SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

238ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1973

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente VENANZI,
indi del Presidente SPAGNOLLI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deliberazioni su domande:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 11827
DE CAROLIS, *relatore* 11827

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (Variazione)

PRESIDENTE 11827

COMMISSIONI PERMANENTI

Convocazione 11829

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 11795

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 11797

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . . *Pag.* 11796

Deferimento a Commissioni permanenti riunite in sede referente 11796

Trasmissione dalla Camera dei deputati . . 11795

Approvazione:

« Abrogazione dell'articolo 113, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico sulla elezione della Camera dei deputati » **(1086)**, d'iniziativa dei deputati Tozzi Condivi e Riccio Pietro (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

BARRA, *relatore* 11827
PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile* 11827

Seguito della discussione:

« Provvidenze per l'industria cantieristica navale » **(1389)**, (*Approvato dalla Camera dei deputati*); « Provvidenze a favore dell'in-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150) —

dustria cantieristica navale » **(569)**, d'iniziativa del senatore Cucinelli e di altri senatori. (*Relazione orale*).

Approvazione del disegno di legge n. 1389:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 11817
BACICCHI 11825
* BONINO 11809, 11823
CAVALLI . . . . . 11807 e *passim*
* FOSSA 11823
PACINI, *relatore* . . . . . 11799 e *passim*
PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile* . . . . . 11801 e *passim*
* PISCITELLO 11815
SANTALCO 11826

INCHIESTA PARLAMENTARE

Annunzio di proposta 11796

INTERROGAZIONI

Annunzio . . . . . *Pag.* 11830

PER LE FERIE NATALIZIE

PRESIDENTE 11828
PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile* 11829
RUSSO Luigi 11828

SCHEMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA

PRESIDENTE 11799

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

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

ARNONE, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

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

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

MERLONI ed altri. — « Modifica degli articoli 15 e 30 del testo unico per l'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449 » (528-B) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 12ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

NENCIONI, BACCHI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE e TANUCCI NANNINI. — « Istituzione del Ministero della navigazione marittima ed aerea » (1442);

TIBERI, DE VITO, PACINI, CATELLANI, CORRETTO, BLOISE, SEGRETO, SIGNORI, VENANZETTI, RICCI, POZZAR, DERIU, SEGNANA, BERLANDA, FARABEGOLI, TIRIOLO e ZUGNO. — « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 novembre 1960, n. 1397, ed alla legge 25 novembre 1971, numero 1088, sulla assicurazione obbligatoria contro le malattie per gli esercenti attività commerciali » (1443);

RUHL BONAZZOLA Ada Valeria, PIOVANO, PAPA, SCARPINO, VERONESI, URBANI, FERMARIELLO, COLOMBI, GIOVANNETTI, VIGNOLO, BIANCHI, GAROLI e ZICCARDI. — « Istituzione di sezioni serali di scuole medie e secondarie statali » (1447).

Sono stati inoltre presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 27 giugno 1973, n. 530, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (1444);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1973, n. 624, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (1445);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1973, n. 625, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (1446);

SANTONASTASO. — « Estensione al personale direttivo ed ispettivo delle scuole ed istituti d'istruzione secondaria, artistica e primaria statali, dei convitti nazionali e degli educandati femminili di talune provvidenze disposte col decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, a favore dei dirigenti delle Amministrazioni dello Stato, anche con ordinamento autonomo » (1448);

SCARDACCIONE, CURATOLO, DE MARZI, MAZZOLI e ZUGNO. — « Nuove norme concernenti il divieto di ricostituzione del latte in polvere per l'alimentazione umana » (1449);

CIPOLLA, CHIAROMONTE, DEL PACE, ARTIOLI, ZAVATTINI, MARI, GADALETA, COLAJANNI, BRUNI, PELLEGRINO, BIANCHI, POERIO, MARANGONI, LUGNANO, ZICCARDI, MARTINO, CORBA, FUSI, VALENZA, ARGIROFFI e PINNA. — « Durata del contratto di affitto a coltivatore diretto » (1450);

MARTINAZZOLI e DE CAROLIS. — « Interpretazione autentica dell'articolo 429 del Codice di procedura civile, modificato con la legge 11 agosto 1973, n. 533, in materia di controversie del lavoro » (1451).

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

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

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Modifiche all'ordinamento degli istituti di credito abilitati all'esercizio del credito pignoratizio » (1406), previ pareri della 2ª e della 6ª Commissione;

alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

« Aumento del contributo statale all'Ente autonomo "Mostra-mercato nazionale dell'artigianato", in Firenze » (1407), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissioni permanenti riunite in sede referente

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

alle Commissioni permanenti riunite 1ª (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) *e 8ª* (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1973, n. 796, concernente gestione dei servizi di radiodiffusione circolare, di televisione circolare, di telediffusione su filo e di radiofotografia circolare per il periodo 1° gennaio-30 aprile 1974 » (1441).

Annunzio di presentazione di proposta di inchiesta parlamentare

P R E S I D E N T E . I senatori Nencioni e Lanfrè hanno presentato la seguente proposta di inchiesta parlamentare:

« Istituzione di una Commissione senatoriale d'inchiesta per l'accertamento delle modalità di finanziamento della legge speciale per Venezia » (*Doc.* XII, n. 4).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Aumento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco » (1426);

2ª Commissione permanente (Giustizia):

« Norme per la nomina al grado di vicebrigadiere nel Corpo degli agenti di custodia » (1312);

3ª Commissione permanente (Affari esteri)

« Contributo addizionale all'Associazione internazionale per lo sviluppo (*International Development Association* - IDA) » (972), *con modificazioni;*

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Misura del compenso mensile da corrispondere, per ciascun incarico, ai medici civili convenzionati presso gli stabilimenti sanitari militari dell'Esercito » (903-*B*);

« Modifiche alle norme sul trattamento economico degli allievi delle Accademie militari » (1334);

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Trattamento tributario agli effetti delle imposte dirette dei redditi delle imprese di navigazione marittima ed aerea straniere » (384);

PATRINI ed altri. — « Emissione di obbligazioni sulla base dei contratti condizionati di mutuo da parte delle sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità » (1066);

Deputato LUCCHESI. — « Modifica del secondo comma dell'articolo 2 della legge 12 novembre 1964, n. 1242, concernente l'Opera nazionale invalidi di guerra » (1366);

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (882-*B*);

« Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (889);

« Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (891);

9ª Commissione permanente (Agricoltura):

« Contributo all'Ente per l'irrigazione in Puglia e Lucania » (471-*B*), *con modificazioni.*

Nelle sedute di oggi, inoltre, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

DE MARZI ed altri. — « Aumento del contributo ordinario dello Stato a favore dell'Ente nazionale sordomuti per gli anni 1973 e 1974 » (301-*B*);

2ª Commissione permanente (Giustizia):

COPPOLA. — « Modificazioni alle norme sulla dirigenza degli uffici di istruzione presso i tribunali di Bari, Bologna, Catania, Fi-

renze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste e Venezia » (551-*B*);

« Proroga dei contratti di locazione e di sublocazione degli immobili urbani e degli immobili destinati ad uso di albergo, pensione e locanda » (1436);

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

« Inquadramento di alcune partecipazioni dirette dello Stato » (500-*B*);

« Aumento del capitale della Società per la gestione e partecipazioni industriali — GEPI — Società per azioni » (1164), *con modificazioni*;

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

BARTOLOMEI ed altri. — « Interventi straordinari a favore della pesca marittima e modificazioni al decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578 — recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi — convertito, con modificazioni, nella legge 15 novembre 1973, n. 733 » (1386-*B*);

« Integrazione dei bilanci comunali e provinciali deficitari per gli anni 1973 e 1974 » (1391);

« Premio per l'incremento del rendimento industriale al personale dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (1393);

« Concessione di una indennità pensionabile al personale dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (1404);

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

Deputati BOLDRIN ed altri. — « Modifiche al decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia, nonchè interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329 » (1101);

« Costruzione da parte degli Istituti autonomi per le case popolari di alloggi da assegnare in locazione ai militari di truppa della Guardia di finanza » (1175), *con modificazioni*;

« Norme in materia di appalti di opere pubbliche » (1269), *con l'approvazione di detto disegno di legge restano assorbiti i disegni di legge*: RICCI. — « Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche » (711) e: DELLA PORTA ed altri. — « Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche » (734)

Deputato MARZOTTO CAOTORTA. — « Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1283), *con modificazioni;*

SEGNANA. — « Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico » (1314);

9ª Commissione permanente (Agricoltura):

Deputati LETTIERI ed altri. — « Adeguamento dell'indennità per servizio di istituto a favore dei sottufficiali, delle guardie scelte e delle guardie del Corpo forestale dello Stato » (1433);

11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

Deputati PISICCHIO ed altri; GRAMEGNA ed altri. — « Proroga della legge 5 marzo 1963, n. 322, recante norme per l'accertamento dei lavoratori agricoli aventi diritto alle prestazioni previdenziali ed assistenziali » (1432);

12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Provvedimenti per la profilassi delle malattie esotiche nonchè per l'attuazione della lotta organizzata contro altre malattie infettive e diffusive degli animali » (1011);

« Sussidio integrativo dello Stato in favore degli infermi hanseniani e dei loro familiari a carico » (1186-*B*).

Schema dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 16 al 18 gennaio 1974

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari — riunitasi questa mattina con la presenza dei Vice Presidenti del Senato — preso atto della difficoltà di predisporre fin d'ora un programma bimestrale per la ripresa dei lavori dopo le ferie di fine d'anno, ha convenuto unanimemente sul seguente schema dei lavori predisposto dal Presidente, per la prima settimana di riapertura, a norma dell'articolo 54 del Regolamento:

Mercoledì 16 gennaio (*pomeridiana*) Giovedì 17 » (*pomeridiana*) Venerdì 18 » (*antimeridiana*)	— Disegno di legge n. 1185. — Interventi straordinari per l'agricoltura nel Mezzogiorno. — Disegni di legge nn. 1358 e 6. — Autorizzazione alla Amministrazione delle poste e telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali (*già approvati dalla Camera dei deputati*). — Disegno di legge n. 883. — Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili (*dalla sede redigente, per la sola votazione finale*). — Interpellanze e interrogazioni (*se esauriti i disegni di legge che precedono*).

Poichè non vi sono osservazioni, il predetto schema diviene definitivo.

Nella settimana di gennaio a cui lo schema si riferisce, tornerà a riunirsi la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari per l'organizzazione dei lavori del periodo successivo.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

« Provvidenze per l'industria cantieristica navale » (1389) (*Approvato dalla Camera dei deputati*); **« Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » (569), d'iniziativa del senatore Cucinelli e di altri senatori** (*Relazione orale*).

Approvazione del disegno di legge n. 1389

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Provvidenze per l'industria cantieristica navale », già approvato dalla Camera dei deputati, e: « Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale », d'iniziativa del senatore Cucinelli e di altri senatori, per i quali il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Essendo stata chiusa la discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PACINI, *relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la mia replica sarà piuttosto breve. Desidero anzitutto ringraziare i colleghi che sono intervenuti nella discussione portando una serie di elementi che hanno certamente arricchito la

relazione che io stesso avevo questa mattina presentato al Senato.

Dalla discussione è emersa una critica che si è mossa praticamente su due linee, una diretta all'efficacia del disegno di legge e una diretta alla politica marittima che si è svolta fino ad oggi nel nostro paese ed alle prospettive di tale politica. La critica diretta al disegno di legge si è orientata in parte verso l'esigenza di modificare la logica del tipo di contributi che con la legge vengono distribuiti e in parte verso l'esigenza di alcuni chiarimenti alla forma di alcuni articoli che non sembrano essere sufficientemente chiari. Dirò, rispondendo in particolare al primo tipo di critica al disegno di legge, che, come ho accennato nella relazione e come presumo riconfermerà l'onorevole Ministro, questo disegno di legge si richiama alle indicazioni della Comunità europea. Di conseguenza non solo tali indicazioni sono state recepite dal provvedimento, ma esso è stato oggetto di una contrattazione a livello di Comunità. Pertanto qualsiasi modifica che venisse apportata al disegno di legge metterebbe, evidentemente, in moto un meccanismo che farebbe ulteriormente perdere tempo al provvedimento medesimo.

Quanto ai chiarimenti circa la forma di alcuni articoli, penso che sarà possibile darli durante la discussione degli emendamenti che sono stati presentati.

Vi è poi la linea che è venuta fuori dalla discussione di questa mattina consistente nella critica al passato e alle prospettive avvenire di una politica marittima. Ritengo che si debba fare questo ragionamento in ordine a questi aspetti della nostra discussione. Ho accennato nella relazione, e lo ripeto, che ho inteso dare alla relazione stessa una dimensione limitata all'argomento che stavamo trattando, sia pure dando alcune indicazioni di movimento nella prospettiva della politica marittima e accogliendo alcune delle critiche che sono state sollevate in sede di Commissione. Riconfermo tuttavia la dimensione di questo disegno di legge proprio perchè il tipo di discussione che si è sviluppata stamattina, con accenti di vero interesse, credo che andrà ripreso e collocato più esattamente nel momento in cui l'onorevole Ministro, mantenendo l'impegno che ha assunto, porterà all'attenzione del Senato dei provvedimenti qualificanti di una nuova politica nel settore marittimo.

È chiaro che tutti siamo d'accordo che è necessario voltar pagina e cominciare una nuova politica. Ripeto, ho tenuto la relazione in queste dimensioni limitate non perchè, collega Sema (ho apprezzato il suo intervento — come d'altra parte quello degli altri — soprattutto per l'anima che esso conteneva), volevo cercare di introdurre, *pro bono pacis*, un modo attraverso il quale consentire ai vari Gruppi di accogliere questo disegno di legge, ma soprattutto perchè era mia intenzione consentire di chiudere, con un tipo di intervento e di relazione, una pagina della politica marittima che nel passato è stata una politica svolta in senso, direi, verticale; cioè ha affrontato settorialmente i problemi della flotta, dei porti e dei cantieri, senza inquadrare in maniera organica questa materia.

Oggi è chiaro che, con il tipo di sviluppo tecnologico, con le esigenze che stanno di fronte alla nostra economia, bisogna passare da questi interventi verticali ad un intervento orizzontale che veda in un quadro unitario la soluzione dei problemi della flotta, dei porti e dei cantieri collegandoli, naturalmente, al problema dei traffici aerei, stradali e ferroviari per dare una dimensione unitaria a questi aspetti che sono certamente di grande rilievo per lo sviluppo economico del nostro paese.

Non ho da aggiungere altro se non dichiarare che il disegno di legge che è stato presentato e che è alla nostra approvazione assume appunto la caratteristica di apparire, nelle dichiarazioni e anche nella volontà non soltanto del Ministro, ma del Governo e anche per quanto è stato possibile ascoltare in sede di Commissione, come un punto di passaggio verso una nuova politica che evidentemente l'Assemblea e tutti quanti noi auspichiamo nell'interesse del settore marittimo del nostro paese. Per quanto riguarda i due ordini del giorno che erano già stati presentati in Commissione, secondo la mia opinione essi sono da accogliere. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto ringraziare il relatore senatore Pacini e gli intervenuti in questa discussione, i senatori Bonino, Sema, Basadonna, Avezzano Comes, Cavalli e Buzio, per il contributo che hanno portato con grande passione al dibattito su questa legge relativa alla cantieristica.

Cercherò di essere breve perchè questo dibattito ormai si inserisce in una lunga discussione svoltasi parecchie volte nelle due sedi parlamentari, Camera e Senato, e perchè soprattutto avremo occasione di discutere ancora più ampiamente della politica marittima in occasione dell'esame di due leggi importanti, leggi che possono già essere considerate le prime di un nuovo indirizzo, e cioè la legge di ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale e la legge per i porti che, benchè sia dotata di pochissimi mezzi, può però essere strutturata in modo da rappresentare uno strumento adeguato alle esigenze della politica portuale.

Per quanto riguarda questa legge sulla cantieristica ripeto quanto ho detto più volte anche nell'altro ramo del Parlamento e quanto ha detto testè il relatore senatore Pacini. Questa legge non risolve — sono d'accordo anch'io — i problemi della cantieristica italiana; ma non deve essere considerata una legge puramente e semplicemente di sanatoria del passato: certamente serve a coprire il vuoto che si è determinato negli ultimi tempi, ma serve anche per fare un certo cammino in avanti. Se avete detto tutti che non è legge risolutiva del problema della cantieristica italiana, dobbiamo però aggiungere che è una legge necessaria poichè se non l'approvassimo ci troveremmo in gravissime difficoltà.

Onorevoli colleghi, anche io deploro il metodo di prendere impegni nel vuoto delle leggi, in attesa di leggi future. È un metodo che dobbiamo assolutamente evitare, che non deve ripetersi più. Tuttavia, realisticamente, dobbiamo riconoscere che quando i cantieri italiani si sono trovati in questo vuoto legislativo e finanziario è stato inevitabile cercare il modo di trovare lavoro ipotecando, in certa misura, il futuro. Ecco perchè — ed anche su questo mi pare vi sia il consenso generale — ci troviamo di fronte alla necessità di sanare questo passato. Se non lo sanassimo o se tardassimo a sanarlo aggraveremmo la situazione economica e finanziaria dei cantieri poichè essi, ovviamente, non avendo potuto riscuotere i contributi, vivono su mutui, su costose anticipazioni che naturalmente rendono più precario il loro equilibrio economico e finanziario.

Vi è una comune volontà di iniziare, per il futuro, una politica nuova, una politica che sia l'espressione di una coordinata politica dei trasporti, il che comporta una visione globale del trasporto marittimo, ferroviario, stradale, aereo, idroviario e vi è una comune volontà di dare priorità ai trasporti marittimi: e di questo mi devo rallegrare perchè è il frutto di una battaglia costante che da mesi ormai conduciamo. Il fatto nuovo, positivo è che questa coscienza si accresce nell'opinione pubblica e tale fatto nuovo è riecheggiato in questa stessa Aula in un'unanimità di consensi circa la necessità di mutamenti, consensi manifestati da punti di vista diversi, ma confluenti nella volontà di dare appunto quest'altra priorità, mancata fin qui alla politica marittima. Abbiamo sentito degli interventi appassionati, come quello del collega Sema, che ho molto apprezzato per il suo calore umano, commovente, per questo suo sentimento così caldo non solo per questi problemi, ma per i lavoratori di questo settore. Ho apprezzato gli interventi di tutti, perchè tutti hanno confortato il Ministro con una unanimità di analisi e di volontà di rinnovamento in un settore fin qui purtroppo gravemente trascurato.

In questa unanimità di analisi e di volontà di rinnovamento il solo vero dissenso che si è manifestato è stato quello intorno alla possibilità di fare di questa legge lo strumento della nuova politica cantieristica. A questo proposito, in particolare con i colleghi comunisti, si è sviluppato anche alla Camera il dibattito. Il dissenso mio, infatti, non è sulla necessità di sviluppare la flotta e quindi anche la cantieristica e nemmeno sul-

le linee su cui operare questo sviluppo e cioè: spostare l'equilibrio dalle navi passeggeri alle navi trasporto merci. In particolare i fatti di queste settimane ci dimostrano la importanza della nostra flotta cisterniera, ma non solo di essa, per il trasporto dei carichi liquidi, ma anche l'importanza del trasporto delle altre merci, quella delle navi traghetto, dei servizi misti passeggeri-carico per le brevi distanze. Insomma è già individuata una linea nuova nelle sue linee generali, ma che — secondo me — non può essere sviluppata, per la parte che riguarda i cantieri, modificando questo testo con qualche emendamento.

Permettete che ripeta cose che ho già detto nell'altro ramo del Parlamento, ma che è necessario ripetere perchè sono riaffiorate in quest'Aula: innanzitutto c'è il problema della Comunità europea. Quando il senatore Cavalli mi ricorda che, ad esempio, gli inglesi hanno fatto un'investimento nella Corea del sud per costruire laggiù un loro cantiere, debbo ricordargli che si tratta di un investimento all'estero (tra l'altro certo non assimilabile ad un cantiere in patria, nemmeno per gli inglesi) che evidentemente esula dalle normative della Comunità europea e non può essere portato a modello poichè il problema italiano è diverso. Esso è problema dello sviluppo degli investimenti nella cantieristica in Italia così da renderla competitiva con la cantieristica mondiale. Necessariamente quindi per noi si pone il problema della Comunità europea, non soltanto perchè uno Stato che si rispetti ha il dovere di essere ossequiente ai trattati sottoscritti, ma anche perchè dobbiamo fare ogni sforzo nel nostro paese per sviluppare la nostra cantieristica, la nostra produzione, la nostra flotta. Pertanto questo nostro ambito di intervento rientra necessariamente nell'ambito della Comunità.

Possiamo discutere le linee fin qui sviluppate dalla Comunità e quelle che tendenzialmente essa vorrebbe, forse, portare avanti; non certo la linea dell'espansione dell'attività cantieristica europea, ma semmai quella della salvaguardia di ciò che esiste, per rendere competitivi i cantieri attuali e non per un loro ulteriore sviluppo. Credo che per un paese come l'Italia ci sia spazio per un ulteriore sviluppo, proprio perchè abbiamo una flotta che copre una parte troppo piccola dei nostri traffici marittimi; tuttavia si impone una discussione con la Comunità, che non può essere evitata.

Non si può modificare radicalmente questo disegno di legge perchè esso, come ha ricordato il relatore, è frutto di un accordo con la Comunità sia per quanto riguarda la quantità dell'intervento, sia per il suo meccanismo. Sia il senatore Cavalli, che propone un intervento del 5 per cento fisso sul costo delle navi, sia il senatore Bonino che propone una modifica della tabella degressiva nell'intervento, non tengono conto che il meccanismo di intervento è frutto di una direttiva della Comunità espressa con molta chiarezza. La sua direttiva ammette un intervento: « in qualsiasi forma di aiuto o intervento descritto dall'articolo 1 (ove si parla dei vari interventi possibili sulla cantieristica) diversa da quella indicata dalle lettere *a*) e *b*) (che parlano di facilitazione di credito alla esportazione di navi e di vendite e di trasformazioni di navi), la cui incidenza non superi, salvo deroga, il 5 per cento del prezzo del contratto del 1972 e il 4 per cento del 1973 ». Poi questa misura, che come vedete è inferiore all'intervento della legge italiana, ha appunto una deroga per l'Italia. La direttiva della CEE dice infatti: « all'applicazione degli aiuti alla costruzione navale in Italia » si può fare eccezione con misure maggiori a ocndizione che tali aiuti « siano degressivi, secondo un ritmo più o meno simile a quello previsto dalla lettera *c*) e che venga contemporaneamente realizzato un programma di risanamento della costruzione navale italiana, tale che al più tardi alla fine del 1976 il settore raggiunga un soddisfacente livello di competitività sul piano europeo ». Dunque la Comunità stabilisce un principio di degressività, senatore Bonino, perchè lo sforzo della Comunità — e questo secondo una logica accettabile, poichè mi pare che su questo concetto in linea generale siamo tutti d'accordo — mira a far sì che si passi gradualmente dagli interventi sul costo delle navi ad una situazione di competitività sul piano internazionale dei nostri cantieri

fino al limite nel futuro — io non so se questo si raggiungerà nel 1976 o dopo — che renda inutile, superflua, l'azione di sostegno. E poichè l'Italia ha dei cantieri che sono meno competitivi degli altri europei di fronte ai cantieri giapponesi ecco l'eccezione che ci ha consentito un intervento maggiore, sia pure degressivo, sul costo delle navi. Dunque, questo meccanismo non è modificabile per un accordo internazionale comunitario che noi accettiamo perchè accettiamo la politica comunitaria, come fondamento della politica italiana. La politica italiana non è una politica autarchica, è una politica di sviluppo economico che deve innanzitutto tener conto dell'ambito comunitario. E questo credo sia un nostro interesse; e comunque, al di là del giudizio se questo sia bene o sia male, se sia opportuno o inopportuno è — ripeto — un impegno internazionale sottoscritto dal nostro paese.

Quindi, intervento degressivo che non può essere nè fisso, nè aumentato, nè modificato, senza ritornare a discutere con la Comunità. Dicono i colleghi comunisti: perchè allora non acceleriamo questo processo di trasformazione, di potenziamento, di modernizzazione, di automazione e così via dei cantieri così da renderli più competitivi? Perciò essi dicono: saniamo il passato, questi 65 miliardi circa di impegni già presi e diamo il residuo della somma stanziata dalla legge in interventi a favore dei cantieri, così da accelerare il loro processo di competitività. Ma, a questo punto, se noi facciamo un emendamento di questo genere, accanto a questo emendamento dobbiamo avere un reale piano di sviluppo della cantieristica. E chi vi parla può essere convinto della necessità di questo, ma deve anche in coscienza dire che questo piano, allo stato attuale, non esiste al di là dei limiti previsti da questo disegno di legge. Questo disegno di legge prevedeva 10 miliardi a sostegno degli investimenti nei cantieri, poi portati dalla Camera a 13 miliardi; ma non equivochiamo: sono 130 miliardi d'investimenti perchè l'intervento dello Stato è appunto il 10 per cento sugli investimenti e 130 miliardi di investimenti non sono poi cosa da trascurare. Essi prevedono appunto un intervento per rendere competitivi i cantieri dell'attuale sistema e soprattutto permetteranno investimenti considerevoli per quel gruppo di cantieri che voi stessi avete ricordato essere entrati da poco tempo a far parte della Fincantieri.

Pertanto se con un emendamento prevedessimo un piano di investimenti di 600 miliardi, ci troveremmo poi di fronte al problema di come spendere effettivamente questa somma perchè un piano di sviluppo cantieristico non si improvvisa. Non si sa ad esempio come ampliare gli attuali cantieri rendendoli capaci di costruire navi ancora maggiori ed inoltre, come molti auspicano e come penso sarebbe coerente con la linea generale della nostra politica, se sia necessario costruire un nuovo cantiere nel Mezzogiorno o ampliare quelli che vi esistono. È un problema che non può essere risolto con un emendamento e nemmeno in pochissime settimane perchè comporta a sua volta un'altra serie di discussioni, di indagini, di studi.

Ad esempio: i cantieri italiani ed in generale quelli del Mediterraneo possono lanciarsi senza preoccupazione nella costruzione di navi dalle 500.000 tonnellate in su? È un dilemma delicato, perchè se rispondiamo di no accentuiamo la marginalizzazione del Mediterraneo di fronte ai grandi traffici mondiali. Se invece ci lanciamo nella costruzione e quindi puntiamo sulla navigazione di superpetroliere da 500.000 tonnellate in su i problemi si complicano. Noi sappiamo che i giapponesi stanno studiando una nave da un milione di tonnellate e che i cantieri dell'Atlantico, nel Portogallo, a Setubal, costruiscono un bacino per navi da 700.000 tonnellate, ma sappiamo anche che la navigazione di questi colossi nel Mediterraneo solleva problemi ecologici e problemi portuali. Immaginate ad esempio cosa accadrebbe — auguriamoci che non succeda mai — se una petroliera di 700.000 tonnellate versasse il suo contenuto, per una disgrazia, mentre si trova in un mare chiuso come l'Adriatico! Come vedete, problemi

del genere comportano una serie di considerazioni ed hanno tante connessioni che debbono attentamente essere esaminate prima di giungere ad una soluzione. Di conseguenza, se modificassimo profondamente la legge, urteremmo non solo con quegli ostacoli internazionali di cui ho parlato prima, ma finiremmo per non renderla immediatamente operante, stante la necessità di elaborare un piano concreto di sviluppo, oggi inesistente.

Ma c'è di più ed ho avuto modo di osservarlo più volte: si dice che gli interventi sul costo della nave corrispondono ad un dono o comunque ad un contributo agli armatori. Anzitutto questo non è esatto dal punto di vista giuridico, perchè, così com'è, questa legge non dà nessun contributo agli armatori, bensì ai cantieri, cioè fornisce risorse finanziarie ai cantieri per la loro gestione. Ma voglio dire che nella fase intermedia — e del resto è per questo che la Commissione europea ha concesso questo tipo di intervento — dal momento del finanziamento di nuove strutture cantieristiche o del perfezionamento dei cantieri per renderli competitivi al momento in cui questi finanziamenti diventano operativi, c'è necessariamente un periodo di qualche anno, per forza di cose perchè non si improvvisano le opere, in cui i costi italiani di fronte ai costi internazionali e in particolare giapponesi resteranno non competitivi. Allora un intervento sul costo della nave resta necessario. Il senatore Cavalli ha detto in Commissione ed ha ripetuto qui oggi: ma agli armatori in fondo il costo maggiore o minore interessa meno della rapidità delle acquisizioni della nave, della sicurezza delle consegne. Innanzitutto lo squilibrio del costo non è cosa trascurabile per nessuno; d'altra parte non è che con l'eliminazione di quest'intervento garantiamo una maggiore rapidità nella consegna delle navi, perchè ritorniamo al solito discorso: nonostante ogni sforzo che compiamo per rendere competitivi i cantieri, non è che essi si modifichino immediatamente; le condizioni di produttività e di lavoro non si cambiano in poco tempo. Quindi non è che stanziando dei miliardi che potranno avere effetto, anzi penso che dovranno averlo, tra due o tre anni si cambi nel frattempo la situazione; cioè essa non cambia nei due o tre anni, quindi lo squilibrio resta e restano anche le condizioni di eventuali ritardi di consegna, anche perchè i cantieri italiani e anche quelli degli altri paesi sono in questo momento carichi di lavoro.

Se un armatore deve acquistare una nave che non rende perchè il suo costo è superiore a quello internazionale, cosicchè i suoi concorrenti ricavano dai noli un utile che lui non potrebbe ricavare, le vie che può percorrere sono due: o trova delle vie traverse che noi non vogliamo certo sollecitare e favorire, come quelle appunto deprecate delle bandiere ombra, o rinuncia all'investimento e va alla ricerca di altri investimenti più produttivi.

Vi è quindi la necessità di un intervento sul costo della nave perchè le navi vendute in Italia abbiano lo stesso effetto, come investimento, di quelle vendute negli altri paesi. Anche se potessimo ampliare l'investimento diretto per i cantieri, per un certo numero di anni resterebbe l'esigenza di dare al mercato italiano delle costruzioni navali una competitività mediante i contributi sui costi delle navi, non potendosi ancora contare sulla competitività dei cantieri stessi. Ecco perchè la cancellazione quasi totale di questo intervento metterebbe di nuovo in crisi i cantieri, non permettendo di superare questa delicata fase di trapasso che necessariamente bisogna superare per rendere i nostri cantieri competitivi.

Questo vale anche per il discorso del senatore Bonino quando lamenta che lo Stato italiano non facilita l'accrescimento delle flotte creando ostacoli, per esempio, all'acquisto di navi all'estero. Senatore Bonino, è vero che bisogna usare gli strumenti vincolativi con estrema cautela, ma siamo sempre nello stesso ordine di ragionamenti: ci troviamo in una fase delicata in cui noi europei e noi italiani in particolare ci sforziamo di rendere il sistema cantieristico competitivo soprattutto nei confronti dei giapponesi; ma per fare questo bisogna che i nostri cantieri abbiano pieno lavoro. Perciò bisogna ren-

dersi conto che se non ci fosse alcun limite agli acquisti all'estero, allora la flotta potrebbe anche ampliarsi rapidamente magari con molti acquisti in Giappone, ma intanto morirebbero i nostri cantieri, poichè ne risulterebbe una mancanza di ordinazioni.

Quindi in questo periodo, limitato, di fase di trapasso, c'è bisogno non di una politica protezionistica, nel senso di una politica autarchica, ma dell'uso degli strumenti dello Stato in modo equilibrato e attento, così che si possano anche acquistare navi all'estero ma senza determinare una crisi nei nostri cantieri. Un'emergenza come questa credo dimostri la necessità di ampliare la nostra flotta petroliera e consigli anche di acquistare navi petroliere all'estero, qualora non si possano costruire nei nostri cantieri perchè sono cacrichi di lavoro fino al 1976; ma il limite deve essere sempre quello di non compromettere l'opera di risanamento, di ristrutturazione e di crescita dei cantieri fino a che la competitività potrà essere garantita dalla loro attività stessa.

In questa materia vorrei che tutte le parti politiche comprendessero che c'è la necessità di una strada obbligata che dovrebbe accomunarci perchè questo è un interesse nazionale e non dei soli armatori o dei soli lavoratori. C'è l'esigenza di superare un periodo difficile attraverso misure di salvaguardia che abbiano lo scopo finale — su questo credo che siamo tutti d'accordo — di costruire un'industria cantieristica capace al più presto possibile di affrontare la competitività di tutto il mondo. Credo che ciò sia possibile per varie ragioni e anche perchè l'industria giapponese sta modificandosi a sua volta in molti elementi, negativi e positivi. Infatti i costi giapponesi stanno salendo ed anche la componente lavoro su cui si è polemizzato stamane e che non era certamente l'unica che rendeva l'industria giapponese competitiva di fronte alla nostra — mi guardo bene dal dire questo — ma era uno degli elementi che permettevano i minori costi. C'era infatti uno stato di sfruttamento del movimento operaio giapponese, in quanto i lavoratori erano — e sono — sottoposti ad orari di lavoro ben diversi da quelli europei con condizioni salariali più basse delle nostre.

Ora so che invece — ne sono lieto non perchè si tratta di un paese concorrente ma perchè credo che nessuna civiltà possa essere basata sullo sfruttamento delle classi lavoratrici — c'è un risveglio in questo campo, ci sono delle lotte sindacali e salariali per cui il livello di vita dei lavoratori giapponesi sta salendo e sta diminuendo quella loro disciplinata ubbidienza ad un potere superiore, che li usava quasi come macchine umane, accanto a quelle che servono per produrre sempre di più. Mi auguro — non per volere un danno al Giappone e alla società giapponese, ma come democratico — che la società giapponese possa continuare a svilupparsi su vie diverse, come ad esempio su quella della libertà e della crescita delle classi lavoratrici, nell'aumento del tenore di vita di tutti i lavoratori.

Perciò, per queste ragioni fondamentali, storiche, di acquisizione di coscienza dei diritti del movimento dei lavoratori giapponesi e di altri elementi certamente meno positivi, come l'aumento del costo delle materie prime, come la complessità della situazione economica attuale, come la spinta inflazionistica, la situazione sta evolvendo nel senso che i costi giapponesi tendono ad essere sempre più allineati a quelli degli altri paesi. C'è dunque da ritenere che la lotta per riconquistare la competitività dei nostri cantieri possa essere affrontata con animo rinfrancato, perchè sappiamo che le situazioni non sono mai statiche e quello che è accaduto in questo ventennio a favore della cantieristica giapponese forse sta mutando in un senso favorevole all'industria europea e quindi all'industria italiana. Di questo sono convinto; ma sono anche convinto che questo si può fare soltanto meditando ed esaminando attentamente le prospettive nel futuro.

Ella, senatore Cavalli, dice che i tecnici spesso sbagliano, che gli studi degli inglesi (ma non solo degli inglesi, ci sono i tecnici della Comunità, gli stessi tecnici giapponesi che parlano di supercapacità produttiva dei cantieri mondiali verso la fine degli anni '70) possono essere errati. Non c'è dubbio che

possono sbagliare, ma questi calcoli e questi studi non possono essere liquidati con un colpo di emendamento: essi debbono comunque essere valutati attentamente. Infatti anche per contrapporre una linea diversa occorre una seria documentazione tecnica. Io sono d'accordo con lei quando dice: se questo pericolo di una supercapacità produttiva esiste, a maggior ragione dobbiamo reagire per difenderci, cioè per essere ancora più competitivi. Ma bisogna vedere come è possibile farlo, ricordando ancora una volta la complessità del problema della cantieristica.

Come lei sa, senatore Cavalli, nel costo totale di una nave il cantiere influisce per il 30-40 per cento, confluendo nel costo finale tutta una serie di costi di altre industrie (pensiamo all'elettronica). Il problema della competitività di un settore dell'economia, come del resto accade quasi sempre, è connesso alla competitività di altri settori. Siamo dunque di fronte a problemi seri che dobbiamo affrontare e che affronteremo insieme. Il Governo ha dimostrato di volerlo fare quando ha accolto per sua stessa volontà l'emendamento, che mi pare costituisca un impegno serio perchè non è una dichiarazione verbale ma è un testo di legge, con cui il Ministro della marina mercantile si impegna a portare prima al CIPE e poi al Parlamento un nuovo piano di sviluppo della cantieristica entro il giugno del 1974. Mi pare che l'inserimento di questa disposizione nella legge sia un atto di serietà perchè concede il tempo necessario per una rielaborazione, che nè per ragioni comunitarie nè per ragioni intrinseche, cioè di possibilità di immediata attuazione, sarebbe possibile effettuare con questa legge.

Sono state fatte altre osservazioni e tra l'altro si è parlato di Napoli. Il senatore Basadonna in verità è andato un po' fuori dal tema di questo disegno di legge quando ha parlato del bacino di carenaggio della città di Napoli. Come egli ha detto, intanto il primo problema da risolvere è quello della localizzazione di questo bacino: è vero e perciò credo nell'urgenza di avere il consorzio del porto di Napoli sulla base della nuova disposizione legislativa. Dico apertamente che mi sto battendo per l'uso anche di un decreto-legge per evitare un'ennesima proroga per l'Ente porto di Napoli, che da tre anni vive in stato di ordinaria amministrazione, quindi non può arrivare a decisioni e a scelte come quella della localizzazione del bacino. Credo che il problema dei bacini sia un problema serio e da vedere proprio nel complesso di quella politica marinara di cui discutiamo. D'altra parte proprio in questi giorni il Parlamento ha dato intanto l'avvio al completamento dei bacini di Livorno, Genova, Trieste ed anche a quello di Palermo con stanziamenti che garantiscono la conclusione dei lavori. Certo anche il problema di Napoli deve essere tenuto presente e risolto con la massima attenzione e con la massima rapidità possibile.

Credo di aver detto l'essenziale su questo disegno di legge, riservandoci una discussione più ampia sopra leggi fondamentali, come quella relativa alla flotta di Stato e l'altra relativa ai porti, e poi ancora sopra questi piani di una nuova politica da sviluppare anche nel settore della cantieristica.

Per quanto riguarda i due ordini del giorno, ripeto quello che ha detto il relatore: li accetto. Per i cantieri di Pietra Ligure ci sono discussioni sul modo di arrivare al passaggio alla GEPI. Ma credo di poter dire che il passaggio alla GEPI è un fatto che certamente avverrà. Comunque stiamo lavorando in questo senso.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, che impegna il Governo a chiedere la reciprocità negli accordi economici e di commercio con gli altri paesi per quanto concerne i traffici marittimi e quindi per evitare le discriminazioni di bandiera, devo dire, senatore Cavalli, che sono completamente d'accordo. Voglio ricordare che anche questo problema è purtroppo complesso: se ne discute infatti nelle sedi internazionali, e anche nella sede UNCTAD, poichè i paesi emergenti chiedono una parte di traffico per la loro bandiera, per la loro flotta nascente. I paesi emergenti si pongono in questa posizione critica, dicono: voi, paesi industrializzati, non solo volete da noi le ma-

terie prime a prezzi più bassi possibile, ma volete anche usufruire di un secondo guadagno attraverso il trasporto marittimo, poichè la libertà di bandiera — essi dicono — si traduce naturalmente nell'incontrastato dominio dei paesi sviluppati. Dico, perchè sia chiaro, che anche questa questione è connessa a molte altre questioni internazionali complesse e difficili. Ma certamente mi pare giusto per il Governo e lo Stato italiano chiedere la reciprocità e cioè che non ci siano discriminazioni a nostro danno, perchè questa mi pare sarebbe una politica suicida, che certamente non possiamo accettare sia pure nella più grande comprensione per le esigenze dei paesi nuovi che sorgono a vita indipendente.

CAVALLI. Abbiamo fatto anche grossi accordi commerciali con paesi non che stanno emergendo, ma che sono già emersi.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile.* Le debbo dire che la nostra azione internazionale di fronte a qualsiasi paese è sempre stata (anche di recente, per esempio, ho partecipato a Londra ad una conferenza di paesi più sviluppati nel campo della marina mercantile) ispirata a questa tesi della reciprocità e della lotta contro le discriminazioni di bandiera che — ella ha ragione — non sono fatte soltanto da paesi emergenti, ma a volte anche da paesi potenti e sviluppati. Ripeto comunque che sono d'accordo perchè questo concetto di reciprocità sia salvaguardato.

Concludo: mi auguro che il Senato approvi il testo del disegno di legge così come è venuto dalla Camera, perchè sono preoccupato (e lo dico francamente) del fatto che le leggi debbano trascinarsi a lungo da un ramo all'altro del Parlamento. Se fosse possibile fare modifiche profonde e sostanziali, allora il discorso sarebbe un altro; ma le piccole modifiche si traducono in ritardi che a mio parere — permettetemi di dirlo a cuore aperto — sono dannosi non tanto per un governo o per una maggioranza, ma per il sistema democratico. Abbiamo bisogno di dimostrare che il Parlamento può decidere rapidamente e mettere in moto rapidamente le decisioni da attuare, sempre aperto, ripeto, naturalmente, ai miglioramenti, alla discussione, al confronto ma evitando gli inutili ritardi. E ne sono tanto più convinto riaffermando che questo disegno di legge è un provvedimento che permette di tamponare una situazione difficile e di riavviare un lavoro concreto nei cantieri e che soprattutto ci dà il tempo per elaborare una politica di più largo respiro che faccia della cantieristica italiana un elemento per lo sviluppo della nostra flotta e per lo sviluppo di tutta l'economia del paese. (*Vivi applausi dalla sinistra, dal centro-sinistra e dal centro*).

PRESIDENTE. Senatore Cavalli, insiste per la votazione degli ordini del giorno?

CAVALLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1389. Si dia lettura dell'articolo 1.

FILETTI, *Segretario*:

TITOLO I

CONTRIBUTI PER LAVORI NAVALI

Art. 1.

(*Contributo per nuove costruzioni navali*).

Per la costruzione di nuove navi mercantili complete a scafo metallico può essere concesso ai cantieri navali nazionali costruttori un contributo calcolato con le seguenti percentuali sul prezzo contrattuale:

9 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1972;

8 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1973;

7 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1974;

6 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1975;

4 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1976.

Per le costruzioni iniziate per conto proprio dal cantiere costruttore le percentuali suddette si applicano con riferimento all'anno di inizio dei lavori sul prezzo dichiarato dal cantiere.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Se ne dia lettura.

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

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Per la costruzione di nuove navi mercantili complete a scafo metallico può essere concesso ai cantieri navali nazionali costruttori un contributo del 5 per cento sul prezzo contrattuale per i contratti di costruzione stipulati negli anni dal 1972 al 1976 compreso, purchè la costruzione abbia inizio nello stesso periodo ».

1. 1 CAVALLI, SEMA, MADERCHI, PISCITELLO, BACICCHI, MINGOZZI, SGHERRI, CEBRELLI, BERTONE

Al primo comma, sostituire il primo alinea con il seguente: « 4 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1972 ».

1. 2 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

Al primo comma, sostituire il secondo alinea con il seguente: « 6 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1973 ».

1. 3 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

Al primo comma, sostituire il quarto alinea con il seguente: « 8 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1975 ».

1. 4 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

Al primo comma, sostituire il quinto alinea con il seguente: « 9 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1976 ».

1. 5 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

C A V A L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Nell'articolo 1 del disegno di legge si mette in moto un meccanismo che non ci convince, si stabilisce cioè una serie di sconti a favore degli acquirenti delle navi sui prezzi contrattuali, a scalare dal 9 fino al 4 per cento, a cominciare dal 1972 fino al 1976. Ora, a parte il fatto che questa scala è stabilita nella previsione che nel 1975-76, come affermava il Ministro poco fa, i nostri cantieri diventino competitivi, nessuno finora ci ha detto, e tanto meno lo dice questo disegno di legge, come diventeranno competitivi; a parte questo problema di carattere generale, pensiamo che favorire chi ha costruito ieri e chi costruisce adesso rispetto a chi lo farà tra due o tre anni non sia del tutto giusto. Ecco quindi la ragione del nostro emendamento 1. 1 che livella il contributo per tutto il periodo considerato, quindi dal 1972 al 1976, sul 5 per cento. Questo per evitare la disparità tra chi oggi costruisce una nave che vale 10 miliardi fruendo di uno sconto di 900 milioni e chi potrà costruire una nave uguale fra tre o quattro anni fruendo di uno sconto di 500-600 milioni. Si tratta di operare un livellamento a nostro giudizio equo. Prevediamo, in sostanza, due concetti di equità: per quanto riguarda la ripartizione e per quanto riguarda la concentrazione in un numero minore di anni, se andiamo a vedere appunto il nostro emendamento all'articolo 25, attraverso le tabelle noterete che quelle presentate nel disegno di legge considerano un numero di anni maggiore di quelle presentate nei nostri emendamenti. Questa è la ragione per la quale abbiamo proposto questa modifica che ci sembra, ripeto, più giusta rispetto alla disposizione contenuta nell'articolo 1 del disegno di legge.

B O N I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* B O N I N O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo presentato una serie di proposte di modifica perchè in base alla tabella contenuta nell'articolo 1 siamo convinti che in realtà si vanno a premiare quelli che, senza avere la sicurezza della legge, che era allo stato potenziale, verranno ad ottenere un premio certo maggiore, pur avendo costruito a prezzi notevolmente inferiori rispetto a coloro che andranno a costruire nel 1974, 1975 e 1976. Purtroppo però mi sono dovuto convincere dalla replica dell'onorevole relatore e dal discorso del Ministro che questa — me lo consenta, onorevole Ministro — non è una legge varata da un cantiere nazionale; è purtroppo una legge frutto di un compromesso con la CEE. Se malauguratamente dovessimo respingere questa legge, essa non potrebbe ritornare nell'altro ramo del Parlamento, fare tutto il suo *iter* e ottenere ulteriori modifiche; dovrebbe essere ripresentata in sede CEE e là ridiscussa. Tutto questo significherebbe un danno enorme per i cantieri, alcuni dei quali aspettano la sanatoria e altri queste provvidenze per poter iniziare altri lavori.

Per queste considerazioni, e con molto rammarico, noi ritiriamo tutti gli emendamenti che abbiamo presentato, anche quelli che si riferiscono ad altri articoli, perchè ricadono tutti sotto la stessa condizione.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento 1. 1.

P A C I N I , *relatore*. Mi richiamo alle dichiarazioni del signor Ministro e mi dichiaro contrario.

P I E R A C C I N I , *Ministro della marina mercantile*. Sono contrario per le ragioni già esposte.

P R E S I D E N T E . Senatore Cavalli, insiste per la votazione dell'emendamento 1. 1?

C A V A L L I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1. 1, presentato dal senatore Cavalli e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

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

Art. 2.

(*Cantieri ammessi al contributo per nuove costruzioni navali*).

Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo precedente i cantieri costruttori di navi per la navigazione marittima che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1971; sono in ogni caso esclusi dalla concessione i cantieri ai quali siano stati concessi i benefici del titolo III della legge 4 gennaio 1968, n. 19, per la conversione dell'attività di costruzione navale.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo metto quindi ai voti. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 3. Se ne dia lettura.

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

Art. 3.

(*Campo di applicazione del contributo per nuove costruzioni navali*).

Sono escluse dal contributo di cui all'articolo 1:

a) le navi abilitate esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale, lagunare e le navi da diporto;

b) i galleggianti e le navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade eccettuati i rimorchiatori muniti di apparato motore di potenza non inferiore a 500 CV e le draghe semoventi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) le navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate, eccettuati i rimorchiatori di cui alla lettera *b*);

d) le navi costruite per conto dello Stato.

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

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

Sostituire la lettera a) *con la seguente*:

« *a*) le navi abilitate esclusivamente alla navigazione lagunare e le navi da diporto ».

3. 1 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

P R E S I D E N T E . Ricordo che questo emendamento è stato ritirato. Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È **approvato.**

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

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

Art. 4.

(*Domanda di concessione del contributo per nuove costruzioni navali*).

Nella domanda di concessione del contributo il cantiere deve indicare:

a) il tipo e le caratteristiche tecniche della costruzione;

b) l'anno di inizio dei lavori di costruzione e la presunta durata dei medesimi;

c) il prezzo della costruzione;

d) salvo che la costruzione sia eseguita per conto proprio, il committente e l'eventuale clausola della revisione del prezzo.

(*È approvato*).

Art. 5.

(*Provvedimento di concessione del contributo per nuove costruzioni navali*).

Il contributo è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile.

Nell'assegnazione annuale il Ministro della marina mercantile concederà i contributi secondo un ordine di priorità che tenga conto delle necessità di sviluppo della flotta nazionale nei settori carenti, secondo le direttive del CIPE.

Nel provvedimento di cui al primo comma non viene tenuto conto della eventuale clausola di revisione del prezzo.

Il provvedimento viene adottato alla presentazione della domanda, corredata del contratto della costruzione registrato, ovvero, se già stipulato, del contratto di vendita della nave che sia stata iniziata in proprio dal cantiere, ma non può essere reso esecutivo prima che la costruzione abbia raggiunto un avanzamento globale del 25 per cento.

(*È approvato*).

Art. 6.

(*Classificazione delle navi*).

Le navi di nuova costruzione per conto di armatori nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Le prove suddette possono essere omesse per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

(*È approvato*).

Art. 7.

(*Termine di ultimazione dei lavori di nuove costruzioni navali*).

Le costruzioni navali per le quali sia stata chiesta la concessione del contributo devono essere ultimate entro 24 mesi dal loro inizio.

Il termine di cui innanzi può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che la inosservanza è dovuta a causa non imputabile al cantiere ovvero a ragioni esclusivamente d'ordine tecnico in relazione al tipo e alle caratteristiche della costruzione navale.

L'inosservanza del termine di ultimazione dei lavori determina la decadenza del contributo.

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

A R N O N E , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « 24 mesi » *con le altre*: « 36 mesi ».

7. 1 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

P R E S I D E N T E . Ricordo che questo emendamento è stato ritirato.

Metto ai voti l'articolo 7. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 8.

(*Apprestamenti difensivi*).

Ferme restando le disposizioni del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, sulle navi mercantili nazionali da carico secco, deve essere installato e mantenuto in efficienza a spese dei proprietari in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

Tuttavia per le navi di tipo *bulk-carrier*, progettate e da costruirsi senza alcun picco di carico, la spesa grava sul bilancio del Ministero della difesa per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e sul bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25.

Qualora il Ministero della difesa — Stato maggiore della marina — ritenga necessario un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel primo comma, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, il cui progetto prevede una velocità oraria a pieno carico non inferiore a 14 miglia devono essere eseguiti a spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

Le spese dei lavori che non siano a carico dei proprietari sono rimborsate agli aventi diritto.

I costruttori debbono sottoporre, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani al Ministero della difesa —

Stato maggiore della marina — che indicherà i lavori da eseguirsi in tempo utile prima dell'inizio dei lavori.

Per le navi non ritenute atte a ricevere gli apprestamenti e le attrezzature di cui ai commi precedenti, il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di stato maggiore della marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

(*È approvato*).

Art. 9.

(*Liquidazione del contributo per nuove costruzioni navali*).

In corrispondenza del 25 per cento, del 50 per cento e del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori di nuove costruzioni navali possono essere corrisposti tre anticipi ciascuno uguale al 25 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui all'articolo 5.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile accerta la congruità del prezzo contrattuale compresa l'eventuale revisione di questo e, per le costruzioni iniziate in conto proprio dal cantiere, del prezzo di vendita delle medesime o del prezzo di mercato di navi similari in assenza di contratto di vendita.

La liquidazione definitiva del contributo è disposta in base alle risultanze degli accertamenti suddetti con decreto del Ministro della marina mercantile con il quale sarà modificato, se occorra, l'importo indicato nel provvedimento di cui all'articolo 5.

PRESIDENTE. Su questo articolo è stato presentato da parte del senatore Sema e di altri senatori un emendamento soppressivo. Se ne dia lettura.

ARNONE, *Segretario*:

Al secondo comma, sopprimere le seguenti parole: « compresa l'eventuale revisione di questo ».

9. 1 SEMA, CAVALLI, MADERCHI, PISCITELLO, SGHERRI, BACICCHI, MINGOZZI, CEBRELLI, CANETTI

CAVALLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVALLI. Brevemente, signor Presidente. Chiediamo la soppressione delle parole: « compresa l'eventuale revisione di questo », cioè del prezzo, per coerenza con il terzo comma dell'articolo 5 del disegno di legge che dice: « Il contributo è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile... ma non viene tenuto conto dell'eventuale clausola di revisione del prezzo ». Ci sembra che, quello che vogliamo cacciare dalla porta con l'articolo 5, lo facciamo rientrare dalla finestra quando all'articolo 9 si decide che « a lavori ultimati il Ministero della marina mercantile accerta la congruità del prezzo contrattuale compresa l'eventuale revisione di questo ». Ci pare che la nostra proposta di sopprimere queste parole sia più coerente.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

PACINI, *relatore*. Sono contrario.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voi l'emendamento 9. 1, presentato dal senatore Sema e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 9. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 10. Se ne dia lettura.

ARNONE, *Segretario*:

Art. 10.

(*Contributo per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali*).

Per i lavori navali diversi da quelli di costruzione può essere concesso alle imprese

assuntrici dei medesimi un contributo calcolato sul prezzo dei lavori stessi nei limiti, alle condizioni e con le esclusioni seguenti:

7 per cento per lavori iniziati nel 1972 esclusi i prezzi inferiori a 10 milioni;

7 per cento per lavori iniziati nel 1973 esclusi i prezzi inferiori a 12 milioni;

6 per cento per lavori iniziati nel 1974 esclusi i prezzi inferiori a 15 milioni;

6 per cento per lavori iniziati nel 1975 esclusi i prezzi inferiori a 17 milioni;

5 per cento per lavori iniziati nel 1976 esclusi i prezzi inferiori a 20 milioni.

Per lavori navali diversi si intendono quelli di trasformazione, modificazione e riparazione di navi mercantili in esercizio nonchè l'installazione di apparati motori di propulsione su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro.

Il contributo può essere concesso soltanto alle imprese in effettivo esercizio al 1° gennaio 1967 che abbiano continuato la propria attività anche se con temporanea sospensione fino al 31 dicembre 1971.

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

A R N O N E , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire, ove ricorrano, le parole: « i prezzi » *con le altre*: « gli importi ».

10. 1 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

P R E S I D E N T E . Ricordo che questo emendamento è stato ritirato.

Metto ai voti l'articolo 10. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 11.

(*Campo di applicazione del contributo per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali*).

Il contributo di cui all'articolo precedente non può essere concesso per i lavori eseguiti su navi e galleggianti indicati alle lettere *a*), *b*), *d*) dell'articolo 3, salve le eccezioni nelle medesime previste.

Il suddetto contributo non può essere altresì concesso a titolo di trasformazione per i lavori eseguiti su navi di stazza lorda inferiore a 5.000 tonnellate.

(*È approvato*).

Art. 12.

(*Provvedimento di concessione e liquidazione del contributo per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali*).

Il contributo di cui all'articolo 10 è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile.

La liquidazione del contributo è disposta a lavori ultimati previo accertamento dei lavori eseguiti e del relativo prezzo.

(*È approvato*).

TITOLO II

INCENTIVAZIONE DELLE INIZIATIVE DI NUOVI INVESTIMENTI DELLE IMPRESE CANTIERISTICHE

Art. 13.

(*Contributo per nuovi investimenti*).

Per la realizzazione di nuovi impianti e opere relative, predisposti dalle imprese di costruzione di navi per la navigazione marittima e dalle imprese addette ai lavori diversi rispettivamente previste dagli articoli 2 e 10, ed approvati dal Ministro della marina mercantile, destinati ad accrescere la capacità

competitiva delle imprese attraverso il potenziamento dell'assetto impiantistico o il miglioramento dell'organizzazione produttiva relativi ai lavori navali, può essere concesso un contributo del 10 per cento sul totale degli investimenti ammessi.

Sono esclusi dal contributo i lavori compresi nei piani di ristrutturazione per i quali sia stato concesso il contributo previsto dal titolo II della legge 4 gennaio 1968, n. 19.

P R E S I D E N T E . All'articolo 13, da parte del senatore Cavalli e di altri senatori è stato presentato un emendamento sostitutivo. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « 10 per cento » *con le altre*: « 30 per cento ».

13. 1 CAVALLI, SEMA, MADERCHI, PISCITELLO, MINGOZZI, BACICCHI, SGHERRI, CEBRELLI, URBANI

P R E S I D E N T E . Avverto che l'emendamento 13. 1 è in relazione logica con gli emendamenti 25. 1 e 25. 4. Quindi l'eventuale reiezione dell'emendamento 13. 1 precluderebbe gli altri due.

C A V A L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Signor Presidente, mi sembra abbastanza chiaro il collegamento che il signor Presidente ha voluto fare fra l'emendamento all'articolo 13 e l'emendamento riguardante l'articolo 25. Quando noi proponiamo, alla colonna C) della tabella, 75 miliardi è indubbio che se lasciamo il 10 per cento di contributo, abbiamo un monte di finanziamento possibile di 750 miliardi e invece vogliamo portare il contributo al 30 per cento appunto per far scendere a un terzo, quindi a 250 miliardi, il monte di finanziamenti possibili. Questa è la logica che abbiamo voluto mantenere quando abbiamo proposto l'aumento del 30 per cento al fine di stimolare il cantiere a richiedere il contributo, ma nello stesso tempo tenendo conto appunto, come diceva lo stesso signor Ministro, che in questa materia i tempi tecnici sono lunghi e quindi è necessario abbassare il monte del finanziamento per evitare il fenomeno dei residui passivi.

A noi sembra che questi due emendamenti all'articolo 13 e all'articolo 25 incoraggino appunto i cantieri a usufruire di un contributo proprio perchè ne aumentiamo l'entità a differenza di quello che dice l'articolo 13 del disegno di legge, che lascia il contributo al 10 per cento, su un ammontare di 130 miliardi di investimenti possibili.

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

P A C I N I , *relatore*. Sono contrario.

P I E R A C C I N I , *Ministro della marina mercantile*. Anch'io sono contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 13. 1, presentato dal senatore Cavalli e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 13. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 14. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 14.

(*Provvedimento di concessione e liquidazione del contributo per nuovi investimenti*).

L'approvazione delle iniziative e i contributi di cui all'articolo precedente sono concessi con decreto del Ministro della marina mercantile.

Sul contributo concesso possono essere corrisposti due anticipi del 35 per cento ciascuno in ragione del corrispondente raggiunto grado di avanzamento dei lavori.

La liquidazione finale del contributo è disposta previo accertamento tecnico dell'esecuzione dei lavori approvati con il controllo di una commissione presieduta da un direttore generale del Ministero della marina mercantile e composta di quattro membri, di cui due del Ministero della marina mercantile, uno del Ministero dei lavori pubblici e uno del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Le iniziative di cui al primo comma sono approvate sulla base di un piano di sviluppo globale della cantieristica italiana che dovrà essere approvato dal CIPE e presentato dal Governo al Parlamento entro il 30 giugno 1974.

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

A R N O N E , *Segretario*:

All'ultimo comma, aggiungere, in fine, il seguente periodo: « Detto piano dovrà prevedere investimenti nel Mezzogiorno prioritari e pari ad almeno il 50 per cento degli investimenti complessivi ».

14. 1 PISCITELLO, SEMA, CAVALLI, MADERCHI, SGHERRI, MINGOZZI, CEBRELLI, BACICCHI, BERTONE

P I S C I T E L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* P I S C I T E L L O . Signor Presidente, questo nostro emendamento all'articolo 14 è già stato presentato e respinto alla Camera dei deputati con motivazioni che a noi non sembrano giuste; nel ripresentarlo qui al Senato non ci facciamo certo illusioni sulla possibilità che il Governo e la maggioranza cambino la loro posizione, tuttavia intendiamo insistere per sottolineare il valore politico di questo nostro emendamento. Vogliamo essere chiari ed espliciti, signor Ministro. Il problema che solleviamo non riguarda solo o tanto la percentuale in sè da riservare al Mezzogiorno in quanto sappiamo bene quante volte le percentuali riservate, anche solennemente, al Mezzogiorno siano state poi eluse e disattese in ogni modo. Quando affermiamo le esigenze del Mezzogiorno, non lo facciamo certo per petulanza e per mettere allo scoperto le contraddizioni del Governo tra le parole e i fatti. Noi siamo convinti — e per fortuna sappiamo ormai di non essere soli in questa convinzione — che il problema del Mezzogiorno è il più scottante problema nazionale. Sappiamo che questa è anche l'opinione del signor Ministro, ma come si opera in concreto per rendere conseguenti le scelte programmatiche con questa convinzione?

Nessuno, a parole, nega più le esigenze del Mezzogiorno e nessuno le ha negate nel corso del dibattito su questa legge nè alla Camera nè al Senato, ma alla resa dei conti cosa resta? Si è affermato che questa legge contiene tanti limiti ed imperfezioni per cui sarebbe davvero velleitario, illusorio che da essa potessero sortire effetti rinnovatori rispetto alla vecchia politica. Si dice invece che bisogna indirizzarsi verso un piano organico, una politica seriamente programmata che affronti tutto il problema della cantieristica, dei traffici marittimi, della situazione portuale, nel quadro — si aggiunge — di un sistema generale integrato e razionale di tutto il settore dei trasporti.

Noi siamo d'accordo, siamo anzi portatori di queste impostazioni. Ma intanto ci si offre solo una pezza da attaccare ad un pantalone piuttosto sdrucito e dovremmo in qualche modo accontentarci di questa pezza in attesa del meglio. Questi orientamenti ci pongono la domanda: quali sono le prospettive che indica il Governo intorno a questa esigenza da noi riaffermata e in verità anche ribadita dall'onorevole ministro Pieraccini? Vogliamo chiedere in particolare: quali sono gli orientamenti per il Mezzogiorno in concreto? Il signor Ministro ha fatto nella sua replica in quest'Aula qualche accenno di risposta, ma purtroppo senza alcuna precisa indicazione. Questa almeno è stata la nostra impressione. Egli ha solo accennato a qualche ipotesi ancora generica e dubitativa, mentre vorremmo che si par-

lasse più chiaramente sulle intenzioni per il futuro. Si vogliono impiantare nuovi cantieri nel Sud o si vogliono ampliare quelli esistenti? Credo che una risposta chiara sia necessaria. Da parte nostra si avanza la richiesta di un nuovo cantiere navale per petroliere nel Mezzogiorno. La situazione per le gravi carenze cisterniere della nostra flotta è troppo nota ed è noto quanto queste carenze si ripercuotano negativamente sulla situazione economica e finanziaria del paese. Inoltre è noto come gli investimenti nella cantieristica comportino livelli di occupazione più alti rispetto ad altri investimenti industriali — è stato affermato anche alla Camera in modo esplicito — ed una più alta occupazione operaia: ed è proprio ciò che occorre al Mezzogiorno.

Anche le scelte di altri paesi e particolarmente del Giappone per l'insediamento di nuovi cantieri navali si dirigono verso zone costiere nuove piuttosto lontane dalle tradizionali città marinare, luoghi dove abbonda la manodopera agricola. Ecco un'altra ragione, a parer nostro, per dirigersi più decisamente verso il Mezzogiorno in una prospettiva di sviluppo della cantieristica.

Il Ministro non nega queste ragioni ma solleva il problema dell'inquinamento che provocherebbero le petroliere di grandi tonnellate. Il problema è serio e non lo sottovalutiamo, ma già da tempo nei porti meridionali, come ad esempio quello di Augusta, attraccano petroliere di 300.000 tonnellate determinando l'inquinamento di cui insieme ci preoccupiamo. Ma per altre zone — ecco la domanda — la situazione sarebbe meno grave? Il problema, a nostro avviso, è invece di sapere cosa si vuole fare in concreto contro l'inquinamento in generale al Nord, al Centro, o al Sud; altrimenti questa onesta preoccupazione del signor Ministro potrebbe anche apparire strumentale per non far passare una nuova politica per il Mezzogiorno, per opporre nuovi dinieghi al Sud e alle sue esigenze di sviluppo.

Oggi probabilmente — e mi avvio alla conclusione, signor Presidente — la maggioranza tornerà a respingere questo emendamento, ma il problema del Mezzogiorno rimane, anche in ordine alla cantieristica e ad un nuovo sistema portuale di traffici marittimi, in tutta la sua drammaticità ed acutezza; non potrà essere più oltre eluso e disatteso senza gravi contraccolpi sullo sviluppo generale del paese.

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

P A C I N I , *relatore*. Credo che il problema posto dal collega Piscitello debba avere una risposta abbastanza precisa. Mi sembra che nelle dichiarazioni programmatiche del Governo ci sia un impegno estremamente preciso per quanto riguarda lo sviluppo del Mezzogiorno. Sono convinto che il Ministro della marina mercantile, come d'altra parte ha già più volte detto, seguirà ed attuerà questo tipo di indicazione programmatica che risponde ad una precisa volontà politica del Governo.

Fra l'altro credo che questo tipo di emendamento, se venisse accolto, non otterrebbe il risultato che si prefigge il presentatore, ma rischierebbe di fermare il disegno di legge e di bloccare la possibilità di sviluppo della nostra cantieristica. Di conseguenza mi dichiaro contrario.

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

P I E R A C C I N I , *Ministro della marina mercantile*. Sono anch'io contrario, ma voglio ribadire che la ragione della contrarietà non è in una posizione antimeridionalista. Qui si vorrebbe stabilire in partenza che nel piano da proporre alle Camere il 50 per cento degli investimenti vada al Mezzogiorno. Ritengo che stabilire una percentuale *a priori*, senza alcuno studio, sia un fatto, come del resto ha ricordato lo stesso senatore Piscitello, abbastanza astratto.

Può darsi benissimo che se ci convinciamo della necessità di un nuovo cantiere nel Sud questo significhi un investimento anche superiore al 50 per cento; può darsi benissimo che anzichè il cantiere per le petroliere di cui parlava il senatore Piscitello si possa fare un cantiere per altri tipi di navi e di

attività. Non mi pare quindi possibile stabilire, prima di varare un piano, una percentuale meccanica che avrebbe uno scarso significato. Ripeto che con questo non vogliamo restringere lo spazio del Mezzogiorno: al contrario, non ci pare che sia logico stabilire in partenza, in un piano che deve essere elaborato, una percentuale meccanica che poi avrebbe uno scarso significato perchè non è avallata da una precisa scelta politica.

Quello che resta in piedi — e che ci è comune — è che il Mezzogiorno deve avere in tutti i settori, compreso quello della cantieristica, il massimo sviluppo, poichè il Mezzogiorno è — lo ripeto anch'io — il problema centrale di tutta la politica italiana.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 14. 1, presentato dal senatore Piscitello e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 14. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'articolo 15. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 15.

(*Termine di ultimazione dei lavori di nuovi impianti e attrezzature*).

Le richieste per la realizzazione di nuovi impianti e opere relative di cui all'articolo 13 debbono essere presentate per l'approvazione entro il 30 giugno 1975 ed ultimate nel termine di 24 mesi dalla data di scadenza della presente legge.

Qualora per fondati motivi si preveda che le iniziative approvate non possano essere realizzate, la concessione del contributo può essere revocata.

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha segnalato alla Presidenza la necessità di apportare la correzione di un errore materiale al messaggio del disegno di legge in discussione.

Tale correzione si riferisce alla quarta riga del primo comma dell'articolo 15, ove le parole « ed ultimate » vanno sostituite dalle altre: « ed i lavori ultimati ».

All'articolo 15 sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Le richieste per la realizzazione di nuovi impianti e opere relative di cui all'articolo 13 debbono essere presentate per l'approvazione entro il 30 giugno 1975. Gli impianti e le opere relative debbono essere ultimati nel termine di 24 mesi dalla data di scadenza della presente legge ».

15. 1 CAVALLI, SEMA, MADERCHI, PISCITELLO, SGHERRI, CEBRELLI, MINGOZZI

Al primo comma, sostituire le parole: « nel termine di 24 mesi » *con le altre*: « nel termine di 36 mesi ».

15. 2 BONINO, GATTONI, BASADONNA, NENCIONI, FRANCO, CROLLALANZA, BACCHI

P R E S I D E N T E . Ricordo che l'emendamento 15. 2 è stato ritirato.

C A V A L L I . Domando di parlare

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Signor Presidente, dopo le sue dichiarazioni che ci garantiscono che la Camera ha mandato un messaggio col quale si afferma trattarsi di un errore di trascrizione, il nostro Gruppo ritira l'emendamento che aveva presentato all'articolo 15 proprio per ovviare a questo errore madornale compiuto inavvertitamente dalla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 15 nel testo corretto. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

ARNONE, *Segretario*:

TITOLO III

DISPOSIZIONI COMUNI E TRANSITORIE

Art. 16.

(*Controllo e vigilanza*).

Ai fini dell'applicazione della presente legge, spettano al Ministero della marina mercantile il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze della legge stessa.

I cantieri navali e le altre imprese interessate sono obbligati a fornire ogni informazione ed a consentire lo svolgimento di ispezioni che siano ritenute necessarie per l'esercizio del controllo.

In caso di inosservanza dell'obbligo suddetto è sospeso l'esame delle domande di concessione di contributo presentate.

Per l'esercizio del controllo e della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti graveranno su appositi fondi da costituirsi mediante ritenute del 3 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi.

Per l'esercizio della vigilanza è assegnato al Registro navale italiano un terzo della ritenuta suddetta e all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale un sesto della ritenuta medesima.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere altresì, a carico dei fondi di cui al quinto comma, speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio in materia di costruzione e di architettura navale.

(*È approvato*).

Art. 17.

(*Accertamento dell'esecuzione dei lavori*).

L'accertamento relativo alla esecuzione dei lavori per i quali siano stati chiesti i contributi previsti dagli articoli 1 e 10 è effettuato dal Registro italiano navale con l'intervento eventuale di rappresentanti dell'Amministrazione della marina mercantile.

(*È approvato*).

Art. 18.

(*Termine per la presentazione dei documenti relativi alla liquidazione finale dei contributi*).

I documenti per la liquidazione definitiva dei contributi di cui agli articoli 1, 10 e 13, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori.

Con decreto del Ministro della marina mercantile sono stabiliti i documenti necessari per ottenere la concessione ed il pagamento parziale e definitivo dei contributi suddetti.

In caso di decadenza dal contributo per inosservanza del termine di cui al primo comma e in ogni altro caso di decadenza, devono essere restituiti gli importi eventualmente già corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

(*È approvato*).

Art. 19.

(*Termine per la presentazione della domanda di concessione del contributo per alcune costruzioni navali*).

Il contributo calcolato con l'aliquota dell'anno 1972 può essere concesso per le nuove costruzioni navali per le quali, nell'ultimo trimestre del 1971, sia stato stipulato il contratto di costruzione ma i lavori relativi non siano stati iniziati ovvero, pur essendo stati iniziati i lavori nel trimestre suddetto, non sia stata presentata, entro il 1971, la domanda per la concessione del contributo previsto dalla legge 4 gennaio 1968, n. 19.

La domanda per la concessione del contributo, con le indicazioni previste nell'articolo 4, deve essere presentata, a pena di decadenza, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Per la concessione del contributo si osserva quanto disposto dal terzo comma dell'articolo 5.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato da parte dei senatori Sema, Cavalli, Maderchi, Piscitello, Cebrelli, Mingozzi, Sgherri e Bacicchi l'emendamento 19. 1 tendente a sopprimere l'articolo.

C A V A L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Signor Presidente, chiedo di poter illustrare anche l'emendamento 23. 1 tendente anche esso, come l'emendamento 19. 1, a sopprimere l'articolo.

Comincio ad illustrare l'emendamento 23. 1, perchè si tratta dell'articolo più impegnativo e che tende indubbiamente a favorire i costruttori che non hanno potuto usufruire dei finanziamenti della legge precedente. Con questo articolo si permette che venga mangiata una buona fetta degli stanziamenti dell'attuale disegno di legge in favore delle domande fatte dai costruttori sulla base della legge del 1968. Infatti in un certo momento gli stanziamenti di quella legge si sono esauriti e le domande sono rimaste inevase e adesso le ripeschiamo.

Faccio rilevare che la legge 29 novembre 1966, n. 1372, altra legge di provvidenze per l'industria cantieristica navale, si era già mangiati 21 miliardi della legge n. 19 del 1968; adesso la legge del 1968, n. 19, si mangia 65 miliardi del disegno di legge attualmente in discussione. È un moto perpetuo; se andiamo avanti di questo passo tra due anni ci troveremo qui di nuovo ad esaminare un'altra legge per ripescare le domande di quei costruttori che non sono rientrati nella legge che stiamo discutendo.

L'emendamento all'articolo 19 si muove nella stessa logica. Vogliamo sopprimere l'articolo perchè anche qui si vogliono dare facilitazioni a tutti i costi: si dà il contributo del 9 per cento relativo al 1972 a chi ha stipulato il contratto nell'ultimo trimestre del 1971 pur non avendo iniziato i lavori, e inoltre si dà il contributo anche a chi si è dimenticato di presentare la domanda ma ha iniziato i lavori entro l'ultimo trimestre del 1971. Su questa impostazione sia io che il collega Sema nella discussione generale ci siamo dichiarati completamente contrari. Abbiamo chiesto che venga dichiarato solennemente che questa sarà veramente l'ultima legge che si muove in questa direzione. Altrimenti ci troveremo sempre di fronte ad un sistema di scatole cinesi e andremo avanti per decenni in questa maniera.

Questo è il valore degli emendamenti che abbiamo presentato all'articolo 19 e all'articolo 23.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sugli emendamenti 19. 1 e 23. 1.

P A C I N I , *relatore*. Sono contrario ad ambedue gli emendamenti.

P I E R A C C I N I , *Ministro della marina mercantile*. Sono anch'io contrario e mi rimetto alle dichiarazioni che ho già fatto nel mio intervento. Certamente non è un metodo giusto di legiferare per sanare il passato e credo che debba essere evitato. Tuttavia, nella situazione che si è determinata, eliminare questi articoli sarebbe cosa molto grave perchè in pratica si metterebbero in crisi i cantieri che hanno operato in attesa di questo intervento.

P R E S I D E N T E . Non essendo stati presentati, sull'articolo 19, altri emendamenti oltre quello del senatore Sema e di altri senatori, soppressivo dell'intero articolo, metto ai voti l'articolo 19. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Art. 20.

(*Contributo per la creazione di nuovi stabilimenti di motori navali iniziata durante la validità della legge 4 gennaio 1968, n. 19*).

Alle imprese costruttrici di motori navali che abbiano iniziato durante la validità della

legge 4 gennaio 1968, n. 19, i lavori per la creazione di nuovi stabilimenti produttivi di rilevante importanza può essere concesso, sull'investimento ritenuto ammissibile, un contributo del 6 per cento.

Il contributo suddetto è liquidato dopo la ultimazione dei lavori e previo accertamento dell'investimento effettuato, nei modi ritenuti opportuni.

(*È approvato*).

Art. 21.

(*Contributo per investimenti in corso nel secondo semestre del 1971*).

Il contributo di cui all'articolo 13, con le modalità nel medesimo stabilite, può essere concesso anche per l'esecuzione di opere o l'installazione di impianti e attrezzature la cui realizzazione non sia avvenuta anteriormente al secondo semestre del 1971.

Nel caso di cui al comma precedente si osservano le disposizioni dell'articolo 15.

I contributi per la conversione o la ristrutturazione dell'attività cantieristica navale sono concessi con decreto del Ministro della marina mercantile previo accertamento dei lavori eseguiti e, in caso di ristrutturazione, anche dell'investimento effettuato.

Gli accertamenti predetti sono eseguiti dalla commissione prevista all'articolo 14, terzo comma, la quale valuta anche la rispondenza alle finalità della legge 4 gennaio 1968, n. 19, di eventuali variazioni apportate ai piani di conversione o di ristrutturazione presentati ai sensi della legge predetta.

Il secondo ed il quarto comma dell'articolo 22 della legge 4 gennaio 1968, n. 19, il quartultimo ed il penultimo comma dell'articolo 2 della legge 18 maggio 1973, n. 273, nonchè le relative norme di applicazione, contenute nel decreto ministeriale 25 maggio 1968, sono abrogati.

(*È approvato*).

Art. 22.

(*Proroga del termine per la presentazione dei documenti per la liquidazione finale dei contributi*).

Il periodo di un anno stabilito dall'articolo 18 per la presentazione dei documenti per ottenere la liquidazione finale dei contributi di cui agli articoli 1, 10 e 13, limitatamente ai lavori che siano stati ultimati anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto previsto dall'articolo 18 medesimo, si computa dalla data suddetta.

(*È approvato*).

Art. 23.

(*Lavori navali non ammessi ai contributi della legge 4 gennaio 1968, n. 19*).

Sugli stanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi i contributi di cui al titolo primo della legge 4 gennaio 1968, n. 19, qualora non sia stato possibile accogliere le relative domande, debitamente documentate, per l'esaurimento degli stanziamenti di detta legge.

PRESIDENTE. Su questo articolo è stato presentato, da parte dei senatori Sema, Cavalli, Piscitello, Bacicchi, Maderchi, Sgherri, Cebrelli e Mingozzi, l'emendamento 23. 1 tendente a sopprimere l'articolo 23. L'emendamento è già stato illustrato dal senatore Cavalli e non è stato accettato nè dalla Commissione nè dal Governo.

Non essendo stati presentati, sull'articolo 23, altri emendamenti oltre quello soppressivo dell'articolo, metto ai voti l'articolo 23. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo agli articoli successivi. Se ne dia lettura.

ARNONE, *Segretario*:

Art. 24.

(*Norme regolamentari*).

Le norme regolamentari per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della difesa e delle partecipazioni statali.

Fino all'emanazione del regolamento previsto dal comma precedente si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni contenute nel regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni e le disposizioni esplicative e adeguative che si rendessero necessarie da emanarsi con decreto del Ministro della marina mercantile.

(*È approvato*).

Art. 25.

(*Durata della legge e stanziamenti*).

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1972 al 31 dicembre 1976.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge in relazione ai precedenti articoli 1, 10, 13 e 20 è autorizzata la spesa complessiva di lire 159.000 milioni così ripartita in milioni di lire:

ANNO FINANZIARIO A	Contributi articoli 1 e 10 B	Contributo articolo 13 C	Contributo articolo 20 D	Totale
1974	18.500	2.000	2.000	22.500
1975	22.500	2.000	2.000	26.500
1976	24.000	2.000	—	26.000
1977	23.000	2.000	—	25.000
1978	23.000	2.000	—	25.000
1979	23.000	2.000	—	25.000
1980	8.000	1.000	—	9.000
Totale . . .	142.000	13.000	4.000	159.000

Sulla quota dello stanziamento annuale di cui alla colonna *B* il 7 per cento può essere riservato alla concessione del contributo per nuove costruzioni navali di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate.

Con la legge di approvazione del bilancio dello Stato possono essere integrati gli stanziamenti di cui al secondo comma.

Le somme non impegnate in un esercizio finanziario sono portate in aumento dello stanziamento per l'esercizio successivo.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche negli esercizi finanziari successivi alla scadenza della validità della presente legge fino all'esaurimento degli stanziamenti complessivi; per i lavori di cui agli articoli 10 e 13 l'autorizzazione è limitata ai contributi relativi ai lavori iniziati prima di detta scadenza.

Con appositi articoli della legge di approvazione del bilancio dello Stato sarà autorizzato annualmente l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, modificato dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1689.

All'onere di 22.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1974, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati quattro emendamenti. Se ne dia lettura.

A R N O N E , *Segretario*:

Al secondo comma, sostituire la tabella con la seguente:

Anno finanziario A	Contributi art. 1 e 10 B	Contributo art. 13 C	Contributo art. 20 D	Totale
1974 . . .	15.000	8.000	2.000	25.000
1975 . . .	25.000	13.000	2.000	40.000
1976 . . .	20.000	25.000	—	45.000
1977 . . .	12.000	23.000	—	35.000
1978 . . .	8.000	6.000	—	14.000
Totale . .	80.000	75.000	4.000	159.000

25. 1 CAVALLI, SEMA, MADERCHI, BACICCHI, PISCITELLO, SGHERRI, MINGOZZI, CEBRELLI, BERTONE

In via subordinata all'emendamento 25. 1, *al secondo comma, sostituire la tabella con la seguente*:

Anno finanziario A	Contributi art. 1 e 10 B	Contributo art. 13 C	Contributo art. 20 D	Totale
1974 . . .	25.220	2.185	2.000	29.405
1975 . . .	42.030	3.555	2.000	47.585
1976 . . .	33.625	6.835	—	40.460
1977 . . .	20.175	6.285	—	26.460
1978 . . .	13.450	1.640	—	15.090
Totale . .	134.500	20.500	4.000	159.000

25. 2 CAVALLI, SEMA, MADERCHI, PISCITELLO, SGHERRI, CEBRELLI, BACICCHI, MINGOZZI, BERTONE

Sostituire il sesto comma con il seguente:

« Il Ministero della marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche negli esercizi finanziari successivi alla scadenza della validità della presente legge fino all'esaurimento degli stanziamenti complessivi, limitatamente ai lavori di cui all'articolo 13 ».

25. 3 SEMA, CAVALLI, MADERCHI, SGHERRI, CEBRELLI, PISCITELLO, MINGOZZI, BACICCHI

Sostituire l'ottavo comma con il seguente:

« All'onere di lire 25.000 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1974, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo ».

25. 4 CAVALLI, SEMA, MADERCHI, CEBRELLI, PISCITELLO, BACICCHI, MINGOZZI, SGHERRI, BERTONE

P R E S I D E N T E . Gli emendamenti 25. 1 e 25. 4 sono preclusi dall'esito della votazione sull'articolo 13.

C A V A L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A V A L L I . Signor Presidente, ritengo l'emendamento 25. 2 già illustrato nel mio intervento di carattere generale. Mi preme soltanto sottolineare che esso, tra le colonne B e C, tiene conto della stessa ripartizione percentuale fissata nella legge n. 19 del 1968. Abbiamo fatto proprio un conto preciso per vedere se almeno su questa questione riusciamo a metterci d'accordo.

Per quanto riguarda l'emendamento 25. 3 lo abbiamo presentato perchè siamo del parere che le facilitazioni di cui si parla nell'articolo debbano riguardare solo i finanziamenti all'impiantistica e non alle sovvenzioni sui prezzi-nave.

P R E S I D E N T E . Invito il relatore e il Governo ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

P A C I N I , *relatore*. La Commissione è contraria.

P I E R A C C I N I , *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 25. 2, presentato dal senatore Cavalli e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 25. 3, presentato dal senatore Sema e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 25. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

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

* B O N I N O . Onorevole Presidente, la nostra parte politica nei due interventi svolti stamane ha chiaramente espresso le proprie preoccupazioni sulla stesura della legge, la quale a nostro avviso non porterà ai risultati che sia il relatore che il Ministro hanno voluto assicurarci quest'oggi come concreti, nè soprattutto porterà a creare un rapporto di effettiva concorrenza con gli altri cantieri europei e tanto meno a colmare il divario che ci separa dai cantieri giapponesi i quali, come il Ministro ha riconosciuto, costruiscono oggi con il 30 per cento in meno dei cantieri nazionali. Ciò non pertanto riteniamo che questo disegno di legge sia in realtà una pedina nel più vasto piano del mosaico della ristrutturazione totale della cantieristica, dei porti, dei trasporti in genere, ferroviari e fluviali e lo accettiamo nella speranza e nella prospettiva che le assicurazioni dateci dal Ministro abbiano piena attuazione entro il giugno del 1974. In altre parole il nostro è un voto di speranza: non è ancora un voto di fiducia. (*Applausi dall'estrema destra*).

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

* F O S S A . La mia dichiarazione di voto sarà brevissima anche perchè i colleghi desiderano come me rientrare al più presto: siamo ormai in clima prenatalizio. Tra l'altro, mi pare che l'ampia replica del Ministro e l'intervento del collega del mio Gruppo, senatore Avezzano Comes, abbiano già ampiamente chiarito i motivi per i quali il Gruppo socialista vota a favore di questo disegno di legge.

Vorremmo ripetere soltanto quello che peraltro già avevamo affermato in Commissione: ci auguriamo che nel futuro questi provvedimenti che stanno davanti al Parlamento e che riguardano il credito navale, la ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale, gli interventi per i porti e l'attuale disegno di legge sulla cantieristica vengano esaminati in un contesto più organico e unitario, in una visione globale del trasporto marittimo e dei trasporti in genere.

Ci auguriamo a questo proposito, anche per risvegliare la coscienza marinara — come ha detto il Ministro della marina mercantile a Genova alla conferenza nazionale — di discutere ampiamente su questi problemi in occasione della mozione che il Gruppo socialista ha presentato sin dall'aprile scorso e che auspica sia portata al dibattito al più presto.

Anche nel corso della discussione sul bilancio dello stato abbiamo richiamato l'attenzione su questi problemi e abbiamo esternato la preoccupazione, signor Ministro, che la politica della spesa pubblica sia troppo condizionata dai cosiddetti limiti di bilancio, venendo a ridurre ancora una volta i programmi di intervento in questo settore con effetti indotti negativi su tutto l'apparato produttivo del paese.

Giudichiamo ancora una volta gli investimenti inadeguati in questo settore; e la inadeguatezza provoca uno squilibrio ed uno sbilanciamento strutturale che possono condizionare in modo grave ogni possibilità di ripresa economica del paese.

La recente crisi internazionale energetica e nel campo delle materie prime non solo conferma queste nostre valutazioni ma porta a considerare che un'economia industriale come quella italiana, povera di risorse naturali ed orientata peraltro sulla trasformazione di materie prime, deve contare necessariamente su una estrema varietà di rifornimenti dalle diverse parti del mondo, il che presuppone implicitamente un'assoluta efficienza e competitività dei nostri cantieri e dei trasporti marittimi.

Tali problemi, come hanno già rilevato alcuni oratori che hanno partecipato alla discussione, sono stati approfonditi alla conferenza nazionale marittima promossa dalla regione Liguria. In tal sede, signor Ministro, come lei ricorderà, è stato presentato un ordine del giorno unitario approvato da tutte le forze politiche, sociali, imprenditoriali, sindacali. E noi ci auguriamo che quell'ordine del giorno sia una traccia per la politica futura del Ministero della marina mercantile e del Governo.

Questo disegno di legge deve essere interpretato, come giustamente ha detto il relatore Pacini, come una legge ponte, una legge tampone, una legge di passaggio, obbligato se volete, per gli investimenti che si vanno a fare. Chiediamo quindi che nei prossimi mesi quel piano globale sulla cantieristica, che è stato proposto dal Ministro della marina mercantile e che ha trovato evidentemente un riscontro anche in questa legge che stiamo approvando, sia studiato ed approntato al più presto.

Se me lo permettete, faccio una piccolissima meditazione. Nel nostro paese si studia molto, alcune volte si studia male, si sbagliano le previsioni. Mi auguro che viceversa questo piano, che il Governo si è impegnato ad esaminare e ad approfondire, sia approntato al più presto facendo delle previsioni più giuste che vadano incontro, sotto questo aspetto, alle esigenze della domanda nazionale ed internazionale.

A conclusione di questo nostro dibattito, intendiamo riaffermare l'importanza vitale che ha il rilancio della cantieristica nel nostro paese, rilancio che può avvenire soltanto attraverso massicci investimenti. Tali investimenti rappresentano l'esigenza dei nostri cantieri di diventare competitivi sul piano internazionale e ciò si può ottenere collegandoli, come avviene in Giappone — questo forse non è stato detto nel corso del dibattito — in modo produttivo con i grandi complessi a partecipazione statale della siderurgia, della meccanica e dell'elettromeccanica. Questi settori ed i dirigenti di questa azienda a partecipazione statale si ignorano a vicenda: sarebbe opportuno, viceversa, che fossero strettamente collegati per rendere competitivo e più produttivo tutto il settore della cantieristica.

Questo processo di rilancio della cantieristica deve essere innanzitutto la conseguenza di una scelta prioritaria nella spesa che porti il nostro paese a disporre, come hanno affermato i sindacati dei lavoratori — noi ci troviamo d'accordo — di una cantieristica in grado di produrre una flotta mercantile che possa assicurare almeno il 50 per cento del trasporto merci in movimento nei porti nazionali e che possa rafforzare i collegamenti, nel bacino del Mediterraneo, della nostra flotta, in modo che essa sia in grado di soddisfare le attività turistiche di massa.

Tutto ciò può costituire la base per un programma di costruzioni tale da garantire un elevato carico di lavoro alle nostre industrie cantieristiche. Lo sviluppo della flotta e della cantieristica deve procedere parallelamente, come è stato detto — e lo riconfermo a conclusione di questo mio intervento — ad una politica organica di rapido potenziamento dei porti e dei centri di riparazione navale che vanno rinnovati nelle attrezzature e dotati di più moderne e capaci infrastrutture.

Tutto ciò comporta, a nostro giudizio, signor Ministro, un cambiamento radicale della politica governativa sin qui seguita nel settore dei trasporti, delle attrezzature marittime e dell'industria navalmeccanica.

La replica del Ministro, sotto questo aspetto, ci fa ben sperare. Ci auguriamo che effettivamente, dopo questa legge, si arrivi ad una svolta nella politica dei trasporti e nella politica dei cantieri e che finalmente i programmatori nazionali siano in condizio-

ni di dotare il nostro paese di servizi idonei a soddisfare i bisogni e le esigenze dell'economia italiana. (*Applausi dalla sinistra*).

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

B A C I C C H I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, abbiamo preso atto, nel corso di questo importante dibattito, delle dichiarazioni rese dall'onorevole Ministro della marina mercantile circa il mutamento di indirizzo del Governo rispetto a quello precedente in ordine alla necessità di un piano per lo sviluppo dell'industria cantieristica, di quel piano del quale un momento fa parlava il collega Fossa. Ricordo che all'inizio dell'anno in corso è stato respinto in quest'Aula dal Governo e dalla maggioranza dell'epoca un ordine del giorno del nostro Gruppo che trattava l'argomento nel quadro della richiesta di un impegno nuovo sui problemi dell'economia marittima. Il motivo del mancato accoglimento di quel nostro ordine del giorno fu proprio il riferimento contenuto nell'ordine del giorno stesso alla necessità di un piano per la cantieristica quale elemento di un programma di sviluppo dell'intera economia marittima, in quanto il Governo e la maggioranza dell'epoca ritenevano chiuso il problema cantieristico con la errata ristrutturazione avviata nel 1966 e fortunatamente non portata fino in fondo.

Prendiamo atto quindi di queste dichiarazioni del ministro Pieraccini, prendiamo atto anche delle altre dichiarazioni da lui rese in Commissione, secondo le quali le modificazioni ai numerosi (e disorganici, aggiungiamo noi) provvedimenti presentati dal governo Andreotti in materia di economia marittima stanno avvenendo in seguito ad un dialogo faticoso che si svolge all'interno del Governo e della maggioranza.

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

(*Segue* B A C I C C H I) . Non sottovalutiamo nè l'uno nè l'altro aspetto di tali dichiarazioni; apprezziamo anche nel giusto valore la loro portata, in particolare apprezziamo l'impegno a presentare un piano globale per la cantieristica. Ma pur valutando tutto ciò non si può sfuggire alla impressione, alla constatazione dei fatti, che i provvedimenti così come sono all'esame del Parlamento restano provvedimenti disorganici, mancando di un quadro di riferimento che venga a collocarli in un settore più vasto, quello dell'economia marittima posta nel suo giusto e rilevante aspetto, nell'ambito dell'economia nazionale e di una nuova politica dei trasporti.

Questo disegno di legge in particolare rappresenta a nostro avviso una prima occasione mancata per procedere su quella strada nuova enunciata in quest'Aula e contenuta nell'articolo 4 dello stesso disegno di legge. Su questo aspetto si sono diffusamente ed egregiamente pronunciati i colleghi Sema e Cavalli: consideriamo gravemente errato, onorevoli colleghi, che si riproponga per altri sei anni la strada sbagliata del sistema delle sovvenzioni agli armatori e che, respingendo i nostri emendamenti, non si siano volute invece destinare le risorse finanziarie messe a disposizione da questo disegno di legge per gli anni futuri al necessario ammodernamento dei cantieri e quindi a quel piano globale di sviluppo dell'industria cantieristica di cui si parla.

Riteniamo del pari errato che in riferimento a questo stesso piano si siano respinti gli emendamenti che destinavano fin d'ora un preciso ruolo al Mezzogiorno nel futuro dello sviluppo dell'industria cantieristica nazionale. Rileviamo quindi la contraddizione esistente tra i propositi nuovi e diversi che vengono enunciati per il domani, tra quel voltare pagina di cui parlava il relatore, e i fatti espressi dal disegno di legge che bat-

tono invece la vecchia strada. Ciò pare a noi essere ancora maggiormente errato rispetto alla realtà nuova che in modo preoccupante sta avanzando, in relazione alla crisi energetica e alle conseguenze che essa provoca nell'intero sistema economico.

Riteniamo a questo proposito che altre occasioni vadano perdute, votando il disegno di legge nella sua attuale stesura, sia perchè non vediamo riflessa in esso in modo concreto la volontà di affrontare, in maniera radicalmente nuova e diversa, l'urgente problema dei trasporti palesemente in crisi, sia perchè non si è voluta cogliere questa occasione per procedere sulla via del potenziamento di un settore, quello cantieristico, che può esercitare una funzione ben altrimenti trainante, rispetto al recente passato, nei confronti dell'economia nazionale nel momento in cui altri settori sono in difficoltà, o minacciati di crisi.

Per tutte queste ragioni, dunque, mentre riaffermiamo il nostro impegno a portare ulteriormente avanti la nostra iniziativa per lo sviluppo dell'industria cantieristica e per dare il ruolo che compete nell'economia nazionale all'economia marittima e mentre ci impegniamo a verificare nei fatti gli impegni del Governo, mancheremmo oggi al nostro dovere se non esprimessimo voto contrario al disegno di legge. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

S A N T A L C O . Signor Presidente, il Gruppo della democrazia cristiana vota a favore del disegno di legge n. 1389 che rappresenta un importante strumento di sviluppo della cantieristica navale. Noi abbiamo seguito in Commissione per due giorni e qui in Aula il dibattito e abbiamo avuto modo di apprezzare l'atteggiamento e la volontà politica del Governo e particolarmente del ministro Pieraccini, al quale va il nostro grazie. Sono stati assunti impegni in ordine alla soluzione dei grossi problemi che investono il settore marittimo, settore che, a nostro avviso, va visto nel più ampio quadro della programmazione dei trasporti, non solo marittimi ma anche aerei, stradali e ferroviari. Ci è parso che questo fosse il pensiero, questa la volontà del Governo; noi consideriamo questo disegno di legge come un provvedimento-ponte fra la vecchia politica marittima e la nuova che c'è stata preannunciata dal Governo. Sembra doveroso ringraziare il collega relatore Pacini per la fatica alla quale si è sobbarcato, e nell'annunziare il voto favorevole, come ho detto, confermo la volontà del Gruppo della democrazia cristiana di sostenere l'azione del Governo diretta a dare maggiore impulso alla politica marittima, convinti come siamo che essa è di vitale interesse per lo sviluppo generale del paese. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Di conseguenza è da considerarsi assorbito il disegno di legge n. 569.

Approvazione del disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 113, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico sulla elezione della Camera dei deputati » (1086), d'iniziativa dei deputati Tozzi Condivi e Riccio Pietro (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 113, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico sulla elezione della Camera dei deputati », d'iniziativa dei deputati Tozzi Condivi e Riccio Pietro, già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BARRA, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi rimetto anch'io alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

ARNONE, *Segretario*:

Articolo unico.

L'ultimo comma dell'articolo 113 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, testo unico delle leggi per l'elezione della Camera dei deputati, è abrogato.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Deliberazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di due domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

Onorevoli colleghi, la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Pisanò (*Doc.* IV, n. 73) che, ai sensi del settimo comma dell'articolo 135 del Regolamento, avrebbe dovuto essere iscritta all'ordine del giorno, non vi compare perchè gli atti relativi sono stati restituiti, tramite il Ministro di grazia e giustizia, all'autorità giudiziaria che ne aveva fatto formale richiesta.

La prima domanda di autorizzazione a procedere in giudizio è contro il senatore Zanon, per il reato di interesse privato in atti di ufficio (articolo 324 del codice penale) (*Documento* IV, n. 72).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE CAROLIS, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari propone che l'autorizzazione non sia concessa.

Metto ai voti questa proposta.

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Zanon, per concorso nei reati di concussione (articoli 110 e 317 del codice penale) ed appropriazione indebita continuata ed aggravata (articoli 110, capoverso, 646, 61 nn. 7 e 11 del codice penale) (*Doc.* IV, n. 74).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE CAROLIS, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, facendo presente che la Giunta all'unanimità ha proposto la reiezione della domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta che l'autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Zanon non sia concessa. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Variazione al calendario dei lavori

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poichè abbiamo esaurito tutti gli argomenti previsti dal calendario dei lavori, la seduta prevista dal calendario stesso per domani non avrà più luogo.

Per le ferie natalizie

RUSSO LUIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

R U S S O L U I G I . È privilegio dell'età avere l'incarico all'ultimo momento di rivolgere un saluto al Presidente per manifestare l'augurio più vivo e più sincero della Assemblea. Adempio molto volentieri a questo compito augurando a lei, che è ritornato dopo un'angustiante e lunga parentesi vigoroso e fresco nel nostro Senato, floridezza ed alacrità per svolgere il suo nobile ed alto lavoro.

L'augurio si estende a tutto il Consiglio di Presidenza ed all'ottimo nostro Segretario generale. Non posso non dedicare una attenzione particolare a tutto il personale, alla stampa, a quanti, in una parola, lavorano per rendere più agevoli e più ordinati i nostri lavori.

Mi sia anche consentito di rivolgere un affettuoso pensiero al Governo che ha compiti gravi e delicati in un momento piuttosto difficile. Così alla Corte costituzionale ed a tutti gli organi democratici del paese. Con tutta l'anima e con massima deferenza rivolgo un saluto augurale al signor Presidente della Repubblica.

Ma il pensiero più vivo e più sentito va a tutto il paese, al nostro popolo che abbiamo l'alto onore e la grande responsabilità di rappresentare in questo Parlamento; un saluto cordiale in un'ora che richiede in tutti noi spirito di comprensione e di responsabilità. Che la luce del Natale irradi le coscienze, operi nell'Italia e nel mondo per l'affermazione dei santi ideali di giustizia e di pace! (*Vivi, generali applausi*).

P R E S I D E N T E . Ringrazio vivamente il senatore Luigi Russo per le cortesi espressioni augurali. Egli ha fatto anche un accenno alle mie disavventure post-operatorie. So quanto le mie traversie siano state seguite e ringrazio tutti della premura nei miei confronti quando ero ammalato ed ora che sono tornato. Chiusa la parentesi, ricambio gli auguri con poche parole e molta cordialità.

Il lavoro che abbiamo svolto quest'anno è stato certamente impegnativo. Potevamo fare meglio? Potevamo fare di più? Ognuno, secondo i suoi convincimenti, ha pronta la risposta.

In questi momenti, a mio giudizio, è preferibile guardare in avanti piuttosto che indugiare sul passato. Il meglio e il più, se realizzabili, ci attendono tra pochi giorni, alla ripresa dell'attività parlamentare nella seconda metà di gennaio.

Il mio augurio è che il Senato, per quanto gli compete, possa dare una risposta chiara, esauriente e tempestiva alle legittime attese della comunità nazionale superando i diversi punti di crisi che nel 1973 hanno travagliato il paese.

Non è tanto l'austerità che preoccupa, quanto il permanere di gravi ingiustizie, di pesanti squilibri, di pericolose tensioni. L'austerità ha indubbiamente alcuni aspetti negativi, ma potrebbe esserci anche qualche risvolto positivo. Le difficoltà, spesso, hanno reso i popoli e gli individui più forti e consapevoli.

Per parlare con un'immagine, siamo in un *tunnel*, in una galleria: più saremo animati da intenti costruttivi e realistici, meno attaccati al « particolare », e prima ne usciremo. Forse le vicende dell'anno che si chiude, a volte amare, hanno visto le forze politiche divise oltre l'effettiva portata dei contrasti.

A tutti gli organi costituzionali, a cominciare dal Presidente della Repubblica, a tutti i servitori dello Stato rivolgo l'augurio di un sereno Natale e di un migliore 1974 all'insegna del bene comune. A voi e alle vostre famiglie, cari colleghi, un pensiero ed un ringraziamento particolarmente cordiale — affettuoso, direi — che estendo a tutti gli uffici e al personale del Senato e rinnovo alla stampa, con la quale mi sono trovato questa mattina. Naturalmente un particolare ringraziamento va al Segretario generale, *last but not least*.

In questa pausa festiva, nell'intimità della mia casa, cercherò di approfondire i motivi ideali della mia esistenza, di ricaricare la molla del mio impegno morale e civile. Spero che queste giornate siano propizie anche per voi, in modo da riprendere nel 1974, tutti insieme e nelle migliori condizioni, un proficuo lavoro al servizio dell'Italia, puntualmente

fedeli al mandato democratico. (*Vivi, generali applausi*).

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero ringraziare il Presidente del Senato e tutti i colleghi dell'ampio lavoro svolto, faticoso ed appassionato, in tutto questo periodo e cogliere l'occasione per rivolgere a lei, signor Presidente, a tutti i colleghi, al Segretario generale, a tutti i funzionari, ai commessi del Senato gli auguri più vivi per il prossimo Natale e Capodanno e l'augurio per tutti che il 1974 porti nelle nostre famiglie, per noi, per il nostro paese, un anno di attività intensa nella pace e nello sviluppo pacifico di tutta la nostra vita economica e sociale. (*Vivi, generali applausi*).

Convocazione di Commissione permanente

PRESIDENTE. La 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) si riunirà martedì 8 gennaio 1974 alle ore 17 e mercoledì 9 alle ore 9,30.

All'ordine del giorno di tali sedute sono iscritti, in sede deliberante — oltre ad alcuni altri in sede referente — i seguenti disegni di legge:

SAMMARTINO ed altri. — Concessione di contributi per opere ospedaliere (369-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Norme in materia di attribuzioni e di trattamento economico del personale postelegrafonico e disposizioni per assicurare il pagamento delle pensioni INPS (1249) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Liquidazione della GESCAL, dell'ISES e dell'INCIS e proroga dei contributi previsti dalla legge 14 febbraio 1963, n. 60, e successive modificazioni ed integrazioni per il finanziamento dei programmi di edilizia residenziale pubblica (1440).

MADERCHI ed altri. — Norme per la utilizzazione dei fondi residui degli enti operanti nel settore della edilizia residenziale pubblica, soppressi dall'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036 (1395-*Urgenza*).

Deputati BELCI ed altri; ARZILLI ed altri; BOLOGNA ed altri; CATTANEI ed altri. — Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno, Genova (1429).

Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche (499-*B*) (*Approvato dall'8ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 9ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Sostituzione degli articoli 79, 80, 86, 124, 127 e modifiche agli articoli 81, 87, 88, 138 e 141 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, anche in relazione alle norme previste dal Regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 (1392).

Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli (855).

PINNA. — Norme di sicurezza per gli autoveicoli (1378).

CENGARLE ed altri. — Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi (596).

VIGNOLA. — Norme interpretative della legge 13 luglio 1966, n. 610, concernente modificazioni ed integrazioni alle vigenti disposizioni recanti provvidenze per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra (122).

Disposizioni in materia di prescrizione dei crediti dei libretti postali di risparmio (432-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Abolizione, in materia di forniture, delle discriminazioni dovute alla nazionalità nei confronti dei paesi membri della CEE (947).

Disposizioni integrative alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, relativa al piano regolatore generale degli acquedotti (1095) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Costruzione di case da assegnare al personale del centro internazionale di fisica teorica di Trieste (1096) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Autorizzazione all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a concedere un contributo speciale all'Istituto postelegrafonici (1113) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Annunzio di interrogazioni

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

A R N O N E , *Segretario*:

BACCHI, PAZIENZA, NENCIONI. — *Al Ministro delle finanze.* — Con riferimento alle notizie di stampa relative a sempre più evidenti difficoltà che incontrano la distribuzione e la vendita del sale, d'altronde previste dagli interroganti nel corso della lunga ed approfondita discussione avvenuta in Senato in occasione della conversione in legge del decreto-legge 18 dicembre 1972, numero 787, si chiede di conoscere attraverso quali procedure il Ministro ritenga di poter ottemperare al precetto di cui alla legge 16 febbraio 1973, n. 10, in virtù del quale entro il 1° gennaio 1974 si deve provvedere, con specifica legge, a dettare norme per la ristrutturazione del sistema di vendita del sale.

(3 - 0935)

MANENTE COMUNALE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che le avverse condizioni atmosferiche e meteoriche hanno determinato nevicate abbondanti e notevoli piogge a carattere alluvionale, con interruzioni di traffico e di servizi, isolando interi centri abitati del Cilento e del Vallo di Diano (Salerno), contadini nelle campagne, pastori e bestiame bovino, caprino ed ovino sorpresi dalle tormente;

che i mezzi apprestati non hanno alleviato le esigenze contingenti e non hanno sopperito alle gravi perdite che si sono verificate ed ai danni incalcolabili dipendenti dalla distruzione di colture e di capi di bestiame,

si chiede di conoscere quali interventi sono stati disposti presso i competenti organi al fine di venire incontro alle esigenze degli interessati, che hanno visto vanificati anni di durissimi sacrifici.

(3 - 0936)

MANCINI, MAFFIOLETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere come si sono svolti gli incidenti del 19 dicembre 1973 a Roma, di fronte a Palazzo Chigi, provocati da gruppi di attivisti appartenenti al MSI, durante i quali sono state aggredite le Forze dell'ordine e sono rimasti feriti il questore De Vito ed il commissario di pubblica sicurezza Cavaliere.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di sapere se risulta che la gazzarra, pretestuosamente inscenata in riferimento al criminale attentato di Fiumicino, sia stata capeggiata da parlamentari del MSI-Destra nazionale, se i partecipanti alla squallida iniziativa abbino fatto uso di sassi e di bastoni contro le Forze dell'ordine e che cosa intenda fare il Governo verso i responsabili dell'episodio, nonchè per identificare le sedi e le organizzazioni dalle quali provengono le iniziative eversive e squadristiche contro le istituzioni democratiche, le sedi dei partiti politici e gli istituti scolastici della Capitale.

(3 - 0937)

NOÈ. — *Al Ministro del tesoro ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e*

tecnologica. — Per sapere se, anche in considerazione dell'impatto della ricerca scientifica e delle tecnologie di punta sui problemi energetici, non sia il caso di rafforzare l'azione del Consiglio nazionale delle ricerche con un adeguato supplemento di bilancio.

(3 - 0938)

NENCIONI, MARIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Con riferimento alla strage di Fiumicino ed alle sue conseguenze giudiziarie, gli interroganti chiedono di conoscere se sia vero che il procuratore della Repubblica presso il Tribunale civile e penale di Roma ha emesso un ordine di cattura... contro ignoti, con invito alla polizia giudiziaria ed agli agenti dell'ordine... di eseguirlo, e, in tal caso, quale sia il pensiero del Governo in merito.

(3 - 0939)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BROSIO, BALBO, ROBBA, ARENA, PREMOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se è vero che le trattative tra l'ENI e la società petrolifera « Shell », per il raggiungimento di un accordo con il quale l'Ente di Stato rileverebbe l'organizzazione, gli impianti ed il pacchetto azionario italiano della società anglo-olandese, siano ormai prossime alla conclusione.

In caso di risposta affermativa, gli interroganti chiedono di sapere se il Governo non ritenga che il passaggio di tutto il complesso della « Shell italiana » all'ENI possa preoccupare sotto diversi aspetti, tra cui:

a) le possibili dannose conseguenze di ordine psicologico che il ritiro dal mercato italiano di una società come la « Shell » potrebbe avere sui futuri potenziali investitori stranieri in Italia;

b) l'inopportunità per l'Italia di consentire, attraverso le autorità monetarie italiane, il trasferimento all'estero di circa 450-500 miliardi in valuta italiana, e ciò in questo momento di grave situazione per la bilancia valutaria italiana e per l'economia nazionale.

Si chiede, inoltre, di conoscere — nel caso che l'operazione dovesse concludersi — quali garanzie l'ENI offrirebbe per assicurare la conservazione del posto di lavoro, dei livelli retributivi e della posizione normativa e di carriera ai 3.600 dipendenti attuali della « Shell italiana » e per evitare che, attraverso una fusione della società rilevata con altre società del gruppo ENI, venga disperso un patrimonio di capacità tecniche ed imprenditoriali a livello dirigenziale tanto più prezioso in quanto operante in un contesto unitario già ampiamente sperimentato.

(4 - 2751)

PISCITELLO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere i provvedimenti che ritiene di dover disporre per elevare l'organico del Tribunale di Siracusa e per coprire, intanto, con la massima urgenza, i posti resisi vacanti in alcune Sezioni del Tribunale medesimo, tenendo conto del continuo incremento dei processi civili e penali, dell'istituzione di 9 Commissioni tributarie e del notevole impegno che assorbe alcuni magistrati nella trattazione degli affari penali della Corte d'assise, che comprende i circondari dei Tribunali di Siracusa, Ragusa e Modica.

La deficienza numerica dei magistrati, già da tempo insostenibile ed aggravatasi ancora di più in seguito alla pur doverosa assegnazione alla Sezione del lavoro di 4 magistrati, rischia ora di compromettere il regolare funzionamento del Tribunale — come ha già denunciato il Consiglio dell'Ordine degli avvocati nel proclamare lo stato di agitazione della classe forense del circondario di Siracusa — senza la pronta attuazione dei necessari provvedimenti.

(4 - 2752)

PISCITELLO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se intenda disporre — anche accogliendo una richiesta in tal senso avanzata dal comune di Siracusa — l'effettuazione di una ferma-

ta, in località « Fontane Bianche », dei treni passeggeri in transito sulla linea ferroviaria Siracusa-Licata.

La frazione di « Fontane Bianche », importante centro turistico balneare del siracusano, sviluppatasi notevolmente negli ultimi anni, abbisogna di detto collegamento ferroviario — che non comporta la risoluzione di grossi problemi — sia per favorire la decongestione del traffico caotico, che diventa insostenibile soprattutto nei mesi estivi, sia per consentire, in questo periodo di restrizioni nella circolazione degli autoveicoli privati, l'afflusso regolare di turisti e villeggianti, anche nei giorni festivi.

(4 - 2753)

PREMOLI. — *Al Ministro della sanità.* — Premesso che, in data 25 agosto 1973, il consiglio di amministrazione della scuola-convitto « Regina Elena » (con sede in Roma, via del Policlinico 155) ritirava il personale infermieristico da essa fornito al reparto neonati della Divisione di terapia intensiva neonatale (Clinica pediatrica, Università di Roma) in base ad una convenzione esistente fra Università e la stessa scuola-convitto « Regina Elena » (SCRE), provocando la chiusura di detto reparto, che permane a tutt'oggi;

considerata l'importanza essenziale di detto reparto per l'assistenza ai neonati gravemente patologici, immaturi e bisognosi di rianimazione respiratoria, nel quadro della situazione estremamente deficitaria dei presìdi ospedalieri per l'assistenza ai neonati patologici ed immaturi esistente in Roma e provincia;

considerato, altresì, che il ritiro del personale infermieristico, motivato da mancanza di personale, è stato effettuato solo per il suddetto reparto neonati, mentre tutti gli altri reparti degli Istituti clinici e del « Pio Istituto di Santo Spirito », con cui la SCRE è convenzionata, non sono stati privati del personale infermieristico;

in vista anche del fatto che 3 membri del consiglio di amministrazione della SCRE, fra cui il presidente, sono nominati dal Ministero della sanità,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro intenda prendere di fronte ad una decisione che è in palese contrasto con il più elementare buon senso e con l'importanza prioritaria della lotta contro la mortalità infantile che, secondo dati ufficiali, raggiunge in Italia indici assai più elevati che in ogni altro Paese europeo, escluso il Portogallo.

(4 - 2754)

PREMOLI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione, dell'interno, di grazia e giustizia e degli affari esteri.* — Premesso che il « Gazzettino » del 20 dicembre 1973 ha dato, con ampio rilievo, notizia che all'Istituto di architettura di Venezia l'azione di forza di un gruppetto di estremisti, appartenenti al « Comitato leninista », subìta dai professori, avrebbe indotto questi ultimi a sospendere l'esame di laurea dello studente greco Nicola Rosas ed a nominare una Commissione per rivedere l'intero *curriculum* dello studente;

considerato che il Rosas ha dovuto rivolgersi alla Procura della Repubblica per difendersi dall'accusa — mossagli, peraltro senza prova alcuna, dai menzionati estremisti — di essere una « spia » del Governo ellenico, sostenendo, al contrario, di mantenersi agli studi grazie al proprio lavoro,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri interrogati non intendano:

secondo quanto avviene in ogni Paese ad ordinamento democratico, assicurare ad ogni discente la libertà ed il diritto allo studio;

procedere ad un'inchiesta per appurare i motivi che hanno indotto il consiglio dei professori a subire l'azione di forza degli estremisti ed a sospendere l'esame di laurea;

far luce sulle attività del menzionato « Comitato leninista » ed adottare i conseguenti idonei provvedimenti.

(4 - 2755)

PREMOLI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione ed al Ministro senza portafoglio per i beni culturali.* — Per conoscere:

a) se e quando sarà possibile disporre di una prima, completa e documentata re-

lazione ufficiale sull'attività della Delegazione per le restituzioni delle opere trafugate durante l'ultima guerra e sui recuperi effettuati dal 1954 ad oggi dalla medesima Delegazione;

b) in particolare, dove si trovi attualmente, e perchè non sia ancora esposto al pubblico, il quadro ritenuto opera di Raffaello e recuperato recentemente a Boston, e quale sia, sulla sua dubbia attribuzione ed autenticità, l'opinione scientifica responsabile degli esperti universitari membri della Delegazione;

c) perchè non si sia ancora recuperato il vaso di Eufronio, acquistato dal « Metropolitan Museum » di New York e sulla cui esportazione abusiva dall'Italia non si hanno dubbi;

d) come si è svolta la vicenda del quadro del Caravaggio, sulla cui esportazione illegittima in Svizzera il capo della Delegazione, signor Siviero, avrebbe dichiarato la sanatoria, in compenso di un quadro del Guardi dallo stesso Siviero dichiarato falsamente come « recuperato » in frode della dogana e, perciò, sottoposto a sequestro dalla Procura della Repubblica nello stesso ufficio della Delegazione;

e) per quali motivi, avendo l'Avvocatura generale dello Stato, fin dal gennaio 1973, proposto ai Ministeri interessati la soppressione della detta Delegazione e la chiusura dei suoi uffici, nel Palazzo Venezia, a Roma, a motivo della riconosciuta illegittimità della sua attività, nessun provvedimento è stato, finora, adottato in conformità e, anzi, risulterebbe che, a spese della Soprintendenza ai monumenti, siano attualmente in corso notevoli lavori per il restauro e l'ampliamento della sede della Delegazione.

(4 - 2756)

FRANCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è consentito in questa Repubblica, che pure ama definirsi democratica, che continui impunita la discriminazione da parte dell'Opera valorizzazione Sila — Ente di sviluppo agricolo in Calabria — verso il sindacato CISNAL ed il suo segretario, dottor Carlo Cileone, discriminazione che ha già portato il Sindacato nazionale a rivolgersi alla Magistratura ordinaria, ottenendo una pesante condanna a carico dell'Amministrazione convenuta per attività antisindacale con decreto pretorile del dicembre 1972.

L'interrogante chiede, altresì, di conoscere in base a quali criteri il Ministro della agricoltura e delle foreste ha inteso opporre il rifiuto di approvazione della deliberazione dell'Opera n. 118 del 1970, relativa all'istanza di adeguamento avanzata dal dottor Cileone, sulla quale si erano pronunciati favorevolmente il Servizio legale dell'Ente e l'Avvocatura generale dello Stato, quando poi il medesimo Ministro ha contemporaneamente approvato il provvedimento numero 116 del 30 ottobre 1970, con il quale veniva disposto l'adeguamento di grado dell'attuale direttore generale dell'Opera, dottor Alberto Torre.

L'interrogante desidera, poi, sapere come giustifichi, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, tale parziale comportamento nei confronti del dottor Cileone, basato pretestuosamente sul principio del divieto, nel pubblico impiego, del riconoscimento delle situazioni effettive, quando nel passato lo stesso Ministero ha approvato centinaia di adeguamenti di grado e di carriera di impiegati dell'Ente, e per ultimo quello concernente il dottor Torre, in applicazione di una specifica norma regolamentare, che prevede appunto l'adeguamento delle situazioni giuridiche a quelle di fatto, contenuta nella deliberazione n. 414 del 1959, anche questa regolarmente approvata dallo stesso Ministero.

L'interrogante desidera, infine, sapere per quali ragioni il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, dopo aver opposto, nel caso Cileone, il principio del divieto del riconoscimento delle mansioni effettive, ha successivamente ritenuto di esprimere parere favorevole circa l'accoglimento di un analogo ricorso straordinario avanzato dall'avvocato Mottola, motivando tale avviso con quelle medesime argomentazioni che l'Avvocatura generale dello Stato aveva posto a sostegno del proprio parere in favore dell'accoglimento dell'istanza del dottor Cileone, senza

avvertire il preciso dovere di sottoporre a riesame il precedente atto di controllo negativo, in aperta sfida all'indagine che il magistrato penale sta conducendo su tale gravissimo caso di abuso d'ufficio.

(4 - 2757)

MAZZOLI, BALDINI, DAL FALCO, PATRINI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, del commecrio con l'estero e della sanità.* — Per conoscere:

1) se è stato rilevato dai competenti uffici dei Ministeri un consistente impiego del latte in polvere, destinato ad uso zootecnico e in genere per l'allevamento del bestiame, nella produzione di latticini e di latte rigenerato che viene poi messo in vendita come latte di mungitura;

2) se non si ritiene opportuno intervenire sollecitamente per stroncare all'origine illecite speculazioni, che danneggiano gravemente sia gli allevatori di animali da carne, sia i produttori di latte e formaggio;

3) se non risulta utile e conveniente adottare sistemi di trattamento tali da rendere riconoscibile il latte in polvere per uso di allevamento, affinchè sia inutilizzabile per altri impieghi;

4) se può essere favorevolmente considerata un'iniziativa del nostro Governo tendente a proporre ai competenti organismi della CEE che il latte in polvere per uso di allevamento prodotto negli Stati membri venga opportunamente trattato prima di essere confezionato per il commercio e la vendita, al fine di renderlo riconoscibile.

(4 - 2758)

MURMURA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non intenda disporre con la massima urgenza i provvedimenti atti a consentire il trapasso definitivo, alla gestione della « Mediterranea calabro-lucana », delle linee automobilistiche già esercitate dalla ditta « Nicoletti » nella Calabria media.

L'attuale ritardo, che viola il termine fissato al 31 dicembre 1970, non solo impedisce l'indispensabile ristrutturazione del servizio pubblico in un momento tanto delicato, ma crea ostacoli alla sistemazione giuridica ed economica del personale, le cui giustificabili manifestazioni di protesta e di sciopero si riflettono negativamente sugli utenti del servizio — specie studenti — cui si impedisce anche la frequenza alle scuole.

(4 - 2759)

MURMURA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere quali passi intenda compiere, pur nel rispetto delle costituzionali autonomie, nei riguardi della Regione Calabria, onde questa utilizzi le somme di sua spettanza destinate ad attuare, in maniera concreta, sollecita ed effettiva, l'assistenza agli studenti, specie per il rimborso delle spese di viaggio.

(4 - 2760)

ZUGNO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se non ritenga urgente disporre l'aumento dell'indennità di abbattimento da lire 4.000 a lire 10.000 per capo di ovini e caprini, in conseguenza delle operazioni di profilassi della brucellosi.

L'aumento si rende indispensabile ai fini di rendere efficace il contributo nelle operazioni di risanamento e di attenuarne il grave onere che attualmente esse comportano per gli allevatori.

L'interrogante rileva come la macellazione obbligatoria, secondo le disposizioni ministeriali, entro 15 giorni dalla notifica dell'esito del controllo, determini perdite di circa 25.000 lire per capo abbattuto, creando condizioni di scoraggiamento alla continuazione del risanamento e, quindi, un danno all'economia agricola e nazionale, che tanto ha bisogno di sviluppo di sani allevamenti.

(4 - 2761)

GAUDIO, SALERNO, SANTALCO. — *Al Ministro delle finanze.* — Considerato:

che il personale assorbito dal suo Ministero in seguito alla soppressione degli Uffici delle imposte di consumo, a norma dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649, non ha avuto ancora l'inquadramento;

che ogni mese, per riscuotere lo stipendio, deve ricevere l'autorizzazione da parte del Ministero;

che è tenuto, ancora, ad osservare il precedente orario di servizio, pari a 42 ore settimanali, in base al contratto collettivo di lavoro riguardante i dipendenti degli ex Uffici delle imposte di consumo;

che, pur essendo stato assorbito dallo Stato con tutti i diritti acquisiti, all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica succitato, e, quindi, equiparato ai dipendenti statali, non gode tuttora della concessione della riduzione ferroviaria;

che, di detto personale, coloro che avevano la qualifica di ricevitori di seconda classe o grado inferiore ed esercitavano le mansioni di dirigenti di gestione delle classi H-I, dopo il trasferimento in comuni capoluoghi di provincia, percepiscono ancora il precedente stipendio che veniva regolato in base al numero degli abitanti, senza venir considerati nelle classi superiori;

che detto personale non gode dei benefici di cui all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649;

che, di conseguenza, versa in stato di disagio e di malcontento,

si chiede di sapere se il Ministro non ritenga necessario disporre:

che il personale dei soppressi Uffici delle imposte di consumo venga inquadrato così come è stabilito dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649;

che lo stipendio venga loro regolarmente corrisposto il 27 di ogni mese, come avviene per tutti gli altri dipendenti dello Stato;

che l'orario di lavoro sia adeguato a quello degli altri dipendenti dello Stato, pari a 36 ore settimanali;

che al suddetto personale sia concessa immediatamente la tessera di riduzione ferroviaria, e non fra due anni, come è stato comunicato attraverso una circolare ministeriale;

che al personale trasferito da piccoli comuni in comuni capoluoghi di provincia venga riconosciuta la qualifica superiore alla precedente;

che al personale medesimo vengano concessi i benefici economici derivanti da controlli e da accordi sindacali e riconosciuti dall'articolo 12, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 649.

(4 - 2762)

FRANCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quale decisione intendano adottare in relazione alla realizzazione dell'autostrada Venezia-Monaco.

Per detta realizzazione, come a conoscenza del Presidente del Consiglio dei ministri, al quale il problema è stato illustrato da 70 sindaci del bellunese, del trevigiano e del veneziano, si è formata una società bavarese, detta BATIA, che ha già depositato una somma pari a 2 miliardi di marchi, mentre l'opera costerà 500 miliardi di lire italiane, un quarto dei quali sarà demandato per stipendi e salari per i lavoratori chiamati a realizzarla.

Le condizioni poste dai bavaresi per tale opera sono le seguenti:

1) l'autostrada sarà gestita dalla società costruttrice per la durata di anni 30;

2) la realizzazione sarà affidata ad imprese italiane, con maestranze italiane e con materiali da costruzione italiani;

3) la manutenzione sarà assicurata con capitali della società e con maestranze italiane;

4) la progettazione sarà affidata a tecnici italiani.

Detta autostrada diventerebbe la via più breve per congiungere la Mitteleuropa con l'alto Adriatico ed i mercati del Medio Oriente ed il Nord Africa: con la prossima apertura del Canale di Suez (3-5 anni) diverrà facile raggiungere i mercati dell'India. Per tale autostrada si svolgerebbe il traffico dei *containers*, con il risparmio di circa 4 miglia marine per il mondo dei trasporti che, allo stato, si avvale, per il traffico, della Monaco-

Amburgo e, da Amburgo, della circumnavigazione Europa-Nord Africa-Medio Oriente.

Il capo della nazione jugoslava, Maresciallo Tito, ha proposto la realizzazione, in alternativa, dell'autostrada Monaco-Fiume, più lunga di soli 40 chilometri, dicendosi disposto a realizzarla con mezzi finanziari nazionali da Fiume al confine jugoslavo.

La società, di fronte alle lunghe remore del Governo italiano, si vede costretta, suo malgrado, ad esaminare la proposta del Maresciallo Tito ed ha posto, come termine ultimo per una risposta positiva, la data del 31 dicembre 1973, rinviata, dopo l'incontro dei sindaci con il Presidente del Consiglio dei ministri, alla fine di gennaio del 1974.

Considerato che detta autostrada Venezia-Monaco risolverebbe problemi europei e promette positivi sviluppi in campo nazionale (trasferimento di industrie dal centro Europa verso la pianura veneta per facilitare l'imbarco delle merci), l'interrogante confida nel senso di responsabilità dei preposti alla cosa pubblica nazionale, auspicando, entro i termini dettati dalla società BATIA, una soddisfacente risposta che valga a consentire la realizzazione dell'opera, di grande interesse per lo sviluppo socio-economico di ampie zone delle province di Belluno, Treviso e Venezia.

(4 - 2763)

Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 16 gennaio 1974

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica mercoledì 16 gennaio 1974, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Interventi straordinari per l'agricoltura nel Mezzogiorno (1185).

2. Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali (1358) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

SAMMARTINO. — Provvedimenti per l'accelerazione delle procedure relative alle costruzioni di competenza del Ministero delle poste e telecomunicazioni (6).

II. Votazione del disegno di legge:

Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili (883).

La seduta è tolta (*ore 18,35*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari