

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

351ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 1° OTTOBRE 1974

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI
indi del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETONI Tullia

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domanda Pag. 16915

CONGEDI 16915

CORTE COSTITUZIONALE

Annunzio di elezione di giudice da parte della Corte suprema di cassazione . . . 16915

Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità 16916

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 16915

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1785:

PRESIDENTE 16920

RICCI 16920

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 16915

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 16950, 16951

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 16950

Svolgimento:

PRESIDENTE 16916, 16934

BONAZZI 16927, 16932

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* Pag. 16940

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale* 16930

DE CAROLIS 16946

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 16919, 16921

* MAFFIOLETTI 16944

MANCINI 16923

MANENTE COMUNALE 16918

MAROTTA 16936, 16948

MAZZEI 16919

PROVANO 16925

PORRO 16948

SMURRA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione* 16925

VENANZETTI 16947

VIGNOLA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 16916, 16917

ORGANISMI INTERNAZIONALI

Elenchi di dipendenti dello Stato entrati o cessati da impieghi presso enti od organismi internazionali o Stati esteri 16916

RELAZIONE PREVISIONALE E PROGRAMMATICA PER L'ANNO 1975

Annunzio di presentazione 16916

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

di ridurre il canone audiovisivo in rapporto alla quantità di servizio che viene attualmente prestato agli abbonati di Vibonati, Morigerati e Caselle in Pittari.

(3 - 0810)

MANENTE COMUNALE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso:

che la televisione italiana ha iniziato i festeggiamenti del suo ventesimo anniversario e che vi sono ampie zone territoriali che non hanno ancora la possibilità di fruire dei programmi per mancanza di ripetitori e di attrezzature idonee;

che il secondo canale televisivo non esiste in vaste aree della provincia di Salerno, ove è anche difficile captare il primo programma;

che la televisione rappresenta l'unico mezzo di informazione e di svago;

che il canone viene corrisposto senza ottenere i relativi servizi,

si chiede di conoscere quali sono i mezzi predisposti e quali le provvidenze in atto per sopperire alle esigenze delle popolazioni interessate, come quelle di Montesano sulla Marcellana, in provincia di Salerno, che attendono di essere ammesse a fruire dei due canali televisivi.

(3 - 0979)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

VIGNOLA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Il problema della ricezione televisiva nella provincia di Salerno forma, da tempo, oggetto di attenzione e di interessamento da parte dei competenti organi tecnici, nell'intento di pervenire gradualmente ad una soddisfacente soluzione.

Infatti nel 1973 sono entrati in funzione gli impianti di Amalfi e di S. Tecla della seconda rete TV.

Recentemente, per l'impianto di Campagna, della prima rete TV, è stata approvata l'abilitazione anche alle trasmissioni del secondo programma televisivo. I lavori per

l'attivazione di detto impianto, salvo imprevidenti, saranno ultimati prima della fine del corrente anno.

Inoltre, l'attuale piano tecnico, già approvato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, prevede per il programma nazionale TV la realizzazione nella provincia di Salerno dell'impianto ripetitore di Tortorella (ex Casaletto Spartano), che interesserà il comune omonimo e per il secondo programma TV la realizzazione degli impianti di Siano, per il comune omonimo; di Padula, per i comuni di Monte S. Giacomo e Sassano; di Capo Palinuro, per i comuni di Casalvelino, Pisciotta, Cuccaro Vetere e Futani; di Pollica, per il collegamento al ripetitore di Palinuro; di Montecorvino Rovella, per il comune omonimo; di Aquara, per i comuni di Castel di S. Lorenzo, Felitto, Ottati e S. Angelo Fasanella.

Detti impianti saranno prevedibilmente attivati entro la fine del 1975.

Per quanto concerne la situazione della ricezione televisiva nel comune di Montesano sulla Marcellana, che è precaria solo per il secondo canale TV, assicuro che il problema sarà tenuto nella dovuta considerazione in sede di elaborazione dei prossimi programmi per il completamento delle reti televisive.

Circa infine il problema della ricezione radiotelevisiva nei Comuni di Vibonati, Morigerati e Caselle in Pittari, esso forma, da tempo, oggetto di attenzione e di interessamento da parte dei competenti organi tecnici, nell'intento di pervenire ad una soddisfacente soluzione.

Pur facendo presente che non è in atto previsto alcun intervento per le località in parola, posso assicurare che le relative esigenze saranno tenute nella dovuta considerazione in sede di elaborazione dei prossimi programmi per il completamento delle reti radiotelevisive.

MANENTE COMUNALE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANENTE COMUNALE. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto esprimere alla Presidenza un vivo ringraziamento per aver sollecitato l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni a rispondere alle mie interrogazioni, una delle quali è del 18 ottobre 1973. Questa interrogazione investe non tanto la necessità di alcune comunità locali di ottenere il servizio radio-televisivo quanto il modo di intervenire da parte del Ministero delle poste a sollievo di esigenze di popolazioni che attendono il loro momento per inserirsi in una comunità sempre più progredita e civile.

Ringrazio l'onorevole sottosegretario senatore Vignola per aver avuto la cortesia di dare una risposta, sia pure burocratica, freddamente burocratica, alla domanda che da tempo immemorabile viene avanzata da popolazioni costrette a pagare il canone di abbonamento alla radio e alla televisione e che sempre da tempo immemorabile non sono ammesse a fruire dei servizi che appartengono come dovere allo Stato che, per il monopolio istituito, non può venire meno ai suoi obblighi.

La lunga via percorsa dagli amministratori locali, dalla stampa e da ogni mezzo di intervento per sollecitare il Ministero delle poste a provvedere all'installazione di idonee apparecchiature per l'ascolto dei programmi radio e per la ricezione di quelli televisivi è stata coperta di promesse scritte e verbali. Oggi ci si trova di fronte ad una realtà ben più dura perchè non si sa neppure quando finirà la zona buia nella quale si trovano gli abbonati dei vari comuni indicati nelle mie interrogazioni.

Quando non si è in grado di assicurare i servizi richiesti non si può andare dicendo che la televisione ha il carattere del servizio pubblico, che serve ad accentuare il pluralismo e il contatto con la realtà sociale, che serve a migliorare e a far progredire la cultura e il modo di vivere degli italiani.

Eppure, si registra la mancanza della radio e della televisione in una zona che è avviata allo sviluppo turistico e che nell'assenza dei servizi radiotelevisivi trova una menomazione alle sue esigenze più normali che vengono

frustrate, con promesse mai mantenute e col proposito ormai acclarato dalla insoddisfacciente risposta del Ministero delle poste di non prendere in cura una situazione che potrebbe favorire episodi non certo espressivi di civiltà.

Se vogliamo costruire una società migliore dobbiamo a questa dare quei servizi che sono generalizzati e che sono quindi indispensabili. La convivenza civile e una umanità più ricca di valori non devono rimanere vuote espressioni e frasi di effetto: devono trasformarsi in atti concreti che non sviscerano l'attesa di popolazioni laboriose e che ancora credono nello Stato e nelle sue istituzioni.

Mi dichiaro, in nome e per conto delle popolazioni che mi hanno affidato il mandato di rappresentare nel Parlamento le loro giuste esigenze, del tutto insoddisfatto, anzi amaramente insoddisfatto.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Mazzei. Se ne dia lettura.

TORELLI, *Segretario*:

MAZZEI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non ritiene necessario emanare, con ogni urgenza, le opportune istruzioni all'Intendenza di finanza di Palermo per la corretta applicazione della legge 15 aprile 1973, n. 94.

Risulta, infatti, che l'Intendenza di finanza di Palermo ha ordinato la riscossione dei tributi, afferenti a periodi di imposta relativi agli anni 1972 e precedenti, a carico dei contribuenti residenti nei comuni di Corleone e Camporeale, in provincia di Palermo, ai quali, con l'articolo 11-ter della citata legge, sono stati estesi i benefici di cui al decreto-legge 1º gennaio 1971, n. 289.

Con tale provvedimento si disponeva che « L'esenzione dai tributi erariali, provinciali e comunali è ulteriormente concessa fino al 31 dicembre 1971 (ora 31 dicembre 1974) anche se dovuti per periodi di imposta anteriori al 1970 ».

Essendo stata tale disposizione estesa ai cittadini di Corleone e Camporeale con il ricordato articolo 11-ter della legge n. 94 del

1973 — sia pure con decorrenza dal 1° gennaio 1973 — è evidente che anche le imposte relative agli anni 1972 e precedenti, non ancora pagate, non possono essere riscosse.

Considerato che le disposizioni impartite dall'Intendenza di finanza hanno dato luogo ad un notevole contenzioso, con notevoli spese per i privati e l'Amministrazione, oltre a gravi disagi, l'interrogante sottolinea l'urgenza di un intervento che valga, riconducendo alla legalità l'azione dell'Amministrazione, a tranquillizzare le popolazioni di quei centri.

(3 - 0726)

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

MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Il problema interpretativo sull'ampiezza di applicazione dell'articolo 11-ter della legge n. 94 del 15 aprile 1973 va risolto, secondo l'amministrazione, in senso strettamente conforme alla lettera della disposizione che, per i contribuenti dei comuni di Camporeale, Corleone, Calatafimi e Vita, limita l'esenzione ai soli tributi afferenti ai periodi di imposta con inizio 1° gennaio 1973.

Una diversa tesi sembra difficilmente sostenibile in base all'esame attento delle disposizioni legislative in materia, dalle quali si evince che soltanto a decorrere da data più recente è stata concessa ai comuni anzidetti l'agevolazione già in atto per altre zone della Sicilia.

Non sarebbe agevole, altrimenti, comprendere il significato della citata norma che, nel disporre per alcune località l'accesso ai benefici fiscali esistenti per altre, fissa espressamente una determinata decorrenza.

Sostenere a questo proposito che il termine 1° gennaio 1973 equivale a stabilire un limite unicamente nei confronti dei rapporti d'imposta già esauriti a tale data, costituisce opinione che l'amministrazione non ritiene di poter seguire.

Essa, viceversa, considera fondato che la espressione letterale « A partire dal 1° gennaio 1973 sono ammessi a godere dei benefici di cui ai precedenti articoli 8, 10 e 11 i Co-

muni di Camporeale e Corleone in provincia di Palermo, Calatafimi e Vita in provincia di Trapani » adottata dal legislatore del 1973, possa avere concretezza solo se usata per definire il momento di partenza dal quale far decorrere il beneficio previsto dalla legge.

La diversa tesi che favorisce il principio della retroattività della disposizione in esame avrebbe avuto largo seguito senza l'indicazione espressa del 1° gennaio 1973, con la quale si è voluto evidentemente operare una limitazione dei benefici ai periodi d'imposta decorrenti da tale data, anche allo scopo di non appesantire ulteriormente di gravosi compiti gli uffici finanziari, costringendoli al riesame di situazioni definite sulla base della normativa preesistente.

Aggiungo infine che sulle cennate posizioni interpretative sono anche il parere espresso dall'avvocatura distrettuale di Palermo e l'orientamento dell'assessorato alle finanze della regione siciliana, i quali hanno fatto conoscere di condividere pienamente l'opinione dell'amministrazione in materia.

Questo da un punto di vista giuridico, perchè l'amministrazione finanziaria non poteva che dare una interpretazione giuridica a questo problema, pur valutando ed apprezzando lo spirito con il quale l'interrogazione è stata presentata dal senatore Mazzei.

M AZ Z E I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

M AZ Z E I. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, devo ammettere che l'amabilità con cui l'onorevole rappresentante del Governo riesce a porgere le risposte negative è veramente notevole e gliene va dato atto. Questo però non mi esime dal dichiararmi insoddisfatto per motivi politici e di carattere strettamente giuridico. Il fatto che lei, onorevole Sottosegretario, abbia richiamato il parere di cari e autorevoli colleghi, di quando non avevo l'onore di essere qui in Parlamento, non mi esime dall'espone la tesi contraria che mi sembra basata semplicemente su una domanda: vorrei cioè chiedere all'onorevole rappresentante dell'amministrazione finanziaria qual è la

ratio di questa disposizione. Secondo l'interpretazione dell'Amministrazione, per il 1973 abbiamo concesso un beneficio collegato agli effetti del terremoto del 1968 a Corleone e a Camporeale, che per fortuna si trovano alla periferia dell'epicentro del terremoto, per cui evidentemente i suoi effetti si risentono nel 1973. Diversamente non saprei quale possa essere la *ratio* della disposizione.

La realtà è che il significato dell'inciso col quale si stabilisce la decorrenza dal 1973 sta proprio nell'ultima parte della risposta che l'egregio rappresentante del Governo ci ha letto, dove si dice che lo scopo è di non costringere l'amministrazione a rivedere rapporti che erano già definiti: si parte quindi dal 1973 perchè prima le popolazioni di questi comuni, che in un secondo momento il Parlamento nella sua sovranità ha valutato meritevoli di questi benefici, erano state escluse. Perchè poi, onorevole Sottosegretario, bisogna osservare che, secondo l'interpretazione letterale, risultano che sono estesi i benefici di cui agli articoli indicati, nei quali è stabilito che l'esenzione dai tributi erariali, provinciali e comunali è ulteriormente concessa fino al 31 dicembre 1974 anche se dovuti per periodi di imposta anteriori al 1970. Questa è la disposizione letterale della norma che è stata richiamata con l'articolo 11-ter della legge 15 aprile 1973, n. 94.

Questa è la sostanza del problema, cioè è proprio l'interpretazione letterale che respinge l'interpretazione dell'amministrazione finanziaria. Ho presentato questa interrogazione un anno fa — e le do atto della sua correttezza nel riconoscere il ritardo nella risposta — soprattutto perchè ho l'impressione che l'amministrazione finanziaria, nonostante la riforma, segua un vecchio andazzo (probabilmente per pareggiare una certa generosità dal punto di vista delle esenzioni che fa il legislatore), e precisamente quello di interpretare in maniera restrittiva e spesso addirittura contraria — come nel caso in esame — alla lettera della legge le disposizioni di favore che vengono emanate dal Parlamento. E direi che il 90 per cento del contenzioso dell'amministrazione finanziaria e il 100 per cento del suo lavoro siano costituiti non tanto

dall'accertamento — e ci sarebbe tanto bisogno di quest'attività — ma dall'interpretazione restrittiva di disposizioni di favore per poi richiedere al contribuente pagamenti non dovuti. Probabilmente saranno necessari ulteriori interventi di interpretazione autentica. Però, nonostante l'insoddisfazione, vorrei fare un appello perchè venga riconsiderata questa situazione. E faccio l'appello proprio su questa domanda logica che ho posto qui al principio, e cioè qual è la *ratio* della legge, perchè altrimenti dobbiamo concludere che in un momento non molto esaltante abbiamo voluto concedere un beneficio non collettivo con l'obiettivo situazione e con la causa autentica, cioè il terremoto del 1968.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1785

R I C C I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R I C C I . A nome della 6ª Commissione permanente, chiedo l'autorizzazione alla relazione orale, ai sensi dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, per il disegno di legge: « Stanziamento di fondi per i finanziamenti a favore delle piccole e medie industrie, dell'artigianato, del commercio, dell'esportazione e della cooperazione » (1785).

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta del senatore Ricci è accolta.

Ripresa dello svolgimento di interrogazioni e di interpellanze

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Mancini e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

MANCINI, BERTONE, PIVA. — Ai Ministri delle finanze e del tesoro. — È noto che il rimborso parziale dell'imposta di fabbrica-

zione sulla benzina, che dovrebbe essere effettuato ogni bimestre a favore dei taxisti, subisce da alcuni mesi notevoli ritardi, creando non poche difficoltà economiche alla categoria interessata.

Allo scopo di ovviare a tale incresciosa situazione, che genera un notevole e giustificato malcontento tra i taxisti, gli interroganti chiedono di sapere:

in che modo ed entro quali termini i Ministri interrogati intendono impartire precise disposizioni agli uffici competenti per superare i ricorrenti casi di ritardo nel pagamento bimestrale dei rimborsi;

se, in considerazione degli avvenuti aumenti dell'imposta di fabbricazione, il Governo ritiene giusto prendere in considerazione la necessità di un adeguamento e di una parificazione del rimborso, nonché di una revisione dei parametri adottati nelle varie sedi taxistiche, così come hanno proposto le organizzazioni sindacali di categoria;

se, in considerazione del generale aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi, il Governo intende estendere l'agevolazione del rimborso anche ai taxi azionati con altri tipi di carburanti.

(3 - 1294)

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

MACCHIAVELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Rispondo anche a nome del Ministro del tesoro, al quale giustamente l'interrogazione era stata rivolta, oltre che al Ministro delle finanze. E se l'onorevole Presidente me lo consente, prima di entrare nel merito delle varie questioni che sono state sollevate dall'interrogazione, desidero far presente che sono dinanzi a noi in modo ben chiaro i problemi riguardanti questa categoria di lavoratori così come i grossi problemi di insufficienza dell'assistenza mutualistica, di irrisorietà delle pensioni, tanto che ancora recentemente il Parlamento ha dovuto rettificare una vecchia disposizione di legge che intendeva espellere dall'attività produttiva molti lavoratori che non erano ancora in condizione di poter assolvere al loro compi-

to, proprio in relazione al fatto che con il compimento del sessantacinquesimo anno di età dovevano cessare la loro attività con una pensione veramente inadeguata per un paese civile.

A questi problemi che riguardano un po' tutto il settore dell'artigianato al quale i tassisti appartengono, vorrei aggiungere il grosso problema degli abusivi che specialmente nelle grandi città ha assunto a volte proporzioni intollerabili.

Tutto ciò premesso vorrei affrontare, se mi è consentito, i vari problemi punto per punto, e prima di tutto il primo aspetto della questione che è di ordine chiaramente procedurale. Viene denunciato per i possibili rimedi il ritardo che si verifica da qualche tempo nel meccanismo dei rimborsi parziali dell'imposta di fabbricazione sulla benzina ai tassisti, benzina da costoro usata per il servizio pubblico cui sono addetti.

Ebbene, la via per conseguire maggiori abbreviazioni dei tempi di attesa non è, a giudizio dell'amministrazione, quella di promuovere ulteriori snellimenti nei confronti della fase istruttoria, quanto piuttosto quella di assicurare stanziamenti congrui ed accreditamenti tempestivi e sufficienti da mettere a disposizione delle intendenze di finanza. Del resto è da ritenere che la procedura attuale difficilmente potrebbe essere modificata essendo essenziale, alle singole disposizioni di rimborso, la presentazione di un elenco convalidato dalle competenti autorità comunali nel quale devono essere indicati periodicamente i giorni di effettivo impiego delle autovetture a servizio pubblico da piazza.

Ma anche dal lato delle disponibilità di bilancio occorre rilevare che il lamentato ritardo nell'erogazione dei rimborsi potrà aver rappresentato un fenomeno del tutto transitorio e momentaneo che l'amministrazione tuttavia ha adeguatamente fronteggiato nei tempi brevi accreditando le somme occorrenti secondo le richieste delle singole intendenze.

Altro problema posto dagli onorevoli senatori interroganti è quello della parificazione dei rimborsi e della revisione degli attuali

parametri. Sull'una e sull'altra questione il Governo ritiene di condividere le soluzioni proposte, anche perchè considera le medesime basate su considerazioni che necessitano di opportuni approfondimenti. Va innanzitutto osservato che la benzina consumata per l'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza, compresi i motoscafi che in talune località sostituiscono le vetture da piazza e i mezzi lacuali adibiti al servizio pubblico da banchina per il trasporto di persone, è tuttora assoggettata all'imposta di fabbricazione in base alla tabella B, punto 2), allegata alla legge n. 32 del 19 marzo 1973 e successive modificazioni ed integrazioni, secondo l'aliquota agevolata di lire 3.254 per quintale nei limiti di un quantitativo giornaliero per autovettura di: 18 litri nei comuni con popolazione superiore a 500.000 abitanti, 14 litri nei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e 11 litri nei comuni con popolazione fino a 100.000 abitanti. La differenza di quantitativo è ovvia in quanto nei comuni maggiori vi è un maggior consumo dovuto non soltanto al trasporto dei passeggeri, ma anche alla caoticità del servizio che si deve svolgere. A questo riguardo credo che un ulteriore elemento che potrebbe essere portato a favore di questa categoria dovrebbe essere quello, da inquadrarsi in una migliore regolamentazione del trasporto pubblico, dell'aumento, specie nelle grandi città, delle corsie gialle o delle corsie verdi, proprio per scoraggiare il transito delle vetture private a vantaggio del mezzo pubblico, sia dei mezzi municipalizzati che di quelli eserciti dai concessionari di autopubbliche da piazza.

Tutto ciò significa che anche il recente aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina (perchè credo che a questo facessero riferimento gli onorevoli interroganti in quanto la loro interrogazione questa volta è recente perchè risale al 14 agosto di quest'anno) si è risolto in un vantaggio economico per i tassisti per effetto dell'aumento delle quote giornaliere di rimborso. È noto infatti che detto rimborso è pari alla differenza fra l'aliquota intera di imposta e quella agevolata stabilita per i tassisti: si intuisce quindi la maggiore consistenza del cennato au-

mento nel fatto che mentre l'aliquota intera dell'imposta, con il decreto-legge convertito n. 251 del 6 luglio 1974, è passata da lire 18.225 a lire 23.070 per quintale, l'aliquota agevolata per i tassisti è rimasta ferma a lire 3.254.

È da rilevare d'altra parte che gli anzidetti quantitativi giornalieri di benzina ammessi all'agevolazione sono stati ritoccati recentemente con la legge 15 novembre 1973, n. 733, che ha apportato un notevole miglioramento ai precedenti contingenti previsti rispettivamente in 13,9 e 7 litri per le tre classi di comuni sopra indicate.

Con l'incremento di detti quantitativi e con l'aumento della differenza di imposta da rimborsare, derivante dal mantenimento dell'aliquota ridotta di 3.254 lire al quintale rispetto all'aliquota normale stabilita per la benzina, si è passati da lire 13.893 a lire 15.679 il quintale, per effetto del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578; da lire 15.679 a lire 18.225 il quintale, per effetto del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, e ultimamente da lire 18.225 a lire 23.070 il quintale, per effetto del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251.

Il beneficio fiscale concesso ai tassisti si è quindi più che raddoppiato in brevissimo tempo. E credo che ciò risponda ad un criterio oggettivo per le considerazioni di carattere generale alle quali poc'anzi mi richiamavo.

Infatti le quote giornaliere di rimborso per le autovetture da noleggio da piazza circolanti nelle tre classi di comuni già ricordate sono passate rispettivamente da lire 1.023,40 a lire 1.944 e ultimamente a lire 2.639; da lire 708,50 a lire 1.551 e ultimamente a lire 2.053; da lire 551 a lire 1.219 e ultimamente a lire 1.613.

Si dimostra con ciò che i continui aumenti del prezzo della benzina, verificatisi in questi ultimi mesi, hanno interessato la categoria dei tassisti solo marginalmente e comunque non dal lato fiscale giacchè i lievi ritocchi sono relativi al solo maggior costo di produzione e distribuzione del carburante in questione.

Vi è infine l'ultimo problema sollevato dall'interrogazione, quello dell'estensione della agevolazione alle autovetture da piazza azio-

nate con altri tipi di carburante, ma questo è un vecchio problema che non interessa molte autovetture da piazza e il Governo ritiene che in questo momento non sia opportuno affrontarlo, data la situazione generale. Si ritiene inoltre che questo problema debba essere esaminato congiuntamente ad altri e considerando che ci troviamo in una situazione contrassegnata da forti squilibri, per cui l'introduzione di una agevolazione in questo campo, anche se non produce inconvenienti da un punto di vista quantitativo, potrebbe creare precedenti che in questo momento non si ritiene opportuno creare, rimandando così la soluzione del problema a quando ci sarà una maggiore armonizzazione di tutta la problematica, ferma restando oggi la necessità di un rigoroso contenimento della spesa pubblica.

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

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A N C I N I . Signor Presidente, prendo atto della risposta dell'onorevole Sottosegretario che ritengo molto circostanziata, anche se non posso dichiararmi pienamente soddisfatto perchè le sue argomentazioni hanno teso a ridursi al fatto che occorrono maggiori stanziamenti per far fronte alle esigenze di pagamento. Questo è un problema che deve essere indubbiamente risolto. C'è stata data assicurazione che la carenza è transitoria, ma non si sa bene quanto durerà questa transitorietà. Risulta che da 8 o 9 mesi la categoria interessata aspetta il pagamento di questi rimborsi parziali. Si dice che i fondi sono stati accreditati ed io spero che con questa ultima assicurazione possa essere soddisfatta la richiesta dei tassisti italiani.

Onorevole Sottosegretario, la sollecita soluzione di questo problema costituirebbe anche un sintomo di serietà nonchè una testimonianza di efficienza amministrativa se lo Stato attraverso i suoi uffici fosse tanto sollecito in materia di rimborsi così come si mostra spesso sollecito, soprattutto con la gente che lavora, in materia di riscossione delle imposte. Tale sollecitudine sarebbe anche

auspicabile soprattutto quando si tratta di non accrescere i disagi purtroppo molteplici — ella stessa l'ha riconosciuto — di una categoria che conta, se non sbaglio, nel nostro paese circa 20.000 addetti e svolge anche un lavoro di preminente interesse sociale.

Il problema dei rimborsi non effettuati dovrebbe costituire un vizio pressochè organico dell'amministrazione dello Stato se si considera che non solo i tassisti, ma migliaia di piccole e di medie imprese attendono da lungo tempo il rimborso, ad esempio, di circa 700 miliardi dell'IGE e dell'IVA sui prodotti esportati, questione che ancora non mi sembra sia stata risolta. Nel caso dei tassisti la situazione è venuta aggravandosi anche per effetto del continuo aumento del prezzo del carburante che, solo per un notevole senso di responsabilità della categoria interessata, non è stato automaticamente riversato sul meccanismo delle tariffe. È un problema di volontà, di ritardato rimborso, di disponibilità? Oppure è frutto di quelle solite lungaggini burocratiche che tanto esasperano i rapporti tra i cittadini e la pubblica amministrazione? Secondo me diventa pleonastico l'impegno del rimborso bimestrale che da circa un anno i tassisti inutilmente attendono quando all'atto pratico viene stabilito come sappiamo — e lei stesso l'ha sottolineato nella risposta — un *iter* talmente farraginoso ed esasperante che talvolta priva lo stesso destinatario di questo beneficio della fiducia di poter ottenere un beneficio riconosciutogli appunto dalla legge.

L'*iter* inizia come sappiamo con la richiesta che il tassista deve avanzare ogni bimestre, dovutamente vidimata dalle autorità comunali, agli uffici dell'intendenza di finanza; entro il sedicesimo giorno l'intendenza di finanza passa la pratica all'ufficio rimborsi del Ministero il quale a sua volta invia i mandati di pagamento all'ufficio ragioneria del Ministero del tesoro. Quest'ultimo rimette le ordinazioni di pagamento alla Corte dei conti, la quale a sua volta le invia alle sedi della banca d'Italia, le quali devono effettuare il pagamento, ammesso che nel frattempo il solerte funzionamento del servizio postale sia riuscito a far recapitare all'interessato l'av-

viso del pagamento medesimo. Conoscendo il tempismo della nostra burocrazia e il funzionamento di certi uffici statali c'è almeno da dubitare, onorevole Sottosegretario, che i tassisti possano godere del privilegio di essere come sarebbe giusto puntualmente rimborsati. Questo ritardo determina non poche difficoltà, come ella comprenderà, e tensioni nel rapporto tra costi e ricavi divenuto in questi mesi tanto mutevole e spesso intollerante, anche per una categoria di lavoratori come i tassisti. C'è il problema della bassa velocità commerciale, a cui ella ha fatto riferimento, nelle grandi aree metropolitane che raggiungono appena in taluni casi anche gli 8 chilometri orari.

Con il carburante sono aumentati anche i prezzi delle autovetture, dei pezzi di ricambio, delle gomme, i premi di assicurazione. Sono in sostanza aumentati i costi per chilometro nel giro di un solo anno, in modo notevole, del 41,2 per cento per le FIAT 500, del 42,3 per cento per le FIAT 850, del 51,5 per cento per le FIAT 127 e così via. C'è il problema che ogni mattina questi lavoratori per iniziare il lavoro debbono spendere non meno di 5-6000 lire per il carburante, ammesso che non debbano fare anche delle riparazioni. A questo si aggiungono l'insidia del traffico, gli atti di delinquenza comune durante le ore notturne, il rischio incombente delle contravvenzioni. Si tratta di un disagio quotidiano per questi lavoratori.

E non sempre ci si rende conto — anche se lei ha voluto sottolinearlo — che i tassisti subiscono una preoccupante usura fisica e psichica lavorando in un traffico convulso anche 10-12 ore al giorno. È una categoria che gode del cosiddetto privilegio di lavorare oltre i 65 anni in base ad una recente legge per evitare la umiliante sorte di vivere con 35.000 lire di pensione al mese, nonostante i malanni professionali che costoro collezionano durante circa 40 anni di lavoro. Si consideri altresì che i tassisti lavorano con tariffe imposte e che risulterebbe nocivo un continuo aumento della tariffa dal momento che si vuole scarraggiare — io credo a ragione — l'uso delle auto private e rendere lo stesso servizio tassistico non accessibile a pochi privilegiati ma

all'intera utenza del trasporto pubblico. Pertanto è necessario che ogni ritardo nel rimborso bimestrale della benzina venga evitato dall'amministrazione finanziaria e si elimini l'assurda differenziazione delle aliquote dei rimborsi oggi rapportata al discutibile criterio del parametro della popolazione residente in questa o in quella città, anche in considerazione del prevalente servizio interurbano che nei piccoli centri abitati il taxi svolge. Sappiamo ad esempio che a Civitavecchia i taxi svolgono prevalentemente il servizio fino a Roma e lo stesso può dirsi per tutti i paesi che gravitano intorno alle grandi metropoli. Mi sembra pertanto che questo principio, onorevole Sottosegretario, dovrebbe essere attentamente valutato. Non voglio sostenere qui aprioristicamente una posizione, ma sarebbe opportuno, anche in considerazione di sollecitazioni che vengono avanti al livello sindacale, che questa esigenza venisse opportunamente considerata dall'amministrazione finanziaria.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Piovano e Cebrelli. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

PIOVANO, CEBRELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga di dover disporre un'accurata indagine in merito al funzionamento della scuola privata denominata « Liceo artistico Raffaello Sanzio » di Pavia, che ha ottenuto il riconoscimento legale per le sole prime 3 classi e il cui legale rappresentante è il signor Maron Pot Piergiovanni.

In particolare, si chiede che cosa risulti al Ministro circa la serietà didattica ed amministrativa di detta scuola, nonché circa il tipo di rapporti contrattuali che essa instaura con le famiglie degli alunni, rapporti strutturati, tra l'altro, in modo da consentire al Maron Pot di esigere il pagamento della retta di un intero anno anche da parte di chi non ha mai frequentato una sola lezione.

(3 - 1084)

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

S M U R R A , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Ministro della pubblica istruzione, ancora prima della presentazione dell'interrogazione — e precisamente in data 19 novembre 1973 — aveva disposto, in esecuzione di un proprio piano ispettivo, l'effettuazione di indagini presso il liceo artistico « Raffaello Sanzio » di Pavia, allo scopo di controllarne l'organizzazione, il funzionamento e l'andamento didattico-amministrativo.

Sulla base delle risultanze di tali indagini — nel corso delle quali sono state rilevate alcune carenze, in particolare in merito alla palestra, ai gabinetti scientifici ed alla manutenzione dei locali — il Ministero ha rivolto al gestore le necessarie contestazioni, invitandolo ad ovviare al più presto agli inconvenienti riscontrati, pena la revoca del riconoscimento legale; nè si mancherà in seguito di disporre, se necessario, ulteriori controlli.

Quanto poi al tipo di rapporti contrattuali che la scuola in questione instaura con le famiglie degli alunni, le conclusioni di una seconda visita ispettiva, effettuata a seguito della presentazione dell'interrogazione, hanno portato all'accertamento di quanto segue.

All'atto dell'iscrizione viene stipulato, tra la scuola ed il genitore dell'alunno, un contratto secondo un modulo predisposto a stampa, nel quale sono inserite varie clausole, quali l'obbligo del pagamento dell'intera retta anche in caso di mancata frequenza, l'obbligo per l'allievo di frequentare per l'intero ciclo scolastico, addebiti in caso di ritardo nel pagamento delle singole rate. La retta di iscrizione ammonta a lire 10.000, quella di frequenza a lire 330.000 (suddivisa quest'ultima in 12 mensilità).

Alcune delle clausole suindicate vengono giustificate in relazione agli oneri che la scuola deve sostenere per gli stipendi degli insegnanti e per costi di gestione e in relazione al numero degli iscritti.

Si tratta in sostanza di un contratto di natura assolutamente privatistica, rimesso cioè alla libera volontà delle parti.

Pertanto, nessuna interferenza si rende in merito possibile, da parte del Ministero, atteso che eventuali controversie, nella materia di cui trattasi, sono di competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria ordinaria.

È stato, comunque, accertato che, di fatto, per l'unico alunno iscritto e non più frequentante dopo il primo quadrimestre, perchè colpito da grave malattia, non è stata pretesa la corresponsione delle ulteriori rate.

P I O V A N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I O V A N O . Sono lieto che il Ministero abbia seguito e stia seguendo l'attività di questo istituto. Vorrei peraltro che facesse particolare attenzione a quel certo tipo di rapporti che il Sottosegretario afferma non essere di sua competenza, in quanto di natura privatistica. È innegabile: sono effettivamente di natura privatistica; ma il modo in cui vengono strutturati è una testimonianza esemplare di tutto un costume, che non può essere ignorato, e in cui anzi occorre la più seria vigilanza.

Mi riferisco alle questioni del livello didattico: a Pavia in proposito se ne dicono tante, ma spero che l'ispezione metta in luce cosa c'è di vero, cosa c'è di meno vero e cosa c'è di falso. Posso però citare un fatto concreto in ordine a ciò che accade nei rapporti tra l'amministrazione di questo istituto e gli studenti e le loro famiglie. Nel 1970 una ragazza, Crotti Laura, chiede di essere iscritta a questo istituto; firma un foglio ciclostilato (non so se si tratti di quel modulo a cui si è riferito il Sottosegretario) e lo sottoscrive anche il padre; tuttavia non presenta i documenti sulla base dei quali soltanto l'istituto potrebbe verificare se sia o meno ammissibile: si limita ad apporre — non so con quanta ponderazione — la sua firma su quel pezzo di carta sul cui retro peraltro c'è la clausola fatidica per cui ci si impegna a pagare le rette per tutto l'anno. A me pare che, a lume di logica, l'impegno sia valido solo a condizione che l'ammissione abbia potuto essere perfezionata con tutte le norme e le

documentazioni previste dai regolamenti scolastici! Ma di questo non si è tenuto alcun conto.

A distanza di pochi giorni, accade che il padre, ferroviere, viene trasferito. Si verifica un terremoto familiare su cui è inutile che mi intrattenga. La Crotti non può più continuare gli studi e va a lavorare. Sottolineo il fatto che la ragazza non ha mai messo piede nell'istituto, non ha assistito neanche ad una lezione. Il padre, a seguito di questi avvenimenti, scrive una lettera all'istituto spiegando la situazione e dicendo che l'iscrizione della figlia deve intendersi revocata. Per tutta risposta nasce una questione giudiziaria sulle cui vicende, alcune delle quali molto spiacevoli e incretose, non è il caso di soffermarsi qui. Voglio dire però quale è stato il risultato finale: un certo giorno si presenta a casa della famiglia Crotti un ufficiale giudiziario, il quale procede al pignoramento di un televisore, il relativo carrello, un buffet, un tavolo, cinque sedie, un tavolino porta telefono, una colonna portavaso, un divano, due poltrone, un tavolino, una scarpiera, un attaccapanni, una libreria e un lampadario; e il tutto viene posto all'asta con un prezzo base di 390.000 lire. Dopo che le procedure di vendita giudiziaria si sono espletate, alla famiglia Crotti viene comunicato che tutta l'operazione ha fruttato lire 17.932. E gli avvocati dell'istituto continuano a bombardare la famiglia di intimazioni, affermando che deve pagare ancora la retta, più tutte le spese di giudizio e gli onorari degli avvocati. Per cui, andando avanti su questa strada, l'istituto riuscirà a caricare sulla famiglia Crotti qualche cosa come parecchi milioni. Meno male che non siamo più ai tempi dell'antica Roma: altrimenti l'intera famiglia Crotti sarebbe ridotta in schiavitù!

Onorevole Sottosegretario, penso che in vicende come questa dovrebbe a un certo punto intervenire un senso di misura e di giustizia umana, che va al di là della nuda e cruda lettera dei codici per cui come uomini di scuola, oltre che come rappresentanti del popolo, dobbiamo anche farci carico di quanto nelle scuole succede.

Forse l'Istituto, assistito da fior di avvocati, può anche apparire in regola con la lettera della legge, ed esercitare legittimamente lo sterminio economico delle famiglie; ma io le dico, onorevole Sottosegretario, che se vicende del genere avvenissero, anziché in una scuola privata, in una scuola pubblica, lo Stato dovrebbe vergognarsi di simili enormità. Meno male che lo Stato non c'entra. Sarebbe bene però che lo Stato esercitasse almeno quelle funzioni di controllo che la legge gli demanda e che io vorrei vedere estese anche ai genitori. Non è un caso se nella Commissione dei 36 per i decreti delegati, come lei ricorderà, noi comunisti ed io in particolare ci siamo così ostinatamente battuti perché anche negli istituti privati fossero costituiti gli organi di governo collegiali. Infatti, se al liceo artistico Raffaello Sanzio di Pavia ci fosse un normale collegio di onesti padri di famiglia che dovessero pronunciarsi sul caso Crotti, credo che le proteste sarebbero così violente che ne parlerebbe tutta l'Italia. Invece, anche per certe omertà locali, non si riesce neanche a far sì che la stampa locale dica qualcosa in merito a ciò che in questo Istituto si è andato consumando.

Ecco perché, onorevole Sottosegretario, mentre do atto che il Ministero qualcosa ha fatto, e invito ad approfondire ed estendere i controlli, non posso peraltro ritenermi soddisfatto del rinvio alle norme consuetudinarie dei rapporti tra privati, con cui si vorrebbe declinare ogni competenza in merito a casi che, a mio giudizio, colpiscono crudelmente una famiglia e che mettono in luce, come ho detto all'inizio, tutto un modo di gestire la scuola che nessuno Stato civile e democratico può tollerare.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora allo svolgimento della interpellanza presentata dal senatore Bonazzi e da altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , Segretario:

BONAZZI, ANTONICELLI, BRANCA, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, GALANTE

GARRONE, ROSSI Dante, OSSICINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che un autorevole settimanale italiano, di larga diffusione, in data 4 luglio e 25 luglio 1974, ha pubblicato una sconcertante serie di notizie riguardanti l'Istituto nazionale della previdenza sociale;

che da tali notizie si apprende che alla fine di ogni anno l'INPS, provincia per provincia, ha liquidato e liquida somme iperboliche ad un lungo elenco di avvocati e di medici esterni per le cause perdute contro i lavoratori (nel 1972, infatti, su circa 60.000 cause, l'INPS ne ha perdute più di 40.000);

che è stato calcolato che, nell'ultimo periodo, detto ente ha versato ad avvocati e medici, per processi perduti contro lavoratori, ai quali era stato negato il diritto alla pensione, una media di 10 miliardi di lire ogni anno;

che nel bilancio di previsione dell'INPS per il corrente anno 1974 è stata prevista, per spese legali, la somma di lire 18 miliardi;

che dall'ampia documentazione di cui il settimanale è venuto in possesso è possibile vedere che in talune provincie vi sono avvocati tanto fortunati i quali ricevono ogni anno dall'INPS somme favolose di tal genere: 143 milioni, 168 milioni, 199 milioni, 203 milioni;

che non meno fortunati sono quei medici esterni che intervengono nel processo in qualità di consulenti tecnici d'ufficio, ai quali vengono liquidati compensi che, in taluni casi, raggiungono e superano i 100 milioni di lire nel corso di un solo anno,

gli interpellanti chiedono di sapere se il Ministro non ritenga di dover portare immediatamente a conoscenza del Parlamento il « rapporto dettagliatissimo » da lui giustamente richiesto al presidente del collegio dei sindaci dell'INPS, non appena venuto a conoscenza di tale ennesimo clamoroso scandalo, regalato ancora una volta ai pensionati, ai lavoratori ed all'intera opinione pubblica del nostro Paese.

Gli interpellanti chiedono, altresì, di conoscere il parere del Ministro sull'assurda proliferazione, registratasi nel corso di questi ultimi anni, degli enti di patronato e di assi-

stenza sociale, al cui funzionamento l'INPS contribuisce con un apposito fondo sovvenzioni di circa 30 miliardi di lire annui.

(2 - 0352)

B O N A Z Z I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N A Z Z I . Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, nell'interpellanza, da me e da altri colleghi del mio Gruppo presentata lo scorso mese di agosto, ho scritto che le notizie che avevo appreso sul finanziamento dell'Istituto nazionale per la previdenza sociale a proposito di alcuni problemi e di alcune questioni erano « sconcertanti ».

Non credo di avere esagerato esprimendomi così; non credo di avere usato parole fuor di luogo. So bene che in questo nostro paese, negli ultimi tempi soprattutto, sono accaduti ed accadono con molta, con troppa frequenza, fatti che sconcertano e tuttavia questa volta ho sentito, e con me hanno sentito i colleghi che hanno posto la loro firma accanto alla mia nell'interpellanza, che non si poteva tacere e che, invece, bisognava intervenire parlando chiaramente.

Il Parlamento deve interessarsene subito, esigendo spiegazioni e chiarezza, per adottare poi tutte quelle misure che si riterranno necessarie allo scopo di mutare quanto dovrà essere mutato.

Notizie sconcertanti, dicevo, onorevole Presidente. Quando si pronuncia la sigla INPS si sa bene che cosa vuol dire, si sa bene di che si parla. Le entrate di tale ente superano gli 8.000 miliardi di lire, se non sbaglio; le uscite i 9.000 miliardi. Credo di non sbagliare dicendo che il bilancio dell'INPS è il più grosso bilancio dopo quello dello Stato. L'Istituto è sottoposto alla vigilanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale che esercita le relative funzioni di concerto col Ministero del tesoro, secondo le vigenti disposizioni legislative e nel rispetto dell'autonomia dell'Istituto stesso.

L'Istituto nazionale per la previdenza sociale è il più importante pilastro del sistema

previdenziale del nostro paese. Nelle sue casse entrano ogni giorno montagne di denaro dei lavoratori; denaro tolto dalla busta paga per le prestazioni previdenziali; si tratta cioè di salario differito. All'INPS guardano, su di esso discutono e sperano e le sue decisioni attendono milioni e milioni di cittadini, di vecchi lavoratori e di vecchie lavoratrici con alle spalle 40 o 50 anni di duro lavoro e di sacrifici immensi. Si può ben dire che l'INPS è una cosa grandiosa: la sua funzione, i compiti che è chiamato a svolgere sono di fondamentale importanza. Undici milioni di italiani hanno a che fare con detto Istituto. Si tratta cioè di tutti coloro che appartengono alle diverse categorie delle pensioni: assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti; gestioni speciali (cioè lavoratori autonomi); casse e fondi speciali di previdenza; assicurazioni facoltative; pensioni sociali agli ultrasessantacinquenni.

Poichè ho parlato di cifre e di dati, un dato ancora voglio ricordare: quasi 8 milioni di pensionati dell'INPS vivono con 40.000 lire al mese. Oggi, ottobre 1974, 40.000 lire al mese, onorevoli colleghi, con il caro-vita e l'inflazione alle stelle!

Onorevole Sottosegretario, ho già finito questa parte del mio discorso; un discorso che lei comprende bene perchè l'ho fatto. Chi ha scritto che ci troviamo di fronte a un « clamoroso scandalo », allorchè pubblicava certe notizie, secondo me non aveva e non ha davvero torto. Ma come? Tanta ristrettezza per milioni e milioni di vecchi lavoratori, tanta lentezza nell'accogliere giu-

ste e sacrosante rivendicazioni per una parte. Per un'altra parte invece, anzi, per essere più esatti, per alcune altre parti, le cose sono state affrontate e si affrontano con molta più facilità. La ristrettezza proprio non si sa che cosa vuol dire per una certa parte; l'abbondanza anzi imperversa.

Ho scritto nella mia interpellanza che alla fine di ogni anno, l'INPS, provincia per provincia, ha liquidato e liquida somme diciamo « consistenti » ad un lungo elenco di avvocati e di medici esterni. Mi spiego meglio affinché non ci sia equivoco alcuno: si tratta di professionisti non dipendenti dall'INPS. Perchè vengono corrisposte tali somme a questi signori? Perchè si tratta di liquidare gli onorari, ai professionisti di cui prima ho detto, per le cause perse contro i lavoratori. Faccio questa affermazione perchè se i miei dati sono giusti, onorevole Sottosegretario, nel 1972 su circa 60 mila cause contro lavoratori l'INPS ne ha perse più di 40 mila. Chi non ha seguito sulla stampa la questione e chi non la conosce non può capire bene subito di che si tratta. È molto semplice, onorevoli colleghi: l'INPS non si trova nelle condizioni operative per poter adempiere tempestivamente ai propri compiti ed ai propri obblighi. In seguito ad una forte lievitazione della domanda del pensionamento per invalidità si è prodotto un contenzioso amministrativo e giudiziario di vaste proporzioni. L'INPS prima non ha saputo prevedere ciò, poi non ha saputo provvedere, all'interno, nei propri servizi potenziandoli, particolarmente quelli medico-sanitari.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETONI Tullia

(Segue B O N A Z Z I). Quindi all'aumento delle domande di pensione di invalidità ha fatto seguito l'aumento dei ricorsi precontenziosi ed infine quello delle domande giudiziarie contro le definitive reiezioni, cioè le cause, e quindi l'enorme aumento delle spese legali, cioè delle competenze da corrispon-

dere agli avvocati degli assicurati e ai consulenti tecnici d'ufficio.

Conclusione su ciò: nel bilancio di previsione dell'Istituto nazionale per la previdenza sociale per il corrente anno è stata prevista la somma di 18 miliardi di lire per spese legali.

Dicevo prima, onorevoli colleghi, che c'è chi conosce un INPS dal volto assai diverso da quello che conoscono milioni e milioni di pensionati italiani. Non desidero fare nomi in questo momento; sono apparsi sulla stampa ben chiari, provincia per provincia. Il ministro Bertoldi in persona ed il Ministero sono bene informati. Dirò soltanto che in talune province vi sono avvocati che ricevono ogni anno dall'INPS somme favolose di tal genere: per esempio in provincia di Avellino c'è chi ha ricevuto in un anno 71 milioni; in provincia di Lecce c'è chi ha ricevuto 60 milioni; a Potenza 63 milioni. A Sassari c'è un avvocato molto fortunato che ha ricevuto l'anno scorso 203 milioni. A Cagliari sette avvocati fortunati: uno ha ricevuto 143 milioni, un altro 168 milioni, un altro 199 milioni, uno 58 milioni, uno 67 milioni, un altro 81 milioni, un altro ancora 72 milioni. Ripeto: si tratta di quattrini ricevuti in un anno.

Ho trascurato tutti quelli che hanno ricevuto somme al di sotto dei 50 milioni in un anno poichè l'elenco sarebbe lunghissimo; la somma complessiva, come si può ben capire, è pertanto enorme.

Poi, come dicevo prima, ci sono i medici esterni, che intervengono nel processo in qualità di consulenti tecnici d'ufficio ai quali, sempre da parte dell'INPS, vengono liquidati compensi che in taluni casi raggiungono i 100 milioni nel corso di un solo anno.

Onorevole Sottosegretario, sembra a me che tutto questo richieda un pronto interessamento personale del Ministro e degli uffici competenti del Ministero del lavoro. Se si tratta di insufficienze esistenti nei servizi dell'INPS, se si tratta — come senza dubbio si tratta — di debolezza strutturale di tale Istituto, occorre provvedere subito. Se si dovesse trattare di qualcosa di peggio, si intervenga con la massima energia. Così come sono andate e come vanno ora le cose è davvero inaccettabile che possano continuare. L'INPS è costretto a spendere montagne di soldi dei lavoratori contro gli stessi lavoratori che, di fronte alle opposizioni dell'INPS medesimo o al suo silenzio, sono costretti a ricorrere al giudice. Siamo nell'assurdo più

completo, onorevole Sottosegretario e onorevoli colleghi: sono certo che non sia per tutti loro cosa difficile convincersi di ciò al pari di me.

Onorevole Presidente, l'ultima parte della mia interpellanza è relativa ad un'altra assurdità che si è venuta a creare nel nostro paese, essa è relativa cioè alla proliferazione degli enti di patronato e di assistenza sociale. È cosa nota che al funzionamento di detti patronati l'INPS, da parte sua, contribuisce con un fondo sovvenzioni di 30 miliardi all'anno; senza parlare poi del fondo con il quale interviene il Ministero del lavoro.

Intendo dire subito che mi guardo bene, onorevoli colleghi, dal generalizzare e dal mettere i patronati esistenti in Italia tutti sullo stesso piano. Voglio pure dire che ancor meno intendo porre i patronati sul banco degli accusati. Ci sono enti di patronato sull'attività, sulla preparazione e sulla serietà dei quali vi è solo da fare degli elogi. Li abbiamo visti e li vediamo all'opera — ed è un'opera altamente meritoria — ormai da decenni. Mi riferisco in modo particolare ai patronati delle tre confederazioni sindacali e a quello delle ACLI.

Ma come lei sa, onorevole Sottosegretario, i patronati sono molto cresciuti nel corso di questi ultimi anni. Infatti mentre fino al 1970 avevano ottenuto il riconoscimento giuridico da parte del Ministero del lavoro — con tutto quello che ne consegue — soltanto otto enti di patronato, nel corso degli anni 1970-72 tale riconoscimento è stato concesso ad altri tredici o quattordici (non ricordo ora bene) istituti di patronato. Evidentemente, senatore Cengarle, qualcuno che è stato al Ministero del lavoro in posti di alta responsabilità è stato di manica larga in quegli anni.

I Ministri che hanno consentito questo avranno certamente avuto le loro ragioni: ragioni forse buone per loro, ma assai poco convincenti per me, e credo non soltanto per me. Infatti si è data via libera a patronati di vario genere, come l'« Associazione nazionale lavoratori anziani di azienda », « Associazione cristiana artigiani italiani »; è saltato fuori il patronato di una certa

« Confederazione italiana lavoratori democratici indipendenti », che nessuno sa dove si trovi, che non esiste. Si ha perfino un patronato della « Federazione nazionale del clero italiano », che proprio non so ove sia rintracciabile.

Onorevole Sottosegretario, di tale questione abbiamo già avuto occasione di parlare qualche tempo fa, presente il ministro Bertoldi presso la Commissione lavoro del Senato e pertanto conosco il pensiero del ministro stesso al riguardo. Ho qui copia della relazione che il Ministro fece in quella occasione. Tra l'altro ebbe a dire giustamente: « Non basta che il patronato sia stato riconosciuto e che sia stata rilevata, all'atto del riconoscimento, nei confronti dell'associazione promotrice, la sussistenza dei requisiti di legge. Perchè l'ente di patronato possa utilmente partecipare al finanziamento a carico del "Fondo" occorre che esso dimostri di aver svolto una concreta attività di tutela e di assistenza dei lavoratori ». Il ministro Bertoldi continuava: « A questo proposito posso assicurare di aver impartito rigorose istruzioni ai competenti uffici del Ministero affinché intensifichino l'attività ispettiva per un più severo controllo dei dati relativi alla attività svolta e sugli atti contabili, procedendo con estrema cautela nelle erogazioni in conto finanziamento e nella liquidazione dei saldi, subordinando inoltre la ripartizione annuale del "Fondo" all'acquisizione dei dati rilevati in tutte le province dagli ispettorati del lavoro nell'esercizio della loro attività di controllo ».

Personalmente in Commissione approvai allora interamente le parole del ministro Bertoldi e non posso pertanto che condividerle tuttora. All'onorevole Sottosegretario, quindi, ho solo da chiedere se a proposito della questione dei patronati è oggi in grado, come rappresentante del Governo, di fornire qualche nuovo elemento, qualche nuova notizia e, soprattutto, qualche prova concreta che stia a dimostrare che certe situazioni assurde e insostenibili non saranno più oltre tollerate.

Onorevole Presidente, ho concluso. Ho parlato un po' a lungo e sento di dover chie-

dere scusa a lei, all'onorevole Sottosegretario e agli onorevoli colleghi che hanno avuto la bontà di ascoltarmi. Ritengo però che le questioni che ho inteso affrontare con la mia interpellanza lo richiedessero.

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

C E N G A R L E, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Onorevoli colleghi, il problema sollevato dai senatori Bonazzi, Antonicelli, Branca, Tullia Romagnoli Caretoni, Galante Garrone, Dante Rossi e Ossicini con la interpellanza in corso di svolgimento ha formato oggetto, già prima della sua apparizione sulla stampa, di scrupolose indagini da parte del Ministero del lavoro, preoccupato per il progressivo aumento delle spese legali dello INPS.

In effetti, dai 3,8 miliardi del 1968 tali spese sono passate a 4,6 miliardi nel 1969, a 6,8 nel 1970, a 8,4 nel 1971, a 11,8 nel 1972, a 13,2 nel 1973 ed ad una previsione di 14,5 miliardi per il 1974.

Il problema dei compensi corrisposti agli avvocati di controparte, a titolo di competenze e onorari, deve essere inquadrato nell'aumento del contenzioso in materia di invalidità pensionabile, che da solo costituisce l'85 per cento dell'intero contenzioso gravante sull'istituto della previdenza sociale, e che assorbe, tra l'altro, la maggior parte delle spese legali anche perchè comporta la necessità di costose consulenze medico-legali, sia in primo che in secondo grado.

Delineate, sia pure in sintesi, le dimensioni del fenomeno, il Ministero ha proceduto in una con il collegio sindacale dell'INPS ad un'attenta analisi dello stesso allo scopo di individuarne in dettaglio le cause.

Queste vanno ricercate innanzi tutto nelle innovazioni intervenute in materia assicurativa dal 1968 in poi, sia per effetto dei provvedimenti legislativi che per alcune pronunce giurisdizionali. Tali innovazioni hanno determinato in fase di prima applicazione uno stato di incertezza del diritto che ha aumentato la litigiosità. Vanno in proposito evidenziate:

il delinarsi di un nuovo orientamento della Corte di cassazione che, in totale riforma di una pluridecennale e consolidata giurisprudenza, ha consentito la valutazione, anche nel corso dei procedimenti giudiziari, degli aggravamenti dello stato di salute intervenuti, dopo la definizione in sede amministrativa della domanda di pensione di invalidità;

il contestuale consolidamento di un indirizzo giurisprudenziale che, nel riconoscimento e nella valutazione della invalidità pensionabile, ha dato particolare rilevanza alle condizioni soggettive dell'assicurato quali l'età, le attitudini, l'esperienza professionale, la situazione familiare e quella di mercato, e in genere alle condizioni economiche, sociali ed ambientali;

la dichiarazione di illegittimità costituzionale, pronunciata con sentenza n. 160 del luglio 1971, dell'articolo 10 del regio decreto-legge 14 aprile 1939, n. 636, nella parte in cui differenzia la determinazione della residua capacità di guadagno e quindi l'invalidità pensionabile tra impiegati e operai.

Alle cause di ordine giuridico, testè enunciate, debbono aggiungersi quelle concernenti le carenze strutturali dell'INPS, che non ha potuto tempestivamente adeguarsi agli adempimenti derivanti dalle numerose leggi che, come accennato, si sono succedute a breve distanza in questi ultimi anni. In particolare, le carenze concernono gli organici dei medici di istituto che, non consentendo sempre la tempestiva definizione in sede amministrativa delle domande di prestazione, hanno comportato un aggravio di procedimenti giudiziari che poteva essere evitato.

La situazione si evolverà senz'altro in senso favorevole con l'attuazione della riforma sanitaria, in relazione alle previste attribuzioni alle unità sanitarie locali degli accertamenti medici, anche ai fini del riconoscimento dello stato di invalidità.

Deve essere comunque ben chiaro che l'ottimale sarebbe che, in collaborazione con le organizzazioni sindacali, si rivedessero i criteri e i principi che reggono l'invalidità pensionabile, anche al fine di evitare l'eccessivo dilatarsi del numero delle pensioni conces-

se, specie in alcune regioni d'Italia. In proposito basti considerare che attualmente esse sono salite a quasi 5 milioni.

Per quanto concerne ciò che gli interpellanti hanno segnalato circa l'entità degli onorari dati dall'INPS a medici ed avvocati, posso assicurare che sia da parte del Ministero che dell'INPS si fanno accertamenti in proposito e che, comunque, l'INPS trasmette al Ministero delle finanze l'ammontare delle parcelle corrisposte.

Per quanto riguarda, invece, la parte dell'interpellanza relativa alla proliferazione degli enti di patronato, ritengo opportuno evidenziare, come già messo in rilievo dallo stesso Ministro del lavoro il 1° agosto, nell'esposizione tenuta sull'argomento presso la Commissione lavoro del Senato, che, in base all'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 804, gli istituti di patronato e di assistenza sociale possono essere costituiti esclusivamente per iniziativa di associazioni nazionali di lavoratori che diano affidamento di provvedervi con mezzi adeguati ed i cui statuti prevedano il perseguimento di finalità assistenziali.

L'approvazione della costituzione dei predetti enti da parte del Ministro del lavoro, titolare della potestà di riconoscimento e del potere-dovere di vigilanza su di essi, conferisce la personalità giuridica ai patronati, ai quali spetta l'esercizio dell'assistenza e la tutela dei lavoratori e dei loro aventi causa per il conseguimento delle prestazioni previste da leggi, statuti e contratti regolanti la previdenza e la quiescenza, nonché la rappresentanza dei lavoratori davanti agli organi di liquidazione di dette prestazioni e a collegi di liquidazione.

Con il riconoscimento giuridico si realizza la premessa per il finanziamento degli enti di patronato a carico dell'apposito fondo alimentato dal gettito contributivo degli istituti previdenziali.

La ripartizione di tale fondo è effettuata con decreto del Ministro del lavoro, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le associazioni nazionali dei lavoratori

interessati, in relazione alla capacità operativa dei patronati stessi.

Per quanto concerne l'entità, preciso che fino al 1970 avevano ottenuto il riconoscimento giuridico otto enti di patronato, promossi dalle organizzazioni sindacali più rappresentative. Nel corso degli anni 1971 e 1972 tale riconoscimento è stato concesso ad altri 13 istituti di patronato.

Sottolineo comunque che gli organismi in questione hanno dimostrato di possedere i requisiti previsti dalla normativa sopra richiamata. Pertanto il Ministero, anche in omaggio al principio costituzionale della libertà di associazione, non ha potuto opporsi ad un ampliamento del numero dei patronati stessi.

Per quanto attiene all'attività dei patronati in sede giudiziaria, l'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 804, già citato, si limita a stabilire, al terzo comma, che il patrocinio dei lavoratori in sede giudiziaria è regolato dalle norme del codice di procedura civile e da quelle sulla disciplina delle professioni di avvocato e di procuratore.

In considerazione dello spirito informatore della citata legge istitutiva dei patronati e delle sue finalità, intese ad assicurare una assistenza valida e gratuita ai lavoratori per il conseguimento delle prestazioni assicurative al fine di sottrarla all'opera di mediazione di privati procaccianti, il Ministero ha ritenuto in passato di riconoscere, in sede di finanziamento dell'attività dei patronati, anche l'assistenza da essi svolta in sede giudiziaria.

Se in passato tale normativa poteva prestarsi anche ad una interpretazione atta a riconoscere un'attività assistenziale del patronato, in ordine ai procedimenti giudiziari, oggi la situazione sembra presentarsi sostanzialmente modificata a seguito della legge 11 agosto 1973, n. 533, la quale, all'articolo 11, prevede il patrocinio, a spese dello Stato, anche per le controversie in materia previdenziale ed assistenziale, in favore dei non abbienti, di coloro, cioè, aventi un reddito annuo netto non superiore ai 2 milioni di lire.

Non sembra, infatti, che la norma prevista dall'ultimo comma dell'articolo 3 della

predetta legge n. 804, concernente gli enti di patronato, secondo la quale nel loro statuto « deve altresì essere espressamente stabilito che l'attività assistenziale dell'istituto è svolta gratuitamente nei confronti di tutti i lavoratori, senza alcuna limitazione », possa conciliarsi con la predetta disposizione del citato articolo 11 della legge n. 533 in quanto, in tal caso, dovrebbe ammettersi il principio che l'assistenza in sede giudiziaria degli enti di patronato riguardi esclusivamente i lavoratori con un reddito netto annuo superiore a 2 milioni di lire.

Come conseguenza di tale nuova normativa il Ministero, con circolare del 4 settembre 1974, ha escluso dal finanziamento dei patronati l'attività assistenziale da questi svolta in ordine ai procedimenti giudiziari.

La citata circolare ha infatti previsto che possono essere finanziati solo gli interventi dei patronati ai sensi dell'articolo 446 del codice di procedura civile modificato dalla legge 11 agosto 1973, n. 533, il quale prevede che « gli istituti di patronato possono, su istanza dell'assistito, in ogni grado del giudizio, rendere informazioni e osservazioni orali e scritte nella forma di cui all'articolo 425 », analogamente a quanto è previsto per la richiesta di informazioni e osservazioni alle associazioni sindacali.

Inoltre, lo strumento amministrativo ha rivisto anche i criteri di ripartizione del fondo patronati, innovando per quanto concerne i criteri di valutazione dell'attività svolta dagli organismi di cui trattasi.

Il Ministero ha predisposto infine una serie di rigorosi controlli su vari aspetti dell'attività dei patronati, in particolare per quella svolta all'estero, concedendo le anticipazioni sui finanziamenti solamente ai maggiori patronati, escludendo di conseguenza sia quelli sottoposti ad ispezioni tuttora in corso, sia quelli che non hanno dimostrato di avere svolto un'attività assistenziale concreta.

B O N A Z Z I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N A Z Z I . Per prima cosa, signor Presidente, devo ringraziare il Sottosegreta-

rio per aver risposto alla mia interpellanza senza che fossero passati cinque o sei mesi dalla presentazione, come spesso accade. Dico questo perchè attendo ancora risposta da altri ministeri ad interrogazioni ed interpellanze presentate molto tempo fa. Osservo che si tratta di un sottosegretario di un ministero, come quello del lavoro, che è tra i più oberati di impegni, di un rappresentante del Governo che, nella difficile situazione venutasi a determinare nel nostro paese, ha ogni giorno compiti urgenti e gravissimi da affrontare. Doveroso è pertanto da parte mia riconoscere la sua sollecitudine e la sollecitudine del ministro Bertoldi, augurandomi che i loro colleghi di Governo li vogliano nel futuro imitare.

Ringrazio il Sottosegretario poi per la risposta esauriente e dettagliata che ha consentito a me e consentirà ai colleghi che leggeranno il resoconto della seduta odierna di apprendere elementi e notizie di grande interesse. Intanto sottolineo il fatto che il Sottosegretario non ha potuto smentire nulla delle cose che ho denunciato illustrando la mia interpellanza; cose che, come si è detto, sono piuttosto gravi. Si tratta, onorevoli colleghi, allorchè si parla dell'INPS e del sistema previdenziale, di un settore di fondamentale importanza per la vita del nostro paese. Abbiamo parlato e stiamo parlando di questioni che hanno giustamente suscitato e suscitano tuttora un vivo interesse fra i lavoratori e nell'intera opinione pubblica. Il ministro Bertoldi non poteva pertanto, anche per la sua personale sensibilità politica e morale che io ben conosco, non intervenire, come intervenne, non appena a conoscenza di certi fatti, e di ciò al Ministro desidero dare pubblicamente atto. Il Ministro intervenendo allora — occorre riconoscerlo — fece subito qualcosa di molto importante. Dalla risposta avuta oggi dal Sottosegretario, in parte almeno, ho avuto la prova che il Ministero intende andare avanti, puntando a modificare una situazione e delle contraddizioni che hanno veramente dell'assurdo e dello scandaloso al tempo stesso.

Prendo atto, onorevole Sottosegretario, dell'impegno assunto dal Ministero per giungere a moralizzare questo importante set-

tore. In particolare prendo atto di quanto ella ha dichiarato a proposito degli accertamenti che l'INPS ed il Ministero intendono effettuare per quanto concerne l'entità degli onorari corrisposti ad avvocati e medici; onorari che tanto clamore hanno giustamente suscitato.

Prendo inoltre atto delle cose dette per quanto riguarda gli enti di patronato; ma aggiungo che solo una parte delle spiegazioni, delle considerazioni e delle cose dette su tale questione dall'onorevole Sottosegretario possono essere condivise ed accolte da parte mia.

Onorevole Sottosegretario, illustrando la mia interpellanza, sulla proliferazione dei patronati sono stato molto cauto e molto misurato. In Commissione qualche collega, giustamente, ha detto, su tale questione, qualcosa di molto più chiaro, di molto più pesante e grave. Ritengo pertanto che questo discorso riguardante i patronati dovrà essere ripreso, per approfondirlo meglio, in un altro momento.

Ma per giungere in concreto a modificare le cose ingiuste delle quali oggi abbiamo in quest'Aula parlato, onorevole Sottosegretario, che cosa bisogna fare? Qual è la cosa più importante da fare? Ella pure ha parlato al pari di me di carenze strutturali dell'INPS. Ebbene, una delle cose principali che occorre fare — se non la principale — se vogliamo modificare per davvero questa situazione assurda che si è venuta a determinare, è quella di consentire che l'INPS possa fornirsi di personale e di mezzi idonei all'esame dell'enorme mole di domande presentate per ottenere la pensione sia in sede sanitaria che contenziosa. Solo così, solo se l'INPS sarà messo in grado, all'interno dei propri servizi, di potenziarsi e di avere a disposizione personale e mezzi sufficienti, si avrà la possibilità di accertamenti documentati che non risultino deficitari rispetto a quelli che potranno aversi in sede contenziosa tramite la consulenza tecnica.

Penso, onorevole Sottosegretario, che lei sia convinto al pari di me che queste cose andavano dette, che queste questioni andavano sollevate e discusse. Voglio augurarmi che l'impegno assunto dal ministro Bertoldi

in prima persona in sede di Commissione lavoro del Senato e le dichiarazioni rilasciate alla stampa dallo stesso Ministro trovino, quanto prima, concreta realizzazione nei fatti.

Un giornalista — e termino, onorevole Presidente — in un articolo su « Il Corriere della Sera » di qualche tempo fa, affrontando questi problemi, si domandava: si è reso conto il ministro Bertoldi delle resistenze che incontrerà? Avrà il Ministro del lavoro il coraggio e la forza di andare fino in fondo?

Mi auguro, anzi sono certo che il Ministro avrà la forza e la volontà di andare fino in fondo.

Conosco l'onorevole Bertoldi da molto tempo e sono legato a lui da una sincera amicizia: sono convinto che egli intende vincere questa battaglia, nell'interesse di milioni e milioni di pensionati e di lavoratori.

P R E S I D E N T E . Segue un'interpellanza del senatore Marotta e di altri senatori.

Poichè sullo stesso argomento vertono l'interrogazione 3 - 1327, già iscritta all'ordine del giorno, e le interrogazioni 3 - 1328, 3 - 1330 e 3 - 1331, presentate successivamente alla diramazione dell'ordine del giorno, queste quattro interrogazioni, come già detto in precedenza, saranno svolte congiuntamente all'interpellanza. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura dell'interpellanza e delle quattro interrogazioni.

T O R E L L I , Segretario:

MAROTTA, CUCINELLI, DE MATTEIS, BLOISE, BUCCINI, CORRETTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della marina mercantile e di grazia e giustizia.* — Per richiamare la vigile attenzione del Governo sul doloroso calvario delle navi che battono « bandiera ombra », la cui losca attività è rimasta avvolta nel più impenetrabile mistero nonostante esse operino alla luce del sole, specie in quel di Genova dove hanno sede varie agenzie e dove prospera un turpe mercato diretto al reclutamento clandestino di infelici lavoratori di

ogni nazionalità, i quali, stretti dal bisogno e sospinti, per ciò stesso, dalla necessità assoluta di trovar comunque e dovunque un lavoro, si avventurano ad imbarcarsi anche su vecchie navi sulle quali li attende non di rado un crudo, inesorabile destino.

Si tratta di ben 2.230 navi, per un ammontare di circa 45 milioni di tonnellate, battenti bandiera liberiana e di 1.340, per un tonnellaggio di oltre 8 milioni, battenti bandiera panamense.

È più che notorio e manifesto che dietro queste cosiddette « bandiere ombra » si nascondono anonimi proprietari, che rimangono tali perchè troppi, e di ingente mole, sono gli interessi che giocano in tale campo, dove uomini senza scrupolo riescono ad avere il sopravvento e ad operare nella certezza della più completa impunità.

Scarso è sempre stato, purtroppo, il controllo delle autorità marittime e delle forze di polizia in tale settore, anche se non vi è chi non sappia « di che lacrime grondi e di che sangue » detta situazione che ha risvolti quanto mai drammatici. Infatti, la serie delle navi affondate o scomparse senza lasciar traccia alcuna, trascinando nei gorgi di tutti i mari tante vittime innocenti, è tutt'altro che indifferente, ma è ancor più grave che le innumerevoli tragedie senza nome si sono sempre chiuse senza che luce alcuna fosse fatta.

Vani si sono rivelati persino gli interventi dei sindacati della gente di mare, che sono rimasti impotenti di fronte ad uno scempio che riempie l'animo di profonda tristezza.

Alle invocazioni di soccorso dei comandanti delle navi in pericolo, tutte naufragate, anche nei casi nei quali veniva indicata la posizione esatta nella quale si trovavano, mai i rappresentanti delle compagnie interessate si sono presi la pena di spiegare un qualsivoglia intervento per tentare un'opera di soccorso.

Al lungo elenco delle navi affondate o scomparse (l'« Express One », la « Granefors », il motopeschereccio « Martinsicuro », la motonave « Esperanza II » e tante e tante altre), dove i componenti l'equipaggio trovarono ingrata morte, si aggiunge il caso recente — che per le sue modalità merita

particolare menzione — della nave « Seagull » battente bandiera liberiana, che, carica di varie tonnellate di fosfato, avrebbe dovuto raggiungere Augusta il 17 febbraio 1974.

Alle segnalazioni del marconista, che si mise in contatto via radio con la Capitaneria di porto di Augusta nei giorni 17 e 18 febbraio e che denunciò le cattive condizioni del mare e la difficoltà della navigazione, non fece eco nessuna richiesta di soccorso da parte del rappresentante della società « Agena », con sede in Genova, a cui si rivolse la moglie del marconista implorando aiuto.

Il direttore dell'« Agena », Harj Levinson, rimase sordo al grido di disperazione dell'infelice, la quale si rivolse a « Marisicilia » che iniziò le operazioni di soccorso solo il 25 febbraio. Troppo tardi! Della nave si ritrovò solo qualche relitto ed un cadavere nei pressi di Licata (Agrigento). Nessuna traccia degli altri 30 componenti l'equipaggio, di cui facevano parte elementi di varie nazionalità ed un paio di italiani.

Non è fuor di luogo osservare che la Liberia ed il Panama hanno un numero di navi complessivo di 3.571, con una percentuale sulla flotta mondiale del 19,46 per cento.

Nell'attesa di conoscere l'esito dell'inchiesta disposta dal Ministro della marina mercantile dell'epoca, onorevole Pieraccini, su detto macabro episodio della « Seagull », che ha commosso l'opinione pubblica di tutto il mondo e del quale si è occupata la stampa di molte nazioni, gli interpellanti chiedono che il Governo affronti, alfine, con la decisione e l'energia che la gravità del caso impone, tale problema nel suo complesso, sicchè si ponga fine a detto turpe mercato ed all'illecito andazzo che ha riflessi assai deteriori, anche perchè coinvolge la sorte di tanti lavoratori avversati dal destino, i quali, privi della benchè minima tutela, divengono oggetto di un indegno sfruttamento che nulla ha da invidiare allo schiavismo della peggiore maniera.

Le « bandiere ombra » sono avanzi di sistemi barbarici che non possono avere diritto di cittadinanza in un Paese che, come il nostro, vanta tradizioni di civiltà e si regge su principi di sana democrazia.

(2 - 0312)

MAFFIOLETTI, CAVALLI, VIGNOLO. — *Ai Ministri della marina mercantile e di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali iniziative intende assumere il Governo sulla scandalosa questione delle « bandiere ombra », sia sotto il profilo della tutela delle condizioni di lavoro e di sicurezza dei marittimi italiani, che sotto quello dell'evasione fiscale, che si realizza attraverso l'uso delle bandiere di comodo nel settore della nautica da diporto.

In particolare, gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si intendano assumere in merito, dopo i voti e gli indirizzi espressi di recente dal Senato.

(3 - 1327)

DE CAROLIS, PASTORINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri, della marina mercantile e di grazia e giustizia.* — Per sollecitare l'iniziativa del Governo in relazione a recenti episodi di estrema gravità che hanno riproposto all'attenzione dell'opinione pubblica il doloroso e scandaloso fenomeno delle navi che battono « bandiera ombra », allo scopo di sottrarsi sia agli obblighi di un equo trattamento economico e normativo dei marittimi, sia a quelli inerenti alle garanzie della sicurezza della navigazione nonchè di un livello minimo di condizioni ambientali a tutela della salute dei lavoratori del mare.

È noto che dietro le cosiddette « bandiere ombra » si nascondono armatori anonimi e privi di scrupoli, i quali si avvalgono della complicità di varie agenzie, operanti anche nelle più importanti città di mare del nostro Paese, le quali, per la loro semplice funzione di intermediazione, non assumono purtroppo responsabilità civili e penali.

È evidente, pertanto, che si rende necessaria, innanzitutto, un'approfondita indagine dei Ministeri interessati per conoscere il fenomeno in tutte le sue manifestazioni, onde adottare i necessari ed indilazionabili provvedimenti di competenza delle autorità del nostro Paese.

Poichè, peraltro, il fenomeno ha proporzioni internazionali ed è favorito da un'evidente carenza delle norme che a tale livello regolano la sicurezza della navigazione e la tutela della vita e del trattamento economico

e normativo dei marinai, appare senz'altro opportuna un'iniziativa del nostro Paese per una completa revisione e un'adeguata ristrutturazione della normativa attualmente in vigore.

Si richiama, quindi, l'attenzione del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri interessati per l'attuazione di una coordinata azione del Governo italiano nelle direzioni e nei settori indicati, con l'urgenza e la decisione che la gravità del fenomeno richiede.

(3 - 1328)

VENANZETTI. — *Ai Ministri della marina mercantile e delle finanze.* — Premesso che il noto e più volte deprecato fenomeno delle cosiddette « bandiere ombra » presenta obiettivamente aspetti assai complessi, sia sul piano giuridico, sia per i riflessi di carattere economico, l'interrogante chiede, tuttavia, di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per una più adeguata tutela dei lavoratori che si imbarcano su tali navi.

Un aspetto particolarmente scandaloso di tale fenomeno è costituito dal naviglio da diporto registrato presso marine straniere, ma chiaramente e notoriamente posseduto da cittadini italiani residenti stabilmente nel nostro Paese. Al riguardo, l'interrogante chiede di conoscere quale seguito è stato dato all'impegno preso dal Governo — con l'approvazione da parte del Senato, nella seduta del 5 agosto 1974, di un apposito ordine del giorno — di « assoggettare comunque i proprietari del naviglio stesso registrato all'estero all'adeguato pagamento di imposte ».

Si chiede, infine, di conoscere come possa ancora giustificarsi la fornitura a detto naviglio dei carburanti (benzina o gasolio) in agevolazione o totale esenzione dall'imposta di fabbricazione.

(3 - 1330)

ARIOSTO, PORRO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere:

cosa intende fare, per evitare illecite e non tutelate assunzioni di marittimi nei porti italiani, nei confronti di quelle agenzie prive di personalità giuridica operanti nel settore e se non ritiene di stabilire per esse l'obbligatorietà dell'iscrizione in un istituito apposito albo nazionale;

se non ritiene che, per maggior sicurezza dei natanti battenti « bandiera ombra », si debbano imporre condizioni di maggiore rigidità, come, ad esempio, le classifiche contemporanee di due o tre registri, tipo RINA, « Lloyd's », « American bureau of shipping »;

se non ritiene, infine, onde evitare perdite di vite umane, disporre affinché le Capitanerie di porto — su segnalazione di pericolo — provvedano immediatamente alle operazioni di soccorso, dandone subito notizia all'agenzia marittima di competenza, anche per evitare il ripetersi di drammatici episodi come quello del « Seagull ».

(3 - 1331)

MAROTTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAROTTA. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'interpellanza da me presentata non avrebbe forse bisogno di illustrazione perchè credo abbia fornito un quadro pressochè completo della situazione. Ma la gravità dell'episodio che è al nostro esame questa sera è tale che rende necessari ulteriori chiarimenti.

Desidero premettere che la signora Raima Junakovic, moglie di uno dei trenta marinai annegati, dei trenta marinai abbandonati alla mercè delle « bandiere ombra » e degli armatori fantasma, ha proposto denuncia al procuratore della Repubblica di Messina di cui ritenne la competenza per il fatto che le ricognizioni erano state eseguite da « Marisicilia » cioè dal Comando marittimo della Sicilia.

Senonchè quel magistrato, avuta cognizione che nel corso delle ricerche, effettuate purtroppo con notevole ritardo addebitabile all'agenzia « Agena » con sede a Genova, che rappresenta la compagnia della nave « Seagull » battente bandiera liberiana, erano stati rinvenuti dei relitti della « Seagull » ed un cadavere appartenente all'equipaggio della nave affondata nelle acque di Licata, rimise

gli atti al procuratore della Repubblica di Agrigento, competente per territorio.

Per ragioni che non mi sono note e che non possono non apparire strane l'autorità giudiziaria di Agrigento inviò a sua volta gli atti alla procura di Genova.

Nonostante il lungo tempo decorso il magistrato di Genova non ha, sinora, fatto alcuna comunicazione di reato nè ha ascoltato la denunziante signora Raima Junakovic.

Ciò che ha rilevanza è il fatto che il Ministro della marina mercantile dell'epoca ha emesso il seguente comunicato, pubblicato dall'ANSA il 7 marzo: « Il Ministro della marina mercantile, senatore Giovanni Pieraccini, ha disposto una commissione di indagine ministeriale per accentare le eventuali responsabilità in merito agli avvenimenti relativi al naufragio della nave « Seagull » battente bandiera liberiana. La commissione è composta dal direttore generale della navigazione e del traffico marittimo Nunzio D'Angelo, dal direttore generale del naviglio Vincenzo Vitelli, dal comandante Giuseppe Falla, dall'ispettorato generale della capitaneria di porto. La nave « Seagull » di 6.000 tonnellate naufragò venerdì 17 febbraio nel canale di Sicilia durante il viaggio da Casablanca ad Augusta (Siracusa). La nave, che aveva un equipaggio di 29 uomini, colò a picco durante una tempesta senza lanciare richiami di soccorso; secondo la Federazione dei lavoratori del mare, aderente alla Cisl, la nave era partita da Genova per il Nord Africa con personale ed attrezzature di bordo inadeguati; notizie diffuse in ambienti marittimi di Taranto hanno riferito che una motonave italiana, « Vela », avrebbe avvistato il 18 febbraio, il giorno dopo il naufragio, relitti della « Seagull » in un tratto di mare al largo dell'isola di Pantelleria senza però darne comunicazione alle autorità competenti per mettere in moto il soccorso ».

Quale sia la conclusione di questa inchiesta lo ignoro. Non mi risulta peraltro che il ministro Coppo, che è subentrato al senatore Pieraccini, abbia dato corso alle indagini disposte da quest'ultimo. Voglio sperare che su questo punto di tanta rilevanza il

Sottosegretario presente si compiacerà di fornirmi i chiarimenti del caso.

Non bisogna dimenticare che si tratta di una tragedia che ha commosso l'opinione pubblica non soltanto italiana: i giornali di tutto il mondo si sono occupati di un episodio di tanta gravità ed i maggiori quotidiani italiani continuano ancora a parlarne ed a dibattere il problema sempre insoluto delle « bandiere ombra ».

Nel « Messaggero » del 9 settembre si parla, tra l'altro, « di una iniziativa giudiziaria che ripropone il problema dei marittimi che muoiono sotto le « bandiere ombra ». Di chi è la colpa? Di nessuno. Chi paga? Nessuno. L'armatore fantasma agisce con « bandiera ombra ». Nave straniera, presunto naufragio in acque presumibilmente extraterritoriali. Alla luce dell'attuale legislazione italiana c'è poco o nulla da fare. Eppure la « Seagull » a Genova era come di casa, anzi la sua casa era Genova, a dispetto della bandiera liberiana, genovese è l'agenzia raccomandataria, l'equipaggio è ingaggiato a Genova, è in riparazione a Genova, i viaggi sono sempre in partenza dal capoluogo ligure, i guadagni arrivano lì e l'assicurazione dello scafo era di 450 milioni: 450 milioni per un quasi rotame pagato meno di 100 milioni ».

Anche da queste notizie potete rendervi conto della gravità eccezionale dell'episodio. Tanti uomini hanno perduto la vita per la incuria di chi avrebbe dovuto prestare soccorso senza perder tempo. Al messaggio del marconista del giorno 17 in cui si diceva: « Siamo in un mare in tempesta » (dovevano arrivare ad Augusta, avevano un carico di 9.000 tonnellate di fosfati per la Montedison, carico superiore a quello che poteva portare la nave) « arriveremo tra otto ore », risponde... il silenzio! A Genova l'« Agena » la società rappresentante della nave, non si fa viva, dopo alcuni giorni si limita a telefonare al comando di Augusta per avere notizie ma si guarda bene dal disporre qualsiasi ricognizione o ricerca e solo per le intercessioni, per le preghiere, per le sollecitazioni, per lo spasimo, per l'ansia dell'infelice moglie del marconista il comando militare marittimo di Sicilia, che ha sede in

Messina, iniziò il 26 febbraio le ricognizioni che dovette sospendere il 4 marzo a causa del mare tempestoso.

Nel comunicato ANSA diramato il 4 marzo si dà notizia che sono state sospese nel canale di Sicilia, a causa di un forte vento di scirocco, le ricerche dei relitti della « Seagull », una motocisterna battente bandiera liberiana naufragata presumibilmente il 17 febbraio scorso mentre era in navigazione verso Augusta con un carico di 9.000 tonnellate di fosfati.

I due dragamine della Marina militare « Sgombro » e « Storione », che svolgevano le ricerche, sono stati costretti a rientrare nel porto di Trapani, da dove avevano preso il mare subito dopo l'annuncio del naufragio. Le due unità si trovavano nella zona dal 26 febbraio scorso, giorno in cui dal mercantile « Vela » era stato comunicato alla capitaneria di porto di Genova l'avvistamento di una scialuppa rovesciata nel canale di Sicilia e di un cartello con la scritta « Nave Seagull ».

Durante le ricerche, oltre a relitti di scarsa importanza, è stato anche recuperato il corpo di un uomo dell'apparente età di 30 anni, con indosso un salvagente che portava la scritta « Wilma Leavre », nome precedente della « Seagull ». La salma si trova ancora a Porto Empedocle, nell'Istituto di medicina legale, per un eventuale riconoscimento. Durante le operazioni nelle ore diurne, la zona del presumibile naufragio è stata sorvolata da due aerei del centro soccorso di Martina Franca, ed inoltre la zona di mare tra Agrigento, Gela e Licata è stata percorsa costantemente da vedette delle Capitanerie di porto di Trapani e di Porto Empedocle. È stato anche impiegato un elicottero della Marina militare, ma le ricerche hanno dato esito negativo. « E non potevano non dare esito negativo perchè, se il naufragio è avvenuto il 17 febbraio, il 26 febbraio quando "Marisicilia" inizia queste sue ricerche non poteva evidentemente trovare niente altro che relitti ed il cadavere di un povero marinaio ».

Questa è la situazione drammatica sulla quale ci dobbiamo fermare e che ha dei ri-

svolti veramente gravi quando si pensi che delle « navi ombra » non da oggi si è parlato. Potrei ricordare a questo punto un discorso responsabile e brillante del Ministro della marina mercantile dell'epoca.

L'11 novembre del 1969 alla Camera, rispondendo ad alcuni interroganti, l'onorevole Vittorino Colombo ebbe a dire: « È un fenomeno che pur avendo in taluni casi attenuanti si presenta nel suo complesso come un fatto doloso, accuratamente studiato per sottrarsi ai doveri che incombono sul piano giuridico e sul piano morale ad ogni cittadino dello Stato italiano. Sottrarsi ai doveri di natura tributaria, realizzare guadagni invisibili, esercitare una concorrenza sleale nei confronti degli armatori che non ricorrono all'espedito della « bandiera ombra » costituiscono innanzitutto degli atti di slealtà che vanno additati alla pubblica opinione con estrema severità. Al fondo di questo atteggiamento essenziale, per quanto concerne le navi mercantili, vi è soltanto l'ingordigia di realizzare un superprofitto, usando a volte delle navi antiquate, insicure e scarsamente equipaggiate, mettendo così in serio pericolo la incolumità delle vite umane ».

Il discorso è lungo e non voglio tediarvi. Comunque si conclude così: « Il Governo pertanto ha valutato con profondo realismo il fenomeno in tutte le sue implicazioni e nella sua rilevanza in materia valutaria, fiscale, di sicurezza della navigazione e di tutela del lavoro e della stessa vita umana, arrivando alla conclusione di dover intervenire con tutti gli strumenti possibili per tutelare gli interessi pubblici che dal fenomeno vengono coinvolti. Le vie possibili di intervento sono essenzialmente tre: in sede internazionale, in sede legislativa ed in sede amministrativa. Attraverso di esse si può forse delineare complessivamente una politica diretta a scoraggiare il ricorso alle "bandiere ombra" ».

Da questo discorso coraggioso e suasivo sono trascorsi ben cinque anni e le cose sono al punto in cui si trovavano nel 1969! Nessun ricordo e nessun provvedimento hanno suscitato le proposte dell'onorevole Vittorino Colombo. La tragedia delle « bandiere ombra » incombe e continua ad incombere sempre più insidiosa sul nostro paese

chè le navi battenti « bandiera ombra » si moltiplicano.

A questo punto, onorevoli colleghi, vorrei che il Senato avesse notizie precise sulla incidenza dei naufragi con morti e feriti delle « bandiere ombra » e precisamente della Liberia, Panama, Honduras, Somalia, Libano, Cipro e Singapore. Li ho ricavati dalla rivista « Fairplay international shipping weekly » del 30 maggio 1974 la quale si basa sulle tavole statistiche dei « Lloyd's » relative al registro delle navi per il periodo 1956-73 e agli infortuni annuali per il periodo 1947-72.

Risulta che il tonnellaggio delle « bandiere ombra » rappresentava nel 1972 il 22 per cento del tonnellaggio mondiale con una ascesa progressiva e costante dal 4 per cento del 1948.

Risulta che il concorso delle « bandiere ombra » nei sinistri marittimi avvenuti nel mondo con morti e feriti è stato costantemente superiore alla percentuale del « tonnellaggio ombra » rispetto a quello mondiale. Nel 1948 la partecipazione delle « bandiere ombra » ai sinistri con morti e feriti fu del 10 per cento; quando nel 1957 il « tonnellaggio ombra » rappresentava l'11 per cento di quello mondiale, la partecipazione di tale tonnellaggio ai sinistri con morti e feriti fu del 34,3 per cento di tutti i sinistri accaduti nel mondo. Dieci anni dopo, quando il « tonnellaggio ombra » raggiunge il 15,6 per cento, la partecipazione ai sinistri fu del 44,3 per cento.

Nel 1972 il « tonnellaggio ombra » è giunto al 20,9 per cento e la sua partecipazione ai sinistri è stata del 37 per cento. L'indice di pericolosità di queste navi è straordinariamente allarmante al confronto con gli stessi dati relativi alle flotte della Gran Bretagna, Norvegia, Svezia e Olanda prese complessivamente. Risulta cioè che per tale tonnellaggio i dati sono i seguenti: 1972, 23,4 per cento del tonnellaggio mondiale, 2,8 per cento la partecipazione ai sinistri; 1967, 27,4 per cento del tonnellaggio mondiale, 6,1 per cento la partecipazione ai sinistri; 1948: 33,6 per cento del tonnellaggio mondiale, 33,2 per cento la partecipazione ai sinistri. Risulta chiaro che l'indice di pericolosità del tonnellaggio legale è andato scemando progressivamente, mentre cresceva spaventosamente quello del tonnellaggio illecito.

Non ripeterò quanto ha già detto il ministro Vittorino Colombo nel discorso sopra accennato. Desidero soltanto precisare che in base alle notizie in suo possesso il Ministro informò il Parlamento che circa un milione di tonnellate di stazza lorda di « naviglio ombra » facente scalo nei porti italiani appartiene ad interessi nazionali e che, in considerazione delle navi che non effettuano trasporti da e per l'Italia, il Ministero presumeva che il naviglio commerciale facente capo ad interessi italiani sotto « bandiera ombra » ammontasse a 2 milioni di tonnellate, corrispondenti a circa il 30 per cento del naviglio di bandiera italiana. Aggiungo che questo naviglio italiano mascherato con « bandiera ombra » rappresentava nel 1969 circa l'8 per cento del naviglio commerciale illecito.

In una relazione dei senatori Dominedò e Monni ad un loro disegno di legge, comunicato alla Presidenza il 5 febbraio 1964, (IV legislatura), per la repressione della partecipazione di cittadini italiani o società nazionali alla proprietà di navi con « bandiera ombra » si faceva rilevare al Senato: infrazione valutaria consumata mediante l'investimento di navi all'estero iscritte in registri navali esteri sotto « bandiere ombra »; evasione fiscale per sottrazione del reddito della nave all'imposizione tributaria nazionale; infrazione alla legislazione nazionale sul lavoro e violazione delle condizioni di sicurezza della navigazione degli equipaggi; illecita concorrenza difficilmente sostenibile dalle bandiere nazionali; frode valutaria mediante fuga dei noli in valuta estera e lesione diretta dei nostri più rilevanti interessi quanto a bilancia dei pagamenti; evasione fiscale dalle imposizioni per ritenuta, evasione dalle contestazioni sociali, evasione dalla vigilanza sulle norme di sicurezza sia interna che internazionale, evasione dalle normative legali nazionali sull'arruolamento.

A questo proposito va rilevato che nei nostri maggiori porti i marittimi sono ingaggiati dai loschi avventurieri agenti delle « bandiere ombra », come veniva praticato due secoli fa nei più malfamati porti del mondo. Nessuna garanzia vige per gli arruolati e per le loro famiglie. Ciò voglio sottolineare sia per considerazioni di ordine sociale ed umanitario sia perchè giova a chiarire la

inidoneità delle « bandiere ombra » a coprire la frode e la simulazione nell'armamento, nella registrazione della nave e nell'ingaggio dell'equipaggio. Difatti gli articoli 5 e 6 della convenzione internazionale sull'alto mare, della quale l'Italia è parte e sono parti anche Panama e Liberia che registrano l'80 per cento del « naviglio ombra » mondiale, condizionano il riconoscimento di bandiera alla professione sociale dell'equipaggio ed alla sicurezza della navigazione, che invece puntualmente mancano in ogni nave sotto « bandiera ombra ».

Il caso della « Seagull » è emblematico; il naufragio di questa nave ha messo in luce in concreto tutto quello che ho detto prima in linea generale! Genova era in realtà il suo porto di armamento; effettuava trasporti da porti italiani e per porti italiani. I suoi noli erano in valuta estera, ma nè una sterlina nè un dollaro provenienti da quei noli è mai pervenuto all'Istituto italiano dei cambi. La assicurazione per lo scafo per cifra esorbitante avrebbe dovuto essere pagata in Svizzera. L'equipaggio non risulta assicurato contro gli infortuni marittimi e per invalidità e vecchiaia. Nulla fece l'agenzia marittima padrona della nave quando la « Seagull » si trovò in pericolo, e soltanto dieci giorni dopo, quando cioè ogni aiuto era diventato inutile, la capitaneria di porto di Genova fu informata, ma non dall'armatore, dell'avvistamento di relitti della « Seagull ». In seguito a questa segnalazione le misure prese dalle autorità portuali giovarono soltanto al ritrovamento di una salma nelle acque di Liscata.

L'inchiesta del Ministero della marina mercantile deve assolutamente proseguire fino in fondo, e non vi è nessun ostacolo per essa: non la « bandiera ombra » per quello che ho detto circa la convenzione sull'alto mare; non per il luogo del sinistro dal momento che i reati connessi al naufragio si debbono ritenere commessi in Italia e nella specie in Sicilia. Comunque, secondo un principio valido dovunque, in ogni tempo, tramandato dal diritto romano, la simulazione non può essere fatta valere per impedire la ricerca della verità. Insisto dunque affinché il Ministero continui l'inchiesta fino in fondo.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere alle interrogazioni 3 - 1327, 3 - 1328, 3 - 1330 e 3 - 1331 e all'interpellanza 2 - 0312.

C A L D O R O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* In aggiunta alle considerazioni umane e sociali, che non possono che essere decisamente condivise, fatte dal senatore Marotta, mi corre l'obbligo di fare alcune considerazioni tecniche di ordine generale.

È noto che armatori di vari paesi registrano il proprio tonnellaggio sotto bandiere di comodo. Tale fenomeno ha dimensioni internazionali e influisce negativamente per vari motivi sugli interessi dei paesi che non usano questo sistema. Infatti, il tonnellaggio trasferito ad altre bandiere e il reddito dallo stesso prodotto sfuggono alle imposizioni fiscali, come è già stato rilevato dal senatore Marotta, dello Stato di cui l'armatore è effettivamente cittadino, con conseguente danno per l'erario e per la bilancia valutaria. Va aggiunto che le condizioni di sicurezza degli equipaggi, reclutati per la quasi totalità nei paesi marittimi, tranne eccezioni quali quelle che si riferiscono a navi appartenenti a grandi società nordamericane, poste anch'esse spesso sotto bandiere di comodo, sono mediamente tra le più basse consentite dalle norme internazionali e dal mercato della mano d'opera.

Inoltre il naviglio registrato sotto « bandiere ombra », avente minori costi di esercizio, può praticare noli competitivi insostenibili per le bandiere tradizionali, contribuendo così ad aumentare, specie in periodi di crisi, la depressione del mercato dei noli.

Per quanto concerne l'entità del fenomeno da un punto di vista internazionale, dai dati forniti dal *Lloyd's Register* risulta che circa il 20 per cento della flotta mondiale deve considerarsi battente « bandiera ombra ». I principali paesi nei quali esistono basi marittime dell'armamento di comodo sono: la Liberia (50 milioni di tonnellate), Panama (9 milioni 500.000 tonnellate), l'Honduras, il Libano, Cipro, la Somalia e Singapore.

Per quanto riguarda il nostro Paese si ritiene, secondo un'indagine recentemente effettuata nei confronti delle navi che abitual-

mente toccano i porti italiani, che circa un milione di tonnellate di stazza lorda di naviglio di « bandiera ombra » appartenga ad interessi nazionali. Complessivamente, tenendo conto anche di quelle unità che non compiono trasporti da e per l'Italia, si può dedurre che il naviglio sotto bandiera di comodo ammonta presumibilmente ad un milione e mezzo di tonnellate, corrispondente a circa il 19 per cento del naviglio sotto bandiera italiana.

Il fenomeno assume maggiore rilevanza per il nostro Paese se lo si considera nei confronti del naviglio da diporto, in quanto il numero delle iscrizioni in matricola di detto naviglio non corrisponde allo sviluppo avutosi negli ultimi anni. Infatti, da un'indagine esperita a titolo di campione il 3 dicembre del 1973, periodo nel quale il naviglio da diporto normalmente è presente nei porti, è risultato che circa il 50 per cento di detto naviglio, in genere appartenente a famiglie di grandi ricchi del nostro Paese, batteva bandiera panamense (633 unità su 1.200 circa).

Tutto ciò premesso, l'azione contro le « bandiere ombra » può essere condotta su tre direttrici fondamentali: collettivamente dai paesi marittimi tradizionali, contro le bandiere di comodo in generale; singolarmente da ciascun paese contro l'insieme delle bandiere di comodo; singolarmente da ciascun paese contro i propri armatori che ricorrono a tali bandiere.

Per quanto riguarda il tipo di azione collettiva a livello internazionale, desidero ricordare, per quanto riguarda le competenze del Ministero della marina mercantile, che esso ha compiuto a più riprese, tramite il Dicastero degli affari esteri, gli opportuni passi presso i segretariati delle organizzazioni internazionali maggiormente interessate senza ottenere, purtroppo — bisogna riconoscerlo — risultati apprezzabili.

È noto che proposte italiane fatte in varie occasioni durante riunioni di carattere internazionale sono state valutate con interesse, ma non hanno ancora sortito positive conclusioni. Confermo che è impegno del Ministero continuare nello sforzo necessario, nell'azione collettiva a livello internazionale contro le « bandiere ombra ».

Quanto all'azione che ciascun paese isolatamente può condurre contro le bandiere di convenienza nel loro complesso, essa è fortemente ostacolata da difficoltà di varia natura. Infatti, i rapporti che uniscono il nostro paese a quelli che hanno dato vita a bandiere di comodo non sono, come è noto, limitati al campo marittimo; azioni intraprese al fine di stroncare il fenomeno delle bandiere di comodo potrebbero avere gravi conseguenze in altri settori non meno importanti di quello marittimo.

Tenuto conto pertanto delle difficoltà di poter individuare con criterio certo ed univoco la vera nazionalità del proprietario della nave, attesa d'altra parte l'importanza di garantire le condizioni di lavoro dei marittimi imbarcati, il Ministero della marina mercantile fin dal 1952 ha esaminato, con i competenti servizi del Ministero degli affari esteri e di quello dell'interno, la possibilità di istituire precise garanzie a tutela della dignità del lavoro marittimo italiano a bordo di navi estere. A seguito delle intese raggiunte con i predetti Ministeri desidero ricordare la procedura che venne stabilita per i marittimi che si imbarcano su navi estere. Occorre presentare alla capitaneria di porto, da parte del marittimo, copia del contratto stipulato presso il consolato della bandiera della nave; in secondo luogo le capitanerie hanno l'obbligo di esaminare il contratto al fine di accertare che esso non contenga clausole lesive dei diritti dei marittimi. In terzo luogo vi è la richiesta, da effettuarsi da parte delle capitanerie di porto alla locale autorità di pubblica sicurezza, del nulla-osta ai fini dell'accertamento di eventuali motivi ostativi all'espatrio del marittimo stesso. Ed infine l'apposizione, sul libretto di navigazione del marittimo, della dichiarazione di arruolamento ai fini dell'espatrio. La procedura anzidetta garantisce il marittimo, ma non può essere applicata a coloro che non sono iscritti fra la gente di mare ma che si possono imbarcare col passaporto senza che il loro contratto di arruolamento debba essere sottoposto all'esame delle capitanerie di porto. Sembra opportuno in proposito ricordare che si avvalgono del passaporto anche marittimi che sono stati cancellati dalle matricole della gente di ma-

re per aver superato i limiti di età per l'esercizio della navigazione ma che, per integrare la pensione di cui godono, si imbarcano sulle navi con «bandiera ombra» raggiungendo così anche la finalità, non certo secondaria, di acquisire altri periodi di navigazione utili per il miglioramento della pensione riconosciuta all'atto della cancellazione dalla matricola, spesso insufficiente (il miglioramento delle pensioni dei marittimi è uno dei problemi che è all'attenzione delle forze sindacali nei rapporti con le autorità di Governo). Naturalmente non si possono dare responsabilità o colpe al marittimo che si imbarca sulle navi con «bandiere ombra» col passaporto perchè vi è spinto dal bisogno; tale fatto, peraltro, spiega perchè in molte navi battenti «bandiera ombra» prestino la loro opera marittimi di età molto avanzata. È da rilevare, comunque, onorevoli colleghi, tenute presenti tutte le considerazioni esposte, che la procedura instaurata dal Ministero della marina mercantile d'accordo con i Ministeri degli affari esteri e dell'interno a tutela dei marittimi che si imbarcano su navi di bandiera estera conserva sempre una grande efficacia in quanto offre almeno la possibilità di avvertire il marittimo sulle conseguenze alle quali può andare incontro accettando un contratto lesivo dei propri interessi.

Per quanto concerne la tutela giudiziaria del marittimo imbarcato su navi estere, relativamente al rispetto delle clausole del contratto da lui stipulato, è da tener presente che la Corte di cassazione, con sentenza numero 1367 del 15 marzo 1961, ha confermato la competenza del giudice italiano a conoscere le controversie che possano sorgere da contratti di lavoro su navi estere, a condizione, ovviamente, che questi siano stati conclusi in Italia e cioè presso e con il visto delle capitanerie. La competenza dei giudici italiani a conoscere tali controversie comporta la possibilità, da parte dei comandanti di porto, di intervenire con tempestiva azione di tutela, avvalendosi delle facoltà previste dall'articolo 350 del codice della navigazione che tra l'altro così dispone: « I componenti dell'equipaggio hanno diritto ad essere mantenuti a bordo, anche dopo la cessazione o la risoluzione del contratto di arruolamento

finchè siano interamente soddisfatti delle somme loro dovute in dipendenza del contratto stesso ».

Naturalmente, a questo punto, si potrebbero fare alcune altre osservazioni sulla parte relativa al reclutamento, che costituisce uno dei problemi sollevati dall'interpellanza e dalle interrogazioni. Si può dire, comunque, in conclusione, che, nell'esclusivo interesse dei lavoratori marittimi, ogni provvedimento in questa delicata materia, tenuto conto delle disparità delle situazioni di fatto che si determinano non certo per colpa dei lavoratori, dovrà in ogni caso essere preventivamente e responsabilmente vagliato in ogni sua possibile conseguenza, anche e soprattutto di concerto con le organizzazioni sindacali dei marittimi, non trascurando il fatto che oggi trovano lavoro su navi estere circa 15.000 lavoratori italiani, in certi casi, come già si è accennato, con contratti di lavoro pari se non più favorevoli di quelli in vigore per le navi nazionali, specie dell'armamento libero.

Le complesse circostanze sinora esposte hanno sempre indotto il Governo italiano a non prendere in considerazione l'adozione di drastiche misure a carattere unilaterale contro le navi battenti bandiere di comodo, preferendo ad esse la trattativa internazionale. Certamente potrebbero essere esaminate ed approfondite le proposte avanzate in questa sede dal senatore Marotta e ricordate anche nell'interrogazione e in particolare: una maggiorazione delle tasse e dei diritti portuali nei porti italiani, limitazioni da imporre ai nostri operatori per quanto riguarda l'utilizzazione delle navi in questione, interdizione o limitazione dell'uso dei porti nazionali.

Per quanto attiene, in particolare, all'ordine del giorno Bruni, Serra ed altri, approvato dal Senato in sede di discussione della conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974 n. 254, recante maggiorazioni delle aliquote IVA, di cui è cenno nella interrogazione del senatore Maffioletti, si fa presente quanto segue: per quanto riguarda i problemi dell'assoggettamento all'IVA, oltre che delle imbarcazioni da diporto vendute in Italia, anche delle imbarcazioni vendute all'estero, questo criterio, oltre che essere in contra-

sto con l'intero sistema vigente in materia di imposizione diretta, colpirebbe indiscriminatamente sia le vendite fittizie sia quelle effettive e verrebbe a costituire un gravissimo danno per questo tipo di attività produttiva che, comunque, è in sviluppo e che dà lavoro a parecchi lavoratori del nostro paese. Inoltre, l'assoggettamento all'IVA delle vendite a determinati paesi (in pratica a Panama) potrebbe dar luogo ai sovraccennati fenomeni di ritorsione che sarebbero altresì in contrasto con l'accordo di navigazione in vigore con tale paese, accordo che, tra l'altro, anche se denunciato, resterebbe valido per un anno ancora dopo l'eventuale denuncia. Pertanto, ripeto, ad avviso di questo Ministero, l'unica azione intesa a scoraggiare tale fenomeno, azione necessaria, politicamente giusta e socialmente corretta, può essere svolta dai competenti organi dall'amministrazione finanziaria in sede di accertamento dei redditi dei proprietari di imbarcazioni battenti « bandiere ombra » ove individuabili, come del resto già fatto in passato per casi di clamorosa evidenza, come è noto agli onorevoli colleghi.

Di importanza fondamentale è anche il problema concernente le provvidenze sociali in favore dei marittimi che si imbarcano con passaporto su navi battenti bandiere estere, cioè l'assicurazione contro l'invalidità e la vecchiaia e quella contro gli infortuni sul lavoro e le malattie. Si deve sottolineare al riguardo che lo Stato italiano non si è disinteressato di questo problema. Le disposizioni legislative che regolano l'assicurazione dei marittimi contro l'invalidità e la vecchiaia stabiliscono espressamente la possibilità di contribuzione anche per i marittimi imbarcati su navi estere.

D'altra parte bisogna anche aggiungere che una norma che vietasse in maniera drastica ai cittadini italiani di iscrivere navi di loro proprietà in registri stranieri non avrebbe alcuna portata pratica, come del resto non l'ha avuta in paesi ove già esiste, come ad esempio in Gran Bretagna.

Il fenomeno segnalato dagli onorevoli interroganti è estremamente complesso e importante, come ho detto a proposito delle co-

se denunciate dal senatore Marotta, per le sue dimensioni internazionali, per la vastità degli interessi economico-finanziari ad esso connessi e per i risvolti umani, che a volte assumono aspetti drammatici, come è stato ricordato.

Allo stato attuale delle cose, alla luce di quanto precede, l'azione non può che essere intesa a ridurre quanto più possibile le dimensioni del fenomeno e in tal senso la migliore direttiva da seguire deve considerarsi, oltre quella di continuare nel modo più incisivo l'azione già intrapresa nel campo internazionale, quella di aumentare le attrattive della bandiera nazionale attraverso una idonea auspicabile politica fiscale, valutaria e creditizia a favore dell'armamento nazionale.

Desidero in particolare dare una risposta più specifica al senatore Marotta in relazione al problema sottolineato nella sua interpellanza relativo alla disgrazia della « Seagull ». È doveroso precisare a tale proposito che, poichè il sinistro non è avvenuto nel mare territoriale, contrariamente a quanto affermarono all'epoca alcuni giornali, non potevano ricorrere, come non ricorrono, gli estremi per lo svolgimento di una inchiesta in senso tecnico. Pertanto, quello che ha fatto il ministro dell'epoca, il senatore Pieraccini, come è stato qui ricordato, è stata una doverosa decisione: è stato deciso di fare un'inchiesta ed è stata nominata la commissione che è stata qui ricordata, con l'incarico di effettuare un'indagine per accertare le circostanze e le modalità del sinistro al fine di controllare il funzionamento dei sistemi di sicurezza, di vigilanza e di soccorso operanti presso i competenti organi periferici dell'amministrazione della marina mercantile; infatti, il Ministero non poteva disporre un'inchiesta che riguardasse le condizioni della nave ed il suo carico.

Per quanto riguarda questa commissione nominata a suo tempo, debbo comunicare al senatore Marotta che l'istruttoria al riguardo è ancora in corso. Il Governo assume l'impegno di provvedere ad accelerarne i tempi per arrivare alle conclusioni e di darne doverosamente comunicazione agli onorevoli interpellanti e interroganti.

M A F F I O L E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* M A F F I O L E T T I . Onorevole Presidente, mi dichiaro insoddisfatto della risposta del Governo e non per una rituale posizione pregiudiziale dell'opposizione ma perchè in realtà la risposta del Governo appare tradizionale. È una risposta che non fa che ripetere cose già dette in ordine a questo problema; è una risposta che sostanzialmente si basa sulla difficoltà di operare per la dimensione internazionale del problema, di fronte al quale non sarebbe proponibile una iniziativa unilaterale dell'Italia.

Tutto ciò, a nostro giudizio, non è che non sia vero: il problema presenta delle difficoltà proprio per i rapporti internazionali che sono complessi anche con i paesi che battono bandiera ombra con grande facilità e che il Ministro del resto ha citato nella sua risposta. Questo però non può giustificare l'inerzia e soprattutto non può giustificare il fatto che noi si affronti il problema con una visione settoriale, come se interessasse prevalentemente il Ministro o il Ministero della marina mercantile. Occorre invece coinvolgere con forza il Ministero degli affari esteri e il Ministero del lavoro. Qui si tratta di affermare una nostra iniziativa in campo internazionale che sia forte, che solleciti gli altri paesi a ridiscutere sul piano complessivo il problema della regolamentazione delle norme della sicurezza in mare, dei controlli che riguardano l'applicazione di questi regolamenti e l'uso e l'abuso delle bandiere di comodo, affinché sia una regolamentazione che affermi una tutela prioritaria delle condizioni di sicurezza e delle condizioni di lavoro dei marittimi.

Per l'Italia credo anche di poter affermare che la tutela del lavoro italiano rientri nelle norme di ordine pubblico, quindi si tratta di un qualcosa che deve avere una priorità e deve stimolare il Governo ad assumere una iniziativa politica, che non sia settoriale e da ricondursi nell'ambito di una competenza ministeriale perchè altrimenti non si imporrebbe all'attenzione degli altri paesi, non

avrebbe la forza per andare avanti e per arrivare a risultati positivi.

Il problema è grave: si tratta di una attività complessa questa che riguarda le bandiere di comodo. Il Ministro ci ha dato delle cifre sconcertanti; il senatore Marotta ha citato cifre che hanno un tono drammatico per quanto riguarda l'incidenza dei sinistri in mare con riferimento alle navi che battono bandiere di comodo. Infatti il Ministro ci ha detto, per quanto riguarda la nautica da diporto, che da un'indagine campione è risultato che oltre il 50 per cento del naviglio campionato batteva bandiera panamense. Ed ha citato un solo paese, una sola bandiera: noi sappiamo invece che il fenomeno si sta allargando; di qui la ragione della mia insoddisfazione.

Di fronte a questa situazione, il fenomeno, sia sotto il profilo della nautica da diporto e dell'evasione fiscale, sia sotto il profilo delle bandiere ombra che riguardano la marina mercantile, si va allargando: ecco perchè a questo punto non possiamo accontentarci di una risposta basata sul canovaccio delle tre direttrici sulle quali bisogna operare: quella internazionale, quella legislativa, quella amministrativa. È ora di passare ad una iniziativa politica che faccia uscire il problema dal settorialismo.

A questo punto il problema ci interessa sotto il profilo economico ed anche sotto il profilo umano e morale. Infatti esiste un diverso ordine di questioni per quanto riguarda le navi mercantili; e qui non ripeto gli argomenti già detti che riguardano l'uso delle bandiere di comodo da parte degli armatori che sono degli sfruttatori, dei pirati, della gente senza scrupoli che intasca super profitti senza pagare tasse, sfruttando ignobilmente il lavoro dei marittimi e che riescono a farla franca attraverso compiacenti agenzie che siedono in porti italiani e che intascano profitti da questa attività di speculazione e di supersfruttamento dei lavoratori italiani.

Questo problema non può sfuggire alle norme del nostro ordinamento repubblicano; abbiamo infatti delle norme che riguardano il trattamento economico e normativo dei marittimi, la loro sicurezza e la tutela delle loro condizioni di lavoro. In qualche modo usan-

do queste norme bisogna colpire questa attività speculativa; abbiamo strumenti legislativi imperfetti, bisogna perfezionarli, bisogna porre allo studio la possibilità di mettere in cantiere delle norme legislative che consentano di far prevalere le ragioni di ordine pubblico che sovrastano quelle dell'opportunità commerciale che riguarda il rapporto dell'Italia con i paesi che abusano della bandiera ombra.

Occorre pertanto una scala di valori in questo caso: credo che a questo punto i principi della Costituzione repubblicana debbano rappresentare un orientamento per far prevalere interessi generali del paese ed interessi che riguardano il lavoro italiano a bordo di queste navi che sfuggono alle norme concernenti la sicurezza, che navigano in condizioni di pericolosità estrema, le famose navi carrette, le navi fantasma.

In proposito non voglio citare i dati che riguardano i sinistri navali, non voglio aggiungere elementi di drammaticità alle cose che ha già detto il collega Marotta: la letteratura conosce questi drammi e li conosce anche la politica perchè il Parlamento se ne è occupato ed è ora di passare alle iniziative legislative e amministrative di carattere internazionale che affrontino questo problema; problema che consente di dire oggi che il fenomeno dello sfruttamento del lavoro dei marittimi che si imbarcano su queste navi rientra in un più generale fenomeno del lavoro nero. È vero quello che ha detto l'onorevole Sottosegretario: vi sono delle norme che stabiliscono alcuni controlli e alcune garanzie che però sono violati dalle condizioni di bisogno in cui si trovano i marittimi che evadono questa legislazione per arrivare ad avere un lavoro. E allora ci sono gli imbarchi clandestini e aumentano i tassi di sfruttamento, aumenta la pericolosità della navigazione e si è prigionieri di una catena inesorabile quando si entra a bordo di queste navi.

P R E S I D E N T E . La prego di concludere, senatore Maffioletti.

M A F F I O L E T T I . Sto terminando, signor Presidente. La via di una regolamentazione internazionale delle norme di sicurezza,

che sia estremamente più decisa e più garantista, che consenta il controllo, a parità di condizioni, di tutti i paesi che partecipano al regolamento ritengo sia la via per arrivare al controllo delle condizioni di sicurezza e delle condizioni di lavoro dei marittimi. Vi è poi anche l'altra via, quella fiscale, che riguarda le tasse portuali, l'uso dei porti italiani, che dovrebbe consentire di dichiarare la guerra sul piano pratico e amministrativo a queste navi che battono bandiere ombra e alle agenzie che in Italia si fanno canale e portatrici degli interessi di questi armatori senza scrupoli.

Per quanto riguarda le navi da diporto, l'introduzione dell'IVA al 30 per cento per tutte le imbarcazioni, da quelle di 5 metri e mezzo di lunghezza fino a quelle di 40 metri, non ha aiutato la crescita di una coscienza, anzi rischia di produrre un fenomeno altrettanto allarmante e grave. In un paese come il nostro, dove c'è bisogno di aumentare le entrate, assistiamo a scandalose evasioni fiscali. Bisogna arrivare anche qui a misure che riguardino la disponibilità dei natanti da diporto introducendo il concetto della disponibilità dal punto di vista fiscale rispetto a quello della proprietà formale dell'imbarcazione. Del resto è una nozione che già esiste nella legislazione tributaria. La disponibilità che si può ricavare dalla presenza nei porti italiani, la disponibilità di fatto delle imbarcazioni è una via per arrivare ad una contestazione dei titoli astratti di proprietà dietro ai quali si coprono cittadini italiani danarosi che sfuggono attraverso questa via al fisco. Bisogna inoltre tener presente che il fenomeno rischia di allargarsi perchè attualmente le bandiere ombra sono arrivate ad un prezzo di mercato accessibile. Ci sono alcune bandiere ombra che si aggirano sulla quota di 500.000 lire. Anche i piccoli paesi cominciano ad entrare in competizione per arrivare al mercato italiano. Bisogna porre riparo a questa situazione e bisogna aiutare la cantieristica minore, le imbarcazioni minori, non facendo di ogni erba un fascio, ma facendo anche in questo settore una politica accorta. Infatti una tassazione indiscriminata favorisce i grandi costruttori e i grandi natanti. Attualmente, infatti, il mercato nautico si è

fermato per le piccole imbarcazioni, mentre la crisi non ha pervaso il mercato delle grandi imbarcazioni, che ben sopportano l'IVA, che ben sopportano la crisi e che incamerano anche il beneficio delle bandiere ombra che tra poco, se andiamo avanti di questo passo, si troveranno al supermercato. Si tratta di una situazione che dobbiamo affrontare con coraggio e con un'iniziativa più organica che non lasci il problema in sede di competenza settoriale, perchè altrimenti non lo risolveremo.

Bisogna tener conto, per quanto riguarda la marina mercantile — e con questo concludo — che per la mariniera italiana vi sono oggi difficoltà concernenti l'armamento che possono dare, come previsione allarmante e grave per noi, un aumento del fenomeno del lavoro nero. Quindi bisogna essere ancora più incalzanti. È l'ora di promuovere una serie di studi a rapida soluzione, concreti, che possano vedere il Governo impegnato in una iniziativa che rompa un'inerzia ormai non più tollerabile.

DE CAROLIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CAROLIS. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, mi dichiaro soddisfatto soprattutto per quanto concerne quella parte della risposta dell'onorevole Sottosegretario che ha sottolineato (come ha fatto poco fa anche il senatore Maffioletti) che il problema è di tali proporzioni per cui, per poterlo risolvere, bisogna battere soprattutto la strada dell'azione e degli accordi internazionali. Ritengo però che sia opportuna una intensificazione dell'azione del Governo italiano. Proprio per questo motivo l'interrogazione firmata da me e dal collega Pastorino era rivolta non soltanto al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della marina mercantile e di grazia e giustizia ma anche al Ministro degli affari esteri. Vi sono due strade da battere a livello internazionale: la strada di un'azione negli organismi internazionali competenti che sono strettamente collegati con l'Organizzazione delle nazioni unite e la strada di

una seria ed incisiva modifica delle norme delle convenzioni internazionali in questa materia. Perchè è evidente che il fenomeno ha acquistato, e sta acquistando, queste gravi dimensioni proprio perchè, attraverso l'espediente delle cosiddette bandiere ombra, non si fa altro che sottrarsi, con evidenti profitti, alle regole di sicurezza della navigazione, alle regole di un minimo di *standard* ambientale di lavoro, alle regole di tutela del lavoro medesimo.

Questo per quanto concerne l'azione di carattere internazionale che, quanto meno, ha bisogno di un'ulteriore intensificazione.

Non mi sembrano molto convincenti per la verità le preoccupazioni di azioni unilaterali nei confronti di certi paesi. Se, come risulta dalla relazione dell'onorevole Sottosegretario, i due paesi che nei nostri confronti sono maggiormente responsabili per accondiscendere a questo fenomeno delle bandiere ombra sono la Liberia ed il Panama, non so quali complessi e seri rapporti di carattere politico o anche soltanto di carattere economico ci impediscano, non dico di dichiarare guerra a questi due paesi, ma perlomeno di compiere un'azione più decisa nei loro confronti. Non la faremo altrettanto decisa nei confronti di quei paesi ai quali siamo legati da trattati o nei confronti dei quali abbiamo dei problemi politici e di rapporti commerciali particolari. Ma credo che, se agiamo con decisione nei confronti della Liberia o del Panama, avremo perlomeno in parte non dico avviato a soluzione ma affrontato con serietà questo problema.

Oltre alla revisione della normativa di carattere internazionale vi sono anche altri provvedimenti di carattere amministrativo che veramente possono essere considerati di competenza del Ministero della marina mercantile o del Ministero di grazia e giustizia. Mi limito ad indicarne due: innanzitutto quello di impedire l'approdo ed il discarico nei porti italiani a quelle navi che, battendo bandiere ombra, non rispettano quello *standard* minimo in materia di sicurezza della navigazione previsto dalle norme vigenti: questo può avvenire con un attento ed intensificato controllo in tutti i porti del nostro paese. Dinanzi a fatti di una drammaticità

che nessuno ignora, che sono stati sottolineati da coloro che hanno parlato prima di me, che sono stati prospettati all'opinione pubblica anche in una recente trasmissione televisiva che ci ha fatto addirittura sentire le voci di protagonisti di queste tristi vicende, mi pare che un controllo severo nell'applicazione di certe norme, nei confronti di certo naviglio, fino a giungere al boicottaggio, se così si può dire (ma non è il termine esatto perchè quello di impedire l'attracco e quindi lo scarico della merce nei confronti di queste navi sarebbe un legittimo provvedimento), potrebbe costituire un'azione a livello amministrativo che dovrebbe sortire l'effetto sperato.

Vorrei sottolineare un altro aspetto. Gli armatori sono nascosti dietro le bandiere ombra; molti però, non so se tutti, li conoscono. In quell'intervista televisiva di cui ho parlato abbiamo sentito anche la rappresentanza dell'armatoria italiana ufficiale che si lamentava di questa situazione. In fondo si sa bene chi, in Italia e all'estero, si serve delle bandiere ombra; gli armatori però sono nascosti dietro le bandiere ombra, quindi dei provvedimenti di carattere concreto fondati su una ben precisa normativa nei confronti di questi fantasmi non possono essere presi. Ma c'è il problema delle agenzie, le quali, attualmente, non hanno nessuna responsabilità di carattere civile nè di carattere penale perchè sono dei semplici intermediari. Ora, queste agenzie le conosciamo; hanno sede nelle principali città marinare del nostro paese. Innanzitutto, dunque, si adottino tutti i mezzi che sono consentiti per un severo controllo amministrativo sull'attività di queste agenzie e se necessario si modifichi anche la normativa che regola il rapporto tra di esse e gli armatori che rappresentano.

Vorrei appunto suggerire all'onorevole Sottosegretario questa strada del controllo delle agenzie. Senza abbandonare la via degli accordi internazionali e senza attendere il risultato di quest'azione che, con tutta la buona volontà, sarà lunga e difficile, battiamo la strada di un controllo severissimo di queste agenzie che ben si conoscono e battiamo anche la strada di una modifica del codice della navigazione e delle norme che regolano il rap-

porto di agenzia nella materia che ci interessa, in modo da coinvolgere e da corresponsabilizzare le agenzie che devono avere la sede e i loro legali rappresentanti nel nostro paese, al fine di porre un freno al dilagare di questo fenomeno.

Con queste indicazioni e con queste sollecitazioni mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario.

V E N A N Z E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V E N A N Z E T T I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, nella mia interrogazione avevo premesso che il fenomeno delle bandiere ombra presenta obiettivamente aspetti complessi sia sul piano giuridico sia per i riflessi dal punto di vista economico e anche dei rapporti internazionali. Tuttavia facevo riferimento nella mia interrogazione alla possibilità di una maggiore tutela dei marittimi imbarcati sulle navi. E da questo punto di vista credo che la risposta dell'onorevole Sottosegretario sia stata esauriente, ma resta il problema di fondo sollevato dai colleghi che hanno presentato interrogazioni sullo stesso argomento circa una politica generale, soprattutto circa l'estensione del fenomeno in questi ultimi tempi per le prospettive che si offrono in questo settore. È indubbio quindi — e lo ha detto anche il senatore Maffioletti — che occorre una politica globale, considerata nel più ampio quadro dei rapporti internazionali con questi paesi, con quelli soprattutto che concedono con facilità la propria bandiera a navi di altri paesi.

Non ripeterò qui quelle argomentazioni, ma vorrei soffermarmi sull'ultimo aspetto della mia interrogazione sul quale, evidentemente per un disguido, il Sottosegretario per la marina mercantile, incaricato, penso, anche dal Ministro delle finanze, al quale pure avevo rivolto l'interrogazione, non ha risposto. Si tratta di un aspetto particolare relativo al naviglio da diporto. L'onorevole Sottosegretario ha risposto sugli aspetti relativi all'IVA, ma io ponevo un problema che costituisce veramente, a mio giudizio, un fatto scandaloso, dal punto di vista morale, mi sia

consentito dirlo; infatti a questo naviglio da diporto che batte bandiera estera diamo carburante, benzina e gasolio, in esenzione da imposta. Capisco le difficoltà che può avere l'amministrazione delle finanze a colpire le evasioni. L'onorevole Sottosegretario ha assicurato che, in sede di accertamento dei redditi, si terrà conto, nei limiti del possibile, del possesso di questo naviglio, ma non riusciamo a giustificare dinanzi all'opinione pubblica il fatto che a questo naviglio, che costa quel che costa, che è posseduto sappiamo bene da quale ceto, che batte bandiera ombra e quindi evade un certo tipo di imposta, diamo anche la benzina in esenzione da imposta, cioè a 100 lire.

Chiunque vada in un qualunque porticciolo del nostro paese vede che il piccolo natante o il natante battente bandiera italiana paga la benzina o il gasolio a prezzo pieno di imposta, mentre il naviglio che batte bandiera estera ha lo stesso carburante in esenzione da imposta.

Ora qui esiste la possibilità di intervenire perchè possiamo differenziare in ragione della stazza del naviglio (sappiamo benissimo che il buncheraggio per le navi mercantili è in esenzione da imposta) oppure possiamo mettere un altro vincolo che riguardi, quanto meno, uno dei possessori del naviglio che deve avere il passaporto del paese di cui batte bandiera.

Sono fenomeni limitati da un punto di vista quantitativo, me ne rendo conto; il Sottosegretario infatti ha parlato di circa 630 unità e quindi il consumo è relativo. Non voglio qui calcolare il danno per l'erario, ma è un problema di costume. Nel momento in cui chiediamo sacrifici ai cittadini, questi privilegi potrebbero essere evitati con facilità. Ho analizzato il problema e ritengo che con facilità l'amministrazione dello Stato possa impedire questo scandalo. E poichè a questa richiesta il Governo non ha risposto, non posso dichiararmi soddisfatto. Quindi insisterò sull'argomento perchè è uno scandalo che assolutamente deve cessare nel nostro paese.

P O R R O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P O R R O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, rispondo in luogo del senatore Ariosto assente. Associandomi a quanto hanno detto con molta sapienza in proposito i senatori che mi hanno preceduto, per la mia parte prendo atto delle dichiarazioni nelle quali risulta evidente la buona volontà di esaminare con serietà e concretamente tutta la situazione da noi denunciata. Mi dichiaro quindi soddisfatto ed aggiungo l'augurio che alla buona volontà consegua un'azione incisiva e correttiva della situazione stessa.

M A R O T T A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R O T T A . Signor Presidente, era nei miei auspici e nelle mie previsioni che, date le modalità dei fatti esposti nella mia interpellanza e che rispondono alla verità sin nei minimi particolari, il Governo avesse fornito una risposta esauriente, sì da darmi la possibilità di dichiararmi sia pur in minima parte soddisfatto. Ammetto di essere stato un ingenuo.

È ovvio che se non manifestassi la mia viva insoddisfazione potrei dare a lei, onorevole Sottosegretario, la sensazione di tradire la mia coscienza.

L'episodio oggetto del nostro dibattito non ha alcun risvolto di carattere politico ed è per tale motivo che io mi illudevo che, di fronte ad un argomento di notevole rilevanza del quale si è fatto e si fa ancora oggi un gran parlare, non sarebbe venuta meno l'intesa fra me, interpellante, e l'autorevole rappresentante del Governo.

Se pure i 30 morti della Seagull non possono tornare più in vita, come non possono risuscitare tutte le altre vittime che hanno avuto ingrata morte nei gorgi del mare perchè imbarcate in navi fantasma, ritenevo che una parola di bontà, l'assicurazione di affrontare senza meno un problema che pre-

senta caratteri di alta drammaticità, sarebbe venuta dal Governo.

Ho trattato la questione sotto un profilo eminentemente umano, convinto come sono che la nostra ansia, che è quella di venire incontro a chi soffre, a chi langue, a chi è costretto a durissimi sacrifici, a privazioni, ad essere iugulato per avere un *quid* che lo sfami, non può essere fonte di contrasti nè di . . . silenzi.

Ho già sottolineato che un intervento immediato quanto meno sollecito in conseguenza del messaggio lanciato il 17 febbraio dalla nave *Seagull* avrebbe forse salvato la vita di 30 infelici.

Invece, l'agenzia Agena non si preoccupò di nulla. Si trattava di carne da macello. L'importante è per gli . . . ignoti armatori delle bandiere ombra riscuotere l'importo dell'assicurazione della nave colata a picco, di una nave del valore presunto di 100 milioni, assicurata per 450 milioni!

Desidero ancora dirle che contrariamente alle sue asserzioni, onorevole Sottosegretario, è risaputo *urbi et orbi* che le forze di polizia e la capitaneria di porto di Genova non si occupano dei clandestini che vengono imbarcati, di paria privi di sostentamento, disoccupati, privi di protezione, di aiuti di qualsiasi genere che sollecitati da lestofanti mediatori accettano l'imbarco pur essendo consapevoli che rischiano la vita e che non hanno nessuna assicurazione, nessuna garanzia e salari di fame.

Fidavo, onorevole Sottosegretario, sulla sua sensibilità, anche perchè non sono solo i 30 morti della *Seagull* ma quelli di altre 7 ed 8 navi tutte battenti bandiere ombra che sono affondate, con i loro 50-60 morti.

Vi è un comunicato ANSA diramato da Genova il 2 marzo che fa fremere di commozione.

È un comunicato sollecitato dalla Federazione italiana lavoratori del mare che desidero sottoporre alla sua attenzione.

In esso, che tratta esclusivamente della vicenda della nave *Seagull*, si legge: « Una inchiesta seria e approfondita per appurare le cause della tragedia della *Seagull* è stata sollecitata dalla Federazione italiana lavoratori del mare (FILM) aderente alla CISL ».

Affermato che anche dopo i controlli fatti prima della partenza della nave « gli estintori e le manichette sarebbero rimaste inadeguate ed insufficienti », la FILM-CISL, in un comunicato diffuso stamani, afferma: « Risulterebbe che il direttore di macchina e il primo ufficiale di coperta, che erano a bordo quando la nave si trovava in porto a Genova, non erano più imbarcati quando avvenne la tragedia, e si ignora da chi furono rimpiazzati ».

La Federazione italiana lavoratori del mare, settore navi estere, sostiene inoltre che « occorre stabilire perchè nessuna richiesta di soccorso è mai pervenuta dalla nave, che si trovava a poche decine di miglia dalla costa della Sicilia, e bisogna sapere perchè l'allarme scattò con tanti giorni di ritardo, pregiudicando il tempestivo inizio delle ricerche ».

Come è noto la *Seagull* — che aveva un carico di 9.000 tonnellate di fosfati — non ha dato più notizie dal 17 febbraio, quando il comandante comunicò alla agenzia marittima Agena di Genova che la nave era in difficoltà per il mare agitato. Il 28 febbraio — dopo che erano cominciate le ricerche in seguito ad un appello diffuso il 25 febbraio, attraverso l'ANSA, per sollecitazione della moglie dell'ufficiale marconista della nave — venne trovato in mare il corpo di un marinaio che aveva un salvagente con scritto « Wilma » il precedente nome della *Seagull*.

Torna ancora una volta a proposito quanto ha detto il Ministro della marina mercantile, onorevole Vittorino Colombo, nel 1969 che « per quanto poi riguardava specificatamente le condizioni dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiere ombra, allo scopo di non consentire che vengano eluse le disposizioni circa il trattamento retributivo e previdenziale sarà disposto legislativamente che l'armatore o l'agenzia forniscano idonee garanzie di pronta solvibilità sul territorio nazionale per eventuali inadempimenti contrattuali e per i fatti dannosi non diversamente coperti e che rendono insicura la vita di bordo. Da questo punto di vista vi è una considerazione che impone al Governo di agire. Altri grandi paesi possono più tranquillamente trascurare taluni aspetti de-

teriori delle bandiere ombra perchè nei paesi nei quali la disoccupazione è un aspetto del tutto marginale è da escludere che un marittimo locale (di cui vi è oltretutto scarsità) si imbarchi su navi ombra che non diano affidamento. Diversamente, noi abbiamo ancora una notevole massa di lavoratori disoccupati e sottoccupati che possono essere portati ad accettare un lavoro qualunque e comunque, per ragioni comprensibili, ma che noi dobbiamo scoraggiare quando manchino alcuni presupposti essenziali di tutela ».

Non si dimentichino nelle fattispecie inoltre due circostanze: che si trattava di una nave del 1948, partita nelle condizioni disastrose che conosciamo, e che era stata assicurata, ripetiamo, per 450 milioni mentre il suo valore era di 100 milioni. Allora mi sentirei autorizzato ad affermare che siamo in presenza di un naufragio non colposo ma doloso e su questo punto il magistrato ha il dovere di fermare la sua attenzione e perseguire i colpevoli.

Ma l'autorità giudiziaria finora non ha dato segni di vita. E per questo avevo pregato il Ministro della marina mercantile (avevo rivolto l'interpellanza anche al Ministro di grazia e giustizia) di indagare e di veder chiaro sulla triste, angosciosa vicenda.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze è esaurito.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

PRESIDENTE. I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di interpellanze

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

TORRELLI, Segretario:

ZUCCALA, CIPELLINI, STIRATI, LICINI, ARFÈ, AVEZZANO COMES, BLOISE, CUCINELLI, SEGRETO, SIGNORI, TORTORA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

a) i tempi, i modi, i mezzi ed i nomi del tentativo di eversione contro le istituzioni che è stato oggetto di indagini da parte degli organi di sicurezza dello Stato ed il cui *dossier* sarebbe stato rimesso, secondo notizie di stampa, alla Magistratura per perseguire le relative responsabilità penali: trattandosi di fatti che vanno al di là di un semplice caso giudiziario, e ferme restando le competenze delle autorità giudiziarie, gli interpellanti chiedono che il Governo riferisca al Parlamento, unica sede per valutare la rilevanza dei fatti ed i provvedimenti politici da adottare, se ed in quale modo l'azione eversiva abbia trovato connivenze, compiacenze, tolleranze e silenzi in apparati o corpi dello Stato, i provvedimenti amministrativi adottati e l'azione svolta nel corso di tutti questi anni in separate branche della Pubblica Amministrazione per rafforzare la vigilanza democratica e garantire la fedeltà alle istituzioni;

b) l'orientamento del Governo in merito ad un'inchiesta parlamentare per fare piena luce sulle torbide trame eversive che hanno insanguinato per anni il Paese e sugli oscuri appoggi o connivenze interni ed internazionali che esse hanno ricevuto.

(2-0356)

VALITUTTI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — L'interpellante — premesso che nella sentenza della Corte costituzionale n. 225, in data 10 luglio 1974, si giustifica il principio del monopolio pubblico televisivo, anche sul presupposto della limitata disponibilità dei canali televisivi che sarebbe confermata dal parere emesso in tal senso il 9 aprile 1974 dal Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni — rinnova al Ministro la richiesta di mettere il Parlamento in grado di prendere visione del testo integrale di tale parere, anche per per-

mettergli di valutare le affermazioni dei promotori dell'esperimento di televisione via etere di « Firenze Libera », secondo cui l'esperimento stesso starebbe dimostrando che il parere del predetto Consiglio è senza fondamento.

(2 - 0357)

CIPOLLA, DEL PACE, ARTIOLI, GADALETA, MARI, ZAVATTINI, MARTINO, FABBRI, D'ANGELOSANTE. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e degli affari esteri.* — Per conoscere, in ordine alle clamorose vicende intervenute nelle ultime settimane in sede comunitaria in materia agricola, quanto segue:

1) per quale motivo, ancora una volta, nell'accordo del 19 settembre 1974, il Governo italiano ha accettato, nel fissare l'aumento del 5 per cento per gli altri prezzi agricoli, discriminazioni sia per quanto riguarda i prezzi e le relative integrazioni del grano duro e dell'olio di oliva, sia, soprattutto, per quanto riguarda l'adeguamento della lira verde e dei montanti compensativi, e discriminazioni nei confronti della produzione vitivinicola e di altre tipiche dell'agricoltura italiana, penalizzando così i nostri produttori ed incrementando il già grave passivo dei conti italiani con il FEOGA;

2) per quale motivo la proposta di riduzione degli interessi del credito agrario mediante contributo del FEOGA, presentata con grande clamore propagandistico dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste italiano, è stata immediatamente e senza contropartita abbandonata;

3) se il Consiglio dei ministri, analogamente a quanto avviene in tutti i Paesi della Comunità, ha preventivamente discusso, e conseguentemente sostenuto, la posizione italiana, specie in vista della riunione dei Ministri degli affari esteri e dei Ministri dell'agricoltura e delle foreste del 2 ottobre 1974;

4) perchè mai, in una situazione così drammatica, il Governo non ha sentito il dovere e l'esigenza di consultare preventivamente il Parlamento, nè prima della riunione del 17, 18 e 19 settembre, nè, tanto meno,

in preparazione della riunione del 2 ottobre, particolarmente rilevante a seguito del rifiuto tedesco-occidentale di accettare le decisioni già prese, rifiuto che pone apertamente in discussione tutta la politica agricola comunitaria.

A tale riguardo, la crisi in atto della CEE e l'evidente esigenza, da molte parti avvertita e sollecitata, di una profonda riforma della politica agricola comunitaria rendono ancora più inderogabile che nel passato la garanzia di una continua consultazione e di un confronto tra tutte le forze politiche e democratiche, onde rafforzare la presenza italiana nel dibattito comunitario.

(2 - 0358)

Annunzio di interrogazioni

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

TORELLI, Segretario:

DE CAROLIS, PASTORINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri, della marina mercantile e di grazia e giustizia.* — Per sollecitare l'iniziativa del Governo in relazione a recenti episodi di estrema gravità che hanno riproposto all'attenzione dell'opinione pubblica il doloroso e scandaloso fenomeno delle navi che battono « bandiera ombra », allo scopo di sottrarsi sia agli obblighi di un equo trattamento economico e normativo dei marittimi, sia a quelli inerenti alle garanzie della sicurezza della navigazione nonchè di un livello minimo di condizioni ambientali a tutela della salute dei lavoratori del mare.

È noto che dietro le cosiddette « bandiere ombra » si nascondono armatori anonimi e privi di scrupoli, i quali si avvalgono della complicità di varie agenzie, operanti anche nelle più importanti città di mare del nostro Paese, le quali, per la loro semplice funzione di intermediazione, non assumono purtroppo responsabilità civili e penali.

È evidente, pertanto, che si rende necessaria, innanzitutto, un'approfondita inda-

gine dei Ministeri interessati per conoscere il fenomeno in tutte le sue manifestazioni, onde adottare i necessari ed indilazionabili provvedimenti di competenza delle autorità del nostro Paese.

Poichè, peraltro, il fenomeno ha proporzioni internazionali ed è favorito da un'evidente carenza delle norme che a tale livello regolano la sicurezza della navigazione e la tutela della vita e del trattamento economico e normativo dei marinai, appare senz'altro opportuna un'iniziativa del nostro Paese per una completa revisione e un'adeguata ristrutturazione della normativa attualmente in vigore.

Si richiama, quindi, l'attenzione del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministeri interessati per l'attuazione di una coordinata azione del Governo italiano nelle direzioni e nei settori indicati, con l'urgenza e la decisione che la gravità del fenomeno richiede. *(Svolta nel corso della seduta).*

(3 - 1328)

PITTELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che il nubifragio scatenatosi nei giorni 25 e 26 settembre 1974 ha pressochè distrutto le colture del versante tirrenico della Basilicata, dissestato le strade e paralizzato le attività agricole ed edilizie dei comuni di Lauria, Castelluccio, Latronico, Rotonda, Rivello ed altri, rendendo drammatiche le condizioni economiche, già tanto precarie, di quelle popolazioni, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Governo intende adottare con urgenza e quali interventi sul territorio intende programmare, affinché le conseguenze del disastro verificatesi vengano subito attenuate e non abbiano più a ripetersi.

(3 - 1329)

VENANZETTI. — *Ai Ministri della marina mercantile e delle finanze.* — Premesso che il noto e più volte deprecato fenomeno delle cosiddette « bandiere ombra » presenta obiettivamente aspetti assai complessi, sia sul piano giuridico, sia per i riflessi di carattere economico, l'interrogante chiede, tuttavia, di

conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per una più adeguata tutela dei lavoratori che si imbarcano su tali navi.

Un aspetto particolarmente scandaloso di tale fenomeno è costituito dal naviglio da dipporto registrato presso marine straniere, ma chiaramente e notoriamente posseduto da cittadini italiani residenti stabilmente nel nostro Paese. Al riguardo, l'interrogante chiede di conoscere quale seguito è stato dato all'impegno preso dal Governo — con l'approvazione da parte del Senato, nella seduta del 5 agosto 1974, di un apposito ordine del giorno — di « assoggettare comunque i proprietari del naviglio stesso registrato all'estero all'adeguato pagamento di imposte ».

Si chiede, infine, di conoscere come possa ancora giustificarsi la fornitura a detto naviglio dei carburanti (benzina o gasolio) in agevolazione o totale esenzione dall'imposta di fabbricazione. *(Svolta nel corso della seduta).*

(3 - 1330)

ARIOSTO, PORRO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere:

cosa intende fare, per evitare illecite e non tutelate assunzioni di marittimi nei porti italiani, nei confronti di quelle agenzie prive di personalità giuridica operanti nel settore e se non ritiene di stabilire per esse l'obbligatorietà dell'iscrizione in un istituito apposito albo nazionale;

se non ritiene che, per maggior sicurezza dei natanti battenti « bandiera ombra », si debbano imporre condizioni di maggiore rigidità, come, ad esempio, le classifiche contemporanee di due o tre registri, tipo RINA, « Lloyds », « American bureau of shipping »;

se non ritiene, infine, onde evitare perdite di vite umane, disporre affinché le Capitanerie di porto — su segnalazione di pericolo — provvedano immediatamente alle operazioni di soccorso, dandone subito notizia all'agenzia marittima di competenza, anche per evitare il ripetersi di drammatici episodi come quello del « Seagull » *(Svolta nel corso della seduta).*

(3 - 1331)

CALAMANDREI, VALORI, VALENZA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Perchè, nelle comunicazioni che il Ministro si è impegnato a fare sulla situazione internazionale alla Commissione affari esteri di questo ramo del Parlamento, subito dopo il suo ritorno da Washington, venga enunciata anche la valutazione del Governo — dal punto di vista della sovranità dell'Italia e dell'amici- zia con gli Stati Uniti — sui giudizi che, secondo autorevoli fonti americane, il Segretario di Stato Kissinger ha, in varie sedi, formulato circa la situazione interna del nostro Paese.

(3 - 1332)

SPADOLINI, CIFARELLI, MAZZEI, PINTO, VENANZETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della difesa.* — Per chiedere che vengano portate a conoscenza del Senato tutte le informazioni in loro possesso e tutti gli elementi che, secondo indiscrezioni di stampa, costituiscono l'oggetto di un particolareggiato rapporto alla Magistratura in merito alle tentazioni « golpiste » degli ultimi anni ed a ripetuti attentati che sarebbero stati progettati contro le istituzioni democratiche da parte di gruppi eversivi di estrema destra, non senza tolleranza e complicità in alcuni settori dell'apparato statale.

Non può sussistere una restaurazione del senso dello Stato e della Repubblica se la verità emerge a tratti, su mezzi toni e quasi a piccole dosi, calcolate secondo opportunità o convenienze politiche.

Il Parlamento ha diritto di conoscere tutta la verità sui pericoli corsi dalle istituzioni, in vista di assicurare gli strumenti opportuni alla difesa della Repubblica.

(3 - 1333)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

SEMA, BACICCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se è a conoscenza dei ritardi e degli ostacoli frapposti all'inaugurazione del monumento nazionale della Riviera di San Saba

di Trieste, da tempo programmata per l'autunno di quest'anno, trentesimo dal tragico e glorioso 1944;

se è in grado di dire quali ne siano le cause e se corrisponde a verità l'eventualità che il Presidente della Repubblica non sia presente in occasione della cerimonia;

se intende intervenire affinché il programma e tutte le modalità siano rispettati.

(4 - 3630)

TERRACINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per avere pronta e precisa notizia circa la liquidazione che, sotto qualsiasi titolo, sia stata goduta, al momento dell'abbandono della carica ricoperta presso la RAI-TV, dal dottor Ettore Bernabei, già direttore generale dell'Ente.

(4 - 3631)

MURMURA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per essere informato se e quando procederà all'approvazione del programma per la costruzione dei nuovi edifici di culto, predisposto sin dallo scorso aprile 1974.

(4 - 3632)

MURMURA. — *Ai Ministri dell'interno, della sanità e della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti intendono assumere onde il comune di San Calogero, in provincia di Catanzaro, sia posto in grado di superare l'attuale gravissimo impedimento costituito dalla carenza di acqua potabile igienicamente utilizzabile, ciò che vieta anche l'apertura delle scuole.

(4 - 3633)

CROLLALANZA. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'agricoltura e delle foreste.* — In vista del negoziato globale tra la CEE ed i Paesi del Mediterraneo, orientato a dare, come contropartita ad un accordo per il petrolio, concessioni in campo agricolo che risulterebbero superiori di gran lunga alle stesse facilitazioni che la Comunità riconosce ai propri produttori — ad esempio, la previsione di aiuti a fondo perduto per la riconversione dei vigneti nord-africani, di-

retti ad ottenere miglioramenti qualitativi nella produzione — si chiede di conoscere se non ritengano di procedere, in sede comunitaria (approfitando eventualmente degli ostacoli frapposti dalla Gran Bretagna alla finalizzazione degli accordi di cui trattasi), ad una revisione dei suddetti orientamenti, in considerazione del danno che si verificherebbe, sul piano competitivo, specialmente per l'agricoltura meridionale.

Ove quanto sopra non fosse ottenibile, si prospetta la necessità di porre sul tappeto, sempre nell'interesse dell'agricoltura nazionale, rivendicazioni compensative adeguate, tra le quali potrebbero rientrare anche le forniture preferenziali di fosforiti da parte di alcuni Paesi del Continente africano che ne sono produttori.

(4 - 3634)

FERMARIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — In considerazione:

dello scempio di insostituibili valori paesaggistici, storici e culturali operato impunemente da rozzi speculatori nell'intero comune di Lipari;

dell'aggressione, in particolare, a Vulcano di stupendi paesaggi tra cui, ad opera di tale Mario Patrovita, quella in corso con lo sbancamento abusivo della zona minero-termale in località « acque calde » al porto di levante e con lo spianamento di quella meravigliosa composizione vulcanica che è la cosiddetta « valle dei mostri »;

della barbarie di tali atti, compiuti in violazione sfacciata di ogni legge, che arrecano grave danno all'economia turistica del luogo,

si chiede di sapere:

quali interventi conservativi del patrimonio costituito dalle isole Eolie ha svolto e svolge la competente Soprintendenza ai monumenti;

quale azione repressiva hanno compiuto o intendono compiere le competenti autorità, in particolare nei confronti del detto Mario Patrovita, il quale si è arrogato e si arroga, finora impunemente, diritti che non gli competono, in danno degli interessi generali;

se gli interventi distruttivi in atto, che nel passato sono sempre stati colpevolmente e stranamente tollerati, sono stati finalmente impediti;

quali misure si intendono adottare per difendere un inestimabile bene comune e consentire l'ordinato sviluppo economico, civile e sociale delle isole Eolie.

(4 - 3635)

PINNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza dell'ordine del giorno votato dal Consiglio comunale di Mogoro, in provincia di Oristano, nella seduta straordinaria tenutasi il 31 agosto 1974, nel quale « esaminata la situazione sempre più terrificante a causa di un progressivo aumento di vittime innocenti del traffico, dovuto esclusivamente alla mancanza di un cavalcavia al bivio di Mogoro, dove si innesta la strada provinciale Tortoli-Oristano alla strada statale n. 131, "Carlo Felice"; constatato il grave disagio e pericolo non solo per la popolazione di Mogoro, che deve recarsi per ragioni di lavoro alle campagne divise dalla strada statale n. 131, e dove sorge la zona migliore dei vigneti, ma per tutti gli utenti in quanto al predetto bivio si riversa anche il traffico della zona della Marmilla, creando una più difficile condizione per tutti; sentiti il malumore e la preoccupazione della popolazione e le varie dimostrate apprensioni al riguardo, decide di presentare alle autorità competenti in materia e al Governo nazionale, nonché al Governo della Regione autonoma della Sardegna, lo stato di smarrimento della nostra popolazione, affinché si intervenga con la massima urgenza alla costruzione del cavalcavia in argomento, ponendo fine alla paura ed ai lutti subiti e alla prospettiva di ulteriori tragedie ».

Si chiede, pertanto, se il Ministro non ritenga urgente ed opportuno, avuto riguardo all'accorato appello, intervenire per esaudire al più presto e compiutamente gli unanimi desideri di quella popolazione, onde evitare ulteriori gravi, irreparabili sciagure.

(4 - 3636)

PINNA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza delle « lettere di diffida » e degli « ordini di servizio » diramati dall'ingegnere primo dirigente dell'Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione nei confronti di numerosi dipendenti, e segnatamente contro il signor Palla Alessandro, della sede di Cagliari.

Nelle cennate « lettere di diffida » si legge, infatti: « Lo scrivente ha già esposto a viva voce i motivi che fanno ritenere non del tutto corretto il comportamento della S.V. sul servizio presso l'Ufficio finanziario della raffineria SARAS.

Le lamentele dei vari operatori economici » — prosegue la lettera — « riferite allo scrivente, sono state originate dal fatto che durante le ore di lavoro la S.V. indulge a vivaci discussioni di carattere politico che, se legittime in sede privata, nell'occasione creano i seguenti inconvenienti:

1) fanno perdere tempo, ritardando operazioni fiscali che i suddetti operatori hanno tutto l'interesse, invece, a sveltire;

2) creano risentimenti che si riflettono fatalmente sulla persona dell'impiegato pubblico che, almeno durante l'espletamento delle sue funzioni, deve mantenere un contegno politicamente anodino.

Si diffida, di conseguenza, la S.V. a continuare nell'atteggiamento assunto, facendo presente che nel caso si dovessero ripetere i sopra lamentati inconvenienti lo scrivente dovrà procedere disciplinarmente nei riguardi della S.V. ».

Per sapere, altresì, se sia a conoscenza dell'ordine di servizio n. 7544, del 26 giugno 1974, con il quale si dispone che « dal 1° luglio p.v. il procuratore Ferrara Nicola presterà servizio presso l'Ufficio finanziario della società SARAS-Chimica, in sostituzione del procuratore principale Serranò Carmelo. Al rientro dalle ferie (28-7-74) del suddetto procuratore Serranò, il procuratore Ferrara Nicola presterà servizio in zona secondo l'ordine di servizio che sarà all'uopo predisposto. Si dispone, inoltre, che il procuratore Palla Alessandro dal 1° luglio 1974 presterà

servizio in zona secondo l'ordine di servizio allegato ».

Si chiede, infine, di sapere se il Ministro non ritenga tali lettere di diffida e ordini di servizio particolarmente vessatori, e comunque in aperto contrasto con la lettera e lo spirito dello statuto dei diritti dei lavoratori, della loro dignità e delle stesse libertà politiche e sindacali in esso sancite, nonché quali provvedimenti intenda adottare per ovviare all'inconveniente lamentato e per la stessa salvaguardia dei diritti democratici.

(4 - 3637)

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

cosa osti alla liquidazione dell'assegno vitalizio al cavaliere di Vittorio Veneto signor De Pani Francesco, nato a Sorradile il 15 marzo 1889 ed ivi residente, atteso che al medesimo è stata consegnata la medaglia d'oro dell'Ordine, senza peraltro far seguire il cennato assegno vitalizio;

se non ritenga necessario un suo intervento per accelerare l'iter burocratico, dando piena soddisfazione a detto valoroso ex combattente che, ormai da molti anni, attende di essere pienamente soddisfatto in questo suo diritto.

(4 - 3638)

PINNA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere:

quali siano i motivi che hanno indotto il suo Ministero alla soppressione della rubrica radiofonica « La settimana dell'agricoltore », che veniva messa in onda la domenica, alle ore 9, da Radio Cagliari;

se non ritenga tale decisione in aperto contrasto con l'esigenza dell'informazione, specie per un settore come l'agricoltura di cui si auspica, da più parti, un forte rilancio;

quali provvedimenti intenda assumere per il ripristino della cennata rubrica, atteso che essa appare del tutto utile ed opportuna.

(4 - 3639)

**Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 2 ottobre 1974**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 2 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Stanziamento di fondi per i finanziamenti a favore delle piccole e medie industrie, dell'artigianato, del commercio, dell'esportazione e della cooperazione (1785-*Urgenza*).

DE CAROLIS ed altri. — Proroga e modifiche della legge 30 luglio 1959, n. 623, e successive modificazioni, per la incentivazione di investimenti produttivi da par-

te delle medie e piccole industrie (1721). (*Relazione orale*).

2. Deputati **MATTARELLI** ed altri; **FIORET** ed altri; **IANNIELLO** ed altri; **CICCARDINI** ed altri; **BOFFARDI** Ines ed altri; **COSTAMAGNA** e **BODRITO**; **ALFANO** ed altri; **LENOCI**; **GARGANO**; **MAGGIONI** ed altri; **FELICI**; **FLAMIGNI** ed altri; **DE MICHIELI VITTURI** ed altri; **RIGHETTI** e **ORLANDI**; **BELCI**; **ALFANO** ed altri; **LUCCHESI**; **SACCUCCI**. — Disposizioni a favore di categorie del personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza (1777) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20).

Dott. **ALBERTO ALBERTI**

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari