Maria di Quero ove improvvisa si svolge una doppia curva che dà luogo a continui incidenti con perdite di vite umane, come di recente è avvenuto al sindaco di Sedico, Giovanni Buzzatti, che, appunto nell'imboccare tale doppia curva, come nei numerosi casi precedenti, è rimasto vittima di un incidente, malgrado la regolarità di marcia.

In quattro anni su quel luogo si sono verificati oltre duecento incidenti con parecchi casi mortali.

Vero è che gli utenti della strada debbono usare le cautele e rispettare la legge; ma è vero altresì che lo Stato a sua volta deve assicurare la incolumità della circolazione, per quanto attiene alla tecnica di tracciati stradali ed alla eliminazione delle insidie

di percorso, che costituiscono un attentato alla circolazione, al pari delle violazioni di legge da parte degli utenti.

L'interrogante confida che il Ministro darà le disposizioni del caso all'ANAS affinché lo inconveniente, in una strada come quella sopra indicata, che è di grande traffico per il suo carattere specialmente turistico, venga senz'altro eliminato con le opportune rettifiche (1890).

RISPOSTA. — L'ANAS ha disposto da tempo notevoli interventi, oltre ai normali lavori di ordinaria manutenzione, lungo la S.S. n. 348 « Feltrina », classificata statale con decreto ministeriale 1° febbraio 1962, ed assunta in regolare consegna nel luglio 1962 da parte del Compartimento della viabilità di Bolzano, nel tratto di sua competenza, Feltre-Fener.

Infatti in tale tratto sono in corso di ultimazione lavori straordinari per l'importo netto di lire 164.428.600 ed è stato recentemente appaltato un lavoro dell'importo di circa lire 442 milioni per la eliminazione di pendenze e curve pericolose a Quero.

Tali lavori, predisposti in soli due anni dalla consegna della strada, dimostrano l'intendimento dell'ANAS di giungere alla eliminazione delle pericolosità che presenta la strada stessa.

La pavimentazione della doppia curva ad « S », che si riscontra in località Santa Maria, tra la progressiva Km. 42 + 400 e 42 + 600, è stata inoltre irruvidita mediante una distesa generale bituminosa, saturata con graniglia basaltica e ciò per consentire una migliore e più sicura presa dei pneumatici.

È stata anche considerata la possibilità di sopraelevare le due curve stesse, ma tale intervento è da scartarsi poichè potrebbe causare, nella stagione invernale, pericolosi slittamenti dei mezzi pesanti all'interno della curva.

Appena le disponibilità di bilancio lo potranno consentire, verrà esaminata la possibilità di realizzare l'eliminazione delle due curve di cui si è detto.

Si assicura infine che, sia per la curva in località Santa Maria, che sugli altri tratti impegnativi della S.S. n. 348, vi è una rego-

lare segnaletica sia verticale che orizzontale.

*Il Ministro*

MANCINI

MONTINI. — *Al Ministri della pubblica istruzione e dell'industria e del commercio.* — Per conoscere il punto di vista del Governo sulla Raccomandazione n. 385, relativa alla Convenzione internazionale per la protezione degli artisti, sia interpreti che esecutori, dei produttori e degli articoli radiofonici, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa — su proposta della Commissione giuridica —, e in particolare se il Governo italiano intenda attenersi all'ultimo punto della Raccomandazione, che invita i Governi ad astenersi dal far uso delle riserve ed eccezioni autorizzate dalla suddetta Convenzione (1354).

RISPOSTA. — Il disegno di legge che autorizza il Presidente della Repubblica a ratificare la Convenzione — firmata a Roma il 26 ottobre 1961 — relativa alla protezione degli artisti interpreti o esecutori, dei produttori di dischi e degli organismi di radiodiffusione, è stato già predisposto dal Ministero degli esteri.

Per quanto riguarda la possibilità che il Governo si astenga dal far uso delle riserve ed eccezioni autorizzate dalla suddetta Convenzione, si comunica che la posizione del Governo sarà precisata in sede di esame dell'indicato disegno di legge da parte del Consiglio dei ministri.

*Il Sottosegretario di Stato*

SALIZZONI

MONTINI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere il punto di vista del Governo sulla Raccomandazione n. 395, relativa alla funzione pubblica europea, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa — su proposta della Commissione per il bilancio —; ed in particolare se il Governo italiano intenda prendere o abbia preso iniziative nel senso indicato in detta

raccomandazione, che invita i Governi dei Paesi membri ad adottare il testo del progetto dello statuto-tipo, a dare ai loro esperti le necessarie istruzioni per la sua rapida presentazione ai Consigli delle organizzazioni, a studiare fin d'ora le misure per un'applicazione rapida dello statuto stesso dopo la sua approvazione, e a prendere le misure necessarie ad assicurare sotto questo profilo un coordinamento efficace e permanente tra le diverse organizzazioni europee (1868).

RISPOSTA. — L'onorevole senatore interrogante conosce l'impegno posto dai Governi succedutisi in Italia in questi ultimi quindici anni per la realizzazione di tutte le iniziative europeistiche, di maggiore o minore portata. Nel quadro di tali iniziative, figura anche quella tendente a stabilire uno Statuto-tipo della funzione pubblica europea che varrà certamente a meglio disciplinare le carriere dei funzionari addetti alle varie Organizzazioni europee e soprattutto ad armonizzarle tra di loro. Tutto ciò apporterà un contributo a quella costruzione europea che rappresenta uno dei cardini della politica estera italiana: non vi è quindi dubbio che la Raccomandazione 395 dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa cui si riferisce il senatore interrogante vada senz'altro considerata con favore.

In questa luce posso assicurare che sono state impartite istruzioni agli esperti italiani perchè il progetto di Statuto-tipo contenuto nel 6° rapporto del Comitato consultivo della funzione pubblica europea sia esaminato con la massima attenzione ma, nel contempo, senza indugiare oltre misura sulle questioni di minor rilievo, in modo da non rallentare eccessivamente l'andamento dei lavori della cosiddetta Conferenza governativa per la funzione pubblica europea chiamata a giudicare tale progetto e ad elaborare un testo definitivo.

La Delegazione italiana continuerà ad agire come per il passato perchè siano prese una serie di misure tendenti ad accelerare i lavori della Conferenza.

È quindi sperabile — ma ciò non dipende come ovvio dalla volontà di un singolo Paese bensì dall'accordo dei numerosi Paesi che

sono rappresentati nella Conferenza — che lo Statuto-tipo possa essere presentato al Consiglio delle Organizzazioni entro un periodo di tempo relativamente breve.

Desidero inoltre assicurare che il Governo italiano non mancherà anche di impartire fin d'ora ai Rappresentanti presso le singole Organizzazioni europee le opportune istruzioni perchè partecipino attivamente agli studi relativi all'adozione di misure per una pratica e rapida applicazione dello Statuto.

*Il Sottosegretario di Stato*

LUPIS

PACE. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e al Presidente del Comitato dei ministri della Cassa per il Mezzogiorno.* — Per conoscere se non ritengano nelle esigenze di giustizia promuovere l'insediamento nel territorio di Lanciano (in provincia di Chieti) o nella zona della vallata del Sangro di un impianto industriale il quale — utilizzando le fonti energetiche locali e la ricchezza della mano d'opera — assicuri, con i correlativi effetti sociali, una risorsa in una area di economia depressa, con un'assorbimento della mano d'opera costretta ora all'esodo oltre i confini della Patria, e costituisca infine, dopo tante declamazioni, il riconoscimento concreto e doveroso per una terra benemerita in pace ed in guerra (2024).

RISPOSTA. — Al riguardo, nel rispondere anche a nome dell'onorevole Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, comunico quanto segue.

Il Consorzio, costituito — come è noto — ai sensi dell'articolo 21 della legge 29 luglio 1957, n. 634 e successive modifiche ed integrazioni per lo sviluppo industriale della Valle del Pescara, ha già redatto il piano regolatore preliminare dell'area, nella quale si trova appunto il comune di Lanciano.

Detto piano è attualmente all'esame dell'apposita Commissione istituita presso il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.

È evidente come in tal modo si stiano creando le condizioni per agevolare in detto

192ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

15 OTTOBRE 1964

comprensorio la localizzazione di iniziative industriali, sia private che pubbliche.

Per quanto concretamente riguarda la richiesta avanzata dall'onorevole interrogante, in ordine all'auspicato insediamento in detto territorio di un impianto industriale per la utilizzazione delle fonti energetiche locali, devo purtroppo comunicare che allo stato attuale non riesce possibile intervenire nel senso desiderato, in quanto le risorse finanziarie, a disposizione del sistema delle partecipazioni statali, risultano totalmente impegnate per la realizzazione dei programmi in corso, resi noti nella relazione al Parlamento per il 1964.

*Il Ministro*

Bo

PIOVANO (VERGANI). — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere a quali direttive intende ispirarsi a proposito del futuro delle linee ferroviarie Pavia-Casalpusterlengo e Pavia-Torreberetti, delle quali si torna a parlare di soppressione, stando almeno a voci che ricorrentemente mettono in allarme le popolazioni interessate.

Si fa presente che tali tronchi ferroviari, se adeguatamente rammodernati e potenziati, potrebbero svolgere un'influenza quanto mai positiva per l'economia delle zone attraversate, le quali sono in fase di rapida trasformazione e vedono sorgere numerose industrie, cui si accompagna un vasto movimento pendolare di operai e studenti, nonché un intenso traffico di merci, che certamente tenderebbe ad aumentare se i servizi forniti dalle Ferrovie statali potessero dare adeguate garanzie; mentre viceversa i ricorrenti propositi di soppressione minano la fiducia con conseguenze estremamente negative.

Gli interroganti si augurano, pertanto, una risposta che valga a tranquillizzare le popolazioni e a creare le premesse di una vigorosa rinascita (2072).

RISPOSTA. — Le linee ferroviarie Pavia-Casalpusterlengo e Pavia-Cava Carbonara-

Torreberetti sono comprese tra quelle a scarso traffico e fortemente passive per le quali sono in corso studi di carattere generale in vista della auspicata realizzazione di un limitato e graduale ridimensionamento della rete delle Ferrovie dello Stato.

Allo stato attuale di detti studi si può peraltro fondatamente ritenere che la linea Pavia-Casalpusterlengo non sarà inclusa tra quelle suscettibili di chiusura a più breve scadenza.

Per quanto riguarda la linea Cava Carbonara-Torreberetti, una eventuale decisione di soppressione totale o parziale dei servizi ferroviari in atto svolti è subordinata alle prospettive del traffico che potrà interessare la linea stessa allorchè sarà entrata in piena produzione la raffineria ENI di Sannazaro de' Burgondi ed allorchè si saranno concretate le previste iniziative dello stesso Ente e di Società consociate rivolte alla creazione di altre attività per lo sfruttamento dei sottoprodotti di raffinazione.

*Il Ministro*

JERVOLINO

ROMANO (SELLITTI). — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che per il fallimento dell'Agita, dichiarato dal tribunale di Avellino, è stata messa in liquidazione la collegata « So.Me.Tra », massima azienda dei trasporti pubblici in provincia di Salerno,

che la « So.Me.Tra. » risulta esposta per varie centinaia di milioni nei confronti dell'INPS, INAM, INAIL e INA-Casa-Gescal per contributi non versati,

per sapere a quanto ammonta esattamente l'esposizione della detta Azienda verso ognuno degli Enti previdenziali,

e per conoscere quali provvedimenti ritenga di dover adottare nei confronti dei responsabili della tolleranza assurdamente accordata alla « So.Me.Tra. » inadempiente (1275).

RISPOSTA. — Rispondo anche a nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

Gli Enti previdenziali interessati si sono inseriti nel passivo fallimentare della So. Me.Tra. per complessive lire 677.065.829.

Gli stessi Enti peraltro non hanno mancato di intervenire a suo tempo presso la So. Me.Tra., e prima del fallimento, per ottenere dalla medesima il versamento dei contributi ad essi dovuti.

*Il Ministro*

JERVOLINO

ROSELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Sulla nuova situazione determinatasi in seguito alla domanda d'acquisto rivolta dalla Comunità montana della Valle Camonica per cercare se non si possa attualmente risolvere l'annoso problema riguardante la cessione del terreno demaniale in località « Prada » nel comune di Cividate Camuno (Brescia), essendo già stato esaminato approfonditamente il problema in una recente risposta ad interrogazione dello stesso interrogante (732).

RISPOSTA. — Si scioglie la riserva contenuta nella nota n. 00/863 del 15 gennaio 1964 e si comunica che la Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina ha deliberato di rinunciare al trasferimento in proprio favore del compendio patrimoniale « ex campo di fortuna » in Cividate Camuno, in quanto le aree che lo compongono non sono risultate idonee al raggiungimento degli scopi perseguiti dalla Cassa medesima.

D'altro canto, l'Avvocatura distrettuale dello Stato ha reso noto che, essendosi estinto il processo di appello, è da considerarsi passata in giudicato la sentenza del Tribunale di Brescia che ha respinto la domanda di retrocessione avanzata dalla Pia Fondazione infanzia abbandonata della Valle Camonica, relativamente ad una parte del compendio di che trattasi.

Essendo, pertanto, il compendio divenuto disponibile per la vendita, è stata incaricata l'Intendenza di finanza di Brescia di fornire alcuni elementi di giudizio indispensabili per una proficua utilizzazione del compendio stesso.

È da far presente, in ogni caso, che la vendita a trattativa privata del compendio nei confronti del comune di Cividate Camuno è da escludersi, in quanto la destinazione che tale Ente intende dare al compendio stesso non rientra fra i propri fini istituzionali.

Resta, pertanto, da esaminare la possibilità di alienare il compendio o parti di esso ai pubblici incanti, secondo le vigenti disposizioni in materia, invitando a partecipare alla gara il Comune, la Comunità montana di Valle Camonica e le altre ditte interessate all'acquisto.

*Il Sottosegretario di Stato*

BENSI

ROSELLI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se non possano autorizzare la concessione della autolinea richiesta, sul percorso Milano-Autostrada-Bergamo-Lovere-Malegno-Borno molto importante anche per ragioni turistiche, dalla ditta Bassi Bortolo da Ossimo Superiore (Brescia), e necessario anche per ragioni sociali-economiche (2045).

RISPOSTA. — Al riguardo mi pregio comunicare che non è, per il momento, possibile sottoporre alla rituale istruttoria la domanda presentata dalla società SAIA e dall'Impresa Bassi Bortolo per poter esercitare congiuntamente l'autolinea stagionale Milano-Autostrada-Bergamo-Borno con diramazione bivio Ossimo-Ossimo Superiore (Brescia). Ciò in quanto le vigenti disposizioni prevedono la sospensione dell'esame preliminare delle richieste, come quella suindicata, concernenti la istituzione di nuovi servizi, utilizzanti in tutto o in parte tronchi autostradali.

Si assicura comunque la signoria vostra onorevole che, qualora in avvenire sopravvengano nuove e diverse disposizioni di carattere generale, questa Amministrazione non mancherà di esaminare e definire la istanza sopracennata.

*Il Ministro*

JERVOLINO

TORELLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se effettivamente il tronco ferroviario Arona-Santhià sia incluso nell'elenco di linee ferroviarie da sopprimere perchè deficitarie.

L'interrogante fa presente che detta linea, oltre a disimpegnare il servizio locale, è l'unico collegamento diretto del Lago Maggiore del Cusio e dell'Ossola con Torino e che essa è entrata nel numero delle linee deficitarie soltanto per l'abbandono in cui è stata lasciata con un armamento antiquato che permette una velocità media oraria a livelli minimi.

L'interrogante ritiene che i motivi di natura economica della specie debbano essere subordinati alla necessità di garantire alle popolazioni dell'Alto Novarese una diretta comunicazione con il capoluogo della regione piemontese, non senza rilevare che Torino a sua volta trova in questo tronco ferroviario la comunicazione diretta con i centri turistici del Verbano-Cusio-Ossola (2031).

RISPOSTA. — La linea ferroviaria Santhià-Arona è effettivamente compresa tra quelle a scarso traffico e fortemente deficitarie per le quali viene da tempo prospettata l'esigenza di un ridimensionamento.

Il problema si pone oggi per l'Azienda delle ferrovie dello Stato in termini di particolare necessità ed urgenza, tenuto conto che l'articolo 7 della legge 29 novembre 1962, n. 1688, sopprime, a decorrere dal 1º luglio 1966, il rimborso all'Azienda stessa dei disavanzi di gestione di tali linee, già ammesso, a titolo di riconoscimento di oneri extra-aziendali, dall'articolo 3 della legge 1155/1957.

L'emanazione della citata legge 1688/1962 esprime quindi il manifesto intendimento del legislatore di veder risolto, entro la data indicata, il problema del ridimensionamento della rete delle Ferrovie dello Stato fortemente deficitaria, ridimensionamento che, oltre tutto, rappresenta la condizione di partenza per poter introdurre, sulle restanti linee a maggior traffico, tutti i perfezionamenti offerti dalla moderna tecnica ferroviaria.

A ciò si aggiunge che le condizioni della sede, degli impianti e dei mezzi della maggior parte delle linee in questione sono ormai giunte a livelli di usura e vetustà tali da richiedere ingenti capitali per improrogabili interventi di riclassamento e rinnovamento.

Nè l'Azienda delle ferrovie dello Stato dispone di finanziamenti per interventi del genere che del resto non avrebbero altro risultato che quello di riattare linee improduttive e di ben scarsa utilità anche rispetto alla esigenze di sviluppo economico delle zone servite.

Ciò premesso, va comunque precisato che finora non è stato emanato alcun provvedimento di soppressione totale o parziale dei servizi ferroviari svolti sulla linea indicata dalla signoria vostra onorevole. Non è tuttavia da escludere che una decisione in tal senso possa essere adottata anche a breve scadenza.

In tal caso si avrà cura di evitare che l'attuazione del provvedimento determini apprezzabili disagi e danni economici agli utenti, organizzando all'uopo adeguati autoservizi sostitutivi viaggiatori, in modo da offrire agli utenti stessi un servizio del tutto comparabile, come numero di corse, come orari e come tariffe, a quello svolto per ferrovia.

Inoltre, qualora il traffico in atto e le previsioni di sviluppo delle zone servite risultino effettivamente tali da giustificare il mantenimento del servizio merci, esso potrà continuare ad essere svolto su rotaia, sia pure adottando più economici regimi di esercizio, in modo da evitare disagi alle industrie che operano nella zona.

Il Ministro

JERVOLINO

VECELLIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per avere chiarimenti in merito a quanto è avvenuto sulla linea ferroviaria del Cadore nello scorso periodo e che permane tuttora.

Proprio in coincidenza con l'epoca del rientro dei villeggianti e turisti dalle alte valli Dolomitiche, senza aver preventivamen-



te avvisato le autorità della zona è stato improvvisamente sospeso il servizio ferroviario per Calalzo, interrompendolo per parecchi giorni successivi dal mattino a tutto il tardo pomeriggio e sostituendolo con automezzi.

Tale fatto ha provocato il legittimo risentimento locale non ritenendosi giustificato, dopo le difficoltà ed i danni subiti dalla zona a seguito della tragedia del Vajont — che ha provocato, come è noto, un'interruzione della linea ferroviaria per oltre otto mesi — che si aggiungesse quest'altra limitazione in un momento particolarmente delicato, con evidenti pregiudizi dal lato turistico e commerciale.

L'interrogante chiede anche di sapere a quali condizioni è stato concesso l'uso della linea e chiede altresì che il ricavato sia almeno devoluto al tanto necessario miglioramento della stessa linea ed in genere alle comunicazioni nella zona del Cadore (2091).

RISPOSTA. — Per la realizzazione del film « Von Ryan's Express » (il cui soggetto è imperniato sul viaggio di un treno di prigionieri anglo-americani che, inseguito da un convoglio militare germanico, attraversa l'Italia per rifugiarsi in Svizzera) la Società cinematografica « P.R. Production » ha richiesto, per i giorni necessari alle riprese, la sospensione, sul tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo, del traffico su rotaia dalle ore 9,30 alle 15, sostituendo i treni sospesi con altrettanti servizi automobilistici.

Prima di accedere alla richiesta, che agli aspetti negativi dovuti ai possibili disagi derivanti ai viaggiatori per i trasbordi sugli autobus, contrapponeva apprezzabili effetti positivi, quali i benefici economici che la realizzazione del film avrebbe arrecato alle popolazioni ed al commercio locali, oltre alla possibilità di lavoro per tecnici, maestranze e comparse cinematografiche italiane, sono state interpellate le Autorità locali interessate (Prefettura ed Ente provinciale del turismo di Belluno, Comune ed azienda di soggiorno di Pieve di Cadore).

Queste si sono concordemente espresse in termini favorevoli, avanzando la sola riserva che la sospensione dei treni venisse effettuata — come è stato — dopo il 4 settem-

bre e, cioè, in fase decrescente del traffico turistico.

Pareri altrettanto favorevoli sono stati espressi dal Ministero del turismo e dalla Direzione generale di Cinecittà.

Le condizioni poste alla Società produttrice del film sono quelle consuete in casi simili e cioè, oltre all'obbligo di effettuazione degli autoservizi, il pagamento di importi corrispondenti alle prestazioni per materiali, mezzi, locali e personale rese dall'Azienda delle ferrovie dello Stato per la realizzazione del film stesso.

Trattandosi pertanto di un rimborso di spese vive sostenute, manca la possibilità di devolvere il ricavato al miglioramento delle comunicazioni nella zona del Cadore.

*Il Ministro*

JERVOLINO

VENTURI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che vivissima è la reazione delle popolazioni interessate alla progettata soppressione delle linee ferroviarie interne marchigiane ed in particolare, per quel che concerne la provincia di Pesaro, delle linee Fabriano-Pergola e Fano-Urbino; che le suddette linee della provincia di Pesaro sono deficitarie anche per la mancata ricostruzione del tratto Pergola-Fermignano, distrutto dalla guerra; che l'atteggiamento delle popolazioni è ampiamente giustificato in quanto è assurdo eliminare linee che hanno una rilevante importanza sociale (trasporto studenti, operai, impiegati) ed economica in zone gravemente depresse, prive di adeguata rete stradale; che non risponde a verità che i tratti in questione possano essere validamente sostituiti da servizi automobilistici per l'insufficienza e l'insicurezza della rete stradale specie nel periodo invernale; che pertanto sarebbe logico discutere l'eventuale soppressione di tali linee solo quando, ad esempio, fosse stata costruita la superstrada Fano Grosseto, già deliberata, e la strada trasversale intervalliva S. Marino-Urbino-Fabriano, di cui è stata proposta l'inclusione nel programma decennale per le zone depresse; che il problema andrebbe seriamente valutato in se-

de di programmazione per la sua incidenza sullo sviluppo economico regionale,

per conoscere se non ritenga opportuno rivedere l'orientamento dell'Amministrazione ferroviaria soprassedendo comunque alle progettate soppressioni, in accoglimento ai voti insistentemente espressi dagli Enti locali interessati (2069).

**RISPOSTA.** — Le linee ferroviarie Pergola-Fabriano e Fano-Urbino sono effettivamente comprese tra quelle a scarso traffico e fortemente deficitarie per le quali viene da tempo prospettata l'esigenza di un ridimensionamento.

Il problema si pone oggi per l'Azienda delle ferrovie dello Stato in termini di particolare necessità ed urgenza, tenuto conto che l'articolo 7 della legge 29 novembre 1962, n. 1688, sopprime, a decorrere dal 1º luglio 1966, il rimborso all'Azienda stessa dei disavanzi di gestione di tali linee, già ammesso, a titolo di riconoscimento di oneri extra-aziendali, dall'articolo 3 della legge 1155/1957.

L'emanazione della citata legge 1688/1962 esprime quindi il manifesto intendimento del legislatore di veder risolto, entro la data indicata, il problema del ridimensionamento della rete delle Ferrovie dello Stato fortemente deficitaria, ridimensionamento che, oltre tutto, rappresenta la condizione di partenza per poter introdurre, sulle restanti linee a maggior traffico, tutti i perfezionamenti offerti dalla moderna tecnica ferroviaria.

A ciò si aggiunge che le condizioni della sede, degli impianti e dei mezzi della maggior parte delle linee in questione sono ormai giunte a livelli di usura e vetustà tali da richiedere ingenti capitali per improroga-

bili interventi di riclassamento e rinnovamento.

Nè l'Azienda delle ferrovie dello Stato dispone di finanziamenti per interventi del genere che del resto non avrebbero altro risultato che quello di riattare linee improduttive e di ben scarsa utilità anche rispetto alle esigenze di sviluppo economico delle zone servite.

Ciò premesso, va comunque precisato che finora non è stato emanato alcun provvedimento di soppressione totale o parziale dei servizi ferroviari svolti sulle linee indicate dalla signoria vostra onorevole. Non è tuttavia da escludere che una decisione in tale senso possa essere adottata anche a breve scadenza.

In tal caso si avrà cura di evitare che l'attuazione del provvedimento determini apprezzabili disagi e danni economici agli utenti, organizzando all'uopo adeguati autoservizi sostitutivi viaggiatori, la cui effettuazione, secondo accertamenti già esperiti, risulterebbe del tutto agevole anche nelle attuali condizioni della viabilità ordinaria, e che sarebbero in grado di offrire agli utenti stessi un servizio del tutto comparabile, come numero di corse, come orari e come tariffe, a quello svolto per ferrovia.

Inoltre, in relazione alla entità del traffico in atto ed alle previsioni di sviluppo delle zone servite, si può attendibilmente prevedere che il provvedimento interesserebbe comunque il solo servizio viaggiatori, con esclusione cioè di quello merci, che potrà continuare ad essere svolto su rotaia, sia pure adottando più economici regimi di esercizio.

*Il Ministro*  
**JERVOLINO**