

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

266^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 28 FEBBRAIO 1974

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI,
indi del Vice Presidente ALBERTINI

INDICE

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA Pag. 13117

Variazione 13145

CONSIGLI REGIONALI

Trasmissione di voti 13116

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 13115

Annunzio di ritiro 13115

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 13115

Trasmissione dalla Camera dei deputati e deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 13115

Approvazione:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972 » (1467):

* CALAMANDREI 13144
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 13144
RUSSO Luigi, *f. f. relatore* 13144

Discussione e approvazione:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo NATO sulla comunicazione di informazioni tecniche a scopi di difesa, concluso a Bruxelles il 19 ottobre 1970 (1414) (Approvato dalla Camera dei deputati):

* CALAMANDREI Pag. 13137
GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 13137
RUSSO Luigi, *f. f. relatore* 13137

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica » (92), d'iniziativa del senatore Pieraccini e di altri senatori:

BACCHI 13119
MURMURA, *relatore* 13118
PENNACCHINI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 13118
VENANZI 13120

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da parte

dei pescatori italiani nelle acque jugoslave, con Scambi di Note, concluso a Belgrado il 15 giugno 1973 » (1423):

BRUNI	Pag. 13138
GRANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	13140
RUSSO Luigi, <i>f. f. relatore</i>	13140
SIGNORI	13142

Votazione:

« Modificazioni al Codice della navigazione » (625), d'iniziativa del senatore Pellegrino e di altri senatori;

« Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal Codice della navigazione (626), d'iniziativa del senatore Pellegrino e di altri senatori.

Approvazione di un testo unificato con il seguente titolo: « Modificazioni al Codice della navigazione »:

DE CAROLIS, <i>relatore</i>	Pag. 13121
FILETTI	13125
GATTO Eugenio	13123
MAROTTA	13128
PELLEGRINO	13129
* PENNACCHINI, <i>Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia</i>	13122, 13125

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio	13145, 13146
--------------------	--------------

PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA

PRESIDENTE	13116
----------------------	-------

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

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

PINTO, 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.

Annuncio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati e di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Norme applicative del regolamento CEE n. 2511 del 9 dicembre 1969 concernente misure speciali per il miglioramento della produzione e della commercializzazione nel settore degli agrumi » (1547);

Deputati FUSARO; FERRI Mario ed altri. — « Modifica dell'articolo 126 del decreto del Presidente della Repubblica 18 febbraio 1971, n. 18, concernente disposizioni legislative in materia doganale, in attuazione della delega conferita al Governo con legge 23 gennaio 1968, n. 29 » (1550).

Detto disegno di legge è stato deferito alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), in sede deliberante.

Annuncio di presentazione di disegni di legge

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

GIOVANNETTI, BACICCHI, COLAJANNI, BERTONE, DI BENEDETTO, MERZARIO, CALIA, ABENANTE, ZICCARDI e GAROLI. — « Disposizioni a fa-

vore degli elettori italiani emigrati all'estero per l'esercizio del diritto di voto nelle elezioni politiche, regionali, amministrative e nel referendum » (1548);

ARGIROFFI, SCARPINO, ZANTI TONDI Carmen Paola, PERNA, PIOVANO, MERZARIO, PAPA, TEDESCO TATÒ Giglia, RUHL BONAZZOLA Ada Valeria, URBANI, VERONESI, CALIA, CANETTI e PELLEGRINO. — « Norme per la prevenzione, la cura e la riabilitazione delle minorazioni fisiche, psichiche e sensoriali dei soggetti handicappati in età evolutiva » (1549);

FILLIETROZ. — « Norme per la utilizzazione delle acque pubbliche ad uso idroelettrico nella Regione Valle d'Aosta » (1551);

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. — « Modifica dell'articolo 272 del Codice di procedura penale, in merito alla durata della carcerazione preventiva nella fase del giudizio e nei vari gradi di esso » (1552).

Annuncio di ritiro di disegno di legge

PRESIDENTE. Il senatore Fillietroz ha dichiarato di ritirare il disegno di legge: « Norme per la utilizzazione delle acque pubbliche ad uso idroelettrico nella Regione Valle d'Aosta » (1245).

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

PRESIDENTE. Nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

4ª Commissione permanente (Difesa):

MARCORA ed altri. — « Proroga dei termini stabiliti dagli articoli 2 e 13 della legge 15 dicembre 1972, n. 772, recante norme per il riconoscimento della obiezione di coscienza » (1128), con il seguente nuovo titolo:

« Disposizioni per la prima applicazione della legge 15 dicembre 1972, n. 772, recante norme per il riconoscimento dell'obiezione di coscienza »;

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

ZUGNO ed altri. — « Modifiche all'articolo 36 della legge 2 giugno 1961, n. 454, e successive modificazioni ed integrazioni, riguardanti la garanzia del Fondo interbancario » (1340);

« Autorizzazione a cedere al comune di Alba (Cuneo) un compendio appartenente al patrimonio dello Stato sito in quel Comune e costituito da porzione dell'ex caserma "Govone" e confinante ex capannoni "Piaggio", in permuta di terreni di proprietà di detta civica amministrazione della superficie complessiva di circa metri quadrati 47.450 con

un conguaglio di lire 250.000.000 a favore dell'Erario » (1437);

9ª Commissione permanente (Agricoltura):

MARCORA ed altri. — « Istituzione di un premio per l'abbattimento di bovini di peso superiore ai tre quintali » (29), con il seguente nuovo titolo: « Provvedimenti urgenti per la zootecnia ».

Annunzio di voti trasmessi dalle Regioni Campania, Emilia-Romagna, Lombardia, Marche, Toscana e Umbria

P R E S I D E N T E . Sono pervenuti al Senato voti delle Regioni Campania, Emilia-Romagna, Lombardia, Marche, Toscana e Umbria.

Tali voti sono stati trasmessi alle Commissioni competenti per materia.

Programma dei lavori dell'Assemblea per il mese di marzo 1974

P R E S I D E N T E . La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato, ha adottato alla unanimità — ai sensi dell'articolo 54 del Regolamento — il seguente programma dei lavori dell'Assemblea per il mese di marzo 1974:

- Disegno di legge n. 1163. — Integrazioni e modifiche al Fondo speciale destinato alla ricerca applicata (*approvato dalla Camera dei deputati*).
- Disegno di legge n. 1531. — Conversione in legge del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi (*presentato al Senato - scade il 21 aprile 1974*).
- Disegni di legge nn. 1489 e 199. — Delega al Governo per l'emanazione del nuovo Codice di procedura penale (*approvato dalla Camera dei deputati*).
- Disegno di legge n. — Norme per il miglioramento di alcuni trattamenti previdenziali e assistenziali nonché per la riscossione unificata dei contributi e la ristrutturazione dell'INPS (*non appena trasmesso dalla Camera dei deputati*).
- Disegni di legge nn. 114, 504 e 516. — Proroga dei termini stabiliti dalla legge 28 ottobre 1970, n. 775, recante modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1968, numero 249, sul riordinamento della pubblica Amministrazione.
- Disegni di legge nn. 498, 632 e 1187. — Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere di sistemazione idraulica e di difesa del suolo.
- Disegno di legge n. — Conversione in legge del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18, concernente modificazioni delle tabelle relative a taluni generi di mo-

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>nopolio (<i>presentato alla Camera dei deputati - scade il 24 aprile 1974</i>).</p> <p>— Disegni di legge nn. 509, 1338 e 1373. — Rifinanziamento del piano di rinascita della Sardegna.</p> <p>— Disegno di legge n. 512. — Norme intese a uniformare ed accelerare la procedura di liquidazione coatta amministrativa degli enti cooperativi.</p> | <p>— Disegno di legge n. 448. — Compensi spettanti ai periti, consulenti tecnici, interpreti e traduttori per le operazioni eseguite a richiesta dell'autorità giudiziaria.</p> <p>— Ratifiche di accordi internazionali.</p> <p>— Deliberazioni su domande di autorizzazioni a procedere in giudizio.</p> <p>— Interrogazioni e interpellanze.</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Non facendosi osservazioni, il suddetto programma si considera definitivo ai sensi del succitato articolo 54 del Regolamento.

Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 5 al 15 marzo 1974

P R E S I D E N T E . Sulla base del suesposto programma, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha adottato all'unanimità — ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento — il seguente calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 5 al 15 marzo 1974:

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Martedì 5 marzo (<i>pomeridiana</i>)</p> <p>Mercoledì 6 marzo (<i>pomeridiana</i>)</p> <p>Giovedì 7 marzo (<i>antimeridiana</i>)</p> <p style="padding-left: 20px;">» » (<i>pomeridiana</i>)</p> <p>Venerdì 8 marzo (<i>antimeridiana</i>)</p> | <p>— Disegno di legge n. 1163. — Integrazioni e modifiche al Fondo speciale destinato alla ricerca applicata (<i>approvato dalla Camera dei deputati</i>).</p> <p>— Svolgimento di interpellanze e interrogazioni sulla politica dei prezzi di vendita dei prodotti petroliferi.</p> <p>— Interrogazioni.</p> |
| <p>Martedì 12 marzo (<i>antimeridiana</i>)</p> <p style="padding-left: 20px;">» » (<i>pomeridiana</i>)</p> <p>Mercoledì 13 marzo (<i>pomeridiana</i>)</p> <p>Giovedì 14 marzo (<i>antimeridiana</i>)</p> <p style="padding-left: 20px;">» » (<i>pomeridiana</i>)</p> <p>Venerdì 15 marzo (<i>antimeridiana</i>)</p> | <p>— Disegno di legge n. 1531. — Conversione in legge del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14 - Modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi (<i>presentato al Senato - scade il 21 aprile 1974</i>).</p> <p>— Disegni di legge nn. 1489 e 199. — Delega al Governo per l'emanazione del nuovo Codice di procedura penale (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>se esaurito il disegno di legge che precede</i>).</p> <p>— Deliberazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio.</p> |

Secondo quanto previsto dal succitato articolo 55 del Regolamento detto calendario sarà distribuito.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica » (92), d'iniziativa del senatore Pieraccini e di altri senatori

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica », di iniziativa dei senatori Pieraccini, Spagnoli, Schietroma, Cifarelli, Terracini, Parri e Bergamasco.

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

M U R M U R A , relatore. Onorevole Presidente, la mancanza di iscritti a parlare e il generale consenso che ha trovato questo provvedimento in Commissione mi esimono da una sua ulteriore illustrazione. Il disegno di legge mi sembra risponda ad una esigenza morale, prima che giuridica, da tutti avvertita.

Colgo l'occasione per formulare l'auspicio che ai motivi ideali che furono alla base della nascita della Consulta, ai principi che animarono coloro i quali posero le basi del nuovo Stato democratico e repubblicano possa più rapidamente e concretamente risponde-

re il comportamento di ciascuno di noi, delle forze politiche, della società perchè ricordare ed esaltare quei principi e quegli ideali significa far compiere al nostro paese, alla nostra classe dirigente, alla nostra società quel salto in avanti che quei principi e quel momento hanno voluto indicare alla generalità del nostro paese.

Credo perciò che l'Aula, come ha fatto la Commissione, all'unanimità aderisca a quest'iniziativa e renda grazie a coloro che restituirono al nostro paese la sostanza di una vita democratica per troppo lungo tempo negata alla società e ai cittadini italiani.

Penso, signor Presidente, di poter brevemente illustrare i due emendamenti da me presentati all'articolo unico. Il primo emendamento, relativo al primo comma, propone di sopprimere la parola: « considerata »: per cui questo primo comma suonerebbe: « La Consulta nazionale è equiparata ad una legislatura del Parlamento ». Si propone inoltre di aggiungere al secondo comma dell'articolo unico le parole: « nonchè alle persone indicate nell'articolo 1, comma secondo, del decreto legislativo presidenziale 24 giugno 1946, numero 20 ». Con questo emendamento al secondo comma dell'articolo unico si prendono in considerazione coloro i quali, avendo fatto parte dei governi dello Stato italiano durante il periodo della Consulta, non potevano, per una incompatibilità sancita dalla legge, essere considerati consultori.

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

P E N N A C C H I N I , Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Dichiaro il pieno e incondizionato favore del Governo a questo disegno di legge, soprattutto per i valori morali che esso contiene e riconosce

in ordine ai componenti della prima assemblea popolare cui sono idealmente collegate tutte le successive legislature della Repubblica. Desidero anche dichiarare il favore del Governo ai due emendamenti presentati.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

P I N T O , *Segretario:*

Articolo unico.

La Consulta nazionale è considerata equiparata ad una legislatura del Parlamento.

A coloro che hanno fatto parte della Consulta sono riconosciuti tutti i diritti che spettano agli ex membri del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due emendamenti presentati e illustrati dall'onorevole relatore.

P I N T O , *Segretario:*

Al primo comma dell'articolo unico, sopprimere la parola: « considerata ».

1.2

Al secondo comma dell'articolo unico, dopo le parole: « A coloro che hanno fatto parte della Consulta », inserire le altre: « nonchè alle persone indicate nell'articolo 1, comma secondo, del decreto legislativo presidenziale 24 giugno 1946, n. 20 ».

1.1

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1.2, accettato dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.1, accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo articolo unico.

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

B A C C H I . Signor Presidente, penso di interpretare il sentimento e la convinzione del Gruppo che rappresento affermando che noi vediamo favorevolmente tutti quei provvedimenti che tendano a dare un riconoscimento giuridico alle istituzioni che han-

no caratterizzato i vari periodi della nostra storia: di essi va preso atto, con le riserve ovviamente che ognuno può avere nei riguardi di singole situazioni quali si sono determinate nel corso dell'impetuosa storia italiana, nel bene e nel male. Noi avremmo visto il provvedimento all'esame con maggiore favore qualora esso fosse stato teso a realizzare una ricucitura nelle lacerazioni che si sono create nella storia d'Italia, offrendo un contributo alla pacificazione degli animi, dando un riconoscimento a tutti coloro che operarono, in buona fede, secondo competenza e capacità, alla produzione legislativa nei vari periodi della vita nazionale. Anzitutto vorrei fare un rilievo al riguardo del riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica; ritengo che si dovesse dire legislatura dello Stato italiano perchè la Consulta non ha avuto vita nel periodo della Repubblica ma nel periodo della monarchia; è una forzatura diremo così terminologica che si traduce in una forzatura della storia. Ma il motivo particolare del mio rammarico è nel non constatare lo sforzo che tutti noi dovremmo impiegare per unirici in un magnifico slancio per la rinascita della nostra Italia specie oggi che ne ha tanto bisogno. In tale esigenza, bene si sarebbe operato se avessimo esteso il riconoscimento di cui trattasi alla 30ª legislatura, cioè se avessimo esteso questo riconoscimento alla Camera corporativa così come prevista dalla legge 19 gennaio del 1939, n. 129, Camera costituita da competenti che rappresentavano — si capisce — quel momento storico, come del resto la Consulta rappresenta questo momento storico. Dobbiamo avere una visione unitaria dello Stato italiano: ecco perchè, prima, ho affermato che vediamo con propensione tutti i provvedimenti tendenti a dare un riconoscimento specifico ai vari momenti attraverso i quali la storia italiana si è evoluta.

Vorrei fare un'altra osservazione. La Consulta non aveva poteri legislativi, mentre li aveva la Camera corporativa: ad esempio, il codice civile dal quale siamo tuttora retti è stato proprio frutto della Camera corporativa e del Senato, essendo da essi costituito,

allora, il potere legislativo nelle varie componenti stabilite nello Statuto albertino e successive modificazioni.

Queste considerazioni le affido alla meditazione dei colleghi con lo spirito teso ad eliminare gli odi e le discriminazioni, nella volontà di sentirci italiani tutti, pur rimanendo ognuno nelle proprie convinzioni e nelle proprie valutazioni circa i vari periodi storici, ma comunque considerando sempre l'Italia un'unità inscindibile, morale e storica, per cui vale la pena di fare lo sforzo di abbandonare, ripeto, odi e discriminazioni, che non ci aiuteranno certamente a tirarci fuori dalle secche di questo particolare momento, e soprattutto a guardare avanti come deve fare un popolo unito che voglia affrontare i propri destini nell'ambito della più grande realtà europea, benchè oggi si abbiano gravi dubbi sulla possibilità concreta di realizzarla: in tal senso si sono fatti molti passi indietro e non per colpa nostra.

Affido, dunque, alla meditazione dei colleghi queste brevi considerazioni, annunciando il voto favorevole, in questo spirito di riconciliazione, al provvedimento di legge sottoposto al nostro esame. (*Applausi dalla estrema destra*).

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

V E N A N Z I . Desidero esprimere, signor Presidente, onorevoli colleghi, la piena adesione del mio Gruppo a questo disegno di legge ribadendo che giustamente il relatore ha sentito il bisogno di presentare quell'emendamento, quanto mai opportuno per non escludere da questo riconoscimento uomini che, facendo parte allora del Governo, colleghi nostri del Senato come Mauro Scocimarro, Antonio Segni ed altri, sono rimasti nel nostro cuore e nella memoria. Ecco perchè dobbiamo ritenere che questo riconoscimento non è altro che l'espressione della gratitudine dell'intera società nazionale per quanto hanno fatto questi uomini per trarre la nostra patria dall'abisso in cui era

caduta ed avviarla sulla strada della rinascita.

Sono stati tempi duri, difficili, quelli che ci dividono dalla prima seduta dell'Assemblea plenaria della Consulta nazionale, tenutasi il 25 settembre 1945; però chi volesse rievocare quei tempi, consultare quegli atti, ricordare quegli uomini, tanti dei quali, troppi, non sono più qui fra noi, ma hanno consegnato al nostro popolo il loro messaggio, deve riconoscere ed esaltare l'alta dignità con la quale svolsero il loro compito in periodi estremamente difficili. Ricordo Roma in quei tempi quando affluivano i consultori dalle varie parti d'Italia altrettanto distrutte e ferite soprattutto negli animi. Ebbene, i consultori affluivano in questa città, che portava il senso profondo di un'immensa desolazione, illuminati da una grande speranza.

Ecco, questa luce che allora si era accesa con la libertà riconquistata, per tracciare davanti a sè il duro cammino per la riconquista dell'unità nazionale perduta, dà rilievo e significato nuovo ai ricordi che oggi si affollano alla mente nel momento stesso in cui quest'Assemblea si appresta a dare unanime il proprio voto a questo riconoscimento che esprime la gratitudine dell'intera nostra società nazionale a quanti hanno contribuito alla nostra rinascita. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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 articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Votazione dei disegni di legge:

« **Modificazioni al Codice della navigazione** » (625), d'iniziativa del senatore Pellegrino e di altri senatori;

« **Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal**

Codice della navigazione » (626), d'iniziativa del senatore Pellegrino e di altri senatori

Approvazione di un testo unificato con il seguente titolo: « Modificazioni al Codice della navigazione »

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la votazione dei disegni di legge: « Modificazioni al Codice della navigazione », d'iniziativa dei senatori Pellegrino, Abenante, Lugnano, Adamoli, Cavalli, Sema, Fermariello, Bruni e Marangoni; « Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal Codice della navigazione », di iniziativa dei senatori Pellegrino, Lugnano, Abenante, Adamoli, Cavalli, Bruni, Sema, Marangoni e Fermariello.

I due disegni di legge sono stati unificati in un testo che è stato esaminato e approvato articolo per articolo dalla Commissione competente in sede redigente.

Ai sensi del Regolamento, l'Assemblea dovrà procedere alla votazione del testo unificato con sole dichiarazioni di voto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

D E C A R O L I S , relatore. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il testo che è stato predisposto e approvato dalla Commissione modifica ed abroga alcuni articoli del codice della navigazione che riguardano, in particolare, disposizioni penali e disciplinari nel senso di adeguarle al dettato costituzionale e al prevalente indirizzo della dottrina in materia.

Innanzitutto viene abrogato l'articolo 345 che prevede la facoltà unilaterale di risoluzione del contratto da parte dell'armatore e che crea quindi un'inammissibile disparità contrattuale tra le parti poichè non è prevista una norma che conceda una pari facoltà al lavoratore. D'altronde sono apparse sufficienti a regolare i casi di risoluzione del rapporto tutte le altre norme del codice medesimo e quelle sussidiarie del diritto del lavoro comune.

Per quanto concerne invece le norme penali, si sono volute restringere le ipotesi di

reato a quei casi che denotano un comportamento socialmente pericoloso e quindi penalmente rilevante, in base ad un criterio di valutazione che, pur tenendo conto della natura particolarmente delicata dell'attività consistente nella navigazione marittima ed aerea, non potrebbe giustificare un trattamento sostanzialmente diverso da quello che discende dall'applicazione dei principi generali del nostro ordinamento penale.

È evidente che in tutti i casi non rilevanti penalmente soccorrono le norme disciplinari e quelle relative all'adempimento degli obblighi contrattuali le quali, essendo dettate specificamente per questa materia, devono ritenersi sufficienti a garantire il corretto svolgimento del rapporto di lavoro. In omaggio a questo principio direttivo è stata eliminata l'ipotesi di reato prevista dal primo comma del vigente articolo 1091, mentre sono state mantenute le altre ipotesi che riguardano l'abbandono della nave ove ciò provochi grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità o, addirittura, un grave pericolo per la vita o l'incolumità delle persone o per la sicurezza della nave e dell'aeromobile.

Sono state eliminate l'aggravante consistente nel fine politico, perchè in evidente contrasto con i principi di libertà dell'ordinamento democratico, e quella dell'abbandono collettivo, che appariva indirizzata a colpire il diritto di sciopero, mentre non trova pratica e teorica giustificazione quella del fatto commesso all'estero, se non si faccia riferimento ad una malintesa tutela del prestigio nazionale; sono state invece mantenute le altre aggravanti che denotano un atteggiamento di obiettiva maggiore pericolosità.

Analogamente, l'inosservanza di un ordine è stata considerata come comportamento penalmente rilevante ove riguardi un servizio tecnico relativo alla sicurezza della navigazione, mentre sono state opportunamente graduate nella loro progressiva maggiore gravità le altre ipotesi previste nei commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 1094.

È stato abrogato l'articolo 1104 perchè la fattispecie relativa è regolata con sufficiente tutela del bene giuridico protetto dalle nor-

me del codice penale comune. Anche il cosiddetto reato di ammutinamento semplice, consistente nella disobbedienza collettiva o in una manifestazione tumultuosa, è stato previsto con riferimento a comportamenti che, sia per il numero delle persone che vi concorrono sia per l'attentato alla sicurezza della nave o dell'aeromobile, attingono livelli di effettiva pericolosità.

La ragione pratica di favorire il ritorno alla normalità, proprio allo scopo di garantire la continuazione della navigazione in condizioni di sicurezza, ha suggerito il mantenimento dell'esimente prevista dall'ultimo comma dell'articolo 1105. Qui debbo sottolineare la necessità di una correzione di un errore di stampa della relazione scritta, che potrebbe essere considerata come una macroscopica prova di analfabetismo giuridico; laddove si afferma: « ha suggerito il mantenimento dell'attenuante prevista dall'ultimo comma dell'articolo 1105 », si deve leggere invece: « dell'esimente prevista dall'ultimo comma dell'articolo 1105 ».

Sono state infine conservate le ipotesi aggravate dell'articolo 1106, consistenti nell'ammutinamento commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione ovvero da componenti l'equipaggio palesemente armati, per l'estrema pericolosità dell'azione, qualificata dal dolo specifico o da particolari obiettive circostanze.

Per quanto concerne le pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima ed interna, sono state eliminate quelle che comportano inammissibili limitazioni della libertà personale, mentre è stata introdotta la censura, in analogia a quanto disposto dall'articolo 1253 per l'equipaggio dell'aeromobile, ed è stato rivalutato il limite massimo della ritenuta della quota di utili come sanzione disciplinare.

Onorevoli senatori, riteniamo di aver dimostrato che le modifiche proposte sono conformi ad un logico e coerente disegno di adeguamento della normativa in esame ai principi, che abbiamo enunciato, del nostro vigente ordinamento sociale, politico e giuridico e pertanto confidiamo nell'approvazio-

ne da parte dell'Assemblea. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

P E N N A C C H I N I, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il provvedimento in oggetto prevede, come già egregiamente illustrato dal relatore, l'abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione e la modifica di alcuni articoli dello stesso codice riguardanti disposizioni penali e disciplinari. Trattasi di norme in contrasto con la Costituzione (l'articolo 3 per quanto concerne la risoluzione *ad nutum* del contratto di arruolamento consentita dall'articolo 345 citato ad una soltanto delle parti in deroga alla disciplina comune sancita dall'articolo 2118 del codice civile e l'articolo 13 per quanto attiene alle sanzioni disciplinari restrittive della libertà personale) o comunque residuo di una concezione del rapporto di lavoro nautico non più aderente alla realtà economico-sociale ed ai principi di libertà dell'ordinamento democratico.

Il rapporto di lavoro nautico, come è noto, pur poggiando su una base di diritto privato, si colora di uno spiccato aspetto pubblicistico e la sua disciplina è indirizzata alla conservazione del patrimonio navigante e all'integrità fisica delle persone imbarcate, di cui è garante il comandante della nave o dell'aeromobile. Ciò non toglie però che la supremazia del comandante durante la navigazione, cui corrisponde un rilevante stato di assoggettamento dell'equipaggio, non possa trovare un'adeguata garanzia nelle norme penali modificate dal disegno di legge in esame.

Per le specifiche modifiche di tali norme, concordo con quanto già è stato esposto assai bene dal relatore De Carolis, che ringrazio vivamente, e raccomando l'approvazione del presente disegno di legge all'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alle dichiarazioni di voto.

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

GATTO EUGENIO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nell'annunciare il voto favorevole del Gruppo della democrazia cristiana, ritengo doveroso sottolineare i motivi di fondo per cui la Democrazia cristiana dà voto favorevole a questo provvedimento; motivi di fondo, del resto, già molto bene esposti dal relatore senatore De Carolis.

Debbo dire che questi motivi sono una costante dello sforzo legislativo della Democrazia cristiana, così come di tutta questa nostra Assemblea: lo sforzo cioè di adeguare la legislazione, in talune parti larghissimamente superata, alle esigenze della collettività di oggi e alla Costituzione. È uno sforzo compiuto anche in questo provvedimento, che indubbiamente ha richiesto notevole volontà di transazione, di tentativo di accordo e che ha avuto come risultato un provvedimento buono.

Non ne sottolineerò gli aspetti tecnici, già così bene esposti dal relatore e dal Sottosegretario; dirò invece che questo sforzo di adeguamento della legislazione vigente al dettato costituzionale e alla teorica più moderna in queste materie ci impegna spesso, anche se — oserei dire — non tanto quanto sarebbe auspicabile e desiderabile. È uno sforzo per il quale noi ci siamo, in taluni provvedimenti, impegnati, e dobbiamo dire con amarezza che non sempre abbiamo raccolto consensi per questa legislazione adeguata ai tempi che intendiamo dare al paese.

Qui è necessario dire che talvolta non è la legislazione che è sbagliata, ma è lo strumento che applica la legislazione che non è nella possibilità di adeguarsi alle esigenze di oggi. Sono convinto, ad esempio, che il problema di far funzionare la giustizia non sia quello di aumentare le pene per i reati; anzi anche in questo provvedimento sono state fatte delle riduzioni di casi di reato che ormai la pubblica coscienza non sentiva più come tali, ed io le approvo. Ma se dobbiamo dire chiaramente che non sempre è aumen-

tando le pene o con provvedimenti del genere che riusciremo a creare un'atmosfera di fiducia nella giustizia, dobbiamo dire altrettanto chiaramente che non serve a niente — anzi è controproducente — dare a un cittadino dieci anni di galera dopo che sono trascorsi venti anni dai fatti che hanno determinato il processo.

Sono queste disfunzioni che determinano situazioni effettivamente gravi. Non abbiamo sbagliato quando abbiamo fatto il provvedimento di legge che passa sotto il nome di provvedimento Valpreda, perchè quello è un tipo di legislazione che hanno tutti i paesi civili. L'errore si ha quando non abbiamo uno strumento che sia capace di adempiere alle esigenze di giustizia in termini che sono non solo ragionevoli ma addirittura — mi permetterei di dire — larghi.

Dobbiamo dire qui che responsabilità possono esservi nell'Esecutivo, ma che responsabilità sono anche nel Parlamento. Dobbiamo avere il coraggio delle grandi decisioni; non serve a niente che a venti anni di distanza siano stati dati dieci anni di galera da tre giudici anzichè da uno o da cinque: quello che importa è che si possa fare giustizia nel momento in cui il fatto per cui si fa giustizia è ancora vivo nell'animo così del reo come della coscienza pubblica.

In altri termini dobbiamo avere il coraggio di dire che, se abbiamo bisogno di giudici e non abbiamo denaro per pagarli di più, dobbiamo cercare di andare al giudice monocratico, il che probabilmente non sarà la fine del mondo, e ricordarci che non sono le elaboratissime sentenze quelle che fanno la buona giustizia, ma è il fatto di dare giustizia nel momento in cui questa deve essere data. Questo adeguamento che facciamo alle esigenze della Costituzione, alle esigenze nuove della collettività, al senso nuovo di ciò che la collettività oggi ritiene che sia o non sia reato, tutto questo sarà uno sforzo vittorioso se avremo poi lo strumento adatto per applicare queste leggi. Ma se facciamo buone e moderne leggi, applichiamo la Costituzione e poi ci troviamo di fronte a strumenti che — per situazioni che sono più forti di loro e di noi — si rivelano inefficaci, allora com-

prendete che tutto il nostro sforzo diventa inutile.

Pure l'Esecutivo, da parte sua, ha le sue responsabilità; quindi esaminiamo bene le sue situazioni: ad esempio tante volte abbiamo detto invano che i giudici devono essere mandati a giudicare e non a fare gli impiegati nei Ministeri: noi però, come responsabili delle leggi del nostro paese, dobbiamo prendere le grandi decisioni anche in ordine alla giustizia, altrimenti avremo sempre leggi magari ottime, ma che non potranno essere applicate, provvedimenti che (permettetemi) invece di fare giustizia fanno ridere della giustizia del nostro paese!

Un'altra delle ragioni per cui riteniamo che questo provvedimento vada approvato è quel senso di libertà (ha detto il senatore De Carolis), di adeguamento alla concezione democratica che esso ha: togliere l'aggravante dei fini politici è una cosa estremamente giusta. Per la mentalità di oggi un'aggravante di questo genere mi permetto di dichiararla quanto meno assurda; approvo anche l'aver tolto l'aggravante dell'abbandono collettivo del posto, chè altrimenti si potrebbe far pensare ad un tentativo di annullare o vanificare il diritto di sciopero; approvo questi adeguamenti democratici che costituiscono un altro sforzo che stiamo per fare, per adeguare le leggi alla nostra concezione democratica. Anche qui però dobbiamo stare attenti a non capovolgere i valori: non so se è vera — spero che il Sottosegretario smentisca — la notizia che, prima ancora dell'inchiesta e di un provvedimento, tutti gli agenti carcerari implicati nella dolorosissima vicenda della sparatoria di Firenze sono stati trasferiti. Se così è, lasciatemi dire che qui non siamo più di fronte ad un provvedimento democratico, ma che anzi sorgono grosse preoccupazioni sia per un certo capovolgimento di valori (perchè finchè non si sono esaurite le indagini e non si sono accertate le responsabilità non si può dire aprioristicamente che hanno ragione gli uni e hanno torto gli altri, specie quando quelli cui si dà torto sono agenti di custodia, che con grande sacrificio oggi svolgono la loro non facile funzione) sia perchè ad un certo punto avremo una caduta, un collasso di tutto quanto attiene alla difesa

dell'ordine pubblico, alla difesa del paese: non capiranno più niente i tutori dell'ordine se, come è capitato in questi giorni si vedranno puniti se sparano e puniti se non sparano! Che cosa dovranno fare? Quello che ci preoccupa in queste diverse prese di posizione, a seconda del ministro A o del ministro B, è che sentiamo che tutto ciò si traduce in una minore fiducia verso le istituzioni del nostro paese, al punto tale che cominciamo a temere per la loro saldezza di fronte a questo qualunquismo imperante, a questo senso di sfiducia, a questa critica così diffusa. Dobbiamo riconoscere che tutto questo affonda le sue ragioni in atteggiamenti che è difficile approvare, che certamente sono in buona fede, che sono presi certamente con la migliore delle intenzioni, ma che, purtroppo, poi portano a delle situazioni estremamente preoccupanti per le nostre istituzioni democratiche.

Spero veramente di essere smentito in questo e che mi si dica che non è vero. Comunque spero che si chiariscano bene queste situazioni e che si dica che la democrazia non dimentica nè i veri valori della vita, nè l'esigenza della loro difesa.

Con questo ho finito. Vorrei dire che anche qui ci troviamo di fronte a quello che è uno dei nostri limiti: cioè facciamo gli adeguamenti a spizzichi, un pochino da una parte e un pochino dall'altra. Bisognerebbe invece esaminare questi problemi nella loro complessità e globalità.

Oggi certamente i trasporti aerei e marittimi sono profondamente diversi da come erano nel momento in cui venne fatto il codice della navigazione. Allora la marina e l'aeronautica erano quello che erano: oggi sono profondamente diverse; sono mutati i mezzi e le valutazioni. Dobbiamo tener presente tutto questo. L'augurio che si può fare e che a mio giudizio si deve fare è che prima o poi si possano affrontare questi provvedimenti nella loro globalità; oggi invece, anche se con indubbia buona volontà, si è adottata una visione parziale e settoriale che non è certo la più adatta per una modificazione globale.

Con questo credo di aver esposto gli argomenti per i quali la Democrazia cristiana dà voto favorevole, argomenti che mi paio-

no importanti perchè rispondono a delle esigenze legislative che si debbono vedere nelle grandi cose ma che sono sincere e volute quando possono riscontrarsi anche nelle cose di minore entità. (*Applausi dal centro*).

PENNACCHINI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* PENNACCHINI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Desidero dare una brevissima risposta. Il senatore Gatto — e lo ringrazio — nel corso del suo intervento ha voluto fare un riferimento alla situazione degli agenti di custodia a seguito del luttuoso episodio di Firenze.

Ora, pur non potendo anticipare la risposta ufficiale che con ben diversa autorità il ministro Zagari fornirà alle interrogazioni già presentate, per quanto mi consta debbo precisare al senatore Gatto che non di trasferimento di agenti si è trattato ma di misura provvisoria precauzionale di aggregazione in istituti vicini. Nessun carattere punitivo quindi deve attribuirsi al movimento sia perchè già è in corso un'inchiesta da parte dell'autorità giudiziaria sia perchè episodi isolati, anche se molto dolorosi, come lo stesso senatore Gatto ha riconosciuto, non possono scalfire l'apprezzamento, la gratitudine del Governo verso un corpo che, spesso in condizioni di estremo disagio e di difficoltà, ha sempre dato esempio di fedeltà, di sacrificio, di abnegazione, come anche recenti eroici eventi, conclusisi con il sacrificio della vita di agenti per la difesa della società, hanno dimostrato.

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

FILETTI. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, i due disegni di legge al nostro esame opportunamente enucleati in un unico testo dalla Commissione giustizia tendono a rimuovere la norma del vigente codice della naviga-

zione che faculta l'armatore risolvere *ad nutum* il contratto di arruolamento, e a disciplinare *ex novo* la normativa di alcune disposizioni penali e disciplinari in tema di navigazione marittima, interna e aerea.

La dichiarazione di voto in ordine ad essi non può prescindere dal sottolineare che il rapporto di lavoro nautico, seppure poggi su una base di diritto privato, tuttavia si colora di uno spiccato aspetto pubblicistico, così come peraltro assai chiaramente ha avuto modo di precisare la Corte costituzionale nella sentenza numero 24 del 28 dicembre 1962 e come testè ha ripetuto il sottosegretario Pennacchini. Tale rapporto assume carattere di specialità sicchè non possono per esso adottarsi *sic et simpliciter* le disposizioni che disciplinano i contratti di lavoro di natura prettamente privatistica.

Ciò premesso, ci sembra che le modificazioni suggerite dal testo legislativo in votazione costituiscano ancora una volta la radicalizzazione di un deprecabile sistema di legiferare a stralci e a strappi, in forma disorganica e inaccettabile. Si propone la abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione sotto il riflesso che non è ammissibile che il contratto di arruolamento a tempo determinato per la navigazione marittima e interna sia risolvibile in qualsiasi tempo e luogo *ad libitum* del solo armatore, senza che la stessa facoltà, con evidente disparità di trattamento tra le parti contraenti, venga riconosciuta al lavoratore.

La proposta, pur apparendo *prima facie* non priva di fondatezza, induce a perplessità in quanto la natura peculiare del contratto di arruolamento, i cui aspetti pubblicistici non possono obliterarsi, non consente il silenzio in ordine al recesso anticipato del contratto a tempo determinato per volontà dell'uno o dell'altro contraente e impone una specifica regolamentazione della materia.

Non basta affermare — tuttavia di ciò non c'è traccia nel testo *de quo* — che si deve intendere richiamata la norma di carattere generale prevista dall'articolo 2119 del codice civile che, d'altra parte, consente la risoluzione del contratto prima della

scadenza del termine in un solo caso, cioè nell'ipotesi di impossibilità della prosecuzione anche provvisoria del rapporto.

L'articolo 345 del codice della navigazione, che si intende abrogare, prevede gli effetti della risoluzione anticipata del contratto ad opera dell'armatore, nel senso che fa salvi all'arruolato i diritti espressamente stabiliti dagli articoli 349 (pagamento della retribuzione), 358 (corresponsione di una indennità) e 374 (derogabilità della norma sul recesso mediante contratto collettivo o individuale). Ma, sopprimendo il citato articolo 345, è necessario sostituire ad esso opportune disposizioni che valgano a dissuadere l'uno e l'altro contraente dal troncamento senza giusta causa un rapporto di lavoro che si traduce in un servizio avente coeva natura privatistica e pubblicistica e a stabilire in maniera certa e inequivoca gli effetti economici derivanti a favore e a carico di ciascuna delle parti, e ciò indipendentemente da eventuali sanzioni di altra natura, penale o disciplinare, a carico dell'arruolato, al quale senza giustificato motivo non dovrebbe essere consentito di recedere dal contratto di arruolamento prima della scadenza del termine convenzionalmente stabilito.

Il testo al nostro esame non solo non sostituisce alcuna specifica norma all'abrogando articolo 345 ma con evidente disorganicità omette tra l'altro il necessario coordinamento con le successive disposizioni degli articoli 348, 349, 358 e 374 che pure attengono al recesso unilaterale dal contratto da parte dell'armatore.

Ma vi è di più. Il legislatore, mentre avverte l'esigenza di adempiere un atto di giustizia nei confronti dei marittimi che ad avviso dei proponenti non debbono soggiacere a disposizioni-capestro, forgiate ad uso e consumo del datore di lavoro (ed a tal fine propone l'abrogazione dell'articolo 345), dimentica che lo stesso codice della navigazione, nel regolamentare il contratto di lavoro del personale di volo, all'articolo 916 prevede la facoltà del solo esercente di risolvere il contratto in qualunque tempo e luogo. È di tutta evidenza che la parità di

trattamento voluta nei riguardi dell'armatore e dell'arruolato debba sussistere anche per i rapporti tra chi esercisce un aeromobile ed il personale di volo. Pertanto, anche la norma dell'articolo 916 e le disposizioni ad essa correlate debbono essere modificate, unica essendo la *ratio* che dovrebbe consigliare il legislatore a disciplinare tutte le ipotesi di risoluzione anticipata del contratto sia che questa rifletta la navigazione marittima ed interna sia che concerna la navigazione aerea.

Ma anche le altre norme proposte *ex novo* dal testo modificato non si sottraggono a censure e danno motivo ad apprensioni perchè, ispirate a criterio di attenuazione delle sanzioni penali e disciplinari, costituiscono ulteriore prova di quel lassismo demagogico che, attentando al rispetto del senso del dovere che deve guidare il cittadino ed al normale sviluppo dei rapporti di lavoro, da tempo purtroppo caratterizza la nostra legislazione.

Si intende innovare nella materia dei reati di diserzione, di ammutinamento, di inosservanza dell'ordine e di oltraggio ed al riguardo si denunciano pretesi vizi di illegittimità costituzionale che inficierebbero le disposizioni del codice della navigazione disciplinanti tali reati. Non sembrano fondate le questioni di legittimità afferenti il principio della inviolabilità della libertà personale ed il diritto di sciopero (articoli 13 e 40 della Costituzione).

Mancando la regolamentazione del diritto di sciopero con specifiche norme legislative che le forze del cosiddetto arco costituzionale ingiustamente si ostinano a denegare, la Corte costituzionale con la citata sentenza n. 124 del 1962 ha avuto modo di osservare che allo stato attuale della legislazione il diritto di sciopero non può essere disconosciuto ai dipendenti da imprese che gestiscano servizi pubblici da ritenere non attinenti alla soddisfazione di esigenze assolutamente essenziali alla vita della collettività nazionale, sicchè i dipendenti stessi devono andare esenti da pena se l'abbandono del servizio sia stato promosso dall'intento di conseguire un mutamen-

to delle condizioni del rapporto di lavoro. Conseguentemente la titolarità del diritto di sciopero non può essere disconosciuta, in via di massima, neppure nei confronti dei marittimi o del personale di volo legati da contratto di arruolamento o di assunzione con le imprese esercenti servizi pubblici ed anche sovvenzionati. L'esercizio di tale diritto, però, ad avviso della Corte costituzionale, per rimanere legittimo deve essere sottoposto al verificarsi di determinate condizioni o all'osservanza di date modalità, in relazione ai peculiari caratteri propri del lavoro nautico; onde i lavoratori della navigazione possono scioperare ed abbandonare il lavoro solo dopo avere adottato tutte quelle cautele che si palesino necessarie ad evitare il pericolo o della distruzione degli impianti, oppure della produzione di danni alle persone o ai beni dello stesso datore o, *a fortiori*, dei terzi. Un pericolo del genere è da ritenersi necessariamente inerente ad ogni sospensione o irregolarità della prestazione del lavoro affidato all'equipaggio di una nave (e, maggiormente, di un aeromobile) dopo l'inizio del viaggio e durante l'intero periodo della navigazione fino al compimento del medesimo, perchè la natura del mezzo con il quale si svolge la navigazione è tale da rendere possibile in ogni momento il verificarsi di eventi idonei a mettere in pericolo la nave e, quindi, da far considerare il pericolo stesso sempre imminente.

Nel determinare le sanzioni penali e disciplinari in materia di navigazione non può non tenersi conto, così come avviene tradizionalmente in tutti i paesi, della peculiarità del tipo di impresa costituito dall'armamento navale, sicchè — come ha puntualizzato la stessa Corte costituzionale — nulla vi è da obiettare circa la previsione di una serie di particolari doveri, tali da assimilare lo *status* del marittimo o del personale di volo, limitatamente al periodo dell'imbarco, a quello caratteristico del personale militare o militarizzato. E non vi è alcunchè di illegittimo nella sottoposizione dell'arruolato ad un rigido rapporto di gerarchia, che fa capo non già al datore di lavoro

con il quale è stato convenuto l'ingaggio, bensì al comandante della nave, e che risulta garantito dal conferimento a questi, oppure a titolari di uffici statali, di un potere disciplinare che si estrinsechi anche con l'inflizione di sanzioni restrittive della libertà personale e perfino con l'inibizione temporanea o permanente dell'esercizio della professione.

A lume dell'enunciato pensiero della Corte costituzionale, poichè in tema di diritto della navigazione bisogna assicurare una disciplina legislativa che tenda alla conservazione del patrimonio navigante, alla tutela della pienezza del potere di comando e del prestigio morale del comandante della nave e, maggiormente, dell'integrità fisica e della vita delle persone, non si può indulgere su previsioni legislative che, nel pur lodevole proponimento di una migliore regolamentazione della situazione giuridica dei lavoratori marittimi ed aerei, incidano negativamente sulla regolarità di servizi di pubblica necessità aventi peculiari caratteristiche.

Il testo unificato in votazione si abbandona ad eccessivi cedimenti, depennando previsioni di reato, declassando fatti delittuosi e attenuando rilevantemente sanzioni penali e disciplinari.

Non può condividersi, ad esempio, la limitazione della punibilità per diserzione al solo caso in cui il componente dell'equipaggio, non recandosi a bordo della nave o dell'aeromobile, ovvero abbandonandoli, arrechi pericolo — che deve essere peraltro grave — per la vita o l'incolumità delle persone oppure per la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi, con esclusione dell'aggravante anche nelle ipotesi che il fatto sia commesso all'estero (nuovi articoli 1091 e 1092 del codice della navigazione).

Non sembra poi giustificata la notevole riduzione delle pene previste, in raffronto alla vigente disciplina, per il caso di inosservanza di ordine da parte di un componente dell'equipaggio (articolo 1094).

Non è completamente giustificata l'abrogazione dell'articolo 1104 che regolamenta

il reato di offesa in danno di un superiore ad opera dei componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile.

Sono ispirate a criterio di eccessiva moderazione le varie articolazioni del reato di ammutinamento (articoli 1105 e 1106) ed, infine, non si vede perchè alcune ipotesi delittuose siano state declassate a semplici infrazioni di natura disciplinare.

Da tutto quanto esposto si desume che i due disegni di legge che in un unico testo siamo chiamati a votare, traendo origine apprezzabile dall'esigenza di una maggiore tutela dei diritti dei marittimi e del personale di volo, effettivamente travalicano i limiti di una ponderata disciplina legislativa e si traducono in deprecabile mezzo atto a produrre grave turbamento nell'ambito della navigazione marittima, interna ed aerea, con conseguente accrescimento di pericolo per la vita e l'incolumità delle persone e per la sicurezza delle navi e degli aeromobili.

Il Gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, quindi, esprime in ordine ad essi, nel loro complesso, responsabile giudizio di reiezione.

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

M A R O T T A . Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, le modifiche del codice della navigazione che vengono ad essere realizzate con il disegno di legge che è oggi sottoposto al nostro esame e alla nostra approvazione, e che soddisfano esigenze non da oggi sentite, si ispirano ai dettami della Carta costituzionale ed al nuovo spirito di sana democrazia e di giustizia, che stanno alla base delle tradizioni dell'ordinamento del nostro paese.

Nè va sottaciuto — anche se tale constatazione è per tutti noi motivo di vivo disappunto — il fatto storico che questo argomento è stato oggetto di vari interventi di cui è viva traccia negli atti parlamentari dell'epoca e precisamente della discussio-

ne sul bilancio della Giustizia nel lontano 1961.

Sembra infatti un non senso che dalla data dell'unanime riconosciuta necessità di una rinnovazione del nostro *ius* marittimo, necessità esplicitamente condivisa dal Ministro della marina mercantile del tempo, si siano lasciati senza ragione alcuna trascorrere circa 13 anni prima di riportare sul tappeto una questione di tanto interesse.

Si trattava, in sostanza, di adeguarsi alla legislazione di tanti altri Stati marinari e di accogliere l'indirizzo e il suggerimento di giuristi di chiara fama — i quali avevano rilevato gravi lacune e contraddizioni — che meritavano di essere senza indugio accolti e tradotti in norme di legge non solo perchè rispondenti al progresso che in ogni settore, non escluso quello attuale, ha fatto passi da gigante, ma soprattutto in ossequio al preciso dovere del Parlamento di eliminare ragioni di contrasto e di giustificate proteste nel mondo dei lavoratori maggiormente interessati al problema.

Dei risultati conseguiti dalla Commissione giustizia che si è responsabilmente soffermata sui punti più salienti e controversi che hanno formato oggetto di elevati dibattiti ai quali non è mancato l'apporto autorevole e proficuo dei Sottosegretari alla giustizia e alla marina mercantile onorevoli Pennacchini e Venturi, ha parlato con la sua consueta lucidità il relatore senatore De Carolis, sicchè superfluo appare che io aggiunga verbo.

A parte la modifica delle pene, la nuova formulazione dell'articolo 1091 relativa all'abbandono di nave o di aeromobile, dell'articolo 1094 che tratta della mancata esecuzione di un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico relativo alla sicurezza della navigazione, della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, dell'articolo 1105 che fissa in maniera chiara il concetto di « ammutinamento », mi piace porre in risalto l'abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione.

L'articolo 345 fissava l'assurdo principio che « l'armatore ha facoltà, in qualsiasi tempo e luogo, di risolvere il contratto di ar-

ruolamento ». Un residuo di tempi che furono, che non meritava certo di sopravvivere perchè, tra l'altro, in contrasto stridente con il disposto dell'articolo 2118 del codice civile a norma del quale « ciascuno dei contraenti può recedere dal contratto di lavoro a tempo indeterminato, dando preavviso nel termine e nei modi stabiliti dalle norme corporative, dagli usi o secondo l'equità ».

Per le superiori ragioni e per quanto — ripeto — ha illustrato il relatore De Carolis, esprimo a nome del Gruppo del partito socialista italiano il voto favorevole all'approvazione di questo disegno di legge che costituisce una tappa importante sul cammino della civiltà.

Ciò non senza aggiungere al compiacimento del Partito socialista italiano per la soluzione di uno dei tanti problemi che attendevano una equa e doverosa soluzione, l'auspicio che siano riportate alla ribalta con la massima rapidità consentita una serie di altre riforme innovatrici nelle varie branche della nostra legislazione delle quali è attesa con non mal celata ansia una pronta definizione.

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

PELLEGRINO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, arriva finalmente in quest'Aula il provvedimento di modifica della parte penale del codice della navigazione. Arriva da un lungo cammino parlamentare condotto a passo di lumaca: e meno male che non è stato quello del gambero, anche se in verità questo rischio l'ha corso nella Commissione giustizia di questo ramo del Parlamento quando da qualche parte la proposta di modifica in *melius* si voleva tradurre in *peius* (vedi, anche qui, l'intervento poco fa pronunciato dal senatore Filetti).

Come potete notare, onorevoli senatori, qualificiamo i provvedimenti al nostro esame come disegni di legge di modifica di alcune norme del codice della navigazione: si

tratta esattamente di abrogare o modificare in piccola parte la normativa dei libri primo e secondo del predetto codice relativi ai delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro l'autorità di bordo e disposizioni disciplinari.

La modificazione da noi proposta con questi disegni di legge è senz'altro importante perchè introduce un'aria nuova nei rapporti tra armatore e marittimo, tra i membri dell'equipaggio, tra superiori ed inferiori nell'equipaggio, tra comandante ed equipaggio come tale e singoli membri di esso. Con questa modificazione che afferma in fondo i diritti civili previsti dalla Costituzione per la gente di mare e dell'aria — perchè questi diritti erano ancora giuridicamente negati nonostante la Costituzione li prevedesse — i disegni di legge si pongono come un cuneo nell'ordinamento giuridico marittimo ed aereo del nostro paese, attraverso cui deve passare la riforma del codice della navigazione marittima ed area italiano; codice che ha bisogno di essere rivisto, riformato da cima a fondo perchè la linea politica, i criteri fondamentali politici, sociali, giuridici che l'hanno ispirato non sono quelli della legalità costituzionale vigente nel nostro paese ma quelli, come è ovvio, dei tempi in cui è stato elaborato ed approvato.

Mi piace rilevare come stasera qui da ogni parte, tranne che da parte del Gruppo del movimento sociale-destra nazionale, venga sollecitata la riforma dell'intero codice della navigazione aerea e marittima. È perciò un abito giuridico, quello dell'attuale codice, stretto rispetto alla realtà profondamente diversa sotto ogni aspetto politico, culturale, giuridico-costituzionale del nostro tempo.

Dunque, nel momento in cui approviamo — del resto abbiamo avuto l'onore di esserne stati i proponenti — la nuova normativa, auspichiamo che l'intero codice sia riformato. Per esempio non vediamo perchè debbano convivere in uno stesso codice norme che riguardano la navigazione marittima ed aerea quando quest'ultima ha assunto in questi anni vastissime proporzioni, tali che non c'è momento in cui i nostri cieli non siano

solcati da aerei con rilevante carico di passeggeri e di merci.

Non c'è dubbio che questa prorompente realtà aerea ha fatto insorgere molti nuovi fatti e nuovi problemi sociali, umani, giuridici che reclamano una regolamentazione distinta e nuova rispetto alla navigazione marittima ed aerea stessa, quest'ultima assai limitata, quasi inesistente al momento in cui il codice in vigore è stato approvato.

Pertanto, secondo noi, è necessario promulgare rapidamente un codice della navigazione aerea che colga tutti i segni dei nuovi tempi. A questo punto voglio sottolineare che, pur essendo i nostri disegni di legge, che oggi hanno l'onore della vostra attenzione, di importante portata modificatrice ma non riformatrice, tuttavia, prima di arrivare sin qui, hanno avuto un *iter* parlamentare troppo lungo e non certamente proporzionato al loro peso politico e giuridico: pensate che sono stati presentati da noi la prima volta nella terza legislatura alla Camera dei deputati nell'ottobre 1961; ancora ho avuto l'onore, per il Gruppo comunista, di ripresentarli nella quarta legislatura, sempre alla Camera dei deputati, nel dicembre del 1963 e nel gennaio del 1964 e poi nella quinta e nella sesta legislatura qui al Senato della Repubblica.

Fin dal primo momento della presentazione è stato fatto a questi provvedimenti, in verità sostanzialmente a parole, buon viso dal Parlamento e dal Governo, ma poi, per un verso o per un altro, non sono riusciti a fare molto cammino. Eppure si tratta di disegni di legge — ripeto — importanti, sì, ma che certamente non involgono problemi di scelte fondamentali della politica generale e della politica giuridica italiana. Per di più si tratta di disegni di legge la cui approvazione non importa oneri finanziari: sono davvero di quelli che non costano nulla.

Onorevoli colleghi, per arrivare all'approvazione di oggi, hanno dovuto sonnecchiare nei cassetti delle varie Commissioni parlamentari per ben venti anni. Il loro calvario parlamentare con la decisione di oggi, se ci sarà, favorevole, non sarà concluso perchè li attende l'altro ramo del Parlamento. È questo uno dei tanti episodi di una lungaggine

parlamentare nella produzione legislativa che ci potrebbe portare ad amare considerazioni sulla funzionalità del Parlamento, sulla sua rispondenza alle esigenze, alle attese del paese; e condivido pienamente le considerazioni che a questo proposito faceva poco fa l'illustre collega senatore Eugenio Gatto.

È abbastanza sintomatico che, dal nostro Gruppo a quello della Democrazia cristiana, da tutti i Gruppi democratici vengano sottolineati e sollevati questi problemi perchè ad essi si possa al più presto ovviare. Su questa materia, onorevoli colleghi, c'è abbondante letteratura tecnica, critica, costruttiva, approntata da vari ambienti politici, parlamentari e universitari. Mi piace sottolineare che un contributo rilevante a tale letteratura è venuto da valorosi e prestigiosi funzionari dei due rami del Parlamento. Però esiste il grave problema politico di come il Parlamento si pone nella vita del paese, nei suoi collegamenti reali con esso, nella prontezza con cui deve rispondere ai suoi bisogni democratici di sviluppo sociale, umano, civile, di libertà.

In ciò sta tanta parte della salvezza della Repubblica democratica ed antifascista e delle sue istituzioni, oggi abbastanza vilipesa per il tempestoso rincaro della vita. Sono, se volete, anche reazioni irrazionali da parte di alcune fette dell'opinione pubblica; però non c'è dubbio che i cittadini si attendono provvedimenti immediati e urgenti che possano salvare i redditi fissi, che oggi sono diventati insufficienti a mantenere un elementare tenore di vita.

Lo sciopero generale di ieri, così totale, così forte, così composto, con il suo contenuto politico di difesa delle istituzioni e di sollecitazione di una diversa politica economica, ha dimostrato quali forze stanno a sostegno della Repubblica: sono le forze popolari che hanno affermato ancora una volta la via della lotta democratica e pacifica per cambiare la situazione. Non è mai di troppo ripetere che la responsabilità del pericolo grave di disfacimento della vita democratica non sta, senatore Eugenio Gatto, nel Parlamento in se stesso, ma nel Governo e nella sua maggioranza, che talvolta ne soffoca iniziative, ope-

rosità, slanci; ed oggi più di ieri, con la propria politica di corto respiro, negata alle riforme, risucchiata nella vorticoso spirale dell'inflazione e della deflazione, anzi ora tendente più verso questa che verso quella.

Ma fermiamoci qui e torniamo al nostro codice della navigazione. Le modifiche proposte ed approvate in sede redigente dalla competente Commissione giustizia del Senato sono state puntualmente illustrate dal relatore, senatore De Carolis, che ringrazio per averle sostenute con convinzione e valore e per la relazione succinta, ma rigorosa e chiara. Così pure sento il dovere di ringraziare anche il Sottosegretario per la grazia e giustizia onorevole Pennacchini, e l'onorevole Venturi, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, per il contributo personale di arricchimento che hanno apportato alla discussione di questo disegno di legge in Commissione, dove queste modifiche hanno trovato la pronta, efficace adesione del suo presidente, senatore Viviani, che con ferma mano ha saputo pilotare il provvedimento verso l'approvazione.

Le modifiche sono 12, fra cui due complete abrogazioni di norme esistenti, riguardanti esattamente gli articoli 345 e 1104, e sei abrogazioni parziali di norme, riguardanti gli articoli 1091, sulla diserzione, 1092, sulle circostanze che aggravano il reato di diserzione, 1094, sulla inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio, 1105 sull'ammutinamento, 1106, sulle aggravanti che riguardano questo reato, 1252, che si riferisce alle pene disciplinari per l'equipaggio. Le abrogazioni totali riguardano gli articoli 345, che prevedeva la facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'armatore a suo piacimento, e 1104 sull'oltraggio consumato dal componente dell'equipaggio a danno del comandante, dell'ufficiale, del sottufficiale o di un graduato.

Le ragioni che hanno portato all'abrogazione di dette norme sono state avanzate nelle relazioni dei proponenti, nel dibattito in Commissione e nella relazione De Carolis. Mi limito qui ad affermare che esse apparivano sempre più in contrasto con la Costituzione e con la normativa repubblicana sopravvenuta.

Non si poteva, per esempio, continuare a lasciare la gestione del contratto di arruolamento all'armatore, il quale deteneva il diritto di pervenire alla sua risoluzione unilateralmente, quando voleva e dove voleva, come l'articolo 345 gli consentiva. In tal modo poteva anche accadere l'assurdo — ma purtroppo un assurdo legale, qui sostenuto poco fa dal senatore Filetti — che durante la navigazione in uno scalo qualsiasi del mondo toccato dalla nave l'armatore potesse anche disfarsi del marittimo e abbandonarlo in terra straniera; lo stesso diritto di risolvere il contratto in ogni momento non era però previsto per il lavoratore. Si trattava di una disparità contrattuale certo non conforme ai principi giuridico-costituzionali che regolano la materia. Era ignorato inoltre il principio della giusta causa, che governa la risoluzione del contratto di lavoro da parte dell'imprenditore. Una norma quindi sostenuta dal principio: tutto il potere al datore di lavoro; perciò abbondantemente arrugginita, da buttare via.

Del resto, i casi di risoluzione del contratto nautico sono previsti nello stesso codice della navigazione. Siamo d'accordo che bisogna andare alla modifica anche di quella parte del contratto aereo che riguarda questo problema, ma mi permetto di ricordare che ci siamo preoccupati soprattutto di modificare il codice della navigazione marittima più che di quella aerea, perchè è nostro intendimento giungere ad un nuovo corpo giuridico della navigazione aerea, data la complessità dei problemi oggi sopravvenuti. Nè pensiamo sia opportuno mantenere ancora in vigore l'articolo 1104 sul reato di oltraggio consumato da membro dell'equipaggio nei confronti di altro suo collega, e mi spiace davvero che il senatore Filetti abbia qui contrastato questa modifica.

La norma dell'articolo 341 del codice penale comune era *tout court* inserita nel codice della navigazione. Ma qui si richiede la qualità di pubblico ufficiale; cioè nella norma penale comune si richiede — lo ricordo a me stesso — la qualità di pubblico ufficiale nella parte offesa perchè l'ingiuria possa assurgere al reato di oltraggio, mentre per l'articolo

1104 del codice della navigazione bastava che l'ingiuria si rivolgesse al superiore senza che questi fosse rivestito della qualità di pubblico ufficiale, che, come è noto, spetta solo al comandante o a chi in sua vece svolge tali mansioni, per configurarsi il reato di oltraggio sulla nave.

Ora, mentre il comandante è tutelato dalla norma penale comune, tutti gli altri superiori nella gerarchia dell'equipaggio che non sono pubblici ufficiali, a termine della legge penale comune, come l'ufficiale rispetto al sottufficiale, il sottufficiale rispetto al graduato, il nostromo rispetto al marinaio, il marinaio rispetto al garzone, il cuoco rispetto al marinaio, l'infermiere rispetto al garzone di cucina possono trovare, a nostro avviso, tutela penale al loro onore, decoro e prestigio eventualmente offesi nel reato di ingiuria come previsto dal codice penale se si verificano le condizioni di procedibilità.

Perciò è doveroso eliminare una norma di diritto penale speciale aberrante che si confà ad un principio antidemocratico di ferrea e autoritaria organizzazione gerarchica dell'equipaggio.

Questi sono i due articoli di cui noi abbiamo proposto l'abrogazione e che sono stati abrogati dalla Commissione giustizia in sede redigente.

Vengo ora alle abrogazioni parziali. Anzitutto è stata eliminata la prima parte dell'articolo 1091 sulla diserzione, relativo al caso del componente l'equipaggio che non si reca a bordo della nave e determina perciò notevoli difficoltà nel servizio della navigazione.

P R E S I D E N T E. Senatore Pellegrino, le faccio presente che sta per superare il limite di tempo previsto dal Regolamento per una dichiarazione di voto.

P E L L E G R I N O. Signor Presidente, andrò senz'altro rapidamente e *per capita*.

Dicevo, dunque, dell'articolo 1091. La norma è aberrante perchè una condotta che turba un rapporto giuridico privato non può assurgere a reato e, niente meno, a reato di diserzione se non lede interessi pubblici tutelati e tutelandi.

Chi non si reca a bordo mentre la nave è attraccata al molo di un porto non fa correre rischi alla sicurezza della nave, dei suoi carichi, delle persone; lede un interesse privato, costringerà magari l'armatore ad arruolare altri, forse a pagarli di più ma tutto è regolabile in sede civile, amministrativa o giurisdizionale.

Perciò questa norma è stata abrogata. Il reato di diserzione è rimasto, ma configurato nel fatto di chi con la sua azione od omissione turba gravemente un servizio pubblico o di pubblica necessità o mette in grave pericolo l'incolumità delle persone o la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi: laddove, come è evidente, l'interesse da tutelare è pubblico e va oltre la sfera dei rapporti armatore-equipaggio, nella sua espressione individuale o collettiva.

Sono previste due circostanze aggravanti di questo reato nell'articolo 1092 se cioè il fatto è commesso con violenza o minaccia e da persone che hanno il comando o la direzione delle macchine della nave stessa o il comando, la guida o il pilotaggio dell'aeromobile.

Dell'articolo 1092 sono stati abrogati i numeri 1, 3 e 5 e la ultima parte che consideravano circostanza aggravante del reato di diserzione il fatto commesso per fine politico, all'estero, collettivamente da tre o più persone dell'equipaggio e l'aumento della pena per promotori, organizzatori e capi.

Ora non c'è chi non veda come abbandonare la nave anche per fine politico come potrebbe essere l'esercizio di un diritto democratico previsto dalla Costituzione è legittimo e si pone nel contesto dei più generali diritti di libertà conquistati dal popolo italiano.

Nè particolare nocumento apporta all'interesse pubblico l'abbandono da parte di componente dell'equipaggio della nave, all'estero. L'adozione di questa norma nel vecchio codice è avvenuta nella considerazione che l'abbandono della nave all'estero da parte di singolo componente dell'equipaggio lede il prestigio dello Stato. Ora è risibile da parte di chicchessia ritenere offensivo per il prestigio di uno Stato democratico questo abbandono. Il prestigio di uno Stato de-

mocratico deriva da ben altro. Deriva dai suoi ordinamenti economici, sociali, politici e giuridici, dal progresso della sua società, dalla sua politica generale interna e nei rapporti internazionali. Ben meschino è riferirsi a questi episodi per mantenere alto il prestigio dello Stato.

Perciò è stata abrogata la norma relativa. Come parimenti abrogata è stata la norma che aggrava il reato se commesso collettivamente da più persone. Il riferimento qui ad impedire l'esercizio del diritto di sciopero viene spontaneo. Mantenere questa norma avrebbe significato violazione della Costituzione. Così, nel quadro di una linea che distingue rapporti e fatti di natura privatistica da rapporti e fatti di natura pubblicistica che s'instaurano e realizzano sulla nave o l'aeromobile od attorno ad essi, anche la inosservanza di ordine da parte di componente l'equipaggio si configura come reato se l'inosservanza dell'ordine relativo ad un servizio tecnico dovesse, come già per l'abbandono, mettere in pericolo la sicurezza della nave, della navigazione, dell'aeromobile o turbare gravemente il servizio pubblico e di pubblica necessità, o determinare un grave pericolo per le persone e i carichi della nave, o riguardare la salvezza della nave, del galleggiante e dell'aeromobile o l'ordine venisse dato per soccorso da prestare a questi o a naufraghi.

La pena è graduata alle varie ipotesi. È stata abrogata la prima parte dell'articolo 1094 perchè non ogni inosservanza di ordine concernente un servizio tecnico deve considerarsi reato. Servizio tecnico infatti può essere anche il lavaggio, la verniciatura della nave ed il rifiuto di ottemperare ad esso può eventualmente ascrivere a violazione della norma contrattuale se rientra tra gli obblighi previsti nel contratto di lavoro a cui perciò può conseguire una sanzione civile, ma mai assurgere a dignità di reato e farne derivare una sanzione penale.

Due articoli che hanno subito, onorevoli colleghi, un notevole cambiamento nel taglio, nella struttura, nel contenuto, quindi dal lato formale e sostanziale, sono il 1105 e il 1106 che riguardano l'ammutinamento e le even-

tuali circostanze aggravanti che lo possono accompagnare.

Anzitutto debbo dire che avrei voluto che il nuovo articolo 1105 si intestasse « disubbidienza » più che « ammutinamento » perchè questa parola ha un contenuto che concettualmente si richiama a cittadini che hanno uno stato militare. Comunque la normativa esistente prevede pene per chi disobbedisce collettivamente o previo accordo ad un ordine quale che sia, quindi qualunque ordine, a condizione che la disubbidienza sia collettiva o concordata.

Nelle proposte modifiche questa previsione di reato è abrogata. Come pure è abrogata la circostanza aggravante dell'articolo 1106 che prevede che chi lo commette si trova in condizioni in cui non è possibile ricorrere alla forza pubblica. Imperiosa è apparsa la necessità di ristrutturare l'articolo 1105 perchè così come è potrebbe impedire l'esercizio del diritto di sciopero ai marittimi che ne hanno diritto per la norma precezionale della Costituzione, articolo 40.

Allora cosa è rimasto dei due articoli 1105 e 1106? Non si può dire automaticamente: è rimasto questo e quest'altro comma e sono stati abrogati questi numeri o queste parti di essi, poichè si è trattato di una radicale modifica formale e sostanziale. Invero è previsto come reato di ammutinamento il fatto di chi in uno con almeno la metà dell'equipaggio quindi collettivamente o previo accordo disobbedisce ad un ordine del comandante che concerne un servizio attinente la sicurezza della navigazione ovvero a bordo partecipa a tumultuazione collettiva minacciando o mettendo in pericolo la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi. È previsto il solito aumento per promotori, organizzatori e capi e viene mantenuta l'esimente della desistenza perchè se sopravviene scongiura ogni pericolo per i beni tutelati denunciando una minore pericolosità sociale nell'agente. Di tutte le aggravanti dell'articolo 1106 è stata mantenuta soltanto quella che riguarda il caso in cui il fatto venga commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione ovvero da componenti armati dell'equipaggio.

Le pene sono state ridotte. Come si vede quindi anche qui, mentre da una parte si è pervenuti ad una democratizzazione dell'articolo, dall'altra non sono stati trascurati gli interessi pubblici che meritano tutela e che debbono avere dal legislatore repubblicano ogni attenzione.

Infine sono stati abrogati i numeri 1 e 2 dell'articolo 1252 sulle pene disciplinari. L'eliminazione di questi numeri risponde ad una esigenza di potatura giuridica imposta dalla Costituzione e dagli interventi della Corte costituzionale che ha avuto modo di concludere più volte che ogni provvedimento di restrizione della libertà personale può essere adottato solo ed esclusivamente da organi giurisdizionali e quindi in tale sede.

Ora nei numeri 1 e 2 dell'articolo 1252 in modo assai eterodosso erano previste le pene disciplinari della consegna a bordo da 1 a 5 giorni e dell'arresto di rigore fino a 5 giorni. Queste pene potevano essere comminate dal comandante della nave o del porto e dalle autorità consolari. Invero in Commissione si è discusso se mantenere o meno la pena della consegna argomentando molto allegramente che consegna non è restrizione della libertà personale stante che il consegnato, tranne che sbarcare, ha libertà di muoversi sulla nave. È come dire che il ristretto in carcere non è privato della sua libertà perchè può muoversi essendo scopino o scritturale. Poi la Commissione è pervenuta alla normativa al nostro esame.

Da queste abrogazioni parziali sono derivate conseguenzialmente modificazioni formali e sostanziali agli articoli in esame. Un gruppo di modifiche riguarda il regime delle pene che sono state tutte mitigate per l'evidente ragione che il legislatore democratico assume come buona linea di politica criminale quella che punta sulla prevenzione più che sulla repressione e sulla pena emenda più che sulla retribuzione. Per questo non è stata abbandonata qualche esimente quando essa poteva ritenersi utile all'interesse collettivo ed alla rieducazione sociale dell'agente.

Tutto qui, onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo ed onorevoli colleghi. Riteniamo che così modificata questa

parte del codice della navigazione risponda di più alla nostra vita di oggi.

Quando, nell'ormai lontano 1961, abbiamo per la prima volta avuto l'onore di presentare questi disegni di legge all'esame del Parlamento siamo stati mossi da quattro ordini di considerazioni. Innanzitutto intendevamo adeguare questa normativa ai principi della Costituzione; in secondo luogo tendevamo a rendere più umana e civile la vita della gente di mare italiana; in terzo luogo intendevamo eliminare la pubblicizzazione di ogni rapporto giuridico e fatto che non riguardasse sulla nave o sull'aereo interessi sociali e pubblici; in quarto luogo intendevamo sollecitare l'avvio della riforma del codice marittimo e aereo del nostro paese perchè rispondesse compiutamente alla rinnovata coscienza sociale e giuridica nazionale. Diciamo che ci siamo riusciti in parte. Si tratta ancora di continuare perchè il codice marittimo e aereo italiano sia moderno, avanzato non meno di quello esistente in tutti gli altri paesi marittimi.

Intanto — come ho detto all'inizio — s'impone un codice della navigazione aerea che faccia corpo a sè, data la vastità assunta dal settore della navigazione aerea. Si deve anche pervenire ad una sistematica revisione riformatrice del codice della navigazione marittima ed interna. Non si può procedere, come finora è stato fatto, con la adozione di leggine; ne sono state fatte a decine. Legiferare in tal modo, a parte l'irrazionalità, importa oggettivamente andare a norme eterologhe che possono fare a pugni l'una con l'altra ed entrare in stridore con il sistema del codice della navigazione esistente la cui filosofia si rifà ad uno Stato e ad una situazione politica illiberale e antidemocratica.

E debbo ricordare che già allora con sfortunata vicenda la migliore e prevalente dottrina si oppose alla linea che ispirò il legislatore fascista. Ci sono le prese di posizione dell'attuale Presidente della Repubblica senatore Leone che a proposito della diserzione affermò che « il delitto di diserzione marittima ha costituito sempre oggetto di vivaci e delicate discussioni che toccano il suo stesso

diritto all'esistenza. Una corrente di pensiero — continuava Leone — « che di recente ha prevalso nella dottrina e perfino in molte legislazioni contrasta energicamente la configurabilità di questo reato per il vecchio ma sempre grave argomento che in tal modo si viene ad applicare una sanzione penale ad una mera violazione contrattuale ».

PRESIDENTE. Stia quanto meno all'argomento, senatore Pellegrino.

PELLEGRINO. Sono nell'argomento. Sto concludendo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Va bene, concluda.

PELLEGRINO. Voglio ricordare le posizioni della prevalente dottrina: le posizioni di Leone, di Torrente, di Lega, di Berlingieri, i quali alzarono la voce contro il tentativo di un codice della navigazione permeato di eccessivo rigore secondo l'autoritarismo che dominava allora la società.

Oggi più di ieri quindi si impone il rinnovamento di questo codice secondo i principi della Costituzione. Così facendo peraltro non faremo che muoverci nel solco della grande tradizione dottrinarina marittima della nazione. Per quanto ci riguarda, come comunisti, il nostro contributo da questo punto di vista non mancherà. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, si dia lettura del testo unificato, approvato articolo per articolo dalla 2^a Commissione.

FILETTI, *Segretario*:

Art. 1.

L'articolo 345 del codice della navigazione è abrogato.

Art. 2.

L'articolo 1091 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1091 (*Abbandono di nave o di aeromobile*). Il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile, ovvero l'abbandona è punito, se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, con la pena della reclusione sino a sei mesi.

Se dal fatto deriva grave pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge ».

Art. 3.

L'articolo 1092 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1092 (*Circostanze aggravanti*). La pena è aumentata se il fatto è commesso:

- 1) con violenza o minaccia;
- 2) da persone preposte al comando o alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida o al pilotaggio dell'aeromobile ».

Art. 4.

L'articolo 1094 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1094 (*Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio*). Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico relativo alla sicurezza della navigazione, della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi.

Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un gra-

ve turbamento in un servizio pubblico e di pubblica necessità, la pena è della reclusione fino a sei mesi.

Se dal fatto deriva grave pericolo per la vita e per l'incolumità delle persone o per la sicurezza della nave, del galleggiante, dell'aeromobile e dei relativi carichi la pena è della reclusione da un mese ad un anno.

Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile o persona in pericolo, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni ».

Art. 5.

L'articolo 1104 del codice della navigazione è abrogato.

Art. 6.

L'articolo 1105 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1105 (*Ammutinamento*). Salvo che il fatto costituisca più grave reato, sono puniti con la pena della reclusione da tre mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che, in numero non inferiore alla metà, disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante che concerna un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero si abbandonino a bordo collettivamente a manifestazione tumultuosa con minaccia o pericolo di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile e dei relativi carichi.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi.

Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sè un reato diverso ».

Art. 7.

L'articolo 1106 è sostituito dal seguente:

« Art. 1106 (*Aggravanti*). Nella ipotesi prevista dall'articolo 1105 e sempre che il fatto non costituisca più grave reato, la pena è della reclusione da sei mesi a cinque anni se il fatto è commesso al fine di interrompere la navigazione o di variarne la direzione ovvero da componenti l'equipaggio palesemente armati.

La pena è aumentata per i promotori, gli organizzatori e i capi ».

Art. 8.

L'articolo 1252 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 1252 (*Pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima e interna*). Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio della navigazione marittima e interna sono:

- 1) la censura;
- 2) la ritenuta del salario o dello stipendio da uno a trenta giorni ovvero di una quota di utili non superiore a lire duecentomila;
- 3) la inibizione dell'esercizio della professione di addetto alla navigazione marittima o interna per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;
- 4) la cancellazione dalle matricole o dai registri del personale addetto alla navigazione marittima o interna.

La pena indicata nel numero 1) è applicata dal comandante della nave, dal comandante del porto, nonché dalle autorità consolari o dai comandanti delle navi da guerra nell'ambito dei poteri ad essi spettanti ai sensi dell'articolo 1294, nn. 5) e 6).

La pena indicata nel numero 2) è applicata dal comandante del porto.

Le pene indicate nei nn. 3) e 4) sono applicate dal Ministro della marina mercantile, per la navigazione marittima, o dal Mi-

nistro dei trasporti, per la navigazione interna ».

PRESIDENTE. Metto ai voti il testo unificato proposto dalla Commissione con il seguente titolo: « Modificazioni al Codice della navigazione ». Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo NATO sulla comunicazione di informazioni tecniche a scopi di difesa, concluso a Bruxelles il 19 ottobre 1970 » (1414) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo NATO sulla comunicazione di informazioni tecniche a scopi di difesa, concluso a Bruxelles il 19 ottobre 1970 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

RUSO LUIGI, f. f. relatore. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Signor Presidente, mi rimetto anch'io alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

FILETTI, Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo NATO sulla comu-

nicazione di informazioni tecniche a scopi di difesa, concluso a Bruxelles il 19 ottobre 1970.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo VIII dell'Accordo stesso.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

CALAMANDREI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **CALAMANDREI.** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, la nostra parte esprimerà voto contrario a questa ratifica in primo luogo per il contesto più generale entro il quale questo accordo si colloca, cioè l'Alleanza atlantica, che continuiamo a valutare come l'ipoteca più negativa lasciata sulle relazioni internazionali del nostro paese dagli anni della guerra fredda.

Non votiamo dunque contro il riconoscimento e la protezione dei diritti dei proprietari delle informazioni tecniche, oggetto di questo accordo, ma contro il presupposto di tale riconoscimento e protezione, cioè contro il fatto che le informazioni connesse con la difesa nazionale vengano comunicate nell'ambito di una alleanza che, a nostro giudizio, non serve nè alla distensione nè alla sicurezza nè alla sovranità della nostra Repubblica, un'alleanza nella quale destinatari di comunicazioni confidenziali dell'Italia, comunicazioni implicanti segreto militare, possono essere anche — ce lo ricordano le firme dell'accordo — regimi come quelli fascisti di Atene e di Lisbona.

Siamo contro la ratifica anche perchè consideriamo equivoche e non chiare alcune clausole dell'accordo e tali da lasciare ampi margini di incertezza proprio nella protezione dei diritti di proprietà delle informazioni tecniche. Mi riferisco all'articolo 2 dell'accordo, laddove alla lettera c) esso dice che nessuna delle sue disposizioni potrà essere interpretata come limitativa della possibilità del destinatario di utilizzare ogni mezzo di difesa disponibile, in caso di disaccordo, a seguito della comunicazione di informazioni tecniche; mi riferisco ancora all'articolo 7, in base al quale nessuna disposizione dell'accordo si applicherà alla comunicazione o alla utilizzazione delle informazioni tecniche concernenti il campo dell'energia atomica e mi riferisco infine alla qualificazione limitativa che accompagna la firma della Francia nel senso che l'adesione francese a questo accordo non modifica in nulla la nota posizione di estraneità della Francia rispetto agli obblighi risultanti dall'organizzazione militare integrata della NATO; una qualificazione per cui è lecito chiedersi se dall'accordo anche, in qualche modo, non derivi per l'Italia un impegno di comunicazioni verso la Francia, impegno che può non trovare da parte francese una reciproca. Per queste varie ragioni di ordine politico generale e di ordine più specifico, il Gruppo comunista, come dicevo, vota contro la ratifica.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da

parte dei pescatori italiani nelle acque jugoslave, con Scambi di Note, concluso a Belgrado il 15 giugno 1973 » (1423)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da parte dei pescatori italiani nelle acque jugoslave, con Scambi di Note, concluso a Belgrado il 15 giugno 1973 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Bruni. Ne ha facoltà.

BRUNI. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, ci è parso doveroso prendere la parola sul disegno di legge al nostro esame, cioè la ratifica dell'accordo di pesca tra la l'Italia e la Repubblica jugoslava, per alcune ragioni. Innanzitutto l'accordo interessa tanta gente della costa adriatica da Chioggia a Pescara e quindi di Termoli, Fano, San Benedetto del Tronto, Cattolica, Gabicce, essendo fonte di vita e di guadagno per centinaia di famiglie, per l'importo di miliardi di lire. Infatti si tratta di un accordo che riguarda un settore — la pesca — che rappresenta una componente essenziale, non eliminabile, per una parte importante del nostro paese. Inoltre — diciamolo francamente — noi che veniamo da quella costa siamo più sensibili a questi problemi in quanto assai spesso, come è accaduto nel caso delle lungaggini che hanno preceduto quest'accordo, siamo alle prese con i problemi sollevati dai casi di pesca illegale che sono puniti con particolare severità, come i colleghi sanno, essendo cambiata la legislazione jugoslava dal primo aprile 1973, per cui mentre in precedenza la pesca senza permesso comportava soltanto la multa ed il sequestro del pescato oggi comporta anche la confisca del natante con danni che sono facilmente immaginabili per coloro che ne sono le vittime.

Grande è stata l'attesa nelle nostre zone per la ratifica di questo accordo. Le date le ha se-

gnalate il relatore per cui non ho bisogno di ricordarle: quasi due anni! Il Presidente della nostra Assemblea sa che alcuni giorni fa rispondendo ad un'interrogazione che sollevava il problema dei permessi di pesca che non venivano concessi ci venne detto che ciò si verificava per il semplice motivo che la ratifica dell'accordo non c'era ancora stata. Ebbene su questo vogliamo essere molto precisi anche se quasi sicuramente, o comunque con molta probabilità, nel 1976 non si arriverà al rinnovo dell'accordo stesso. Questo ritardo difficilmente possiamo imputarlo alla volontà politica del Ministro degli esteri; altrettanto difficilmente possiamo criticare di negligenza la Presidenza della Commissione esteri nella parte finale della ratifica: per ragioni che sono abbastanza precise sorge in noi il sospetto che l'apparato burocratico del Ministero degli esteri, od almeno di certi uffici, ha creato difficoltà volontariamente. Infatti questo ritardo è stato una maniera come un'altra per opporsi ad una linea politica che si fonda, almeno per grande parte, su rapporti stretti di amicizia, di collaborazione economica con la vicina Repubblica socialista federativa di Jugoslavia. Ne è derivato un grave danno all'economia della nostra costa; e il relatore sa che i permessi di pesca che dovevano essere concessi dal 1° settembre al 31 dicembre 1973 sono saltati perchè non è stato possibile darli agli interessati. Ciò è stato largamente sottolineato dai pescatori che si sono trovati nell'impossibilità di usufruire del pescato e delle somme a cui l'Italia contribuisce. Si tratta di un grave danno sul quale è bene che al Ministero degli esteri si rifletta, in rapporto anche alla tensione fra i pescatori e alle proteste che ci sono state.

Desidero sottolineare anche che l'accordo ha implicazioni politiche notevoli perchè è un segno profondo della buona volontà dello Stato jugoslavo di mantenere e rafforzare i rapporti economici con il nostro paese in questo campo, anche se, è evidente, per una serie di ragioni la Jugoslavia ha limitato i permessi di pesca pur ampliando il tonnellaggio delle imbarcazioni e dilatando fino a 350 cavalli vapore il tipo di peschereccio che pesca a strascico (pur avendo la Repubblica jugoslava

difficoltà oggettivamente notevoli a soddisfare le proprie esigenze).

Questo accordo risente anche dell'esclusione degli interessati dai dibattiti e dalle discussioni che ci sono state. Nella stesura di questo accordo e nelle discussioni che l'hanno preceduto è stato incluso il direttore della Federazione italiana della pesca che non è un tecnico, che da molti punti di vista ne sa quanto me. Sarebbe stato meglio se a questi tipi di accordi ci fosse stata una partecipazione diretta, rivendicata dalle cooperative di pescatori dal Veneto fino all'Abruzzo ed anche più a Sud, di operatori che vivono da vicino il problema poichè in tal caso certe discrepanze non si sarebbero avute. Comunque l'inclusione di una zona che è molto lontana porterà al prelievo di pochi permessi di pesca perchè le distanze di percorrenza sono tali da non compensare il tipo di pesca che si fa in quella zona che è di difficile raggiungimento. Oltretutto si ha anche una obiettiva riduzione delle varie zone considerate complessivamente.

Pertanto, onorevoli colleghi e onorevole relatore, noi auspichiamo, come auspicano le organizzazioni dei pescatori, che si prenda in esame fin da questo momento la possibilità di un accordo con la Repubblica popolare jugoslava che preveda altre forme di collaborazione che portino allo sfruttamento di una risorsa comune (comune perchè viviamo sulle stesse sponde) e che nello stesso tempo siano complementari, di aiuto reciproco, e non di semplice sfruttamento delle risorse ittiche della sponda jugoslava, sull'esempio di quanto avviene tra i pescatori di Ancona e le corrispondenti organizzazioni di pescatori jugoslavi di Spalato.

A questo proposito si deve tener presente che in questo ambito sentiamo particolarmente, perchè ne sono espressione viva le osservazioni e gli studi che sono stati fatti, il problema della salvaguardia ecologica dell'Adriatico. A Urbino l'estate scorsa si è svolta la prima conferenza ecologica nazionale onorata dalla presenza del Presidente della Repubblica e in quella circostanza sono stati forniti dati scientifici relativi al grado di inquinamento dell'Adriatico, in particolare del

golfo di Trieste e della zona di mare fino ad Ancona. Lo stesso problema lo hanno sentito acutamente anche gli jugoslavi: ne fanno fede la conferenza comune che si è svolta qui a Roma e gli accordi che sono proseguiti nella discussione che si è fatta anche in Jugoslavia recentemente.

Ebbene, mentre ratifichiamo l'accordo per la pesca delle motonavi italiane nelle acque jugoslave dobbiamo farci interpreti del comune sentimento di preoccupazione, perchè dall'altra sponda, con l'aiuto dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, gli jugoslavi stanno mettendo in atto una serie di misure che salvaguardino la fauna ittica di questo piccolo, poco profondo e poco mosso mare Adriatico.

Cerchiamo di fare qualcosa anche noi perchè non vogliamo rischiare che nel futuro non ci sia più niente su cui accordarci perchè non ci sarà più niente da pescare.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il senatore Luigi Russo in sostituzione del relatore, senatore Pecoraro.

RUSSO LUIGI, f.f. relatore. Signor Presidente, mi sostituisco volentieri al senatore Pecoraro per l'interesse che porto ai problemi della gente di mare, che in Adriatico trae dalla pesca i mezzi del lavoro e della propria esistenza. Potrei anche per questa ratifica rimettermi alla relazione scritta. L'accordo, dopo la scadenza, nel 1971, di quello precedente, è stato firmato nel giugno del 1973; ripropone nelle linee generali le intese precedenti, ma ci sono anche delle modifiche. Queste si riassumono in tre punti. Anzitutto restano agibili le zone di Pelagosa e di Antivari e si dilatano poi in direzione nord-nord-ovest verso Isola Grossa, mentre si sostituisce la zona di Gravosa a quella di Poma. Si tratta di ritocchi graditi ai nostri pescatori stante la notevole pescosità di cui le zone indicate godono.

In secondo luogo si prevede un nuovo tonnellaggio per i battelli da pesca. Si passa dalla stazza lorda di 80 tonnellate e dalla po-

tenza di motori di 250 HP ad una stazza di 100 tonnellate e a una potenza fino a 350 HP. A questi aspetti vantaggiosi fa un qualche contrasto la diminuzione graduale dei permessi: per il 1973-74 arrivano a 135, per il 1975 a 118, per il 1976 a 100.

Mi associo all'augurio del relatore, senatore Pecoraro, che auspica una soluzione definitiva del problema della pesca nei rapporti con la sponda jugoslava, che il Governo della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia considera invece transitorio. Non sarebbe bello che avesse fine quel rapporto di pesca per la nostra gente. Conosco le condizioni dei nostri pescatori e so che è indispensabile allargare la zona della loro attività verso le sponde dirimpettaie. È sperabile quindi che, con la salvaguardia degli interessi dei due paesi, si trovi un accordo definitivo. Il canone corrisposto dal nostro paese risulta aumentato, ma ciò si può spiegare anche con le vicende monetarie e col diminuito valore di acquisto della moneta. A tal proposito, avverto che la Commissione bilancio ha proposto una modifica all'articolo 3 per quanto concerne la copertura. A nome della Commissione, propongo quel testo come emendamento all'articolo 3. Ritengo che in sostanza l'accordo, se non presume di risolvere radicalmente il complesso problema della pesca adriatica nei rapporti con la sponda che ci sta di fronte, sia abbastanza vantaggioso ed utile e pertanto a nome della maggioranza della Commissione raccomando vivamente al Senato di confortare con il suo voto favorevole la ratifica del presente accordo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

GRANELLI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il Governo raccomanda la ratifica di questo accordo che è estremamente urgente ed importante, come è stato ricordato, anche per le attese legittime dei pescatori italiani che ne sono inte-

ressati. Devo però dire alcune cose in ordine al dibattito che si è svolto intorno a questo provvedimento. Devo ricordare al senatore Bruni che pur essendovi ragioni per polemizzare con le inefficienze burocratiche dei ministeri, non mi pare giusto semplificare le cose su un provvedimento complesso come quello in discussione anche perchè chi ha seguito le trattative in materia sa che l'accordo si presentava obiettivamente complesso e difficile. È noto infatti che la controparte, nell'esercizio pieno e legittimo della sua sovranità, tende naturalmente ad estinguere accordi di questo genere per uno sfruttamento diretto delle proprie risorse e che, essendoci noi fatti carico degli interessi del nostro paese, era ovvio che emergessero elementi di difficoltà nel corso della trattativa. Soprattutto in relazione allo svolgimento obiettivo delle cose sono emerse quelle incertezze, quei dubbi, quelle perplessità che gli stessi senatori intervenuti nel dibattito hanno sottolineato. Ricorderò molto brevemente che la convenzione precedente era scaduta nel 1971 e che solo a giugno del 1973 è stato possibile concludere l'accordo. Rispetto alla conclusione dell'accordo devo tuttavia osservare che la ratifica avviene abbastanza sollecitamente e questo è un indubbio elemento positivo.

Non mi soffermerò molto sulla sostanza dell'accordo: è già stato detto giustamente dal relatore, ed anche dal senatore Russo, che l'accordo può essere considerato dal Governo italiano come complessivamente vantaggioso. Infatti certe norme per quanto riguarda il tonnello e la stazza delle imbarcazioni, il cambiamento di talune zone di sfruttamento e lo stesso maggior onere finanziario, se collegato alle variazioni monetarie che sono intervenute nel frattempo in campo internazionale, possono confermare che l'accordo è, in complesso, positivo e deve essere considerato come una soluzione equa del problema.

L'accordo vale fino al dicembre del 1976. I senatori Russo e Bruni hanno ricordato l'utilità di arrivare ad un accordo più organico e generale in questa materia. Sono

convinto che la ratifica abbastanza rapida di questo provvedimento ed il tempo che rimane a disposizione fino al 1976 potranno favorire in futuro una disciplina più organica della materia. Per parte del Governo voglio assicurare, nel momento in cui si raccomanda al Senato di ratificare questo provvedimento, che non mancherà il nostro interessamento per la tutela, nel quadro dell'accordo tra i due paesi interessati, dei legittimi diritti dei nostri pescatori. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da parte dei pescatori italiani nelle acque jugoslave, con Scambi di Note, concluso a Belgrado il 15 giugno 1973.

(*È approvato*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 18 dell'Accordo stesso.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere di lire 385.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1973 ed a quello di lire 770.000.000 per l'anno finanziario 1974 si provvede mediante riduzione dei fondi speciali di cui al capitolo 3523 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

P R E S I D E N T E . All'articolo 3 è stato presentato un emendamento da parte del senatore Luigi Russo. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , Segretario:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« All'onere di lire 770.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1974 si provvede mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

3. 1

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

È approvato.

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

S I G N O R I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S I G N O R I . La ratifica e, conseguentemente, la esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e il Governo della Repubblica federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da parte dei pescatori italiani nelle acque jugoslave che fu concluso a Belgrado il 15 giugno 1973 soltanto oggi viene in discussione in questo ramo del Parlamento. E questo nonostante l'impegno e le costanti sollecitazioni del senatore Pieraccini, ministro della marina mercantile.

Pertanto, a distanza di ben 8 mesi dalla sua conclusione, l'accordo stesso non ha potuto avere ancora applicazione in quanto da parte jugoslava si attendeva e si attende ancora l'approvazione del nostro Parlamento e lo scambio dei relativi strumenti di ratifi-

ca, applicando la disposizione contenuta nell'articolo 18 del trattato in questione.

Questo ingiustificabile ritardo ha danneggiato e, giustamente, amareggiato i pescatori interessati della costa adriatica che non hanno potuto usufruire dei primi due quadrimestri di pesca, previsti dall'accordo, accentuando così il disagio di quei pescatori provati duramente, al pari di tutti gli altri pescatori italiani, dai mali cronici dei quali soffre il settore peschereccio, dall'infezione colerica e dal vertiginoso aumento del prezzo del gasolio verificatosi in questi ultimi mesi.

La situazione così creata risulta aggravata dal fatto che l'accordo, che si estende a tutto il 1976 e che prevede una riduzione numerica annuale delle unità ammesse a pescare, non ha consentito di sfruttare i periodi iniziali di pesca, che sono quelli migliori, sia per produttività che per numero di presenze, senza alcuna possibilità di rivalsa avendo le autorità jugoslave fatto intendere chiaramente in sede di trattative di non voler rinnovare né prorogare l'accordo stesso alla sua scadenza.

Inoltre non è superfluo sottolineare che il ritardo intervenuto nella ratifica dell'accordo può avere anche ripercussioni dirette sulla economia del nostro paese dal momento che non si può escludere *a priori* che l'Italia, pur non avendo usufruito dei due iniziali periodi di pesca che, come è noto, vanno dal 1° gennaio al 30 aprile e dal 1° settembre al 31 dicembre di ciascun anno, non debba egualmente pagare le quote del canone relative ai due quadrimestri, canone che per tutta la durata di validità dell'accordo è stato fissato in 2 miliardi e 400 milioni di lire.

L'assurdo insito in questa situazione appare evidente. Rimane comunque il fatto che questo accordo fa seguito a tutta una serie di accordi stipulati tra l'Italia e la Jugoslavia da oltre 20 anni e che hanno servito a comporre i diversi e spesso contrastanti interessi di pesca delle due marinerie in Adriatico e a venire incontro alle esigenze più elementari dei nostri pescatori del litorale adriatico centrale e meridionale.

Rispetto al precedente trattato si notano delle differenze importanti ed alcuni miglioramenti. Circa le zone di pesca esse sono rimaste invariate come numero: sono ancora 4; vi è stata però la sostituzione della zona di Poma con una nuova zona antistante Dubrovnik; tale avvicendamento si è reso necessario in quanto la zona di Poma era stata intensamente sfruttata, infatti la Jugoslavia vi ha vietato la pesca anche ai battelli nazionali.

La nuova area, anche se più distante dalle nostre tradizionali basi di pesca, risulta, secondo la opinione degli esperti, poco sfruttata e perciò interessante e presumibilmente redditizia.

Vi è stato inoltre uno slittamento verso Nord della vecchia zona di Isola Grossa di circa 10 miglia. Le altre due zone (Pelagosa e Antivari) sono rimaste le stesse.

Quanto al numero dei permessi di pesca si è registrata una loro diminuzione nel numero complessivo in quanto è noto, ed è stato riaffermato dagli jugoslavi in ogni trattativa per la stipulazione degli accordi di più antica data, che essi considerano la presenza dei battelli italiani nelle loro acque come un fenomeno transitorio e destinato a graduale diminuzione anche in correlazione con lo sviluppo delle loro marinerie da pesca, per le quali è in atto un programma di espansione. In merito poi al tonnellaggio dei natanti e alla potenza dei motori, giova ricordare che nel precedente accordo del 1969 non era consentita in alcun caso la concessione di permessi a battelli aventi stazza lorda superiore a 80 tonnellate; quanto alla potenza dei motori, questa fatte poche eccezioni non poteva superare i 220 HP.

Ora, nel nuovo accordo la stazza di 100 tonnellate e la potenza di 350 HP divengono la regola per le tre zone di Pelagosa, Dubrovnik e Antivari, mentre per la zona di Premuda valgono limiti non rilevanti. Questi dati dell'aumento del tonnellaggio e, soprattutto, della potenza sono di notevole importanza in quanto, consentendo maggiore velocità al battello in rotta libera, riducono i tempi di trasferimento per raggiungere la zona, potendosi aumentare la durata

della bordata di pesca; compensano, almeno in parte, la diminuzione del numero totale dei permessi, pur mantenendo pressochè inalterato lo sforzo globale di pesca e la redditività. Per il canone, infine, va tenuto presente che i vecchi permessi costavano 4 milioni l'uno, mentre ora il prezzo sale a 5 milioni e 700 mila lire con una rivalutazione, rispetto ad un parametro di costo stabilito nel 1969, del 42 per cento.

Dagli elementi e dalle considerazioni di ordine tecnico suesposti si può dire riassumendo che il nuovo accordo, del quale le categorie interessate auspicano una sollecita entrata in vigore, è più vantaggioso di quello precedente sotto due profili:

1) maggiore stazza e maggiore potenza dei battelli autorizzati a pescare, il che consentirà di intensificare l'attività di pesca e di estenderne il raggio;

2) l'ottenimento di due zone di pesca nuove in cambio di altrettante già sfruttate.

Infine, deve essere ricordato che l'importanza, la funzione e la validità di tale nuovo accordo non devono essere riguardate esclusivamente sotto l'aspetto tecnico ed economico, tuttora valido, ma nel contesto delle relazioni e dei rapporti commerciali che intercorrono fra i due paesi. Esso risponde pertanto non solo alle effettive esigenze delle numerose marinerie pescherecce del litorale adriatico alle quali deve essere assicurata continuità di pesca in zone di mare che tradizionalmente esse hanno frequentato, ma anche ad altre esigenze più generali collegate ai rapporti di politica internazionale e di buon vicinato stabiliti da tempo e proficuamente con la vicina nazione e che si riflettono positivamente nei rapporti di pesca italo-jugoslavi. Nè è da dimenticare la questione dei fermi dei nostri battelli da parte delle motovedette jugoslave per presunti o reali sconfinamenti ed esercizio abusivo di pesca, che l'accordo viene a disciplinare e a ridimensionare con beneficio indubbio sotto l'aspetto giuridico, umano ed economico per i nostri pescatori.

Concludendo, le condizioni e le norme previste dall'accordo che ci apprestiamo a ratificare non sono completamente soddisfacen-

ti e non accolgono compiutamente le legittime aspirazioni dei nostri pescatori.

Rappresentano, tuttavia, un passo in avanti positivo ed importante che non deve essere sottovalutato. Ed è per questa ragione fondamentale che il Gruppo del PSI voterà a favore della ratifica e della conseguente esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da parte dei pescatori italiani nelle acque di quel paese.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di 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.

Approvazione del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972 » (1467)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972 ».

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare il senatore Luigi Russo in sostituzione del relatore, senatore Pecoraro.

R U S S O L U I G I , f.f. relatore. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

G R A N E L L I , Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Signor Presidente,

mi rimetto nella sostanza alla relazione scritta, non senza sottolineare però il significato particolare che il Governo attribuisce a questo accordo. In occasione della prima riunione della Commissione mista italo-cinese, venne fatta la proposta per elaborare un primo accordo di navigazione. La relativa trattativa è stata avviata nell'aprile del 1972 ed è stata conclusa rapidamente data anche l'importanza dell'accordo.

L'intesa ricalca a grandi linee accordi che l'Italia ha già concluso con altri paesi in questo settore ed è considerata da noi estremamente positiva anche nel merito.

Devo tuttavia sottolineare che il Governo italiano vede nella realizzazione tempestiva di questo accordo, sia pure su una materia specifica, un sintomo confortante che tende a rafforzare, espandere e sviluppare quelle collaborazioni tra l'Italia e la Cina che sono molto importanti anche da un punto di vista politico.

Per questo, oltre che per il merito specifico dell'accordo, il Governo raccomanda la ratifica della convenzione.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

P I N T O , Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 12 dell'Accordo stesso.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

CALAMANDREI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **CALAMANDREI.** Signor Presidente, annuncio il voto favorevole della parte comunista a questo così importante e significativo accordo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di 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.

Variazione al calendario dei lavori

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poichè sono stati esauriti tutti gli argomenti previsti dal calendario dei lavori, la seduta antimeridiana di domani, programmata dal calendario stesso, non avrà più luogo.

Annuncio di interpellanze

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

PINTO, Segretario:

VALORI, BRUNI, RUHL BONAZZOLA Ada Valeria, **SABADINI, CAVALLI, CEBRELLI, MADERCHI, MAFFIOLETTI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* Per conoscere quali metodi e quali provvedimenti intende adottare per affrontare la questione della riforma della RAI-TV, considerato che, alla data odierna, non è stato presentato dal Governo alcun progetto di riforma e che ciò significa aver reso irrealizzabile l'impegno proclamato a varare la

riforma entro il 30 aprile 1974, data in cui scade la proroga della convenzione con la RAI-TV, e tenendo presente che è necessario assicurare la continuità del monopolio pubblico delle radiotrasmissioni, il rilancio e la riorganizzazione decentrata dell'azienda, corretti rapporti con i dipendenti, nuove forme, anche sperimentali, di partecipazione e di controllo dell'Ente da parte del Parlamento e delle Regioni e la garanzia del diritto di accesso.

(2 - 0284)

CHIAROMONTE, BORSARI, COLAJANNI, BUFALINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

1) in base a quali considerazioni sia stata presa la decisione di aumentare il prezzo dei prodotti petroliferi senza che il Governo abbia trasmesso al Parlamento, malgrado il preciso disposto dell'articolo 8 della legge 19 marzo 1973, n. 32, la relazione sulla determinazione dei costi delle materie prime, della raffinazione e della distribuzione dei prodotti petroliferi, nonchè in assenza del cosiddetto « piano del petrolio »;

2) in qual modo siano state valutate le conseguenze, sulla situazione economica del Paese, del prelievo fiscale sui prodotti petroliferi e se tale prelievo sia da mettere in relazione ad una politica di deflazione per cui il Governo avrebbe assunto impegni internazionali;

3) in quali termini sia stata presa in considerazione l'ipotesi del razionamento e del doppio prezzo della benzina, se il Governo sia in grado di comunicare al Parlamento le sue intenzioni sulla data di inizio del razionamento e sulle sue modalità e se non si preveda una riduzione di prezzo sulla quota di consumi razionati;

4) se il Governo abbia preso determinazioni circa il tipo di spesa pubblica da finanziare attraverso il prelievo fiscale sui prodotti petroliferi e quali strumenti intenda eventualmente predisporre.

(2 - 0285)

CHIAROMONTE, COLAJANNI, FERMARIELLO, VALENZA, PAPA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro*

per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Ritenendo inaccettabile il metodo di non definire mai i programmi di intervento nel Mezzogiorno, di rivederli continuamente e di annunciare, di volta in volta, investimenti diversi e contraddittori, si chiede di sapere:

quali iniziative si pensi di prendere per assicurare, tra tante voci discordi, uniformità di indirizzo nell'azione del Governo verso il Mezzogiorno;

quali misure si ritenga di dover adottare con urgenza — realizzando finalmente le decisioni ripetutamente affermate dal Parlamento e reiteratamente smentite dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno — affinché il CIPE deliberi sulla richiesta di parere di conformità avanzata dall'IRI per la realizzazione del 5° Centro siderurgico a Gioia Tauro ed affinché venga assicurata, nel breve termine, la riqualificazione degli impianti dell'« Italsider » di Bagnoli.

(2 - 0286)

BASADONNA, GATTONI, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'interno ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Con riferimento ai gravi incidenti verificatisi a Napoli nella tarda mattinata del 26 febbraio 1974, dinanzi agli uffici della Regione Campania, in conseguenza di una manifestazione di disoccupati e di lavoratori cantieristi;

considerato:

che tale episodio costituisce un'ennesima dimostrazione della crescente tensione in atto nella città per l'ulteriore aggravamento della situazione occupazionale, destinata a peggiorare con la conclusione dei cantieri di lavoro dove sono provvisoriamente occupati 6.000 operai;

che, a tal fine, non vengono avviate concretamente le iniziative nei vari settori da tempo previste, oltre quelle predisposte in conseguenza dell'epidemia colerica, per l'insensibilità e l'inerzia delle autorità locali;

che all'esasperazione dei lavoratori hanno concorso anche i criteri clientelari adot-

tati nelle assunzioni nei cantieri di lavoro, escludendo a volte cittadini appartenenti ai settori più danneggiati dal noto evento calamitoso, e l'estrema lentezza delle autorità competenti nel predisporre i piani di utilizzo per gli anzidetti cantieri,

gli interpellanti, nel mentre respingono le accuse rivolte dalla stampa locale di centro-sinistra contro i lavoratori dimostranti — i quali, oltre alle sofferenze della disoccupazione, dovrebbero subire anche l'ingiuria e la diffamazione — chiedono di conoscere quali urgenti provvedimenti si intendano adottare onde assicurare agli operai cantieristi una stabile occupazione.

(2 - 0287)

Annunzio di interrogazioni

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

PINTO, Segretario:

PREMOLI. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se risponda a verità che l'Ente ospedaliero « G.B. Giustinian » di Venezia ha deliberato di vendere a trattativa privata (oltre al palazzo di via XXII Marzo, di cui all'interrogazione numero 3-0675 del 31 luglio 1973), in data 31 marzo 1973, al prezzo di lire 128.000.000, un altro edificio sito in Venezia (S. Marina), attualmente locato al Comitato provinciale della Croce rossa italiana, mentre la stima dell'Ufficio tecnico erariale, eseguita circa un anno fa, su sollecitazione della CRI, si aggirerebbe intorno a lire 200.000.000 (cifra, oltretutto, largamente superata dalla svalutazione monetaria intercorsa negli ultimi mesi).

Anche a non tener conto della paradossale voce diffusa in Venezia (secondo la quale — in ossequio a principi di correttezza e linearità amministrative, quanto meno discutibili — a far data non già dal giorno di registrazione dell'atto di compravendita, ma da quello della promessa di vendita, il canone di locazione dell'immobile

suddetto sarebbe stato corrisposto per qualche mese ai futuri acquirenti), pare all'interrogante indispensabile che i Ministri competenti adottino tutte le misure idonee ad assicurare che i beni dell'Ente ospedaliero suddetto vengano alienati con le garanzie dei pubblici incanti, così fugando d'un colpo le perplessità che procedure e trattative poco chiare ed anomale possono ingenerare nella pubblica opinione.

L'interrogante si attende precise conferme o smentite circa la suddetta operazione di compravendita e chiede che venga richiamata su di essa l'attenzione degli organi di controllo per l'accertamento di eventuali responsabilità amministrative in ordine alla liquidazione, da parte dell'Ente ospedaliero « G.B. Giustinian » di Venezia, di un cospicuo patrimonio immobiliare.

(3 - 1074)

FERMARIELLO, ABENANTE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se risulti a verità:

che l'attività ambulatoriale dell'ENPALS di Napoli, in un momento peraltro assai delicato, è stata sospesa da oltre un anno con grave danno degli assistiti;

che, sostituendosi all'assistenza diretta quella indiretta, ne consegue un aggravio finanziario a carico dell'Ente, il quale, tra l'altro, continua a pagare puntualmente i sanitari dell'ambulatorio non più funzionante.

In caso affermativo, gli interroganti chiedono quali misure, una buona volta, si intendano adottare per stroncare una scandalosa ed illegale situazione, che determina sprechi ed inefficienze, e quando finalmente si perverrà, nel quadro della riforma sanitaria, all'attesa soppressione degli enti mutualistici.

(3 - 1075)

CORRAO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare in merito a quanto si espone.

Una clamorosa campagna di stampa annunciò che il commissario di pubblica sicurezza Mangano aveva denunciato il dottor Di Benedetto, fratello di un parlamentare comunista, quale esecutore materiale di omi-

cidio e di altri infamanti delitti. Il vecchio dottore fu anche arrestato. Con sentenza del giudice istruttore, non solo il Di Benedetto venne riconosciuto luminosamente innocente, ma vennero rinviati a giudizio gli accusatori di polizia per « avere agito con prevenzione » e con « minacce gravi » che causarono il suicidio di tale Federico, adducendo con promesse e denaro falsi testimoni definiti dal giudice « campioni di calunnia » ed inventando falsi corpi di reato.

Il dottor Di Benedetto, pur riabilitato, è morto di dolore quasi subito dopo la sentenza di piena assoluzione. Lo stesso clamore usato dalla polizia per il suo arresto non fu certo usato per dimostrare il crollo del terribile e disumano castello di accuse costruito ai suoi danni ed a quelli del fratello parlamentare. Gli agenti di pubblica sicurezza incriminati di falso ideologico e rinviati a giudizio per tale reato restano ancora in servizio a discredito dell'Amministrazione della polizia italiana, a scoraggiamento degli onesti ed a rimprovero dei magistrati.

Si chiede di sapere, pertanto, se non sia finalmente venuto il tempo di imporre il rispetto della legge all'Amministrazione della pubblica sicurezza, applicando l'immediata sospensione dal servizio dei responsabili rinviati a giudizio.

(3 - 1076)

FERMARIELLO, LUGNANO, VALENZA, PAPA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Considerato che la dottrina giuridica, attraverso le sue voci più autorevoli, e il Parlamento, attraverso importanti provvedimenti legislativi già adottati, si sono ripetutamente espressi in materia di pena, riconfermandone la funzione di recupero dei devianti, si chiede di sapere se l'orientamento espresso dal Tribunale dei minorenni di Napoli, assai criticamente discusso dalla pubblica opinione e dalla stampa locale, sia compatibile con i suddetti indirizzi e, in caso contrario, quali intendimenti abbia il Governo, nell'ambito dei suoi poteri, per assicurare in materia il rispetto pieno della lettera e dello spirito della Costituzione repubblicana.

(3 - 1077)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.*

DE MARZI. — *Al Ministro delle finanze.*
— Per conoscere quali chiarimenti intende dare per adempiere doverosamente agli impegni presi ufficialmente in sede parlamentare (resoconto n. 521 della seduta del Senato del 22 luglio 1971), chiedendo il ritiro di un emendamento del senatore Segnana e di altri senatori sulla legge-delega per la riforma tributaria, precisando che il pensiero e l'interpretazione del Ministero era che « il corrispettivo introitato da tali organizzazioni (sindacali, di categoria, di partito) per prestazioni particolari a favore dei singoli associati, viene considerato come puro rimborso di spese sostenute dalle organizzazioni medesime ».

Ora che la riforma tributaria è in atto, sono necessari istruzioni e chiarimenti che realizzino in pratica tale assicurazione parlamentare.

(4 - 3043)

ABENANTE. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per conoscere quali provvedimenti intende adottare:

sulla condizione delle caserme dei vigili del fuoco di Napoli, ed in particolare della caserma « Del Giudice » che, per essere situata nel centro storico della città, trova estremamente difficile il soccorso;

sull'esigenza di una ristrutturazione dei locali di tale caserma, in attesa del trasferimento da tempo promesso;

sulla necessità di un adeguamento del parco macchine e delle attrezzature di soccorso, avuto riguardo che alcuni mezzi (anfibi) risalgono all'ultima guerra;

sull'adeguamento dell'organico dei vigili per garantire tale civile servizio alla cittadinanza, non essendo sufficiente, nelle condizioni sopra descritte, il sacrificio quotidiano del personale di ogni ordine impegnato per la prevenzione e la vigilanza e per interventi di soccorso estremamente elevati in rapporto al personale disponibile.

(4 - 3044)

ABENANTE. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per affidare i bassi servizi della caserma dei vigili del fuoco di Napoli (pulizia, eccetera) ad imprese specificamente attrezzate, come in atto in altre Amministrazioni statali.

Si sottolinea la necessità di un immediato provvedimento, considerato che i servizi svolti dai vigili del fuoco umiliano quei giovani, il cui numero è inadeguato alle esigenze del Corpo e la cui utilizzazione è in contrasto con le disposizioni in atto sin dal 1923, che operano una netta distinzione tra servizi del Corpo e bassi servizi.

(4 - 3045)

PINNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere:

1) se siano a conoscenza della notizia riportata dalla stampa, secondo la quale sarebbe in corso un'operazione, da parte del comune di Cagliari, contro gli abitanti del rione denominato « Barracca Manna », sito nella frazione di Pirri, tesa alla demolizione del rione stesso che sarebbe arbitrariamente sorto in quella località in conseguenza del carofitti, divenuto, specie in quest'ultimo periodo di tempo, uno dei fondamentali problemi contro cui si battono, invano, numerosi cittadini;

2) se risulti loro, altresì, che circa 300 cittadini, che attualmente abitano in quella località, sono stati in varie forme perseguitati, sia attraverso azioni di carattere amministrativo, sia mediante vie giudiziarie, per ottenere l'operazione di sgombero e la successiva demolizione delle abitazioni;

3) se siano a conoscenza, infine, che, proprio la scorsa domenica 24 febbraio 1974, oltre 1.500 cittadini si sono riuniti in assemblea per discutere in ordine al problema dell'edilizia popolare, con particolare riguardo al fatto che, nonostante le ripetute sollecitazioni, il comune di Cagliari non ha predisposto per la consegna delle aree fabbricabili da assegnare alle cooperative per potervi edificare.

Si chiede di conoscere, pertanto, se i Ministri interrogati non ritengano comunque prioritario assicurare ai predetti lavoratori

una decente abitazione e, nel caso che ciò sia per il momento impossibile, se non ritengano opportuno riesaminare eventuali varianti allo stesso piano regolatore che, senza compromettere il sorgere della « cittadella universitaria », tengano nella dovuta considerazione la situazione di fatto, assicurando in ogni caso la permanenza di quelle famiglie.

L'interrogante, infine, chiede di conoscere quale azione, separatamente o di concerto, i Ministri interrogati intendano intraprendere per la tutela dei diritti all'abitazione di quei lavoratori.

(4 - 3046)

BURTULO, BRUGGER. — *Al Ministro dell'interno.* — Gli interroganti si rendono interpreti delle vive apprensioni nutrite dai titolari dei diritti di servitù gravanti sulla foresta di proprietà del Fondo per il culto nella Val Canale (Udine), giustificate dai motivi appresso illustrati:

1) A causa della continuazione, nonostante le disposizioni degli articoli 10 e 11 della legge 3 dicembre 1971, n. 1102, delle affrancazioni e delle estinzioni dei diritti di servitù. Tali affrancazioni ed estinzioni pregiudicano gli interessi dei fondi dominanti, snaturano le finalità originarie per cui vennero istituite le servitù e portano grave pregiudizio all'economia agricolo-silvo-pastorale delle singole aziende in una delicata zona di confine. Il legislatore, con la citata legge n. 1102 del 1971, riconoscendo il valido apporto che i patrimoni comunitari danno all'economia di alcune zone montane e la loro efficacia nel contenimento dell'esodo della popolazione, ha voluto fare espresso richiamo alle norme originarie dei singoli statuti ed ha sancito l'inalienabilità del patrimonio antico delle comunioni, del quale le servitù gravanti nelle foreste del Fondo per il culto costituiscono parte integrante. Si ritiene, pertanto, che le affrancazioni debbano ritenersi illegittime, perchè in contrasto con gli articoli 10 e 11 della predetta legge numero 1102. L'inalienabilità e la non affrancaibilità delle servitù della Val Canale emergono chiaramente e sono stabilite dagli atti istitutivi (patente imperiale del 5 luglio 1853, B.L.I., n. 13; successivi atti di regolazione,

legge del 28 agosto 1908, BAU, n. 33, ex 1910; disposizioni forestali per la Carinzia, cap. II, paragrafi 9-21) che costituiscono le norme legali a tutt'oggi in vigore ed alla cui osservanza lo Stato italiano si è espressamente impegnato con il trattato di San Germano.

2) A causa della mancata pubblicazione, da parte del Corpo forestale, al quale il Fondo per il culto ha affidato l'amministrazione e la gestione delle foreste, dei piani economici di utilizzo riguardanti gli 11 comuni catastali della Val Canale, e ciò in contrasto con i disposti dell'articolo 130 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3267. Si lamenta, infatti, che i piani economici vengano approvati unicamente dall'amministrazione tecnica del fondo servente e non siano nè pubblicati nè depositati presso la Camera di commercio, e ciò non solamente in contrasto con le vigenti disposizioni di legge in materia forestale, bensì ancor più violando l'originario diritto, rafforzato da antica consuetudine, dell'attiva partecipazione dei rappresentanti dei diritti dei fondi dominanti alla buona gestione del patrimonio boschivo di comune interesse.

3) A causa delle intense utilizzazioni boschive, con concessioni di lotti, nelle sezioni gravate di servitù, a ditte boschive che — a giudizio dei titolari delle servitù stesse — possono depauperare il patrimonio boschivo spettante al fondo dominante.

Ciò premesso, gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro non intenda provvedere urgentemente a:

1) sospendere tutte le pratiche di affrancazione in corso;

2) prendere le opportune intese con il Corpo forestale affinché:

a) si provveda alla pubblicazione ed al deposito dei piani economici;

b) siano studiate e definite, nello spirito delle norme originarie e delle antiche consuetudini locali, e d'intesa con legali rappresentanti dei titolari dei diritti, le forme idonee per consentire la collaborazione e la partecipazione dei titolari delle servitù alla buona gestione del patrimonio forestale di comune interesse.

(4 - 3047)

GATTO Eugenio, CAROLLO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere quale sia il significato della visita da lui fatta al carcere di Firenze ed a quali conclusioni sia pervenuto in relazione alla natura dei disordini colà verificatisi, durante i quali si è dovuto registrare un doloroso evento mortale.

In particolare, gli interroganti chiedono che, nel momento in cui si procede all'accertamento di eventuali precise responsabilità — sempre che esse effettivamente esistono — sia tenuto conto della situazione di estrema difficoltà e di grave disagio in cui opera il Corpo degli agenti di custodia, già pur di recente distintosi per episodi di grande eroismo, sino al sacrificio della vita, per la difesa della società.

(4 - 3048)

DAL CANTON Maria Pia. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga opportuno ripristinare e potenziare la linea Treviso-Portogruaro, sospesa da alcuni anni con grave disagio delle popolazioni e con danno economico delle zone orientali delle provincie di Treviso e di Venezia.

Gli Enti locali e tutte le forze politiche e sindacali del mandamento di Oderzo e Portogruaro insistentemente richiedono tale indispensabile mezzo di comunicazione per lo sviluppo ed il progresso di tutte le attività di dette zone.

(4 - 3049)

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

che il decreto ministeriale 15 gennaio 1974 (« Disposizioni relative all'integrazione di prezzo per l'olio d'oliva e di sansa di produzione 1973-74 »), pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 25 del 26 gennaio 1974, stabilisce, all'articolo 3, che la domanda di integrazione di prezzo per l'olio di pressione venduto deve essere accompagnata da una copia della fattura IVA emessa, o dall'autofattura ricevuta, o, nei casi in cui non ricorre l'obbligo della fatturazione, da una dichiarazione con la quale il produttore deve indicare la quantità di olio venduta, il

cognome, il nome e la residenza dell'acquirente;

che tale disposizione vale anche per le olive vendute;

che l'integrazione non sarà riconosciuta per le domande non corredate da tale documentazione e che per le domande già presentate in data anteriore al decreto la documentazione deve essere ugualmente prodotta entro 30 giorni dalla sua pubblicazione;

che l'Ispettorato provinciale dell'alimentazione di Imperia ha già preparato e distribuito i moduli per le denunce contenenti tutte le voci richieste dal citato articolo 3 del decreto;

considerato che la campagna olivicola 1973-74 è iniziata da oltre 4 mesi e che, pertanto, molti produttori hanno da tempo presentato le domande di integrazione e difficilmente possono ricordare tutti gli acquirenti ai quali hanno — dall'inizio della campagna ad oggi — venduto olio ed olive, anche in piccole partite, per cui in tal modo molti olivicoltori rischiano di perdere l'integrazione, proprio in un'annata non buona per l'imperiese,

l'interrogante chiede se il Ministro non ritenga opportuno abrogare le disposizioni di cui all'articolo 3 del decreto 15 gennaio 1974, dando, nel contempo, disposizioni agli Ispettorati provinciali dell'alimentazione affinché sospendano ogni decisione in merito, ovvero predispongano ampie sanatorie di termini.

(4 - 3050)

CASSARINO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti abbiano adottato o intendano adottare, ciascuno per la parte di competenza del proprio Ministero, al fine di porre termine ai notevoli svantaggi e gravi danni economici cui attualmente vanno incontro i coltivatori diretti di alcune vaste zone di terreno idonee soltanto alla coltivazione del carciofo, site nelle contrade Mastrobartola, Gallenti, San Giorgio ed Agnone, in territorio del comune di Niscemi (Caltanissetta), a causa del provvedimento di revoca adottato dal medi-

co provinciale — in conseguenza del diffondersi del colera, nell'autunno 1973, in alcune città d'Italia — di tutte le concessioni delle acque derivanti dai torrenti Petrusa, Santa Barbara, Gallenti, Giarracca, Buscemi e Salerno, a suo tempo accordate dall'ufficio del Genio civile ad uso irrigazione delle suddette coltivazioni.

L'interrogante tiene a sottolineare che si tratta, invero, di un considerevole numero di coltivatori diretti che da anni attendono con amorevole cura al duro lavoro delle proprie terre per la tradizionale coltivazione del loro prodotto, unica fonte di sostentamento per le loro famiglie, in favore dei quali si rende ora quanto mai necessario il ripristino delle antiche concessioni di utilizzazione delle acque miste per l'irrigazione dei propri campi.

Con l'auspicato provvedimento di ripristino delle concessioni per l'utilizzazione delle acque di cui sopra, oltre ad andare incontro alle reali ed impellenti necessità di una vasta e benemerita categoria di lavoratori, qual è quella addetta alla coltivazione della terra, si verrebbe, altresì, a dare ad essi, come è intuibile, un meritato atto di giustizia perchè in effetti su tali loro prodotti, cioè sui carciofi, non è mai esistito e non potrà mai sussistere alcun sospetto di infezione colerica, tanto è vero che in tutta la penisola italiana gli analoghi provvedimenti di emergenza adottati nella circostanza del colera sono stati revocati.

(4 - 3051)

CALIA, MARI, GADALETA, BORRACCINO, SPECCHIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza dello stato di agitazione e di malcontento esistente tra le lavoratrici dipendenti dall'azienda « Maglificio Flores », rappresentata dal signor Auriemma Federico Giuseppe Alberto, residente nel comune di Altamura, in provincia di Bari, il quale:

da sempre si è distinto per una violazione delle leggi in materia di lavoro;

non rispetta il contratto collettivo di lavoro del settore addetti alle aziende fabbricanti maglierie, calzetteria e tessuti a maglia, in vigore dal 1° luglio 1973;

non ha mai corrisposto integralmente l'indennità sostitutiva delle gratifiche natalizie, delle ferie e delle festività nazionali ed infrasettimanali, pari al 22 per cento;

non ha mai corrisposto gli scatti di anzianità di servizio dell'1,50 per cento sulla paga-base, indennità previste dal succitato contratto di lavoro.

Gli interroganti chiedono, pertanto, se il Ministro non intenda intervenire d'urgenza e disporre gli opportuni controlli da parte degli organi competenti, per indurre il titolare dell'azienda, signor Auriemma, al rispetto integrale del contratto collettivo di lavoro.

(4 - 3052)

TEDESCHI Mario. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia vero:

che alla dottoressa Rosa Ciccone Fusco, direttore amministrativo dell'Istituto navale di Napoli, è stato affidato un incarico di funzionario nell'istituenda seconda Università di Roma;

che, in dipendenza di tale incarico, la dottoressa Ciccone Fusco trascorre 3 giorni la settimana a Napoli e 3 a Roma;

che, nei giorni della sua assenza da Napoli, la predetta dottoressa è sostituita, nelle mansioni di direttore amministrativo dell'Istituto navale di Napoli, dalla dottoressa Rosalba Parente, capo divisione nell'Università di Roma, la quale, in tal modo, trascorre anch'essa 3 giorni a Roma e 3 a Napoli.

Si chiede, pertanto, se il Ministro ritenga tutto ciò regolare e, in caso contrario, quali provvedimenti intenda adottare.

(4 - 3053)

TEDESCHI Mario. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per sapere se sia vero che recentemente è stato stanziato, dal Ministero della pubblica istruzione, un contributo straordinario di circa 300 milioni di lire a favore di alcuni istituti dell'Università degli studi di Roma e per sapere a chi, e secondo quali criteri, tale contributo sia stato devoluto.

(4 - 3054)

ALESSANDRINI. — *Ai Ministri degli affari esteri e delle finanze.* — Per sapere se sono a conoscenza del fatto che da tempo si è costituito un consorzio dei comuni di frontiera lombardo-ticinesi, con sede in Lavena-Ponte Tresa (Varese), e che detti comuni riunitisi recentemente hanno preso atto con soddisfazione dell'accoglimento da parte svizzera del principio del ristorno fiscale ai comuni italiani di frontiera, ove risiedono i lavoratori frontalieri, di parte delle imposte riscosse alla fonte.

La Svizzera è pronta, inoltre, a versare l'importo relativo al 1974. I comuni di frontiera ticinesi sono favorevoli al rimborso delle imposte riscosse, a partire dal 1974, nella misura del 20 per cento, ed in quella del 30 per cento per il 1975 e del 40 per cento dal 1976 in avanti.

L'interrogante, così stando le cose, chiede ai Ministri competenti quando intendano adottare gli opportuni provvedimenti di adesione alla proposta elvetica, in modo da non compromettere il titolo di rimborso sulle imposte percepite dalla Svizzera nel 1974.

Si invita, infine, il Ministro delle finanze ad esaminare con sollecitudine l'opportunità del

rimborso diretto totale al consorzio dei comuni di frontiera, principio, questo, riconosciuto dalla stessa Commissione elvetica.

(4 - 3055)

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 5 marzo 1974**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 5 marzo, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione del disegno di legge:

Integrazioni e modifiche al Fondo speciale di cui all'articolo 4 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089, destinato alla ricerca applicata (1163) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 19,10).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari