SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

72ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

LUNEDÌ 3 FEBBRAIO 1969

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

INDICE

CONGEDI . . . . . *Pag.* 4151

CORTE COSTITUZIONALE

Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità 4152

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 4151
Annunzio di ritiro 4151
Approvazione da parte di Commissione permanente 4151
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 4151
Deferimento a Commissione permanente in sede referente 4151

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interrogazioni 4189
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 4189

Svolgimento:

PRESIDENTE 4154
ADAMOLI 4153, 4169
ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . . *Pag.* 4152, 4154
CATTANI, *Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero* 4172
CIFARELLI 4163
FERMARIELLO 4166
LO GIUDICE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 4155, 4159, 4162
MISASI, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali* 4166, 4167
* PICARDO 4155
PRETI, *Ministro del bilancio e della programmazione economica* 4182
SAMARITANI 4160
SEGNANA 4173
SEMA 4176, 4187

ORGANISMI INTERNAZIONALI

Elenchi di dipendenti dello Stato che sono entrati o hanno cessato da impieghi presso enti od organismi internazionali o Stati esteri 4152

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

TORTORA, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 30 gennaio.*

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

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Dal Falco per giorni 3, Scelba per giorni 5 e Spagnolli per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

CORRIAS Efisio, DERIU e TIBERI. — « Cessazione dal servizio permanente dei maggiori del Corpo della guardia di finanza » (456).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissione permanente in sede referente

PRESIDENTE. Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

MURMURA. — « Validità per la scuola secondaria superiore dell'abilitazione didattica di primo grado conseguita dai professori di lingue straniere in virtù dell'articolo 7 della legge 15 dicembre 1955, n. 1440 » (398), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

SPIGAROLI ed altri. — « Valutazione del servizio non di ruolo degli insegnanti della scuola primaria e secondaria » (415), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

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

PRESIDENTE. Comunica che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236 e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (174-*B*), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di ritiro di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Veronesi, anche a nome degli altri firmatari, ha dichiarato di ritirare il seguente disegno di legge: « Modificazione della legge 4 gennaio 1968, n. 15, contenente norme sulla documentazione amministrativa e sulla legalizzazione e autenticazione di firme » (400).

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

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta del 31 gennaio 1969, la 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del

Consiglio e dell'interno) ha approvato il seguente disegno di legge:

« Estensione al personale degli Enti locali dell'assegno integrativo mensile non pensionabile concesso al personale delle amministrazioni dello Stato dall'articolo 20 della legge 18 marzo 1968, n. 249 » (201), *con modificazioni.*

Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Comunico che nello scorso mese di gennaio sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Annunzio di elenchi di dipendenti dello Stato che sono entrati o hanno cessato da impieghi presso enti od organismi internazionali o Stati esteri

P R E S I D E N T E . Informo che, nello scorso mese di gennaio, i Ministri competenti hanno dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, delle autorizzazioni revocate o concesse a dipendenti dello Stato per assumere impieghi o esercitare funzioni presso Enti od organismi internazionali o Stati esteri.

Detti elenchi sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanza

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca al punto primo lo svolgimento di interrogazioni e al punto secondo lo svolgimento di una interpellanza che riguarda lo stesso argomento contenuto in alcune interrogazioni. Non facendosi osservazioni, procederemo allo svolgimento congiunto della interpellanza e delle interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Abenante e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R T O R A , *Segretario*:

ABENANTE, CAVALLI, ADAMOLI, FABRETTI, SEMA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle partecipazioni statali, del lavoro e della previdenza sociale e della marina mercantile.* — Per conoscere in base a quali considerazioni la FINMARE, d'accordo con l'armamento privato, continua a respingere le giuste richieste dei sindacati marittimi che, fra l'altro, intendono difendere e potenziare gli attuali livelli di occupazione, contrattare le tabelle di esercizio e il diritto al riposo, nonchè salvaguardare la salute dei lavoratori, nel quadro del riconoscimento del ruolo che il sindacato deve espletare a bordo per sottrarre i marittimi ad un regime vessatorio che dura da sempre.

Gli interroganti ritengono ingiustificata la azione del Governo che, rifiutando richieste volte ad adeguare il rapporto di lavoro dei marittimi alle norme costituzionali, di fatto avalla prepotenze, abusi e illegalità soprattutto da parte degli armatori privati.

Gli interroganti invitano pertanto il Governo ad intervenire perchè la trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro dei marittimi sia rapidamente conclusa accogliendo le legittime richieste dei sindacati e ponendo così fine ai disagi che l'errato orientamento governativo, unito all'atteggiamento retrivo degli armatori, provoca ai marittimi e agli utenti, senza considerare i danni che le stesse compagnie pubbliche subiscono. (int. or. - 169)

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

A N G E L I N I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Per incarico del Presidente del Consiglio dei ministri rispondo, anche a nome degli altri Ministri interrogati, ai senatori Abenante, Cavalli, Adamo-

li, Fabretti e Sema facendo presente che in linea di massima il Governo non può esprimere apprezzamenti, non richiesti dalle parti, nel merito di una trattativa sindacale.

Ciò non significa che nella specie il Governo disconosca l'importanza del negoziato per il rinnovo del contratto di lavoro dei marittimi del gruppo Finmare. Il Ministero della marina mercantile ha seguito con l'attenzione più vigile lo sviluppo del negoziato. Appena richiesto, l'allora Ministro senatore Spagnolli è intervenuto personalmente per agevolare l'incontro delle parti, aiutandole a convergere verso un punto di accordo sui problemi di maggiore interesse: fino alla mediazione, accettata dalle parti il 28 novembre 1968.

Le trattative tra marittimi e armamento del gruppo Finmare sono proseguite e in data 11 gennaio 1969 è stato firmato l'accordo conclusivo concernente il rinnovo del contratto nazionale di lavoro per l'imbarco degli equipaggi delle navi delle società di navigazione di preminente interesse nazionale. È stato altresì siglato l'accordo sindacale concernente l'adozione della settimana lavorativa di cinque giorni e la riduzione dell'orario di lavoro per gli addetti agli uffici e per il personale operaio delle società stesse.

Rimangono da definire, sempre in sede sindacale, i seguenti accordi: regolamento organico per il personale di stato maggiore navigante di ruolo; contratto collettivo per gli addetti agli uffici e per il personale operaio in servizio a terra.

Il Governo non mancherà di seguire anche queste trattative, per raggiungere eque risoluzioni.

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

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, la risposta che lei ha dato alla nostra interrogazione avviene dopo che da parte della Finmare (come qui lei ha ricordato), l'11 gennaio scorso, vi è stata l'accettazione di una parte delle richieste dei lavoratori.

Ma noi abbiamo presentato l'interrogazione quando da tempo, con estremo ritardo, persino con ritardo anomalo rispetto ai ritardi tipici messi in evidenza dalle lotte per ottenere nuovi contratti di lavoro, non si giungeva ad una conclusione e la Finmare rifiutava addirittura di incontrarsi con i rappresentanti dei lavoratori.

Pertanto, anche se oggi sembra che la situazione sia più normale, ancora dobbiamo sottolineare come le aziende di Stato, che dovrebbero essere guida per tutto il settore delle aziende del nostro Paese, verso obiettivi conformi ai principi costituzionali, in realtà rappresentano strumenti di remora. Infatti spesso, signor Sottosegretario, gli armatori privati fanno pagare al settore pubblico il prezzo della loro resistenza nei confronti delle legittime richieste dei lavoratori.

Noi siamo giunti a questo parziale accordo quando vi sono stati in Italia scioperi gravi. E gli scioperi che colpiscono i grandi transatlantici hanno conseguenze serie: siamo i primi a riconoscerlo; d'altra parte lo sciopero è valido solo quando ha conseguenze serie. Nessuno quindi si può stupire se quando scioperano i lavoratori si verificano effetti pesanti sull'economia nazionale: bisogna vedere se lo sciopero ha la sua radice giusta o meno. In questo caso le richieste dei lavoratori erano e restano legittime e lei, signor Sottosegretario, sa che sulle navi la Costituzione non è entrata. Infatti i cittadini italiani a bordo delle navi non sono più cittadini della Repubblica italiana: sono cittadini di Costa, di Lauro o di Fassio oppure sono cittadini della Finmare perchè a bordo delle navi i diritti fondamentali di associazione, di organizzazione sindacale, di autonomia personale, di dignità personale non sono più riconosciuti. Infatti uno sciopero di marittimi all'estero può essere addirittura definito ammutinamento e viene in campo la legge di guerra; gli scioperanti vengono denunziati, vi sono decine di processi: questa è la situazione! E la Finmare, conoscendo questa situazione, dovrebbe farsi interprete delle esigenze dei lavoratori e addirittura, vorrei dire, dovrebbe assumere essa stessa iniziative per poter dare una risposta a queste legittime richieste.

Signor Sottosegretario io non posso qui riferire fatti specifici, io le porto le mie espe-

rienze dirette che, credo, corrispondono esattamente alla situazione: vengo da Genova e credo di essere portavoce in quest'Aula di un senso profondo di disagio.

Inoltre vorrei ricordare che proprio l'altro giorno nelle calate del porto di Genova si è verificato un episodio veramente pesante quando un Ministro della Repubblica italiana si è trovato di fronte lavoratori che in un modo molto chiaro dimostravano la loro insofferenza proprio perchè nelle calate del porto e a bordo delle navi la Costituzione non entra!

Non dovete ritenere che si tratta di gente senza cervello o che è sospinta da chissà quale vento anarchico: si tratta di una profonda insofferenza, di un disagio, di un tormento! Dovete capirlo! E se oggi un Ministro della Repubblica italiana viene sulle calate di Genova e non può tranquillamente guardare cosa succede, vuol dire che responsabile di tutto questo è il Governo che ha creato tale situazione. Infatti un anno fa, dieci anni fa ciò non accadeva; se ora accade significa che siamo giunti a tal punto.

Signor Sottosegretario, io la invito a fare in modo, tramite la sua opera, che la Finmare cambi i suoi rapporti con i lavoratori, accetti le altre richieste che deve accogliere, eviti la tensione sociale anche a bordo delle navi e faccia in modo che a bordo entri la Costituzione italiana: i marittimi abbiano il pieno riconoscimento dei loro diritti!

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

T O R T O R A , *Segretario*:

ABENANTE. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per sapere se il porto di Torre Annunziata sarà incluso negli ulteriori finanziamenti che, secondo il piano quinquennale, dovranno essere predisposti, per gli scali marittimi del Paese.

In particolare l'interrogante sottolinea la necessità di un intervento immediato e straordinario per realizzare opere urgenti e indifferibili nel suddetto porto, come il completamento del tratto terminale della banchina di levante, la posa dei binari sulla banchina di levante, l'espletamento della gara di appalto della gru finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno, la sistemazione della banchina di Crocelle, il prolungamento del binarione della gru fino alla testata della banchina di levante, la sistemazione degli impianti idrico ed elettrico.

L'interrogante chiede di conoscere i tempi di attuazione e le somme che saranno stanziate per queste opere indispensabili ad assicurare la funzionalità dello stesso porto. (int. or. - 189)

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Abenante non è presente, l'interrogazione si intende ritirata. Il Governo, se lo ritiene opportuno, potrà rispondere per iscritto.

A N G E L I N I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* D'accordo, signor Presidente.

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

T O R T O R A , *Segretario*:

PICARDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza del deplorevole stato in cui si trovano le strade statali che collegano i centri della provincia di Caltanissetta tra di loro e con le altre provincie limitrofe.

Per conoscere altresì i motivi per cui persino un progetto di ammodernamento della strada Caltanissetta-Enna, già predisposto da anni, sia rimasto ancora non finanziato, con grave pregiudizio per quelle popolazioni e grave disagio persino nei collegamenti tra la Corte di appello e i tribunali colà esistenti, disagio che si ripercuote sulla attività giudiziaria, e quindi forense e legale in genere, di quelle zone depresse della Sicilia. (int. or. - 148)

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

L O G I U D I C E , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il senatore Picardo nella sua interrogazione ha sollevato due questioni, una di carattere generale per quanto riguarda la viabilità statale in genere della provincia di Caltanissetta, l'altra riguardante l'ammodernamento della Caltanissetta-Enna.

Circa il primo punto, cioè sulla situazione in generale delle strade statali per le quali l'interrogante denuncia uno stato di deplorevole abbandono, debbo far presente che, per quanto riguarda le strade classificate statali, anche in quella zona, così come in altre zone siciliane, l'ANAS svolge la sua normale attività di manutenzione e sistemazione. Ora, poichè l'interrogante fa dei riferimenti generici, io lo inviterei formalmente, ove lo ritenga opportuno, per un ulteriore intervento del Ministero, a segnalare quali strade e soprattutto in quali punti esistono delle particolari situazioni che meritano pronti interventi, in modo che si possa venire incontro alle esigenze di una provincia che merita di essere particolarmente curata.

Per quanto riguarda invece la seconda questione, cioè quella relativa all'ammodernamento della statale 117-*bis*, tra Caltanissetta ed Enna, debbo far rilevare che l'ANAS a suo tempo ritenne opportuno di soprassedere all'ammodernamento, perchè attendeva che fosse definito il tracciato dell'autostrada Palermo-Catania, in modo che potesse stabilire quale sistema di collegamento fosse più conveniente realizzare in rapporto a questa grande arteria autostradale. Non appena il progetto di massima dell'autostrada Palermo-Catania è stato definito, l'ANAS ha avuto cura, d'intesa anche con gli enti della provincia nissena, di provvedere alla progettazione del collegamento di Caltanissetta città con la autostazione Imera, sull'autostrada Palermo-Catania.

Quindi il collegamento diretto, che è stato già progettato e che verrà realizzato man mano che procederanno i lavori dell'autostrada Catania-Palermo — e fra l'altro proprio qualche giorno fa è stata data notizia di altri lotti di lavoro che sono stati autorizzati dal Consiglio d'amministrazione dell'ANAS — fra Caltanissetta ed Enna e quindi fra Caltanissetta e Palermo e la provincia di Catania può essere realizzato nella maniera migliore.

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

* P I C A R D O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, io ringrazio vivamente il sottosegretario Lo Giudice per la risposta che mi ha data e prendo senz'altro atto dell'invito che mi ha rivolto a segnalare in maniera particolare lo stato di deficienza esistente.

Dirò subito quali sono stati i motivi che mi hanno spinto a fare questa interrogazione ed a trattarla in Aula perchè già in passato, pur avendo presentato diverse interrogazioni e avendo addirittura localizzato i punti in cui c'era bisogno dell'intervento del Governo, avevo ricevuto risposte talmente evasive e insufficienti che mi hanno obbligato a fare questa interrogazione.

Io le chiedo scusa, onorevole Sottosegretario, se abuserò per dieci minuti della sua pazienza, ma visto che lei mi ha invitato a collaborare per risolvere il problema che interessa la vita, l'economia della mia Caltanissetta, mi permetterò di dirle che la situazione della viabilità delle strade statali, provinciali e delle arterie cittadine della provincia di Caltanissetta è disastroso. Già tutta la rete viaria della Sicilia è la peggiore del Paese ed anche la più ridotta; essa infatti presenta 251 chilometri di tracciato per ogni 100.000 abitanti, contro i 378 chilometri di tracciato nella Penisola. Ma nella provincia di Caltanissetta tale percentuale scende addirittura a 28 chilometri per ogni centomila abitanti e per di più con tracciati arcaici e in pessimo stato di manutenzione. In qualunque parte si voglia percorrere la nostra provincia, la situazione viaria è totalmente fallimentare: le strade strette, tortuose, ripide e con frequenti contropendenze rendono pressochè impossibile ogni tentativo di traffico veloce e mettono a dura prova la resistenza degli automobilisti e degli stessi mezzi meccanici. Inoltre,

la natura franosa di molti terreni e la frequenza di arcaici ponticelli a schiena d'asino, che attraversano letti ormai inariditi di torrenti o fiumicelli, aggravano le difficoltà ed i pericoli della circolazione in caso di pioggia, perchè provocano slittamenti, interruzioni e conseguenti dirottamenti del traffico. Tutte le strade hanno una carreggiata di larghezza inferiore ai metri 7,50, che è la dimensione minima richiesta per una strada a doppia corsia (e mi ricollego ai principi dell'UNI in materia di larghezza stradale), e per il loro andamento tortuoso, con frequentissime curve a gomito, per la deficienza della segnaletica orizzontale e verticale, per la irregolarità delle banchine, ma soprattutto per i frequenti rattoppi dei manti di copertura esse rappresentano un rompicapo per chi le percorre per la prima volta ed anche uno snervante esercizio di abilità.

Una panoramica delle strade della nostra provincia presenta i seguenti dati. La strada statale, la Palermo-Enna-Catania, che lei certamente conosce, che al chilometri 127 si innesta con la statale 122-*bis* per collegarsi a Caltanissetta, per il tratto Palermo-Caltanissetta è tuttora un succedersi di curve e irregolarità del tracciato, che si potrebbero facilmente evitare con alcune opere realizzate con moderni criteri e mezzi tecnici; nell'ultimo tratto, entro la provincia di Caltanissetta, ed esattamente all'inizio di Vallelunga, la carreggiata non supera mai i 6 metri di ampiezza, mentre la sua altimetria raggiunge in qualche punto gli 832 metri, per riscendere subito a 373 e risalire nuovamente a 626.

Lo stesso accade sulla statale Caltanissetta-San Cataldo, ove si giunge a 693 metri di altitudine in uno sviluppo di pochi chilometri di percorso. Per smistare il traffico pesante di transito tra Palermo e Catania alcuni anni fa l'Amministrazione provinciale di Caltanissetta costruì una strada di circonvallazione del capoluogo che fungesse da raccordo tra le due statali. Tale opera costò 236 milioni ma non è mai stata utilizzata perchè ancora prima che fosse finita ed aperta al traffico, era diventata inservibile per il dissesto del fondo. L'ANAS, che eseguì certamente una verifica su questo apporto di opera pubblica, non ha mai fatto conoscere i risultati dell'inchiesta.

Ma quello che ancora è più grave, onorevole Sottosegretario è che la strada ormai è ridotta in condizioni disastrose; e per rimettere questa strada mai utilizzata in sesto occorrono 300 milioni, cioè cinquanta milioni in più di quanti ne furono stanziati inizialmente per farla.

Intanto gli autotreni, gli automezzi, tutti i mezzi pesanti non possono usufruire di questa circonvallazione, e quindi sono costretti all'attraversamento del centro cittadino, con i danni e ritardi naturali, che lei meglio di me comprende, che ne derivano per la viabilità interna, non solo per le difficoltà del transito, dato che le strade sono strette, ma anche perchè le sollecitazioni che riceve il fondo stradale e la carenza di manutenzione del fondo stesso vengono ad aggravare notevolmente la situazione.

Un'analoga situazione si riscontra nel tragitto tra Caltanissetta ed Enna; e faccio subito riferimento a quanto lei ha detto. Vero è che si è affrontato questo problema di collegamento e l'allacciamento tra Caltanissetta ed Enna attraverso l'autostrada, ma altrettanto vero è che c'è un'oasi industriale a Pasquasia che viene ad essere tagliata letteralmente fuori da questo tracciato che collega Caltanissetta ad Enna via autostrada. Devo notare a questo punto che è strano che, relativamente a questo tracciato che interessa parte della provincia di Caltanissetta e parte della provincia di Enna, per quanto riguarda la prima provincia l'ANAS ha eseguito lavori di ammodernamento e di ricostruzione del manto stradale; mentre, per quanto riguarda il tratto che interessa esclusivamente (e forse è minore) la provincia di Enna, non è stata eseguita nessuna opera.

Quindi io sollecito la sua intelligenza e la sua cortesia affinchè voglia esaminare attentamente questo problema, perchè altrimenti la miniera di Pasquasia verrebbe ad essere eliminata da questo tronco stradale.

Un altro problema che desidero sottoporre alla sua attenzione è quello relativo alla strada Caltanissetta-Gela, città, questa

ultima, divenuta ormai un vivace centro di produzione economica; esiste una strada che risale a moltissimo tempo fa, per cui i collegamenti tra Caltanissetta e Gela si sono resi in pratica impossibili.

Si è parlato sempre della possibilità di una strada a scorrimento veloce tra Caltanissetta e Gela, ma, tra Regione, Cassa per il Mezzogiorno e Ministero dei lavori pubblici, non si sono nemmeno iniziati gli studi per una progettazione di massima. Eppure la questione è vitale per Caltanissetta, che si trova nel retroterra di Gela, dove c'è un forte sviluppo industriale, e potrebbe ottenerne dei vantaggi.

Altro problema, onorevole Sottosegretario, è quello della famosa strada Porto Empedocle-Caltanissetta, che è stata finanziata anche con i mezzi della Cassa per il Mezzogiorno. È necessario studiare attentamente e responsabilmente l'ultimo lotto, quello che collegherà la fine di questa strada a scorrimento veloce con l'autostrada, altrimenti si sarà fatta un'opera che non potrà collegarsi con l'autostrada.

Son venuti dei tecnici della Cassa per il Mezzogiorno, ma tra studi, riunioni in prefettura ed altro ancora non si è riusciti a combinare qualche cosa di concreto. L'opera — è stato detto — dovrebbe beneficiare di una collaborazione fra il Ministero dei lavori pubblici e la Cassa per il Mezzogiorno, per cui è prevedibile che, se essa non verrà proseguita, mentre la parte già costruita rimarrà senza sbocco e fine a se stessa, con l'andar del tempo anche questa parte andrà in rovina, per mancanza di collegamento.

In definitiva, dei 238 chilometri di rete stradale che interessa la provincia di Caltanissetta, solo qualche decina sono in condizioni discrete e tutto il resto è praticamente inservibile. Ciò naturalmente è oggetto di continue proteste da parte degli operatori economici, degli automobilisti, degli utenti: pensi che fino a poco tempo fa il collegio degli ingegneri e dei geometri, così come anche l'ACI, avevano iniziato un'azione di protesta affinchè i cittadini non pagassero più il bollo di circolazione, dato lo stato carente della viabilità nel nisseno.

Anche l'Amministrazione provinciale fece eco a queste lagnanze e stilò un ordine del giorno invitando l'ANAS ad assumersi la gestione di alcune strade provinciali.

Vi furono i sindaci dei comuni della valle del Platani che, quando il suo predecessore onorevole Giglia andò in Sicilia, furono da lui ricevuti ed ebbero delle assicurazioni; proprio questi sindaci della Valle del Platani, cioè di Acquaviva, Mussomeli, Villalba e Vallelunga, chiedono che passino dalla provincia all'ANAS i tratti del bivio Landro Resuttano sino al raccordo Palermo-Catania, in maniera tale che questi paesi vengano ad essere collegati con l'autostrada e quindi possano ottenere i vantaggi che ne derivano.

La promessa fu fatta dal suo predecessore ed io mi auguro che lei voglia nuovamente esaminare questo problema affinchè si possa dare una certa garanzia e assicurazione a questa gente.

Nello stesso periodo di tempo una vigorosa e documentata campagna di stampa fu condotta con esemplare chiarezza ed onestà dai quotidiani « Giornale di Sicilia » e « La Sicilia », per mezzo dei loro corrispondenti da Caltanissetta, i quali, in una serie di articoli intelligenti e ben documentati, misero in evidenza lo stato veramente disastroso delle strade in questa provincia.

Basterebbe vedere l'edizione del 19 dicembre 1968 del « Giornale di Sicilia », che mostra come in una via si trovino ben cinque cartelli che parlano di banchine non transitabili, sagoma deformata, transito pericoloso, cumuli su strada e lavori in corso. Tutti questi cartelli all'accesso di una via statale.

Questa campagna di stampa cercò di sollecitare gli uomini responsabili, però, malgrado l'entusiasmo di questi giovani corrispondenti, non ha trovato quell'eco che doveva trovare nella sede dovuta. Infatti in quello stesso periodo gli enti preposti allo sviluppo, alla tutela e alla promozione sociale ed economica di tutta la Sicilia erano impegnati in altre direzioni. Mi riferisco esattamente a quello che oserei definire lo scontro avvenuto a Paler-

mo in ottobre tra il ministro Caiati, il presidente della Cassa per il Mezzogiorno e il presidente della Giunta regionale; durante un vivace scambio di accuse, che sono rimbalzate dall'uno all'altro dei presenti, è emerso che tra inadempienze e discriminazioni imputabili alla Cassa per il Mezzogiorno, lentezza e ritardi burocratici addebitabili all'Ente regione, nei venti anni di autonomia siciliana i due enti non avevano trovato una sola occasione per collaborare e coordinare le iniziative, benchè un ufficio della Cassa per il Mezzogiorno abbia sede in Sicilia e benchè il presidente della Regione siciliana venisse spesso a Roma. Forse, quando il presidente veniva a Roma, i funzionari andavano a Palermo e questi incontri non si riuscivano mai a realizzare.

Inoltre un altro strascico si è avuto nel novembre scorso all'Assemblea regionale in cui autorevoli personalità politiche della maggioranza si espressero, in termini abbastanza polemici contro l'operato della Cassa per il Mezzogiorno, accusando questo Ente di aver sostituito al diritto della ragione, la ragione della forza.

Tali pesanti accuse hanno denunciato il gravissimo stato di cose esistente in Sicilia e la penosa disfatta di tutta la macchinosa e complicata amministrazione autonomistica, tanto che l'onorevole Giuseppe D'Angelo, autorevole esponente del partito di maggioranza, si è così espresso: « Non può non essere rilevata una realtà nella quale la Regione è ridotta a puro strumento di alcuni Gruppi di potere politico, priva ormai di alcuna capacità ad assolvere ai propri fini istituzionali ».

Questa amara constatazione immagini lei, onorevole Sottosegretario, quale eco ha avuto nella nostra Sicilia.

Quanto io ho detto fin qui potrebbe sembrare una polemica di parte, ma nessuno meglio dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, reduce da un recente sopralluogo in Sicilia nelle zone del terremoto, può testimoniare della realtà della situazione in Sicilia. Egli ha constatato di persona le condizioni in cui ci troviamo, la lentezza con cui si svolgono i lavori ed ha anche assicurato che ogni due mesi sarebbe venuto in Sicilia per vedere se i lavori andranno avanti o meno.

Nè la rete ferroviaria della Sicilia consente un miglior collegamento tra i centri: pensi che nella provincia di Caltanissetta solo due comuni godono di stazione ferroviaria; inoltre, il finanziamento delle ferrovie del nord ha lasciato ancora la Sicilia al di fuori di qualsiasi possibilità di migliorare la viabilità.

Per concludere e non tediare eccessivamente, io ho voluto esporre i moventi che mi hanno spinto a presentare l'interrogazione e io desidero rivolgere a lei, Sottosegretario una preghiera, un invito: venga, insieme al Ministro dei lavori pubblici, in Sicilia, e sarete ospiti graditissimi della nostra città, per vedere lo stato di abbandono di queste strade.

Vorrei inoltre sollecitarla affinchè le richieste del comune per le sovvenzioni da parte del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità interna siano presi in benevola considerazione. Approfittando solo di qualche altro secondo, visto che l'onorevole Sottosegretario mi aveva rivolto l'invito di sottolineare in particolar modo i vari punti del problema, mi permetto di farlo adesso: non le chiedo immediatamente una risposta perchè si tratta di argomenti di carattere tecnico, particolareggiato, ma la prego di interessarsene e, se avrà l'amabilità di farmi avere qualche notizia, gliene sarò grato.

Noi desidereremmo sapere quanto ha speso l'ANAS negli ultimi anni per la manutenzione delle strade nella provincia di Caltanissetta: noi siamo convinti che la spesa sia stata molto modesta; desideriamo che, quando il Ministero dei lavori pubblici affida la realizzazione di opere di interesse sociale, i termini dell'esecuzione dei lavori siano conosciuti e attentamente rispettati, perchè è stranissimo vedere che per una strada recente, non più lunga di 400 metri, sono occorsi diciotto mesi per la realizzazione.

Desideriamo conoscere quali provvedimenti intende prendere il Ministro dei lavori pubblici, componente del Comitato

dei ministri per il Mezzogiorno, affinchè si riesca ad amalgamare un'azione comune e decisa tra Ministero dei lavori pubblici, Cassa per il Mezzogiorno e Regione siciliana.

Chiediamo infine che soprattutto si guardi con attenzione ad un possibile rifacimento delle strade statali nn. 121, 122-*bis*, 192 e 190.

Ringrazio per l'ascolto e pongo molta fiducia in lei, onorevole Lo Giudice, che da siciliano e da rappresentante del Governo seguirà con particolare attenzione il problema della viabilità.

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

T O R T O R A , *Segretario*:

SAMARITANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se corrisponde a verità la notizia che sarebbe in corso di perfezionamento la concessione di una proroga di due anni alla « Sapir » per l'ultimazione delle opere pubbliche interne attinenti l'ampliamento e la sistemazione del porto e della zona industriale di Ravenna.

La « Sapir », in base alla convenzione del 24 maggio 1962 e successivi atti aggiuntivi. doveva terminare tali opere, affidatele in concessione, entro il 29 aprile 1968, ma per recente ammissione del proprio presidente devono ancora essere eseguiti lavori finanziati dallo Stato per un importo di 800 milioni di lire. Tenuto conto che la società concessionaria, in contrasto con il meccanismo messo in atto dalla convenzione, ha eseguito opere a proprio carico corrispondenti soltanto a un settimo dell'importo previsto, si chiede di conoscere i motivi per cui la « Sapir » non ha ottemperato agli impegni assunti e quali interventi sono stati effettuati per impedire una deroga che ritarda la costruzione di una infrastruttura necessaria allo sviluppo economico ravennate e nazionale.

Per conoscere, inoltre, se e in quale modo è stato considerato il voto unanime della 7ª Commissione del Senato del 25 maggio 1966, che ravvisava l'opportunità di riesaminare la natura giuridica della « Sapir » ai fini della sua trasformazione in ente di diritto pubblico. (int. or. - 198)

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

L O G I U D I C E , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il senatore Samaritani nella sua interrogazione chiede di conoscere per quali motivi la Sapir, concessionaria per l'ampliamento e la sistemazione del porto e della zona industriale di Ravenna, non ha ottemperato agli impegni presi e per quali ragioni sia stata consentita una deroga a tale impresa. Chiede inoltre di conoscere per quali motivi non si è ravvisata l'opportunità di riesaminare la natura giuridica della Sapir ai fini della sua trasformazione in ente di diritto pubblico.

Circa i due primi punti desidero subito precisare che non si è trattato di deroga di sorta. Vorrei assicurare il senatore Samaritani che non ci sono da rilevare elementi di deroga alle condizioni che intercorrono tra la concessionaria Sapir ed il Ministero competente. La situazione infatti, come illustrerò dettagliatamente tra breve, è diversa.

Le opere pubbliche interne per l'ampliamento e sistemazione del porto canale Corsini di Ravenna e dell'annessa zona di sviluppo industriale, affidata in concessione alla Sapir, società per azioni, con convenzione 24 maggio 1962 e successivi atti aggiuntivi, dovevano essere ultimate entro cinque anni dalla data di inizio e cioè entro il 29 aprile 1968.

In relazione a difficoltà varie di ordine tecnico (di cui dirò dettagliatamente in appresso), insorte durante l'esecuzione dei lavori, la società concessionaria, con istanza in data 27 ottobre 1967, ha chiesto che il termine di ultimazione dei lavori stessi venisse prorogato di due anni.

Sulla domanda di proroga si è pronunciato favorevolmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici, su conformi pareri dei

Dicasteri della marina mercantile e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Quindi il ritardo nell'esecuzione dei lavori affidati in concessione alla detta società Sapir rispetto al termine stabilito (29 aprile 1968) è da attribuire a varie cause, tra cui principalmente sono da tenere presenti le seguenti: 1) i lavori relativi alla realizzazione delle opere foranee del porto di Ravenna da parte dell'amministrazione dei lavori pubblici rallentano sensibilmente lo avanzamento dei lavori di costruzione delle opere interne, affidati alla detta Sapir, in quanto logicamente le seconde sono condizionate dalle prime; 2) il progetto definitivo per gli impianti ferroviari a servizio delle darsene di San Vitale, previsti fra le incombenze della Sapir, predisposto fin dal 1965, con le modifiche successivamente richieste ed apportate, non risulta ancora approvato dal competente Dicastero dei trasporti e dell'aviazione civile; 3) di conseguenza la predetta società non ha potuto ancora redigere il progetto relativo agli arredamenti portuali, atteso che tali arredamenti dipendono — in un certo senso sono condizionati — dalla posizione dei binari ferroviari; 4) le nuove tecnologie relative ai sistemi di carico e scarico delle merci suggeriscono una revisione degli elaborati concernenti le attrezzature portuali; 5) difficoltà di ordine finanziario hanno impedito alla società di svolgere regolarmente il lavoro programmato. Pertanto, sulla base delle su esposte considerazioni, la domanda della Sapir ha trovato accoglimento e attualmente presso l'Ispettorato generale dei contratti del Ministero dei lavori pubblici è in corso di stipulazione, con la concessionaria società Sapir, l'atto aggiuntivo all'originaria convenzione con il quale, sui conformi pareri espressi in proposito e già richiamati, il termine di ultimazione dei lavori, già stabilito al 29 aprile 1968, viene prorogato al 29 aprile 1970. Non appena l'ispettorato generale dei contratti avrà provveduto a tale incombenza, sarà emanato con ogni sollecitudine il decreto di approvazione del suindicato atto aggiuntivo.

Per quanto concerne da ultimo l'opportunità di riesaminare la natura giuridica della società Sapir — così come chiesto nel 1966 anche dalla 7ª Commissione del Senato — è da tener presente che l'articolo 2 della legge 13 giugno 1961, n. 528, emanata per provvedere al completamento del porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna, dispone che « l'esecuzione delle opere pubbliche nella zona portuale e in quella di sviluppo industriale è affidata in concessione con decreto del Ministero dei lavori pubblici, di concerto col Ministro dell'industria e del commercio e con il Ministro della marina mercantile, ad una società per azioni alla quale hanno diritto di partecipare anche in maggioranza gli enti locali interessati che ne facciano richiesta ».

Pertanto l'eventuale trasformazione della Sapir in ente di diritto pubblico è questione che esula in senso stretto dalla competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici e non si possono dimenticare le considerazioni che nella Sapir, a termine di statuto, è ente pubblico e promotore la Camera di commercio di Ravenna e che vige il principio dell'autonomia tanto degli enti locali che di quelli privati.

Peraltro, ancora, è da tener presente che lo Stato vigila sull'attività della società in quanto, ai sensi della legge 23 febbraio 1967, n. 104, il collegio sindacale della stessa è composto anche da un rappresentante dei Dicasteri del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria, commercio e artigianato.

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

S A M A R I T A N I . Signor Presidente, sarò molto breve nel dichiararmi insoddisfatto della risposta che ha avuto la mia interrogazione. Innanzitutto desidero ripresentare alla meditazione dell'onorevole Sottosegretario la questione della deroga alle convenzioni da parte della Sapir. La legge 13 giugno 1961, n. 528, stabiliva uno stanziamento dello Stato per le opere interne del Porto di Ravenna di 4,5 miliardi che poi furono portati con successivo provvedimento legislativo a 5,7 miliardi. La Sapir doveva — la prego di fare attenzione perchè con-

testo la sua affermazione — fare lavori con proprio finanziamento per 3,5 miliardi. Ebbene, io ho qui una relazione, che porta la data del 25 ottobre 1967, del presidente della Sapir, in cui si afferma che la Società a tale data, cioè un mese prima della richiesta di proroga, ha eseguiti soltanto 500 milioni di lavori. Quindi la Sapir non ha ottemperato alla convenzione. È grave, a mio parere, che l'Amministrazione dello Stato non abbia rilevato e non rilevi questo fatto. Sono perciò costretto a chiederle ancora: quali interventi il Ministero dei lavori pubblici intende operare? Perchè non si può ammettere che una società per azioni non ottemperi alle convenzioni che ha firmato con lo Stato e indirettamente con una comunità che non è soltanto quella ravennate, ma emiliana, e mi lasci dire, nazionale.

Una deroga esiste, dunque? Ma vorrei chiedere ancora: quali opere restano da fare? Lei ha affermato che la proroga sarà completata a breve termine, dopo che avrà ottenuto le approvazioni di rito. Ebbene, il Ministero dei lavori pubblici ha svolto una indagine sulle opere che restano da fare? Lei ha portato a giustificazione della proroga l'esistenza di difficoltà tecniche; una di queste difficoltà tecniche consisterebbe nel fatto che le opere foranee esterne, che sono a completo carico dello Stato, vanno a rilento e condizionano le opere interne. Mi lasci dire una cosa: nella scorsa legislatura in Commissione lavori pubblici, (di cui faceva parte il senatore Adamoli che vedo qui presente), si è aumentato il finanziamento dello Stato alle opere interne di un miliardo e 200 milioni, togliendoli alle opere esterne, in quanto non condizionanti, e non influenti nelle costruzioni necessarie per l'agibilità del porto. Oggi invece diventa un motivo tecnico che sta alla base della proroga. Io reputo dunque o che l'argomento fosse errato prima o che sia errato adesso. Inoltre si prende a motivo tecnico il fatto che si deve ancora insediare la rete ferroviaria e quindi gli arredamenti portuali sarebbero condizionati da ciò. Ma c'è un piano regolatore o no? Allora, perchè non si sono costruiti gli arredamenti in base a questo piano regolatore che già ha avuto approvazione, se non erro, fin dal 13 ottobre del 1965? Siamo nel 1969, onorevole Sottosegretario! Non mi si porti dunque quest'argomentazione. Il fatto è che si è costituita una società anonima per costruire ed ampliare il porto di Ravenna e l'annessa zona industriale perchè — si diceva — strumento più agevole, che poteva pertanto rapidamente arrivare alla progettazione e alla costruzione delle opere.

È lungo invece il cammino! Ed oggi siamo nella condizione che questo strumento non contempla neppure le convenzioni fatte con lo Stato e viene così rinviata una infrastruttura che è decisiva per lo sviluppo.

Onorevole Sottosegretario, voglio dirle che considero il progetto del porto di Ravenna non adeguato se lo mettiamo in corrispondenza con le esigenze derivanti dalla specializzazione dei traffici e dalle trasformazioni tecnologiche avanzanti nei trasporti marittimi. Ma non solo: il progetto non è stato concepito in collegamento unitario con l'*hinterland* e non è stato concepito come sollecitatore dello sviluppo economico. Per cui necessita una revisione.

Lei sa che il porto di Ravenna, proprio per la limitatezza di questo progetto, per il quale si fa nascere un porto inadeguato rispetto alle nuove esigenze, e per la lentezza della sua costruzione, non ha potuto essere scelto come porto nel quale effettuare l'esperienza del trasporto a mezzo *containers*. Ebbene la Sapir non può continuare impunemente a stravolgere la legge, le convenzioni, i rapporti con lo Stato. Lo Stato deve intervenire per fare applicare le norme ad una società, che — sebbene lei abbia parlato di partecipazione degli enti locali —, resta una società anonima soggetta a interessi particolaristici e si colloca in una posizione che è persino anomala nella confusionaria struttura giuridica che noi abbiamo nell'ambito portuale italiano.

Su ciò ormai tutte le forze politiche locali sono concordi: recentemente anche il collega Biasini del PRI ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge, che io non condivido com'è strutturato — perchè riprende quello di Trieste *sic et simpliciter* — ma che pone pur sempre l'esigenza

del superamento della società anonima per arrivare alla costituzione di un ente di diritto pubblico, che noi vogliamo autonomo e democratico e che provveda a fare ciò che la società non ha compiuto, a rimuovere tutte le strozzature che la società anonima ha provocato e a dare una gestione pubblica al porto di Ravenna.

Per questi motivi, signor Presidente, mi dichiaro insoddisfatto della risposta che ho avuto dall'onorevole Sottosegretario.

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

T O R T O R A , *Segretario*:

CIFARELLI, GATTO Simone. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti, ciascuno nell'ambito della propria competenza, intendano adottare per porre un freno alla crescente, rapidissima degradazione urbanistica e paesistica delle zone latistanti all'autostrada Palermo-Punta Raisi.

Specie nel territorio costiero del comune di Carini, ma anche lungo tutta la detta autostrada, ormai la speculazione edilizia sta invadendo ogni spazio, sì da precludere addirittura, con una barriera di squallide costruzioni, l'accesso al mare e la vista dello stesso. Non sono rispettate le distanze di legge dai margini dell'autostrada; non sono rispettati i vincoli paesistici esistenti; gli organi locali e quelli dello Stato sono conniventi o carenti, in modo che la situazione colà in sviluppo costituisce un nefando esempio del disordine e della distruzione dei beni culturali.

Nemmeno con l'entrata in vigore della legge-ponte si è constatata alcuna diminuzione di tale andazzo, onde gli interroganti chiedono se le autorità dello Stato abbiano escluso quella zona dalla propria competenza. (int. or. - 282)

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

L O G I U D I C E , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Si risponde anche per il Ministro della pubblica istruzione.

Quanto lamentato dai senatori interroganti in merito alla degradazione urbanistica e paesistica delle zone latistanti l'autostrada Palermo-Punta Raisi, merita una premessa in materia di competenze.

È noto infatti che, ai sensi degli articoli 14 e 20 dello Statuto regionale, la Regione siciliana ha competenza legislativa esclusiva nonchè competenza amministrativa in materia di urbanistica.

Finora la Regione non ha una normativa urbanistica propria vigente. Parimenti è da premettersi che l'arteria che collega la città di Palermo con l'aeroporto di Punta Raisi, è stata, a suo tempo, costruita dalla Regione siciliana, mentre solo con decreto ministeriale 16 settembre 1967 (pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 280 del 10 novembre 1967) è stata classificata autostrada statale.

In contemporaneità e successivamente alla costruzione dell'arteria, che si snoda lungo la zona costiera occidentale di Palermo si è verificato uno sviluppo edilizio, che — dobbiamo riconoscere — è in assoluto dispregio ad ogni regola urbanistica.

Si è verificata cioè la costituzione di una autentica cortina di fabbricati, tipo villini residenziali, latistanti l'arteria stessa, a distanze inferiori ai 25 metri, variabili fra i 10 e i 15 metri.

Tale dispregio è tanto più grave quando si consideri che l'assessorato per lo sviluppo economico della Regione siciliana aveva redatto un piano di coordinamento territoriale, nel quale sono compresi i comuni interessati dall'arteria, approvato con decreto del presidente della Regione siciliana numero 184-A del 31 dicembre 1963 (pubblicato nella *Gazzetta Regionale* n. 13 del 15 marzo 1966), che nel rispetto delle regole urbanistiche richiama espressamente all'articolo 23 il contenuto dell'articolo 9 della legge 24 luglio 1961, n. 729 (distanza minima dal limite della zona di occupazione in metri lineari 25).

Se si considera tale situazione normativa, devono venir meno le eventuali critiche agli

organi centrali, in quanto solo con verbale del 24 aprile 1968 la Regione siciliana ha consegnato all'ANAS l'autostrada Palermo-Punta Raisi, e solo da quella data l'Amministrazione ne ha assunto la gestione e conseguentemente la sorveglianza.

Pertanto si specifica che solo da tale data (24 aprile 1968) il personale dell'ANAS ha potuto intervenire nella repressione delle violazioni della legge 24 luglio 1961, n. 729 (distanza a metri 25) e del decreto ministeriale 1° aprile 1968 (che ha fissato a metri lineari 60 le costruzioni fuori del perimetro dei centri abitati e degli insediamenti previsti dai piani regolatori generali e dai programmi di fabbricazione).

In osservanza di tale normativa l'ANAS ha potuto quindi (dopo la presa in consegna dell'autostrada) richiedere alla competente prefettura di Palermo le seguenti ordinanze di sospensione dei lavori e di demolizione delle opere abusive:

1) nei confronti della ditta Saccà Letterio, per costruzione abusiva di un edificio per civile abitazione al chilometro 5,150, alla distanza media di metri lineari 17 dalla zona di occupazione (in territorio del comune di Carini) con nota n. 7146 del 29 febbraio 1968, peraltro senza alcun esito;

2) nei confronti della ditta Carramusa Vincenzo per costruzione abusiva di un fabbricato al chilometro 7,400, alla distanza di metri lineari 14,30 dalla zona di occupazione (sempre in territorio del comune di Carini) giusta nota n. 764 del 14 agosto 1968 che sebbene sollecitata il 6 settembre 1968 non ha ancora avuto esito.

Si assicurano i senatori interroganti che non risultano intraprese ulteriori costruzioni a distanza inferiore a quella prescritta, mentre le costruzioni in corso, a distanza comunque superiore ai metri lineari 25, sono dotate di licenze di costruzioni anteriori all'entrata in vigore del decreto ministeriale 1° aprile 1968, emanato in applicazione della legge-ponte urbanistica.

Inoltre sono state presentate all'ANAS alcune richieste di costruzione di fabbricati a distanza di metri lineari 25, sulla giustificazione che le aree su cui si svolge l'autostrada, sono coperte dai piani di fabbricazione, redatti dai comuni interessati (Cinisi, Carini e Capaci), secondo la disposizione del decreto regionale di approvazione del piano territoriale di coordinamento (tali disposizioni all'articolo 23 stabiliscono il limite in metri lineari 25).

Tali richieste sono tuttora in corso di esame.

Si assicura comunque che le violazioni urbanistiche ed edilizie, in ogni luogo, saranno perseguite ove possibile direttamente e indirettamente non si mancherà di segnalarle ad altri organi competenti per ogni e più conseguenziale provvedimento.

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

C I F A R E L L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, io non posso dichiararmi soddisfatto circa tutta la questione. Solo ringrazio vivamente per l'esauriente risposta che l'onorevole Sottosegretario ha qui letto, con uno stato d'animo, io penso, analogo a quello mio, che è di amara constatazione rinnovata della mancanza di rispetto delle leggi dello Stato e della Regione, della carenza di collaborazione tra lo Stato e la Regione, e di (voglio usare il linguaggio medievale) spreto della legge e spreto del cittadino.

La situazione esposta è di eccezionale gravità. Io desidero anzitutto dichiarare, onorevole Sottosegretario, che non appena avrò la possibilità di avere, dagli atti del Senato, i dati che ella ha fornito nella sua risposta, mi premurerò di rivolgere una interrogazione al Ministro dell'interno per chiedere come mai il prefetto di Palermo, investito della richiesta di provvedimenti per due demolizioni da ordinare di costruzioni abusive, ad esse non ha dato seguito.

Voglio dire di più. Mi permetterò invitare l'onorevole Sottosegretario a trasmettere copia della sua risposta alla Commissione antimafia. Infatti, senza voler fare qui un discorso ad effetto — lo sanno anche i ragazzini — tra Palermo, Carini, Cinisi, in tutta la zona in questione, è esistita quella autorità

occulta che sta dietro a tante licenze edilizie, a tante costruzioni abusive ed a tante carenze di autorità.

Questa mia interrogazione porta la firma anche del collega Vice Presidente Simone Gatto, che è siciliano di nascita oltre che per collegio elettorale; mentre il sottoscritto è siciliano per collegio elettorale e non già per nascita. Ma siamo entrambi cittadini italiani, pensosi del bene ordinato sviluppo del nostro Paese ed entrambi devoti verso la nobile Sicilia e desiderosi di assicurarne il migliore avvenire. Sappiamo di non parlare a casaccio quando affermiamo quello che io ho esposto poco fa. Virilmente dobbiamo guardare in faccia la realtà e renderci conto che anche in relazione al fenomeno della mafia non è l'antica sua configurazione che più vale, essendo insorte tante nuove estrinsecazione della stessa. Una di tali estrinsecazioni, onorevole Sottosegretario, è nei fatti di speculazione edilizia, che tutti conoscono, accaduti in quella zona.

Vorrei aggiungere che vi è stata altresì una certa impostazione avventurosa e speculativa prevalsa nel comune di Carini: basta tendere l'orecchio per sapere quale ne è stata l'origine e quali ne sono state le estrinsecazioni, anche indicate con nome e cognome.

Detto ciò, a me interessa sottolineare due punti. Innanzitutto questa autostrada, che va da Palermo a Punta Raisi consta — mi consentirà questa precisazione, onorevole Sottosegretario — di due tratti: uno più vicino all'abitato di Palermo, che ancora non è autostrada, e fu realizzato dalla Regione siciliana; l'altro, che va dal portale d'ingresso dell'autostrada verso Palermo fino all'aeroporto di Punta Raisi, e fu realizzato come strada a scorrimento veloce dalla Cassa per il Mezzogiorno, in quanto l'intervento straordinario dello Stato fu posto in opera per realizzare il collegamento rapido e moderno del nuovo aeroporto alla capitale della Sicilia.

Se si è ritardato moltissimo nel dare a tale strada il regime di autostrada — sia consentita a me la testimonianza — ciò si è verificato proprio perchè mancava il tratto di collegamento tra Palermo ed il portale d'ingresso. E l'onorevole Sottosegretario sa che cosa succede quando l'ANAS deve prendere in carico una strada: vuole che siano completate le rifiniture, terminati sottopassaggi e soprapassaggi, tinteggiata l'ultima inferriata dell'ultima balaustra. In questo modo sono passati vari anni, fino allo scorcio del 1967, quando, con la dichiarazione di autostrada e con la presa in carico di questa arteria da parte dell'ANAS, sono scattati gli obblighi — peraltro pochissimo rispettati — fra i quali la distanza di almeno 25 metri dai margini dell'autostrada, in forza della legge n. 729, che è stata qui ricordata. Ma per tutti gli anni precedenti (io ho un carteggio che potrei pubblicare come una storia edificante) c'è stato tutto un palleggiarsi di responsabilità tra le autorità dello Stato e quelle regionali, tra il Ministero della pubblica istruzione, il quale avrebbe dovuto far valere i vincoli paesistici esistenti, e la Regione siciliana, la quale aveva — come abbiamo ascoltato — anche predisposto un piano di sviluppo intercomunale. Le indicazioni di questo, le quali comportavano notevoli vincoli, risultano completamente disattese in mille modi e rapidamente è sorta quella fungaia, non già di villette residenziali, ma di casupole che costituisce un vero e proprio ghetto costiero. Così è stata, fra l'altro, cinicamente sfruttata quella specie di corsa precipitosa verso il mare che lo sviluppo economico moderno ha dovunque suscitato anche nei comuni della provincia di Palermo aventi parti costiere nei loro territori.

La situazione lungo la Palermo-Punta Raisi risulta ormai in gran parte terribilmente compromessa. Vi sono soltanto alcune limitate zone le quali potrebbero ancora essere civilmente utilizzate, ma anche in relazione ad esse noi abbiamo giorno per giorno la prova che si sta creando una forma di insediamento che è delle più discutibili. Comunque, specie per la parte a monte (cioè verso l'interno, anzichè nel tratto tra l'autostrada e il mare), vi è una costruzione di fabbricati talmente intensiva da essere contraria a qualsiasi razionalità urbanistica.

Concludendo, eccole, onorevole Sottosegretario, le tre ragioni, anche conseguenti a

quello che ella ha già esposto, per le quali non posso dichiararmi soddisfatto.

Innanzitutto vi era un piano intercomunale, messo a punto e approvato dalla Regione siciliana, ma è stato ampiamente disatteso e violato. In secondo luogo: essendoci una autostrada, la normativa relativa non viene rispettata. In terzo luogo: una volta che per due casi sia accertata la violazione delle distanze prescritte e si è chiesta la demolizione con un intervento per fare rispettare la legge, anche l'autorità prefettizia non si dimostra solerte, direi che non si è mossa e comunque ci troviamo di fronte ad un'ulteriore perpetuazione dello arbitrio, quasi che in quella zona l'abuso sia giuridicamente consolidato.

Evidentemente, di fronte a tutto questo, non posso dichiararmi soddisfatto nè posso ulteriormente tacere.

Voglio richiamare inoltre l'attenzione del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici (e questo cercherò di portarlo su di un piano anche più vasto di considerazione) sul fatto che la legge-ponte consente, anche se è stata concessa una licenza edilizia, di revocare tale licenza entro dieci anni e che la violazione, la quale consente la revoca della licenza edilizia, non ha soltanto riferimento al piano regolatore o al programma di fabbricazione o al regolamento edilizio, bensì anche riferimento alle norme generali circa la distanza al di fuori degli abitati, che sono quelle stabilite dagli articoli 17, 18 e 19 della legge-ponte stessa.

Siccome qui siamo non soltanto in regime di autostrade, ma anche in violazione di queste norme, io credo che si possa anche configurare la revoca delle licenze edilizie. Bisogna che si faccia qualcosa in concreto.

Ieri a Roma, nel XII convegno di studio della benemerita associazione Italia Nostra, un organismo spontaneo di pressione dell'opinione pubblica, di « civile contestazione », come l'ha definito l'onorevole Rumor, proprio il Presidente del Consiglio ha preso posizione in favore della multiforme azione che urge sia fatta per impedire che il nostro Paese sia rapidamente deformato e imbruttito dal cancro delle coste, dalla manomissione dei centri storici, dalla distruzione della natura.

I centri storici vanno in rovina, le zone costiere sono ridotte nelle condizioni qui denunciate... Mi domando se sia un'ondata di barbarie o una ventata di follia che sta portando il nostro Paese, un tempo chiamato « il bel paese », ad una situazione inaccettabile per qualsiasi persona che voglia decentemente presentarsi di fronte al mondo quale cittadino italiano.

Sono queste le ragioni per cui, pur ringraziandola, onorevole Sottosegretario, dell'ampia relazione e dello sforzo che ella ha fatto per chiarire questa triste situazione, io debbo dichiararmi insoddisfatto.

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

T O R T O R A , *Segretario*:

FERMARIELLO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se intende adottare particolari iniziative per risolvere la vertenza in corso all'« Italcantieri » e in particolare, in considerazione dell'attuale sperequazione di trattamento per uguale lavoro a danno dei dipendenti dell'« Italcantieri » di Castellammare di Stabia, se ritiene di dover intervenire affinchè vengano decise misure perequative, tenendo anche conto dei solenni impegni assunti dall'azienda in occasione della vertenza dei gruisti e degli agganciatori.

Chiede inoltre di conoscere le ragioni per le quali la direzione aziendale di Castellammare di Stabia ha mantenuto, dopo l'orario di lavoro, capi-reparto, capi-gruppo e impiegati tecnici a straordinario, senza la maestranza in fabbrica perchè astenutasi dal lavoro per decisione dei sindacati, e se tale atteggiamento non abbia avuto carattere intimidatorio e lesivo della libertà di sciopero.

L'interrogante, infine, chiede di sapere perchè, nell'azienda di cui sopra, per lavori di manutenzione concordati con la commissione interna, per seguire il lavoro di solo quattro operai, si sono fatti rimanere inin-

terrottamente, per un giorno, una notte e una mattinata, un capo-reparto, un capogruppo e un capo-sezione. (int. or. - 138)

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

M I S A S I , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Il Ministero delle partecipazioni statali ha sempre seguito lo svolgimento delle trattative per la soluzione della vertenza richiamata dall'onorevole interrogante.

Per facilitare, inoltre, il raggiungimento di una composizione, è stata esercitata una proficua azione nei confronti dell'azienda e dell'Intersind, pur sempre nel rispetto della loro autonomia, secondo quanto è stabilito dai princìpi contenuti nella legge istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali.

Sta di fatto che, in data 1° agosto 1968, è stato già raggiunto e sottoscritto un primo accordo.

Ad esso sono succedute ulteriori trattative che sono tuttora in corso e che proseguono favorevolmente: anche di recente, infatti, su alcuni punti sono stati raggiunti taluni accordi particolari.

In quanto, poi, alla prestazione di lavoro straordinario da parte di capi intermedi e impiegati tecnici, l'IRI esclude che vi sia stata alcuna connessione con le astensioni dal lavoro da parte delle maestranze. Al contrario, l'effettuazione di ore di lavoro straordinario rientra nell'ambito delle normali esigenze dell'attività produttiva aziendale.

Circa l'ultimo punto dell'interrogazione, infine, si fa rilevare che la permanenza in azienda dei dipendenti indicati dall'onorevole interrogante risulta giustificata da esigenze di carattere aziendale, valutate con responsabile determinazione dalla direzione dello stabilimento.

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

F E R M A R I E L L O . Ringrazio il Sottosegretario per la risposta che ha voluto darmi, anche se devo rilevare che la mia interrogazione è vecchia di qualche mese, per cui, in effetti, una parte dell'attualità che allora aveva oggi risulta smorzata.

Voglio però cogliere l'occasione per porre alcune questioni: in primo luogo è vero che è intercorso frattanto un accordo tra le varie parti ed è anche vero che è in corso una trattativa per risolvere altri punti controversi, ma devo rilevare che la perequazione tra Italcantieri ed altre aziende del settore non si è ancora realizzata nè per quel che riguarda i cottimi, nè per quel che concerne le qualifiche; cioè siamo di fronte ad un problema ancora aperto che io sottopongo all'apprezzamento del Ministero delle partecipazioni statali, sollecitando una sua specifica iniziativa. E questo anche perchè occorre sollecitare, in tutte le maniere possibili e nel quadro di una visione responsabile, la lievitazione dei redditi di lavoro, come presupposto per ogni discorso serio che tenda al superamento degli attuali squilibri territoriali e ad una politica dell'occupazione.

In questo quadro sarebbe assai interessante se il Ministero delle partecipazioni statali fornisse alle rappresentanze elettive, alle organizzazioni economiche e sociali e alla pubblica opinione locale una visione organica del disegno che l'industria di Stato ha circa il destino del settore cantieristico e, in modo particolare, dell'Italcantieri di Castellammare. Siamo di fronte ad una prospettiva di sviluppo o di marginalizzazione? Sarebbe bene saperlo.

Per quel che riguarda la seconda parte dell'interrogazione alla quale lei ha dato risposta, io prendo atto delle sue affermazioni. Lei ha voluto escludere che mai l'azienda abbia pensato ad alcunchè di intimidatorio e di repressivo, nel corso dello sciopero.

Prendo atto di questa sua dichiarazione anche se lei mi consentirà, in tutta franchezza e sincerità, di avere, in base all'esperienza vissuta, un apprezzamento diverso sulla questione.

Voglio comunque augurarmi che la sua affermazione si muova sulla linea della necessaria evoluzione dei rapporti di lavoro

all'interno delle aziende. A questo riguardo deve anzi essere considerata come prioritaria l'esigenza di uno statuto dei diritti dei lavoratori che si propone, appunto, di realizzare una diversa condizione all'interno dei luoghi di lavoro.

Queste le brevi considerazioni che intendevo fare, ancora una volta constatando però che questa mia interrogazione si discute a molte settimane di distanza dal momento che ne consigliò la presentazione e se una qualche utilità può avere in questo momento, l'ha in rapporto alle questioni ancora aperte che ho avuto modo di ricordare e che richiedono l'intervento del Ministero delle partecipazioni statali.

P R E S I D E N T E . Seguono due interrogazioni, la prima del senatore Adamoli e la seconda del senatore Adamoli e di altri senatori.

Poichè si riferiscono ad argomenti affini, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle due interrogazioni.

T O R T O R A , *Segretario*:

ADAMOLI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali iniziative si intendono assumere per assicurare alla « Nuova S. Giorgio » del gruppo IRI lo sviluppo dell'attività produttiva e l'aumento del livello di occupazione. Nello stabilimento di Sestri Ponente risulta, infatti, la diminuzione di 146 unità occupate nel solo 1967, mentre permane il blocco delle assunzioni.

Nella stessa relazione IRI del 1967 si riconosce che i livelli di produzione della « Nuova S. Giorgio » rimangono ancora insufficienti ad assicurare un economico utilizzo della sua attività produttiva e si ricorda che è a tale stabilimento che è stato affidato il compito del riordino strutturale delle società operanti nel settore della meccanica tessile.

L'interrogante ritiene che, nella fase di ristrutturazione dell'industria tessile italiana, che sta impegnando il Governo e il Parlamento e che richiederà pesanti sacrifici al contribuente italiano, si impongano anzitutto le misure necessarie per la produzione di modernissime macchine tessili, capaci di offrire al settore della produzione dei tessuti gli strumenti fondamentali per risolvere i gravi problemi della competitività internazionale e, nello stesso tempo, di creare le condizioni per il miglioramento dello avanzamento commerciale e per l'aumento del numero degli occupati nella « Nuova S. Giorgio ». (int. or. - 150)

ADAMOLI, CAVALLI, MINELLA MOLINARI Angiola, BRAMBILLA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere i termini reali delle trattative in corso tra i rappresentanti dell'« Ansaldo-San Giorgio » e quelli della FINMECCANICA, da una parte, e i rappresentanti della « Compagnia generale di elettricità » di Milano, dall'altra, per la divisione del lavoro fra gli stabilimenti di Sestri Ponente dell'ASGEN e quelli di Milano della GECO di cui venne data notizia, nell'incontro del 27 luglio 1968, ai parlamentari genovesi.

Il prolungarsi delle trattative ha fatto emergere l'obiettivo del grande monopolio americano di raggiungere posizioni di egemonia ancora più avanzate in un importante settore dell'economia nazionale, onde gli interroganti ritengono che, non solo per la difesa dello stabilimento di Sestri Ponente e dell'ASGEN, ma per i più vasti interessi nazionali, si impone, rompendo ogni indugio, l'intervento del Ministro affinchè le aziende di Stato interessate riprendano la loro azione autonoma e compiano scelte produttive tali da permettere il pieno utilizzo delle grandi capacità delle nostre maestranze e lo sviluppo della produzione e della occupazione in un settore rimasto imbrigliato dal pesante controllo di interessi stranieri. (int. or. - 273)

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

M I S A S I , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Onorevole Presidente, circa la prima interrogazione, devo

dire che la diminuzione dell'occupazione presso la società Nuova San Giorgio risulta in realtà inferiore a quella indicata dall'onorevole senatore interrogante.

Al 31 dicembre 1967, infatti, la società ha registrato rispetto all'anno precedente una contrazione di 63 unità e non di 146 come si dice nell'interrogazione. Tale contrazione corrisponde al personale impiegatizio ed operaio addetto al comparto degli ausiliari di bordo, integralmente trasferito alla consorella società CMI (costruzioni meccaniche industriali genovesi) insieme con le attività in parola.

Come è noto, la società Nuova San Giorgio opera prevalentemente nel settore delle macchine tessili. La società in questione (nella quale sono state concentrate tutte le produzioni di macchine tessili precedentemente svolte nell'ambito del gruppo IRI da diverse aziende) ha dovuto affrontare, di conseguenza, problemi molto complessi tra i quali quelli concernenti una completa riorganizzazione dell'intero assetto tecnico-produttivo aziendale, oltre alla revisione e allo ammodernamento di buona parte dei propri prodotti. Le misure adottate e quelle in corso mirano in definitiva a risolvere, attraverso un aumento dei livelli di produzione, il problema di un economico utilizzo della capacità produttiva aziendale.

In questo quadro il riassetto organizzativo dovrebbe consentire di utilizzare nel modo più funzionale tutti i mezzi produttivi a disposizione, assicurando nel contempo un adeguato impiego delle maestranze, l'aggiornamento qualitativo dei prodotti e la progettazione di nuovi, unitamente ad accordi di collaborazione e di licenze con altri qualificati produttori nazionali ed esteri. Il riassetto dovrebbe, inoltre, permettere all'azienda di operare in migliori condizioni di competitività, sia sul mercato interno sia su quello internazionale.

Va tuttavia osservato che i futuri sviluppi dell'attività produttiva — di cui le misure sopra accennate rappresentano le necessarie premesse — sono subordinati al superamento delle difficoltà che caratterizzano lo specifico mercato nel quale prevalentemente opera la Nuova San Giorgio.

Circa la seconda interrogazione del senatore Adamoli dirò che le trattative in corso tra i rappresentanti dell'Ansaldo-San Giorgio e della Finmeccanica, da un lato, e la Compagnia generale di elettricità (CGE), dall'altro, per la ripartizione di attività produttive investono questioni che per il loro carattere strettamente aziendale presentano comprensibili motivi di riservatezza anche in considerazione della forte concorrenza esistente nel settore in cui operano le aziende suddette.

Per questa ragione non è possibile corrispondere alle richieste avanzate dagli onorevoli interroganti tanto più che nel caso in questione uno dei soggetti delle trattative è estraneo al sistema delle partecipazioni statali.

Posso assicurare tuttavia che gli interessi nazionali nel settore dell'elettromeccanica pesante sono stati particolarmente considerati sia nel 1966, in occasione dell'operazione di fusione dell'Ansaldo-San Giorgio con la CGE, sia recentemente durante le trattative menzionate nell'interrogazione alla quale rispondo.

Devo ricordare che uno dei motivi determinanti di detta fusione è stata, come è noto, l'esigenza di tutelare gli interessi nazionali, in quanto nel settore dell'elettromeccanica pesante si sono posti, a suo tempo, e si pongono tuttora, rilevanti problemi di ordine dimensionale e tecnico derivanti, oltre che dalla continua evoluzione scientifica e tecnica, anche dall'entrata in vigore del Mercato comune europeo, entro il quale operano grandi complessi come la Siemens, la Charleroi, l'AEG le cui dimensioni sono — anche dopo la creazione dell'ASGEN — nettamente superiori a quelle delle aziende che operano nel mercato italiano.

La creazione dell'ASGEN - Ansaldo - San Giorgio compagnia generale società per azioni in seguito alla fusione delle due società ha permesso la nazionalizzazione delle attività produttive, la specializzazione dei singoli stabilimenti e la possibilità di seguire gli sviluppi scientifici e tecnici che nel campo elettromeccanico si conseguono incessan-

temente. Per quanto riguarda, in particolare, lo stabilimento dell'ASGEN di Sestri Ponente sono in grado di comunicare che le trattative tra l'ASGEN e la CGE, per la ripartizione tra i rispettivi stabilimenti di Sestri e di Milano dell'attività produttiva concernente i motori trifase di serie, si sono concluse con l'accordo recentemente perfezionato e reso operante.

I tempi tecnici richiesti per lo svolgimento delle relative trattative hanno avuto la durata strettamente necessaria per definire tutti gli aspetti connessi con l'operazione in questione.

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

A D A M O L I . Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la risposta molto attenta che ha saputo dare alla mia interrogazione. Credo sia opportuna questa discussione congiunta delle due interrogazioni, anche se riguardano due aziende diverse che operano anche in settori diversi, perchè sia la Nuova San Giorgio, sia l'Ansaldo-San Giorgio, ASGEN di oggi, derivano ambedue dalla vecchia San Giorgio, una fabbrica italiana, una fabbrica genovese di grande prestigio che ha avuto momenti di rilevante importanza nell'economia nazionale.

Dopo la Liberazione, per motivi che forse dovremmo conoscere una volta o l'altra, questa grande fabbrica, una cittadella di vita democratica, venne smembrata, venne dispersa in tante altre fabbriche, in tanti stabilimenti. Scorporazione, smembramento, ricomposizione: da allora è cominciato un travaglio che non si vede quando finirà, perchè si può dire che ognuna delle aziende, derivate dalla grande madre ha creato dei problemi e va avanti in un modo faticoso, in un modo estremamente tormentato. La Nuova San Giorgio è un esempio abbastanza interessante; essa venne creata con una apparecchiatura totalmente nuova, un po' misteriosa, perchè era destinata a produrre attrezzature per la NATO; centralini di tiro per i missili. Era quindi una fabbrica che tra l'altro, anche per le assunzioni, imponeva una certa serie di princìpi; bisognava entrare in questa fabbrica avendo tutte le carte in regola da un certo punto di vista. Tutto questo non è servito a niente, perchè gli operai dentro le fabbriche sono operai; la loro coscienza non resta fuori dei cancelli, e dopo un certo tempo diventano operai che lottano e pongono i problemi come devono essere posti.

Il fatto è, signor Sottosegretario, che proprio oggi, quando lei ha dato questa risposta abbastanza tranquillizzante, è in corso uno sciopero alla Nuova San Giorgio; ce ne era già stato uno venerdì e ce n'è uno oggi. Si sciopera in una fabbrica in cui era difficile scioperare proprio per i motivi che vi erano all'interno di questa fabbrica. Perchè scioperano? Perchè è scoppiata una grande bomba. Improvvisamente la direzione decide un altro smembramento: non più una sola società, ma due società. Lei queste cose non le ha dette chiaramente; sono nelle pieghe delle sue argomentazioni: ristrutturazione, aumento della produzione, garanzie, tutte cose che conosciamo bene cosa in realtà significano. Il fatto è che improvvisamente questa fabbrica viene scissa in due tronconi, di cui uno sembra destinato al settore dell'elettronica, l'altro a produrre macchine tessili. La cosa potrebbe anche avere una sua logica, potrebbe anche essere giusta. Ma il fatto è, onorevole Sottosegretario, che la scissione avviene improvvisamente, dopo un certo processo di ridimensionamento. Non sto a dire se siano giuste le mie cifre o le sue. Ma i sindacati mi hanno detto che si tratta di 146 operai, lei mi dice invece che sono 63. Ma importante è il fatto che esiste questa tendenza a diminuire. A Genova la tendenza alla disoccupazione è grave, perchè si tratta di una città che risente molto di una linea di politica economica. Pertanto tutto quello che è accaduto oggi a Genova, alla Ansaldo-San Giorgio, ha posto dei grandi problemi.

Il primo problema è di metodo. Perchè non si deve dare una comunicazione ufficiale ai lavoratori? Sono forse degli scaffali che si trovano ora in una fabbrica ora in un'altra senza saperne il motivo? I sinda-

cati allora cosa ci stanno a fare? Si parla tanto nel nostro sistema democratico che i sindacati sono elementi decisivi. Ma in concreto, le aziende di Stato (non solo quelle private) operano in questo modo: improvvisamente espongono una decisione senza che nessuno abbia potuto conoscerne i termini. Io, signor Sottosegretario, so che lei è molto sensibile a queste cose. La prego quindi di tornare a discutere con i suoi collaboratori intorno a queste questioni. Perchè le aziende non hanno voluto discutere con i sindacati? Lo sciopero che avviene oggi avviene perchè gli operai giustamente vogliono sapere quale è il loro destino. Questo come principio. Secondo me il Governo deve fare in modo che le aziende seguano questo indirizzo, e che venga mantenuto il rapporto democratico. Se affermano che vi sarà progresso lo facciano conoscere, troverano aiuto e collaborazione, non troveranno una situazione come quella che si è creata con lo sciopero.

La prima questione dunque è una questione di metodo. La prego vivamente, onorevole Sottosegretario, di tener conto di queste cose perchè se si va avanti così assisteremo a lotte sociali che vengono create tante volte soltanto per il modo in cui si concepiscono i rapporti nel nostro Paese tra chi dirige un'azienda e chi vi lavora.

L'altra questione è una questione di contenuto, e riguarda questi famosi due tronconi che operano in due campi diversi. La cosa non è chiara, perchè quando si parla di elettronica nella relazione programmatica delle partecipazioni statali di quest'anno si dice che esiste una società, la Selenia, che è quella che deve impegnarsi in questo settore. Non si capisce perchè il Ministero parla di impegni con una società che già esiste, per fare un certo tipo di lavoro (e nessuno di noi sta a discutere quanto questo sia importante, anzi sembra che finalmente si comincia a parlare di ricerche autonome e non più di brevetti presi dagli americani). Ma non è chiaro perchè improvvisamente si sposta l'asse. Se si va a rileggere il documento presentato dal Governo quest'anno vi si trova tutta un'altra impostazione. Non voglio parlare qui di programmazione o di cose simili, dove non si sa più da che parte cominciare per fare un discorso organico. Ma improvvisamente si cambia linea e non se ne dà una spiegazione.

Certo anche la questione riguardante le macchine tessili è una questione importante. Stiamo infatti per discutere la ristrutturazione dell'industria tessile. Evidentemente, se noi prepariamo un apparato industriale, capace di fornire alle industrie tessili italiane nuove macchine che non abbiano nulla da invidiare a quelle che si producono all'estero, tutto va bene. Ma in che modo si può fare questo? I brevetti dove sono? Per questo, signor Sottosegretario, io sono profondamente insoddisfatto, e vorrei pregarla di non far chiudere questo discorso con questo nostro breve colloquio ufficiale e parlamentare. Ripeto, in questo momento, a Genova, c'è uno sciopero in questa azienda. Lei deve intervenire, deve chiedere agli operai perchè scioperano, deve rendersi conto se hanno o non ragione gli operai, perchè non si vuole discutere con un loro rappresentante, perchè non devono conoscere il loro destino. Deve poi rendersi conto perchè si cambiano i programmi — e si tratta dei programmi del Ministero, e non dei programmi dell'azienda — e perchè si cambia tutto un indirizzo.

L'altra questione riguarda l'Ansaldo-San Giorgio. Anche in questo caso la storia è estremamente tormentata. C'era la vecchia San Giorgio e bisognava quindi fare una nuova società: nasce così l'Ansaldo-San Giorgio per la produzione elettromeccanica pesante — uno dei settori decisivi dell'economia nazionale —: tutto ciò va bene. Ma intanto dei tre stabilimenti che esistono, uno a Genova Sestri, uno a Genova Cornigliano, uno a Genova Rivarolo, quest'ultimo viene chiuso. Restano quindi due stabilimenti e comincia un faticoso processo di riorganizzazione: l'Ansaldo-San Giorgio riesce ad avere bilanci positivi, ma quando ciò si è verificato avviene la fusione con la compagnia generale di elettricità americana.

Lei, signor Sottosegretario, ha detto che certe cose non si possono affermare perchè da una parte c'è un'azienda di Stato e dall'altra c'è un'azienda privata e quindi si im-

pone una certa riservatezza. Ma la cosa singolare è che da una parte c'è una società dove per metà opera l'azienda di Stato e per metà opera la GECO che è la stessa con cui si discute. Ecco il problema di fondo quando si fanno certe fusioni, certi incontri tra capitale privato e capitale pubblico, e capitale, addirittura, straniero! Quando si è fatta la fusione con l'Ansaldo-San Giorgio, mentre le aziende di Stato hanno apportato tutta la loro struttura industriale elettromeccanica, la GECO non ha apportato certo la sua struttura mondiale; e si tratta di una società al quinto posto per fatturato nella classifica mondiale. Ebbene, noi abbiamo fatto un accordo con la GECO del 50 per cento, ma questo è il discorso del cavallo e dell'allodola! Ma di quale parità si tratta, quando questa società non solo è quella che è nel mondo, ma in Italia ha conservato tutti i suoi stabilimenti — a Milano la GECO ha i suoi stabilimenti — ed impone all'azienda di Stato la sua politica? Questo è il problema! Ed allora tutto l'indirizzo produttivo dell'Ansaldo-San Giorgio è condizionato dalla politica di mercato della GECO.

Quindi è veramente paradossale dire che non si possono far conoscere le cose come stanno! Infatti la GECO una volta si veste con gli abiti dell'azienda di Stato, una volta si veste con gli abiti dell'azienda privata, ma è sempre essa che decide.

Ecco il motivo del nostro rammarico. Ecco la grossa polemica che oggi è in corso sul ruolo che devono avere le aziende di Stato. Quanto sono lontani, signor Sottosegretario i tempi di San Pellegrino, quando Saraceno parlava delle aziende di Stato come concorrenziali rispetto alle aziende private e come elemento di rottura in un certo sistema: oggi c'è il concetto dell'integrazione, integrazione del capitale pubblico con quello privato. E noi sappiamo che cosa significa questa integrazione, sappiamo chi decide, chi comanda quando si mette assieme, ad esempio, la Montedison con certe frange di capitale pubblico o quando addirittura si mette assieme i colossi come la GECO con l'Ansaldo-San Giorgio. Il destino dell'Ansaldo-San Giorgio non è affatto chiaro, signor Sottosegretario. Noi siamo riusciti ad evitare la chiusura di uno stabilimento nell'agosto scorso quando scrissi questa interrogazione. Allora il ministro Bo, genovese, non potè ignorare questa realtà perchè dopo che era stato chiuso lo stabilimento di Rivarolo si doveva chiudere anche quello di Genova Sestri. E se oggi lo stabilimento di Sestri è rimasto aperto lo si deve solo alla lotta degli operai, alla nostra azione politica parlamentare e sindacale, grazie alle quali siamo riusciti ad evitare questo altro grosso colpo all'economia genovese e italiana. Debbo dire però che quell'accordo non regge. Infatti cosa si è fatto? Si è divisa la produzione per settori: fino a quattro cavalli, ad esempio, è Milano a produrre, da quattro a dieci cavalli sono Milano e Genova assieme che producono, da dieci a 260 cavalli è solo Genova che produce. Ovvero si sono divisi certi tipi e si è creato un settore promiscuo; inoltre certe lavorazioni si eseguono parte a Genova e parte a Milano: ad esempio, i grandi rotori a Genova e gli avvolgimenti a Milano. Che razionalità è mai questa? Come è possibile che una parte della produzione deve essere fatta nell'azienda di Stato e un'altra nella azienda privata? Ecco la realtà, onorevole Sottosegretario, non sono fatti che noi inventiamo! Ebbene io la prego di considerare a fondo queste questioni e di osservare la realtà di questi problemi; altrimenti non ci dobbiamo stupire se poi si verificano certe conseguenze. Ecco perchè la nostra interrogazione ha scopi costruttivi, non tende a difendere un principio astratto ma valori reali, nazionali. Qui si tratta di capitale straniero che fa la sua politica e la fa bene! L'Ansaldo-San Giorgio è una grande fabbrica, conosciuta in tutto il mondo, e purtroppo è stata lentamente distrutta. Noi ricordiamo sempre quel fatto paradossale, anteriore allo smembramento della San Giorgio, quando ancora essa faceva ottimi ventilatori: ebbene, sul tavolo del direttore generale c'era un ventilatore Marelli che dava fresco! Questo fatto è rimasto famoso per indicare fino a che punto vi sia la rinuncia alla propria presenza e come l'introduzione

del capitale di concorrenza avvenga anche sotto queste forme.

Signor Sottosegretario, io sono profondamente insoddisfatto; mi auguro che le cose da me dette siano per lei motivo di una nuova ricerca, perchè non credo di portare qui posizioni faziose, ma esigenze reali che riguardano l'economia genovese, sì, ma soprattutto l'economia nazionale.

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

T O R T O R A , *Segretario*:

SEGNANA. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per chiedere se sia a conoscenza della grave situazione del commercio di legname resinoso. In particolare i comuni e le altre amministraizoni locali, proprietari della maggior parte dei boschi delle zone alpine, si trovano nell'impossibilità di collocare il legname a prezzi remunerativi, e poichè la parte più consistente dei bilanci di tali enti è costituita in genere dai proventi derivanti dalla vendita di legname, in presenza di questa situazione è da prevedere che la maggioranza di essi si troverà con gravi passività di bilancio.

Considerato che questa pesantezza del mercato è dovuta, come si fa rilevare negli ambienti interessati, a massicce importazioni di legname resinoso da Paesi che non fanno parte della Comunità economica europea; considerato, inoltre, che vi è fra gli obiettivi della programmazione quello di sostenere l'economia delle zone montane; tenuto conto, poi, di quanto viene speso dallo Stato per la difesa ed il miglioramento del patrimonio boschivo, si chiede se il Ministro interessato non ritenga opportuno ed urgente dare disposizioni affinchè tali importazioni vengano sensibilmente ridotte, almeno fino a quando non sia ristabilito un certo equilibrio fra la domanda e l'offerta di questo prodotto. (int. or. - 163)

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

C A T T A N I , *Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero.* Il senatore Segnana fa presente la gravità della situazione del commercio di legname resinoso, in particolare nei comuni montani che ne sono proprietari, a causa dell'impossibilità di collocare sul mercato il legname a prezzi remunerativi, e chiede quindi l'adozione di misure restrittive all'importazione di legname. Al riguardo, si ritiene di far presente che l'Italia dipende in larga misura dall'estero per l'approvvigionamento del legname occorrente alle nostre industrie del settore ed anche per molti derivati del legname, per esempio per la cellulosa. Il fabbisogno nazionale del legname da opera e da industria viene, infatti, coperto per il 75 per cento dal prodotto di importazione.

È altresì noto che la stessa politica perseguita dal Governo è stata finora diretta, particolarmente in questi anni, a favorire l'importazione del legname al fine di evitatare un depauperamento ulteriore del patrimonio forestale italiano. In base ai dati disponibili forniti dalla Direzione generale delle foreste presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste — in mancanza di dati dell'ISTAT riguardanti le diverse qualità di legname — risulta che le nostre importazioni di legname resinoso relative all'ultimo triennio hanno avuto il seguente andamento in migliaia di metri cubi: nel 1966, tronchi di piante resinose 697; segati di piante resinose 2763; nel 1967, tronchi di piante resinose 895 e segati di piante resinose 3117; nel 1968 (solo per quanto riguarda i primi nove mesi abbiamo i dati) tronchi di piante resinose 624 e segati di piante resinose 2387.

Da questi dati si rileva che le importazioni di legname resinoso in Italia hanno avuto un consistente incremento nel 1967, in conseguenza delle alluvioni del dicembre 1966 che hanno, come è noto, compromesso il 30 per cento del patrimonio italiano di conifere, rendendo più difficoltoso l'approvvigionamento di legname sul mercato interno e concorrendo inoltre a sottolineare l'esigenza di cui prima parlavo, cioè di sal-

vaguardare il rimanente patrimonio forestale del Paese.

Per quanto concerne in particolare il legname segato, che costituisce la voce principale delle nostre importazioni del settore, si precisa che oltre il 50 per cento di detto prodotto proviene dall'Austria, mentre la parte residua è fornita dalla Jugoslavia e da altri Paesi dell'Europa orientale. Ciò premesso, si fa presente che, per quanto riguarda le importazioni dall'Austria, esse debbono essere considerate nel quadro dei nostri rapporti commerciali con tale Paese, tenendo conto in particolare del carattere tradizionale delle forniture austriache di legname in Italia, prodotto che ha rappresentato sempre la voce più importante delle importazioni italiane dal Paese in questione. Inoltre è da rilevare che eventuali provvedimenti restrittivi nei confronti dell'Austria sarebbero in netto contrasto con la posizione che abbiamo assunta in sede di accordo preferenziale per gli scambi fra Trentino-Alto Adige e Tirolo-Vorarlberg, accordo nell'ambito del quale abbiamo chiesto ed ottenuto l'impegno delle autorità austriache di autorizzare la fornitura alla zona privilegiata italiana di determinati quantitivi di legname.

Per quanto si riferisce alle importazioni di legname dalla Jugoslavia e da altri Paesi dell'Europa orientale, è noto che esse vengono effettuate nel quadro degli impegni assunti — e che devono essere quindi rispettati — negli accordi commerciali stipulati dall'Italia con detti Paesi.

In relazione a quanto abbiamo detto, non si vede da parte di questo Ministero la possibilità che vengano adottate, nemmeno temporaneamente, misure restrittive nei confronti di un settore che alimenta la attività di importanti industrie italiane, misure che, oltre tutto, sarebbero in contrasto con gli indirizzi della nostra politica commerciale finora seguita. Allorchè dovranno essere ridiscussi gli accordi commerciali con i Paesi in questione, il nostro Ministero, tenendo conto delle esigenze rappresentate dal Ministero dell'agricoltura e foreste, potrà eventualmente riesaminare questo particolare settore alla luce della realtà che sarà presente in quel momento.

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

S E G N A N A Onorevole Sottosegretario, la ringrazio vivamente della esauriente risposta che ella ha voluto dare alla mia interrogazione; e prendo atto che nel concludere la sua risposta lei ha parlato di un certo impegno, da parte del Ministero del commercio con l'estero, di tener presente questo problema nel momento in cui si stipuleranno nuovi accordi con i Paesi che sono i nostri fornitori di legname e che non fanno parte del Mercato comune.

Purtroppo non posso dichiararmi completamente soddisfatto della risposta perchè sono al corrente della grave situazione che la vendita del legname sta attraversando; situazione che è rappresentata continuamente dagli amministratori comunali, che sono i proprietari maggiori del nostro patrimonio boschivo.

I boschi nell'arco alpino costituiscono una componente non trascurabile del reddito di quei territori; in modo particolare i proventi del bosco — come ho detto nella mia interrogazione — costituiscono l'entrata principale dei bilanci comunali. È pertanto logico che difficoltà nel collocamento del legname resinoso preoccupino per le conseguenze che comportano. Una conseguenza innanzi tutto per la finanza locale, in quanto i comuni di montagna si trovano privi dei mezzi indispensabili per le loro esigenze; inoltre non sono in grado di svolgere neppure quella azione di propulsione per la rinascita delle zone montane endemicamente depresse. Vi è poi una conseguenza a lungo termine (e su questo voglio rivolgermi soprattutto al Ministero dell'agricoltura e foreste), e cioè: se i proprietari dei boschi debbono constatare che questi non rendono, ne consegue logicamente una minor cura per la pratica forestale e anche per quello che riguarda la vigilanza.

Questo a me sembra in contrasto con gli indirizzi della nostra politica, che tende a riforestare ampie zone del territorio ed a proteggere questo patrimonio con un costoso servizio di vigilanza. Noi sappiamo quanto costi allo Stato il corpo forestale, che ha

dei compiti di riforestazione, ma anche di protezione della produzione forestale.

Penso quindi che dobbiamo difendere questa produzione, altrimenti il nostro patrimonio forestale avrà una scarsa resa economica.

Sappiamo che la produzione di legname nell'ambito dei Paesi del Mercato comune raggiunge alti livelli, e non pensiamo minimamente di pretendere delle limitazioni di importazioni dai Paesi della Comunità. Riteniamo però che si debba porre particolare attenzione alle importazioni dall'Austria, dalla Jugoslavia, come ha detto l'onorevole Sottosegretario, e dagli altri Paesi dell'Europa orientale.

Io potrei documentare come la caduta dei prezzi del legname resinoso sia proprio coincisa con quella massiccia importazione di legname dall'Austria e da altri Paesi alla quale appunto accennava l'onorevole Sottosegretario.

I prezzi del legname « in piedi », come si suol dire, oscillavano dieci anni fa dalle 17 mila alle 22 mila lire al metro cubo; oggi tali prezzi vanno dalle 7 mila alle 12 mila lire al metro cubo.

Io ho a disposizione una documentazione riguardante due zone del Trentino, e cioè le valli di Fiemme e di Fassa e la valle di Sole. Da questa documentazione, riguardante i due ultimi esercizi finanziari, si rileva chiaramente come la media di realizzo nelle vendite si sia aggirata sulle 10 mila lire al metro cubo. Da questa documentazione appare pure evidente il disagio finanziario degli enti locali, costretti ad assumere oneri passivi di notevole entità.

Questo stato di crisi è stato esaminato in una recente assemblea di amministratori degli enti locali del Trentino Alto-Adige, del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia, tenutasi a Cavalese. In tale riunione si è auspicata una maggiore vigilanza da parte del Governo sulle importazioni di legname dai Paesi non facenti parte del Mercato comune europeo.

Ho ritenuto mio dovere con questa interrogazione richiamare appunto l'attenzione del Ministero del commercio con l'estero su questo problema che, come ho detto, è di primaria importanza per i territori montani dell'arco alpino.

P R E S I D E N T E . Seguono quattro interrogazioni del senatore Sema sulla situazione economica in genere e della cantieristica in specie della città di Trieste. Sullo stesso argomento verte l'interpellanza, presentata dallo stesso senatore Sema, iscritta al secondo punto dell'ordine del giorno. Tale interpellanza, come già stabilito in precedenza sarà svolta congiuntamente alle interrogazioni

Si dia lettura dell'interpellanza.

T O R T O R A , *Segretario*:

SEMA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — L'interpellante fa presente che, mentre sono annunciate celebrazioni e cerimonie, anche con la partecipazione del Presidente della Repubblica, in occasione del 50° anniversario dell'annessione di Trieste all'Italia, grande parte dei problemi che assillano i lavoratori ed in generale la popolazione triestina sono ancora lontani da un'adeguata soluzione e che, pertanto, tutti i programmi di solenni manifestazioni del cinquantenario risultano contrastanti con la realtà della situazione maturata in questo periodo storico e che attualmente si manifesta, da vari punti di vista, drammatica.

Il fatto che, a distanza di quattordici anni dalla firma del Trattato di Londra, questo documento quadripartito non sia stato ancora approvato nè discusso in sede parlamentare, rende precaria la stessa sistemazione giuridica del territorio di Trieste e le perplessità che tale situazione suscita vengono generalmente addotte a spiegazione anche della progressiva decadenza economica locale. Su questa base vengono diffusamente interpretati gli atteggiamenti governativi verso Trieste, cioè la mancanza di un'organica politica governativa e l'apparente disinteressamento governativo verso questa città.

Quali espressioni di tale disinteressamento vengono più frequentemente citate:

1) la persistenza della politica che, di fatto, procrastina il ristabilimento delle infrastrutture necessarie al miglioramento

delle comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeree e marittime di Trieste, sia rispetto alle reti nazionali sia in relazione alle sue esigenze di rapporti con i Paesi finitimi ed a quelle dei suoi traffici commerciali da e per l'Europa centrale e con l'Oltremare;

2) la mancata patrocinazione, da parte dei rappresentanti italiani nel MEC, degli interessi e dei diritti del porto e delle industrie cantieristiche triestine, che ha avuto come conseguenza l'istituzione di privilegi a vantaggio di porti e cantieri concorrenti di altri Paesi;

3) la mancata o solo molto limitata attuazione delle previdenze stabilite con le leggi del 26 marzo 1955, n. 173, e del 21 marzo 1958, n. 298, e di numerose altre deliberazioni per le quali sono stati anche fatti stanziamenti iniziali, dimostratisi poi insufficienti in seguito ai ritardi di attuazione comportanti nuovi finanziamenti;

4) la permanenza di pesanti ed anacronistiche bardature e servitù militari nell'intera regione Friuli-Venezia Giulia, che ostacolano la costruzione delle infrastrutture previste, l'installazione di impianti importanti come quello del protosincrotrone a Doberdò del Lago e numerosi provvedimenti che sarebbero efficaci all'incremento del turismo e di varie attività produttive.

Come evidente risultato di tutto ciò si manifestano a Trieste;

il più basso tasso di sviluppo del reddito prodotto fra tutte le provincie italiane;

la progressiva riduzione dei traffici commerciali da e per l'estero (fatta eccezione ora per l'incremento dell'olio minerale greggio);

la crisi che attraversa tutto il settore dell'industria cantieristica locale, di Stato e anche privata;

l'andamento demografico stazionario della città, malgrado l'inserimento di varie decine di migliaia di cittadini istriani nella popolazione locale;

l'abbandono della città da parte di sempre più numerosi giovani laureati, diplomati ed operai qualificati costretti a cercare lavoro in altre regioni o all'estero;

l'incremento della disoccupazione (dal 1963 al 1966 gli occupati sono scesi da 97.767 unità a 91.781; dal novembre 1966 al novembre 1967 diminuzione di 3.500 occupati corrispondente ad una riduzione del 3,8 per cento);

la grave crisi che colpisce il piccolo commercio, l'artigianato e la piccola industria;

l'aumento del costo della vita del 4 per cento in un anno contro il 2,7 per cento della media nazionale.

Appare evidente già ad un anno di distanza dall'approvazione del piano CIPE per la cantieristica, vivacemente contestato dai lavoratori triestini, l'effetto negativo dei provvedimenti adottati in quella sede anche perchè nessuna realizzazione si prospetta per quelle misure che i partiti governativi esaltano come fattori di sviluppo di una « grande Trieste ».

Altrettanto demagogico e privo di concreti fondamenti si dimostra oggi il tentativo di attribuire in senso generico alla responsabilità dei triestini le sorti della città quando dal Governo non vengono mantenuti molti impegni presi per il risanamento dell'economia locale.

L'interpellante, richiamandosi alle esigenze enunciate in premessa, sollecita, pertanto, il Governo ad esprimere i suoi propositi per la soluzione dei gravi problemi dell'economia triestina ivi compresa l'esigenza di garantire a Trieste un regime di zona franca ed in via più immediata la concessione di franchigie doganali per contingenti.

Con riferimento alla situazione di crisi che rischia di paralizzare anche la vita degli enti locali, l'interpellante sottolinea che anche questa crisi ha alle sue radici la situazione di disagio economico, lo stato d'animo di sfiducia che domina nella città in conseguenza degli effetti negativi che lo Stato italiano ha determinato nell'ultimo cinquantennio, prima durante il regime fascista, poi durante l'occupazione militare straniera nel periodo postbellico ed infine attraverso l'inadeguata comprensione dimostrata dai Governi di centro e di centro-sinistra verso i problemi fondamentali di una città che, oggettivamente, possiede i

requisiti atti a favorirne gli sviluppi nell'interesse dell'intero Paese. (interp. - 2)

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle quattro interrogazioni.

T O R T O R A , *Segretario*:

SEMA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere le ragioni per cui, dopo reiterati e vani incontri con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali nazionali e della provincia di Trieste, a proposito delle iniziative da prendere per arrestare il declino economico di quella zona, il rappresentante del Governo non ha dato alcuna informazione od assicurazione ed ha rimandato ogni suo impegno *sine die* e comunque a dopo le decisioni del CIPE. (int. or. - 232)

SEMA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Ancora una volta l'atteggiamento del Governo sui problemi della cantieristica triestina determina una indignata reazione unitaria dei lavoratori i quali hanno effettuato uno sciopero nei tre stabilimenti IRI della città per protestare contro l'azione tendente a smantellare il « San Marco », a scompaginarne le maestranze ed a trasferirne gli operai per metterli in cassa integrazione. Ciò è quanto successo il 26 novembre 1968, causa le dichiarazioni del dottor Buzzurro, direttore della FINCANTIERI, che confermano questa intenzione.

Si chiede pertanto di sapere se il Ministro responsabile era a conoscenza di tale azione e se non intenda, accogliendo le istanze di tutta la città, modificare radicalmente il cosiddetto piano CIPE. (int. or. - 354)

SEMA. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

se sono a conoscenza che ancora una volta i 13.000 metalmeccanici triestini sono scesi unitariamente in sciopero per protestare contro l'attuale politica governativa verso Trieste e contro i ritardi nell'applicazione del poco di positivo che è stato promesso a tutela dei diritti e delle attese dei lavoratori del cantiere « San Marco » che si battono per la continuità dell'attività del loro stabilimento;

se non intendono rendersi conto di questa situazione di gravissimo disagio e di fiera protesta e finalmente prendere serie ed organiche misure di rinascita della città, basate sul potenziamento delle aziende a partecipazione statale esistenti e sulla creazione di altre dello stesso settore aventi carattere trainante dell'intera economia. (int. or. - 425)

SEMA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza delle cause del gravissimo ritardo nell'aggiudicazione dei lavori del bacino di carenaggio in muratura da costruirsi a Trieste e dei conseguenti danni che derivano e deriveranno all'economia della città, e le misure che intende prendere per ovviare quanto prima al lamentato inconveniente. (int. or. - 426)

P R E S I D E N T E . Il senatore Sema ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

S E M A . Signor Presidente, ho atteso parecchio e con ansia la risposta che mi auguro il Governo voglia dare questa sera e possa essere almeno chiarificatrice.

So che il Ministro che darà a nome del Governo tale risposta ha un compito ingrato, non facile: me ne rendo perfettamente conto. Il problema di Trieste deve essere affrontato come una questione di carattere nazionale ed è una grave debolezza e responsabilità, colpa del Governo, dei precedenti e dell'attuale, non averla affrontata proprio in questo modo, con l'impegno, con le misure che questo tipo di problemi richiede.

Questa mia interpellanza porta il n. 2: giace da 8 o 9 mesi. Due Governi si sono presentati in questo tempo ai due rami del Parlamento. Per l'esattezza, un'analoga interpellanza, a firma del senatore Vidali, giaceva ancora al tempo del Governo dell'onorevole Moro; io l'ho ripresentata identica, aumentando di uno il numero di anni che richiamavo, e la ripresentavo non per necessità di fare cosa uguale, ma per volontà

di ripetere cosa che aveva ancora valore di attualità.

Oggi purtroppo la realtà non è mutata. È trascorso il 1968 che non era per Trieste e per il nostro Paese un anno comune, non soltanto perchè è stato uno straordinario anno di fatti internazionali e di lotte, ma perchè in esso ricorreva il cinquantesimo anniversario dell'annessione o dell'unità di Trieste all'Italia. Ebbene, Trieste in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento non ha meritato dagli uomini del Governo una sola parola: nè l'onorevole Leone nè l'onorevole Rumor, Presidenti del Consiglio l'uno di un Governo estivo o « balneare », l'altro con un programma ben più impegnativo, hanno creduto di dover spendere una sola parola per questa città « così cara al cuore di tutti gli italiani », quando si fanno comizi o si lanciano programmi elettorali locali. Oltretutto si tratta di un metodo poco corretto, perchè mi pare che era nobile cosa che il Governo affrontasse il problema di Trieste davanti al popolo italiano, ai rappresentanti del popolo proprio in quella occasione.

Cinquant'anni fa si concludeva il primo grande conflitto mondiale, il primo grande macello: tra gli ideali che si erano posti allora c'era anche Trieste e il cinquantenario doveva essere per l'Italia un appuntamento con la storia, con i popoli dell'Europa in una occasione per l'Italia per misurarsi non come Nazione occupatrice, come Nazione che aveva annesso delle terre, ma come Paese democratico che cancellava le vestigia vergognose di venti anni di fascismo, come l'Italia del secondo risorgimento, capace di affrontare e di risolvere problemi di democrazia, di programmazione, di politica estera, di politica militare, problemi della struttura e delle funzioni di un pilastro fondamentale della nostra economia, come le partecipazioni statali, ma anche della gestione di un patrimonio economico, culturale, sociale, di valore europeo quale è Trieste; un patrimonio inestimabile che qualsiasi Paese civile dovrebbe non solo custodire e tutelare ma anzi arricchire e tramandare vivo e florido alle future generazioni.

Tutto ciò non è avvenuto perchè la classe dirigente del nostro Paese, i nostri Governi non hanno vigore, capacità e dignità per risolvere i problemi nazionali. Come non hanno risolto i problemi della Carnia e del Mezzogiorno, il problema dell'agricoltura, come non hanno affrontato gli argini dell'Arno e le alluvioni, i problemi dei terremotati e degli emigranti...

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Allora non abbiamo fatto proprio niente!

S E M A . . . . così non hanno affrontato e risolto il problema di Trieste. Denunciare anche le altre cose non fatte e porre tutto quanto riguarda Trieste significa anche porre al Governo l'esigenza di una nuova politica, nell'indipendenza dalle scelte dei grandi monopoli del Paese e di quelli stranieri e dalle scelte di altri Paesi e Potenze. A Trieste il fascismo ed il nazismo lasciavano rovine morali e materiali, il calvario degli sloveni, l'epopea antifascista e partigiana degli operai, dei giovani italiani e sloveni, lo sterminio degli ebrei triestini, la distruzione di un ricco tessuto di istituzioni strappate dal movimento democratico attraverso decenni di lotte e di sacrifici.

Che cosa è stato fatto? Che cosa è rimasto? Che cosa si è cambiato? Poche cifre citerò, ma molte se ne potrebbero citare. Cinquanta anni fa Trieste era il terzo porto d'Europa, il secondo del Mediterraneo. Nel suo compartimento marittimo erano iscritte navi per oltre 600 mila tonnellate; Trieste aveva più operai metallurgici di oggi, più edili di oggi, più portuali di oggi; il suo tenore di vita era pari o superiore a quello del triangolo industriale; era anche per questo una città di immigranti; era un centro culturale di primo ordine; la sua era un'economia in grande espansione. E non si dica che oggi si può pensare a tale sviluppo perchè allora c'era un impero europeo, l'impero asburgico, perchè io rispondo subito che anche Fiume era nell'impero asburgico. L'impero è finito, Francesco Giuseppe non c'è più, ma Fiume ha già superato il porto di Trieste non in mezzo secolo, ma in meno di mezzo decennio, per la semplice ragione che, se l'impero austro-ungarico non c'è più, Austria,

Cecoslovacchia, Ungheria e quindi Polonia, Romania eccetera ci sono e, nonostante tutto, si sviluppano come si sviluppano i Paesi nuovi dell'Asia e dell'Africa in funzione dei quali Trieste è nata, si è sviluppata, è diventata grande e in funzione dei quali una lungimirante politica ha inserito il suo porto e la sua industria.

Trieste non era solo un porto ben servito da navi, da linee di navigazione, da un sistema di tariffe, da un sistema di ferrovie, allora all'altezza dei tempi, da un sistema di banche, da un sistema di scuole e di specialisti nel campo dell'assicurazione e in ogni altro campo, gravitante attorno ai traffici, ma era anche un centro industriale operante in condizioni ottimali poichè attorno al porto, attorno alle linee e alle società di navigazione esisteva il necessario per la nave: dalla fonderia che produceva la ghisa, l'acciaio, la lamiera, la fabbrica-macchine che costruiva le macchine, i motori marini, tutta l'attrezzatura di bordo, le eliche.

A Trieste è stata fusa la prima grande elica ed è nato l'inventore delle eliche Ressel. (A Praga lo scorso anno questo inventore è stato ricordato, non a Trieste, nè a Roma naturalmente). E questa fabbrica oggi dovrebbe sparire. Le lamiere all'Italsider non si fanno più, l'acciaio non si dovrebbe più produrre. C'erano i bacini di carenaggio, c'erano tutte le strutture per l'arredamento, c'era tutto ciò che occorreva per fare delle grandi navi di ogni tipo, navi costruite per tutti i Paesi del mondo non solo per l'impero austro-ungarico. E questo complesso armonico, completo, autosufficiente era ciò che mancava a grandissimi porti sia in Italia che in altre parti del mondo. Ma ancora, al grande sviluppo anche sociale, al livello di vita, allo sviluppo del movimento, corrispose la grande stagione culturale di Trieste dei Saba, degli Stuparich, degli Slataper, degli Svevo, degli Angelo Vivante. È vero, con mia suprema meraviglia e dolore che in una delle Commissioni del Senato — è meglio che non la citi — a questi nomi un commissario esclamò: « E chi li ha mai sentiti nominare? ». Ma sono cose che capitano.

Forse, signor Ministro, era proprio questo che non piaceva a qualcuno. Più tardi questo potenziale così mirabilmente ed armonicamente collegato è diventato IRI ed è in grado di diventare un elemento costruttivo in condizioni di prim'ordine o addirittura eccezionali. È da chiedersi per quale ragione si attenti ora a questo equilibrio ed, in un'economia scarsamente flessibile, scarsamente suscettibile di reggere anche limitati ritocchi, si infligga una modifica o più modifiche così sostanziali; a che cosa si punta?

Che cosa è oggi Trieste, signori del Governo, signor Presidente? I traffici sono poco più di quelli che erano nel 1913; l'aumento del reddito prodotto *pro capite* è l'ultimo in Italia e, per intenderci, viene dopo Vercelli, Enna, Catanzaro e Matera. Negli ultimi quattro anni abbiamo 10.320 occupati in meno, cioè 13,80 per cento di meno.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Che cosa intende dire quando dice che il reddito prodotto *pro capite* è l'ultimo?

S E M A . Il reddito di Trieste è ancora un reddito relativamente alto, ma il suo aumento è stato il più basso d'Italia. Però le voglio ripetere che il reddito medio di Trieste, signor Ministro, non era il reddito medio del triangolo di 50 anni fa, era il reddito medio del triangolo medio-europeo: Vienna, Budapest, Praga, quando il triangolo padano era all'alba della situazione odierna.

Diecimila e 320 occupati in meno. Si dice che ciò è avvenuto perchè è aumentata la scolarizzazione. No, signor Ministro, la scolarizzazione è diminuita; nel corso del 1968 sono 575 in meno le iscrizioni nelle scuole medie. Da un calcolo del *Rotary Club* di Trieste solo il 10 per cento . . .

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Il *Rotary Club* è una organizzazione di destra.

S E M A . Siamo d'accordo; comunque il calcolo dice che il 10 per cento dei laureati, il 12 per cento dei diplomati, il 5 per cento circa dei diplomati dell'istituto tecnico professionale di Trieste troveranno lavoro quest'anno. In quattro anni sono partite

22.554 persone, per cui Trieste che era una città di immigranti, è una città di emigranti. Troveremo che fra i capoluoghi di provincia, probabilmente, ma certamente tra i capoluoghi di regione, Trieste è l'unica che dà un tasso altissimo di emigranti oggi.

I triestini di età sopra i 45 anni sono il 45,7 per cento contro il 31,9 per cento della media nazionale, quelli sotto i 15 anni sono il 9 per cento contro il 16 per cento, e quelli fra i 50 e i 55 anni il 10 per cento contro il 7 per cento della media nazionale. La popolazione attiva è scesa in 12 anni di 16 mila unità. Se Trieste avesse la popolazione attiva nella media del triangolo industriale dovrebbe avere circa 60 mila persone attive in più, cioè 170 mila. Ne ha invece 119.687. L'aumento del reddito prodotto dall'industria nel 1966 è stato in Italia del 7,99 per cento, nel Nord è stato dell'8,89 per cento, a Trieste è diminuito dell'1,82 per cento. Ma il crollo dell'economia triestina non era ancora avvenuto; è avvenuto dopo le decisioni del piano CIPE nell'ottobre del 1966. Il peggio è avvenuto cioè dopo il crollo dell'attività del San Marco, quando l'attività produttrice nel campo della cantieristica, quando la piena occupazione, quando la utilizzazione degli impianti industriali sono cadute rispettivamente al 40, al 30 e al 15 per cento; la fabbrica macchine è caduta al 40 per cento, l'officina ponti e gru tra il 40 e il 60 per cento. Eppure, il senatore Scelba, allora Presidente del Consiglio, venendo a Trieste nel novembre del 1954, a nome del Governo italiano, annunciava che l'Italia che stava prendendo stabilmente e definitivamente in mano l'amministrazione di Trieste avrebbe « fatto di Trieste la città pilota dell'economia italiana ». Bel pilota, bella economia! In quegli stessi giorni (ed ho qui alcune fotocopie dei giornali di allora) vi furono annunci di lavori e di finanziamenti per 70 miliardi decisi dal Governo per la rinascita di Trieste (opere di bonifica, incremento della grande e piccola industria, imponenti programmi, ricostruzione, elettrificazione, raddoppio della linea ferroviaria eccetera), alcune di queste opere sono iniziate, altre mai viste, altre già vecchie e sorpassate. Noi tutti ci domandiamo se si tratta di errore o di mancanza di capacità. È possibile che tutti i Ministri che si sono occupati dei problemi di Trieste non abbiano capito nulla? O è possibile che tutti i triestini siano diventati matti in questi ultimi anni per essere così insoddisfatti? Trieste ha avuto quasi 6 milioni di ore di sciopero nel solo 1966, quasi altrettante nel 1967, così nel 1968. Ha scioperato nel suo settore metalmeccanico la scorsa settimana per le stesse ragioni, per salvare il settore industriale, per difendere il San Marco, per impedire lo smembramento della sua industria, perchè non accetta che i suoi operai siano sparpagliati per l'Italia, da Castellammare a Monfalcone, perchè non accetta di vedere depauperato il proprio patrimonio, perchè non è disposta ad arrendersi di fronte a inconcepibili decisioni. Tutti i cantieri del mondo non hanno braccia per portare a compimento il lavoro che occorrerebbe fare, il Giappone ha un *carnet* di lavoro che è di 17 milioni abbondanti di tonnellate stazza.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Lo sa che gran parte dei cantieri navali sono in crisi?

S E M A . Non mi risulta.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Le uniche due Nazioni dove i cantieri navali funzionano bene sono il Giappone e la Svezia. In tutti gli altri Paesi funzionano spaventosamente male, lo sanno tutti.

S E M A . Lo dice lei, ma tutti costruiscono navi, solo noi chiudiamo i cantieri!

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Evidentemente lei ignora che ad Amburgo poco tempo fa è stato chiuso un immenso cantiere navale e non conosce la situazione della Gran Bretagna!

S E M A . La Germania ha commesse per tre milioni e centomila tonnellate, l'Inghilterra per tre milioni, la Francia per due milioni e cinquecento.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Ma lei non conosce i finanziamenti che deve dare il Governo americano. Lei ignora la realtà dell'industria cantieristica mondiale!

S E M A . Non si inquieti, signor Ministro, lei risponderà poi...

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Senatore Sema, lei sa che le risposte sono burocratiche; pertanto ho voluto interromperla affinchè studi meglio i problemi.

S E M A . Lei allora, signor Ministro, mi smentirà e mi dovrà dire che non è vero che la Germania ha commesse per tre milioni di tonnellate; mi dirà che non è vero che l'Inghilterra ha commesse per tre milioni; lei mi dimostrerà che non è vero che la Francia ha commesse per due milioni e mezzo. Io sto dicendo questo: nel mondo ci sono trenta milioni di tonnellate di commesse e l'Italia chiude il cantiere di San Marco e proprio questo a Trieste. Questo mi deve dire, signor Ministro, e mi deve dimostrare che ciò è giusto, che serve all'economia nazionale e soprattutto deve dimostrare che giova a Trieste e alla regione.

Inoltre deve dimostrare che cosa il piano CIPE, con le sue proposte, con le sue mezze proposte e con gli impegni non mantenuti persino per quella parte che si era deciso di attuare, offre a Trieste. Come si intende che la Grandi Motori che sorge con oltre due anni di ritardo possa fare con 1.600 operai quello che facevano gli operai del San Marco più gli operai del San Rocco più gli operai della fabbrica macchine? Questo deve dimostrare!

Nella mia interpellanza, signor Ministro, ci sono alcune precise domande oltre a quelle di carattere più strettamente economico sulle quali più brevemente mi intratterrò.

Le saremo grati se lei ci vorrà rispondere perchè a 15 anni dal Trattato di Londra, dal relativo allegato speciale, questi documenti non sono mai venuti in discussione nei due rami del Parlamento.

È una risposta che sarebbe molto opportuno dare; potrebbe darsi che ci siano delle cause, delle argomentazioni che noi potremmo anche condividere. Ma è possibile che in quindici anni il Paese non abbia il diritto di saperle? E come è possibile che Trieste, che è parte in causa, non abbia il diritto di conoscerle? Infatti, signor Presidente, da questa incertezza, dal fatto che è mancata questa risposta, sorge un'infinità di dubbi, di perplessità di speculazioni di ogni genere ed una sorta di precarietà che non è giustificabile, ma che spesso serve a qualcuno sia in occasione di elezioni, sia per ricatti di carattere politico ed economico. Un esempio. Alcuni industriali dicono: sì, noi siamo disposti anche a venire a sacrificare i nostri milioni a Trieste, ma c'è qualche incertezza, pertanto vogliamo avere qualche aiuto, una facilitazione di più, qualche cosetta in più eccetera. Ecco un ricatto. Farete quindi cosa utile anche all'economia di Trieste se sgombererete le nubi dall'equivoco e dall'incertezza. Si parla di infrastrutture; ebbene, signor Ministro, da 14 anni noi sentiamo ripetere le stesse cose. Lei non dirà che il CIPE numero uno ed il CIPE numero due, che le cose assicurate nell'ottobre-novembre dello scorso anno possano rappresentare garanzie serie. Qui sui giornali della vigilia del 4 novembre 1954, sono contenute molte delle cose che il piano CIPE numero due ci ripropinò un anno fa. I triestini sono persone allegre, spiritose, buone, ma sono anche persone serie e non amano il *bluff* politico; non possono tollerare di essere presi in giro ad ogni vigilia elettorale, ad ogni viaggio di ministri e di presidenti! Questo può andare bene una, due volte, ma Trieste è una città civile! Siamo nel 1969 e non si può ripetere per vent'anni che si fa l'autostrada Trieste-Venezia, che si raddoppia la ferrovia Trieste-Cervignano-Quarto d'Altino! Nel 1954, signor Ministro, sono stati dati 70 miliardi; noi non diciamo che non sono stati investiti soldi per Trieste, anzi, abbiamo avuto decine di miliardi per Trieste o almeno nel nome di Trieste; ebbene, investiti meglio e per tempo sarebbero serviti a qualche cosa, ma impiegati così male, lesinati, dati disordinatamente e in ritardo, uno qua ed uno là per contentare un po'

tutti, da Tarvisio a Cervignano, da Redipuglia ad Aquileia, non sono serviti a niente. Un economista non comunista, il professor Forte, quattro anni fa diceva alla conferenza indetta dal comune di Trieste: « È relativamente facile intervenire agli inizi del declino relativo; è molto più difficile operare il restauro e dare la nuova spinta quando la decadenza è già iniziata e alla fase di semistagnazione è succeduta una spirale cumulativa discendente. Trieste è ancora lontana da questa spirale (badate che questo è stato detto quattro anni fa!) ma vi potrebbe arrivare se non si sapesse provvedere ai suoi problemi. Sarebbe tragico errore seguire una politica nazionale di questo genere, tragico errore non solo in termini puramente economici, ma anche in termini sociali ».

Credo, modestamente, signor Presidente, di aver dato la prova documentata che in questi quattro anni è avvenuto il crollo economico che il professor Forte paventava. Le infrastrutture! Vi sono sei fermate, da Venezia a Tireste, per un direttissimo che ci collega poi a Belgrado, a Bucarest, a Sofia, ad Atene! L'unico collegamento ferroviario con l'Est e con il Medio Oriente! Questa è la Trieste del 1969. Noi abbiamo un unico collegamento con il centro Europa (a parte la vecchia Transalpina e la Meridionale): la Pontebbana con un unico binario e basta. Un incidente come quello al ponte di Dogna e il collegamento di Trieste con il centro Europa è bloccato. Con le sovrastrutture si potrebbe continuare a lungo, per giorni e non per ore. Quanto al MEC qual è il posto che l'Italia intende assegnare a Trieste nel Mercato comune? Il dottor Beniamino Olivi, portavoce della CEE, ad un convegno indetto dalla regione Friuli-Venezia Giulia, presenti due uomini di Governo, il senatore Tolloy, allora Ministro del commercio estero, ed il sottosegretario al bilancio Caron, dichiarò esplicitamente: triestini, non ve la prendete con la Germania o con la CEE; prendetevela con il Governo italiano; il Governo italiano ha dimenticato tranquillamente Trieste. La Germania ha ricordato, nel Trattato di Roma, Amburgo, ed ha fatto bene. La Francia ha ricordato perfino le isole della Riunione. L'Olanda ha ricordato perfino gli isolotti davanti a Maracaibo. L'Italia ha fatto mettere un annesso speciale per la Libia, ed uno per la Somalia. Ma non c'è una parola per Trieste. Come mai?

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Perchè credo che Trieste non sia un ex territorio coloniale. Fa dei paragoni che offendono questa città.

S E M A . Battuta per battuta: è una nuova colonia. Le piace questa battuta?

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* No, non mi piace.

S E M A . Cerchiamo di non fare dello spirito su cose cui si può fare di tutto meno che dello spirito.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Lei ha fatto dei paragoni con territori ex coloniali, e Trieste non ha niente a che fare con questi.

S E M A . Anche Amburgo non è una colonia. Valgano le battute! Amburgo è un grosso centro industriale e portuale della Germania: il più grosso centro della Germania, il più grande porto dell'Europa continentale, oggi. La Germania si è ricordata di Amburgo, mentre l'Italia, il Governo italiano non si è ricordato di Trieste. Ed è una vergogna, semplicemente una vergogna! Quando si sbaglia, o perchè non si sa, o perchè non si ha forza, o per altre ragioni ancora peggiori, si deve avere il coraggio di dire: sì, abbiamo sbagliato. È meglio riconoscere di aver sbagliato e dichiarare che in seguito si cercherà di rimediare, piuttosto che fare battute di spirito che sono assolutamente fuori luogo. Sarebbe meglio dire: vediamo se possiamo fare in modo di non perdere un'altra volta l'autobus.

Comunque, qual è l'intenzione del Governo? Signor Ministro, lei sa che ci sono due altre occasioni ed a breve scadenza. Vogliamo vedere questa sera se il Governo è in grado di dirci qualche cosa? Io voglio ricor-

darle solo questo. Il MEC nulla ci ha dato, ma due cose ci toglie: per il porto non ci dà niente, ma assicura alla più temibile concorrente di Trieste, Amburgo, una posizione di privilegio; nulla dà ai cantieri triestini, ma a causa dell'appetito formidabile dell'industria privata e di Stato per i cantieri germanici, chiude il San Marco e assicura tre milioni ed oltre di commesse ai cantieri della Germania, soprattutto a quelli di Amburgo. Dica il Governo se vuole fare sì che Trieste nel MEC non debba perdere ancora qualcosa.

Agli stanziamenti ho già accennato; non mi voglio ulteriormente soffermare sulla loro disorganicità.

Un ultimo cenno alle servitù militari. Signor Ministro, bisogna pure che usciamo da questo equivoco. Nella nostra regione, di cui Trieste è il capoluogo, oltre 340 mila ettari di terreno, spesso del più fertile, con quasi metà dei comuni della regione, sono coperti da servitù militari. Una buona fetta del territorio della provincia di Trieste è coperto da servitù militari che arrivano fino ai magazzini generali, al porto, ai mercati generali di Trieste, coprono una parte ridente del comune di Muggia il quale, dopo aver visto chiuso il suo secolare cantiere di San Rocco, vorrebbe avere qualche risorsa nel campo del turismo, ma non la può avere perchè il Ministero della difesa non è disposto a liberare la zona Lazzaretto. Bisogna renderci conto che sono incompatibili servitù militari e sviluppo economico e che spesso sono ridicole. Bisogna pure che una volta ci mettiamo d'accordo che i paletti con i quali si reggono le viti (che non hanno da noi otto metri come in alcune zone d'Italia, ma un metro o due) e le canne con le quali si tengono su i fagioli-cock non rappresentano una difesa né un'offesa, né possono aiutare i sovietici ad occupare l'Italia nel caso che questo avvenisse; si può pur capire che queste servitù militari ormai siano anacronistiche, inutili e dannose.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Su questo sono d'accordo anch'io: ma difficilmente anche noi Ministri riusciamo a vincere la resistenza della burocrazia militare.

S E M A . A parte i fagioli, a parte le viti: come risolveremo la questione del protosincrotrone a Doberdò del Lago, che sorge in mezzo a una specie di campo trincerato, già preparato, con fortini e così via, pronti a ricevere tutto quello che lei immagina e di cui non è necessario che qui noi parliamo?

Ecco almeno cinque elementi sui quali io mi auguro questa sera di sentire da lei una risposta, un'informazione, e l'indicazione di una svolta nella politica del Governo.

Io lo so, signor Ministro, come le ho detto in esordio, che lei non avrà un compito facile perchè l'argomento Trieste è difficile; non escludo che presto ne discuteremo in questa o nell'altra Aula sulla base di altri strumenti parlamentari proprio perchè il nostro partito ritiene che questa questione, per il suo carattere nazionale, debba avere una ampia e pubblica responsabile trattazione.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere alla interpellanza n. 2 e alle interrogazioni.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Come vede, il Governo prende tanto sul serio il problema di Trieste che è venuto a rispondere personalmente il Ministro e non il Sottosegretario, quantunque in Aula si sia lei ed io soli, a parte ovviamente l'Ufficio di Presidenza, i funzionari e i giornalisti che ci ascoltano.

Lei ha illustrato tanto ampiamente il problema di Trieste che sarebbe un po' difficile rispondere punto per punto; altrimenti finirei per fare un discorso estremamente lungo. Ad esempio, lei, che è persona di cultura, ha citato Slataper, Italo Svevo, Saba, ma vorrà esimere me — Ministro economico e perciò tenuto a rimanere su un piano più concreto — dal seguirla su questo terreno.

Veniamo comunque ad alcuni dei problemi più importanti da lei trattati.

Mi sembra infondata la critica relativa al rinvio della realizzazione delle cosiddette infrastrutture necessarie al miglioramento del-

le comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie ed aeree. Le dirò in breve che per quanto riguarda le strade si è fatto parecchio. Le cito, ad esempio, la sistemazione, di cui anche lei è al corrente, della strada Pontebbana (le risparmio la mezza pagina preparata dagli uffici in merito).

Mi pare altresì che quanto lei ha detto relativamente all'autostrada Trieste-Venezia sia esagerato perchè fino a Portogruaro, se non vado errato, essa è già in funzione, mentre proseguono i lavori per il tratto rimanente e si prevede che essa giungerà a Mestre per la fine dell'anno in modo che, per quella data, Trieste sarà collegata mediante tale autostrada con tutti i principali centri d'Italia.

Relativamente ai collegamenti con l'area europea centro-orientale è da tener presente che nel programma aggiuntivo di nuove costruzioni autostradali dell'IRI è inclusa la realizzazione dell'autostrada Udine-Carnia-Tarvisio per un complesso di circa 90 chilometri e lei sa che l'IRI costruisce in fretta le strade, come molte esperienze stanno a dimostrare.

Circa le comunicazioni ferroviarie, noi non possiamo assicurarle che faremo di Trieste un nodo importante, perchè geograficamente questa città è ai confini estremi del nostro Paese. Però è da ricordare il programma per la elettrificazione e il raddoppio della ferrovia Trieste-Venezia, già finanziato con due leggi, che lei conosce meglio di me; è da ricordare il potenziamento della linea Trieste-Udine-Tarvisio e anche l'ampliamento della stazione ferroviaria Trieste-Campomarzio, finanziati con due successive leggi, oltre ad altri lavori di carattere ferroviario che non elenco per brevità.

Per quanto riguarda le linee aeree, devo far rilevare che sull'aeroporto di Ronchi dei Legionari è in corso di costruzione una pista di volo lunga due chilometri e duecento metri dotata di apparecchiature e di impianti per gli atterraggi strumentali, nonchè per l'attività notturna. Come risulta dall'ultima deliberazione del CIPE, la società ATI si è impegnata a migliorare, a partire dal 1969, i collegamenti con Trieste, mettendo in circolazione apparecchi piuttosto buoni di tipo DC-9.

S E M A . A partire dal 1° gennaio del 1970.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* A noi risulta dal 1969, comunque faremo indagini per vedere se siamo informati meglio noi come pubblica amministrazione o lei come rappresentante del Parlamento. Può anche darsi che sbagliamo, ma, fino a prova contraria, credo di essere nel giusto.

È noto come per la difesa dei traffici marittimi il Governo si sia impegnato a più livelli: primo, in sede di stipula di accordi bilaterali e multilaterali con i Paesi del centro Europa e dell'Est; secondo, con la concessione di un contributo annuo dello Stato di un miliardo e mezzo a favore dell'ente autonomo del porto di Trieste; terzo, con la adozione da parte delle ferrovie dello Stato di tariffe speciali in modo da ridurre il costo dei servizi. Lei, anche se è oppositore e quindi tenuto a dire certe cose, non può ignorare che la geografia è quella che è. Ad esempio Trieste, per sua disgrazia, non è, dal punto di vista geografico, come porto, nella stessa situazione di Genova e, di conseguenza, nonostante tutte le provvidenze che si possono adottare, nessuno riuscirà a fare di Trieste un porto uguale per importanza a quello di Genova; mentre 50 anni fa, quando la geografia politica europea era completamente diversa, i due porti erano più o meno sullo stesso piano. Ma evidentemente non è colpa del Governo se la carta geografica d'Europa è cambiata!

Per quanto riguarda, poi, l'accusa relativa alla mancata difesa, nell'ambito del Mercato comune europeo, degli interessi e dei diritti del porto giuliano, vi è da segnalare l'azione che il Governo ha svolto sia in sede di determinazione della politica regionale, quale strumento di intervento a favore delle zone meno favorite della Comunità, sia per pervenire a soluzioni tariffarie di effetto equivalente a quelle previste dal trattato per i territori tedeschi di confine.

Lei ha fatto cenno alla situazione occupazionale ed ha ricordato anche che la popolazione di Trieste è mediamente più vecchia di quella delle altre città. Questo dipende dal fatto che la popolazione è scarsamente aumentata. Come lei sa, nelle città dove la popolazione aumenta scarsamente e dove vi è scarsa immigrazione ovviamente la media dell'età dei cittadini finisce per essere più alta. Comunque, se lei è capace di dimostrarmi il contrario, me lo dica subito ed io sono disposto ad accettare le sue rettifiche.

S E M A . Sono venuti 70 mila profughi istriani come me, ma vi sono gli altri 40 mila giovani...

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* È vero, sono venuti 70 o 60 mila profughi, ma lei innanzitutto non deve dimenticare che anche in altre città con pari popolazione sono immigrate forse più di 60 o 70 mila persone. In secondo luogo deve anche ricordare che di solito i profughi non erano giovanotti.

Comunque, passando all'esame della situazione occupazionale si deve lamentare la crisi verificatasi particolarmente nel settore dell'industria cantieristica, che resta un elemento qualificante dell'economia della zona triestina. Come le dicevo prima — mi creda, o, se preferisce, si documenti! — l'industria cantieristica è in crisi in quasi tutte le Nazioni del mondo. Il fatto stesso che il Giappone costruisca oggi nei suoi cantieri un tonnellaggio addirittura eccezionale implica una diminuzione della costruzione di navi negli altri Paesi del mondo.

Comunque il Comitato interministeriale per la programmazione economica, nell'ottobre 1966, dopo approfondito esame del problema, approvò un piano di ristrutturazione e di ammodernamento dell'industria cantieristica nazionale, sia per tener conto degli impegni assunti in sede comunitaria, sia per metterla in grado di competere con la concorrenza internazionale. Negli altri settori noi produciamo quasi sempre a costi minori rispetto al resto del mondo, ma questo è proprio uno dei settori più in crisi.

È noto altresì anche a lei che, al fine di facilitare l'attuazione di questo piano e per tener conto delle sue ripercussioni sui livelli occupazionali, nel novembre 1967, con gli auspici del Ministero delle partecipazioni statali, è stato stipulato un accordo tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e l'associazione sindacale Intersind, rappresentante l'imprenditore. Peraltro, per motivi vari, cioè tempi tecnici e qualche inconveniente imprevisto, le iniziative sostitutive delle attività per le quali il piano di ristrutturazione prevede la cessazione non sono state attuate con l'auspicata rapidità. Questo, lo devo riconoscere, non è il primo settore nel quale, non dico il Governo italiano, ma un qualsiasi Governo, dal momento che tutti più o meno sono nelle stesse condizioni, non riesce a procedere con la dovuta rapidità. Da qui è derivata una situazione della quale, peraltro, il Governo si è subito preoccupato, in quanto essa poteva riflettersi su una riduzione dell'occupazione operaia. Anzichè adottare provvedimenti settoriali che, in prospettiva, non sarebbero risultati idonei ad assicurare una duratura ripresa dell'economia triestina, è sembrato opportuno al Governo, tenendo anche conto delle richieste avanzate dai sindacati e dalle organizzazioni economiche, affrontare il problema — come si suol dire con una specie di neologismo — nella sua globalità. A questo fine la sede più adatta è sembrata il CIPE, presso il quale, come ho già detto, nel 1966 era stato definito il piano di ristrutturazione dei cantieri.

Ora, nella riunione dell'11 ottobre scorso — sono passati quindi poco meno di quattro mesi — il CIPE ha deliberato una serie di provvedimenti che le elenco.

Primo: sollecito inizio dei lavori di costruzione del grande bacino di carenaggio in muratura dell'arsenale San Marco, con annesso impianto di degasificazione. Questa credo sia una cosa piuttosto importante.

Secondo: assegnazione di nuove commesse durante i lavori di ristrutturazione del cantiere San Marco iniziando dalla trasformazione di navi passeggeri in navi-traghetto.

Terzo: impegno da parte del Ministro delle partecipazioni statali di far definire solle-

citamente gli studi per l'intervento dell'IRI ai fini della creazione di un parco di *containers* — e speriamo che i *containers* non provochino le reazioni che ieri hanno suscitato in altri luoghi — e per la costituzione di una società per la costruzione dei *containers* medesimi.

Quarto: impegno del Ministro per le partecipazioni statali di riprendere i contatti con le organizzazioni sindacali al fine di risolvere i problemi del personale del cantiere San Marco.

In quinto luogo si è dato parere favorevole per la presentazione da parte del Ministero dell'industria di un provvedimento inteso a prorogare al 31 dicembre 1980 la legislazione speciale concernente la cosiddetta zona industriale di Trieste.

In sesto luogo è stato rivolto invito al Ministro dell'industria a fare esaminare con sollecitudine dagli organi competenti il problema relativo alla creazione di una nuova raffineria nella città di Trieste. Anche questa mi pare un'iniziativa importante! Poi (non continuo l'elencazione numerica perchè ho già perso il conto) è stato rivolto un invito al Ministro dei lavori pubblici a destinare nell'ambito della propria competenza una somma notevole per il definitivo completamento del molo settimo del porto di Trieste. Lei, senatore Sema, saprà di che molo si tratta. Io, pur conoscendo Trieste, non ricordo quale sia.

Il Ministro dei lavori pubblici è stato altresì sollecitato ad assicurare la ripresa dei lavori della circonvallazione ferroviaria collegante la stazione di Campo Marzio con la linea di Monfalcone e i relativi raccordi.

Inoltre è stato rivolto l'invito al Ministro dei trasporti a realizzare al più presto il raddoppio dei binari della ferrovia Trieste-Venezia, nell'ultimo tratto Portogruaro-Quarto d'Altino, perchè mi pare che per i rimanenti il raddoppio esista già.

Ancora, il CIPE ha dato parere favorevole in ordine alla progettazione esecutiva del tronco autostradale Udine-Carnia.

È stato poi rivolto l'invito alle Amministrazioni competenti di seguire a livello internazionale le ulteriori fasi dell'iniziativa per la realizzazione del cosiddetto protosincrotrone (macchina che io non conosco molto bene, e forse neanche lei, senatore Sema), in ordine al quale è già intervenuta una lettera di intenzioni da parte del Governo per la partecipazione italiana al relativo finanziamento.

Poi (non cito tutte le decisioni adottate dal Comitato per la programmazione in questa ultima riunione per non dilungarmi troppo) dirò che si è deciso di costituire presso la segreteria del CIPE un gruppo di lavoro il quale provvederà, d'intesa con i Dicasteri interessati, anche con indagini da condursi *in loco*, ad esaminare, con favore particolare, la possibilità di insediamento a Trieste di una nuova industria di dimensioni notevoli di carattere cosiddetto trainante, per usare uno dei neologismi oggi di moda.

Queste decisioni, che rappresentano un riconoscimento della particolare situazione di Trieste, sono state illustrate e chiarite — in un incontro avvenuto il 23 ottobre 1968 — ai rappresentanti sindacali di Trieste dal segretario del CIPE, senatore Caron, il quale, essendo ora diventato Presidente del Gruppo senatoriale democristiano, potrà, con la sua nuova autorità, aiutarci per far approvare quelle leggi che rappresentano l'esecuzione di certi impegni presi in sede di CIPE. In particolare, per quanto concerne i problemi dell'occupazione, è stato in quell'incontro confermato ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali l'impegno assunto dalla Fincantieri per l'assegnazione di nuove commesse durante i lavori di trasformazione del cantiere S. Marco, con assicurazione che la stessa Fincantieri farà tutto il possibile per far coesistere lavori di ammodernamento e di riparazione, trasformazione e costruzione, aumentando — quando sia necessario — i lavori di produzione e riducendo nel contempo quelli di ammodernamento.

La ristrutturazione, senatore Sema, farà sorgere una nuova grande azienda denominata Arsenale triestino San Marco specializzata in riparazioni, trasformazioni navali e costruzioni varie, come bacini galleggianti, piattaforme di perforazione. Sarà così realizzato un complesso industriale di notevole rilievo che con l'azienda monfalconese creerà

— io penso — un binomio di grande o, almeno, di notevole prestigio nel mercato mondiale dell'armamento navale.

All'incontro del 23 ottobre, al quale accennavo, ha fatto seguito il 29 novembre successivo un'altra riunione — non si dica dunque che noi non ci occupiamo di Trieste! —, presieduta anch'essa dal segretairo del CIPE onorevole Caron, alla quale, oltre ai rappresentanti dei lavoratori aderenti alle grosse confederazioni, hanno partecipato quelli della Fincantieri e dell'organizzazione sindacale dell'IRI ovvero dell'Intersind. In tale sede sono stati esaminati i problemi del riassetto dei cantieri San Marco e della sistemazione del personale eventualmente esuberante.

L'attuale Governo intende fare tutto il possibile per evitare che lavoratori siano licenziati e anche nella recente vicenda dell'Eridania abbiamo cercato di operare il meglio, ottenendo — io credo — un discreto successo. I contatti ai quali accennavo si sono dimostrati assai utili ai fini di un'immediata ripresa di proficue trattative tra i sindacati e l'Intersind.

Le iniziative e gli interventi che ho indicato rappresentano un punto fermo ed una sicura base per un futuro maggiore incremento dello sviluppo economico e sociale della città di Trieste.

Mi lasci dire, per concludere, che noi comprendiamo bene la situazione di disagio nella quale versano i cittadini di Trieste in relazione al fatto che oggi questa città, per ragioni di ordine obiettivo, non ha le stesse possibilità di sviluppo economico di altre, le quali godono di una dislocazione più fortunata.

Ci rendiamo anche conto dei doveri che la Nazione italiana ha nei confronti della città per la quale il popolo italiano ha dimostrato tanto amore lungo l'arco di venti anni. Io voglio sperare che i triestini non credano che noi siamo sordi di fronte alle loro esigenze ed alle loro attese. Per quanto mi concerne, come Ministro del bilancio e della programmazione economica, sono a loro disposizione per far sì che nel quadro del prossimo programma quinquennale sia dato dovuto rilievo a questa particolare zona non più tanto florida del Nord d'Italia. E nel quadro dell'attuale piano quinquennale, che finirà con il 31 dicembre 1970, sono sempre a disposizione dei triestini per fare in modo che, attraverso un'azione più rapida, più concreta, più dinamica del Governo, i problemi possano essere portati a soluzione.

Cercheremo di essere più incisivi di quanto non siamo stati in passato; ma le assicuro che nessun Governo ha mai mancato di tener conto dell'importanza fondamentale che ha per l'economia e per la civiltà italiana la città di Trieste.

In merito al *memorandum* di Londra, le dirò che esso fu presentato dall'allora Presidente del Consiglio il 5 ottobre del 1954, il giorno stesso della firma, al Senato della Repubblica. Le ricorderò che l'ampio dibattito di politica estera, che ne seguì in seno al Parlamento, si chiuse con l'approvazione di mozioni di fiducia con le quali fu esplicitamente approvata la politica del Governo per quanto riguarda il territorio libero di Trieste. Nel corso di quel dibattito fu spiegato dal Governo che, secondo la lettera stessa del *memorandum*, si trattava di una « sistemazione pratica e di fatto » — queste sono le parole — e non di un trattato vero e proprio. Inoltre, il Governo specificò che non si era pensato ad una diversa forma di accordo che avrebbe richiesto la ratifica del Parlamento, perchè insieme agli alleati ed alla Jugoslavia si era voluta « una pura sistemazione di fatto, anche se felicemente consensuale ». È una specie di formula giuridica particolare, perchè gli avvocati inventano sempre qualche cosa di nuovo in questa materia. Al riguardo, comunque, le assicuro che il Governo ha sempre continuato a riconoscere come valido ed operante il *memorandum* di intesa; non vi è quindi nessun motivo di considerare precaria la situazione giuridica di Trieste ove, per effetto della mancata applicazione dell'articolo 21 del trattato di pace, ha continuato ad aver vigore l'ordinamento giuridico italiano. La legge istitutiva della regione Friuli-Venezia Giulia ha poi inquadrato giuridicamente la posizione di Trieste nell'ambito della regione

medesima. Nessun pregiudizio di carattere economico può derivare quindi a Trieste dalle pretese perplessità circa la situazione giuridica della città e questo lo sanno tutti perfettamente, giacchè le sorti di Trieste — è ben noto — non potranno essere in alcun modo modificate da nessuna forza del mondo.

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

S E M A . Signor Ministro e onorevole Presidente, io desidererei vivamente che nel parlare della posizione di Trieste soprattutto il signor Ministro, che dirige ora un settore così importante e decisivo, qualificante della politica del Governo, non attribuisse un ruolo così importante, come è sembrato a me che egli abbia fatto, alla dislocazione geografica della città di Trieste per negarle possibilità di sviluppo. Credo che si incorra così in un errore. I dati di fatto non parlano in questo senso e non le dànno ragione. Non sono poche le città e le zone che possono anche apparire geograficamente abbastanza eccentriche e sono invece economicamente tutt'altro che decentrate. È una tesi che oggi nei confronti di Trieste non sostiene più nessuno, sebbene la Democrazia cristiana cinque o sei anni fa ne avesse fatto uno dei suoi cavalli di battaglia contro la programmazione, o meglio, proprio per non discutere di programmazione attiva, vera, democratica nella regione e nella provincia di Trieste. Era stata solo un pretesto.

Trieste oggi non è soltanto una città in crisi, o meglio non è soltanto una città in una situazione di particolare disagio: è in una situazione di crisi e di degradazione. Questa definizione non l'abbiamo data solamente noi, l'ha data anche il professor Forte ed è condivisa da tutti.

Sul problema dell'industria cantieristica io non voglio sposare la sua tesi. Non è unanime il parere a proposito della crisi dell'industria cantieristica, nè in Italia nè nel resto del mondo. Vorrei dire che l'opinione della maggior parte di coloro che trattano di problemi economici, e in modo particolare della marineria e della cantieristica, è precisamente contraria alla sua, non si parla di crisi della cantieristica. Si può parlare della crisi della cantieristica in quei Paesi nei quali non si è fatta una politica marinara ed in modo particolare una politica cantieristica. Politica che va intesa non nel senso in cui la intendeva quel Ministro della marina mercantile che agli operai di una città marinara che lo rimproveravano dicendogli che si sarebbe dovuta fare una politica anche a monte dei cantieri rispondeva: non preoccupatevi, abbiamo i *bulldozer* con i quali provvederemo anche a spianare una parte della collina.

Certo concependo così la politica della cantieristica questa entra in crisi. Si dice che produciamo a caro prezzo. Anche questo è da dimostrare, ma se continueremo a distruggere complessi armonici del tipo di quello di Trieste, che già esisteva, produrremo a prezzo sempre più alto.

Nel Giappone si sono investiti centinaia di miliardi dello Stato soltanto per studi di leghe, di saldature, di vibrazioni, di correnti galvaniche e per la parte relativa ai motori, ai radar, eccetera. Noi stiamo appena sgambettando, e non perchè non abbiamo tecnici o capaci operai; non perchè non abbiamo stabilimenti nei quali questo si possa fare, ma perchè noi abbiamo rinunciato, abbiamo preferito accettare la politica di fare gli scafi, e lo scafo rappresenta solo una piccola parte dell'interno della nave.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Non è che noi abbiamo abdicato. In questo settore il Giappone è riuscito a superare di molto non solo l'Italia, ma tutti i Paesi occidentali, tranne la Svezia. Diciamo quindi che ci siamo fatti tutti superare dal Giappone e anche dalla Svezia. In altri settori, viceversa, come quello degli elettrodomestici o quello della maglieria, gli italiani sono riusciti a precedere altri. Il fatto che in un settore, pur non avendo fatto peggio degli altri, siamo stati superati da due Paesi che hanno

fatto miracoli non costituisce poi una vergogna, anche se dobbiamo riconoscere che purtroppo non abbiamo ottenuto risultati brillanti.

S E M A . È la logica di un sistema, signor Ministro. Noi abbiamo fatto i miracoli per la Fiat, tanti miracoli che la Fiat fa a Trieste, dove c'è già una grande fabbrica di motori, una nuova fabbrica insieme all'IRI, con la differenza che, come ci diceva prima il collega Adamoli per la San Giorgio, nascerà una fabbrica per metà IRI e per metà Fiat, ma tutte le spese per le infrastrutture eccetera saranno a carico del comune, della provincia e dello Stato. È la logica del sistema e dei grandi monopoli, oltre che degli interessi stranieri e Trieste e il popolo italiano pagano.

Le misure che lei ha portato qui le conosciamo già, signor Ministro, e non è che noi le disprezziamo: ci mancherebbe! Con la situazione di Trieste ogni bullone che si fa è un bullone, ma rimane un bullone: e questa non è una politica per Trieste.

Ho notato anche una certa differenza tra le prime notizie che lei ci ha dato e le cose che ci ha detto questa sera, ma non voglio soffermarmi su questo: lei ha parlato di altre cose, noi abbiamo scritto tanto e non è questo che è importante. Importante è dire che non è questa la via per risolvere i problemi di Trieste e che tutta la città respinge con la sua lotta questa via.

Siamo ancora ad una serie di indicazioni senza tempi, senza scelte prioritarie; siamo fermi alle proposte ai vari Ministeri per alcuni settori di lavori riguardanti Trieste ed altre zone fuori di Trieste, anche con alcune strutture non incidenti con l'urgenza necessaria su Trieste.

Non c'è dubbio che la prima cosa da fare non era l'autostrada e, prima dell'autostrada, la ferrovia per Venezia, ma inspiegabilmente proprio questa cosa non viene fatta, mentre delle altre si dice che le si stanno studiando. Speriamo che non si tratti di una delle tante commissioni che si partoriscono ogni tanto e si suddividono in sottocommissioni permanenti . . .

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Guardi, io sono contrario alle commissioni: servono spesso per perdere tempo. Quindi sono d'accordo con lei: si tratta di operare.

S E M A . Sì, si tratta di operare. Una cosa ancora abbastanza seria v'è da considerare. Vede, signor Ministro, loro hanno trattato con i sindacati: cosa importante e molto democratica. Noi discutiamo in Senato con il Governo allo stesso modo come discutono con esso i deputati alla Camera; noi qui discutiamo della politica del Governo. Potrebbe anche darsi che i sindacati non fossero d'accordo sulla linea seguita da alcuni senatori o da alcuni gruppi e viceversa. Ma è importante che ognuno esprima la propria posizione, il Governo e anche le varie forze politiche.

Ripeto ancora che Trieste non è una città morta, nè una città che chiede elemosina: è una città convinta di avere un ruolo, perchè dalla sua storia le deriva. E mi lascia molto perplesso, onorevole Ministro, che lei, per il settore che dirige, debba constatare che Trieste non è Genova — cosa che sappiamo anche noi — e non dice invece che, pur non essendo Genova, Trieste nella economia italiana ha un ruolo, una funzione, un compito e può esercitarlo nell'interesse proprio e per stimolare lo sviluppo della regione.

Trieste può inserirsi ampiamente nell'economia nazionale, senza fare concorrenza nè a Venezia, nè a Ravenna, nè a Taranto, nè a Genova. Lavorano tutti nel quadro di una economia nazionale . . .

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Siamo d'accordo: infatti vogliamo costituire una industria trainante a Trieste.

S E M A . Per esempio noi a Trieste con il tipo di traffico di Genova non abbiamo nulla da spartire. Il tipo di traffico di Genova è del tutto diverso, opposto, se vuole, rispetto al tipo di traffico di Trieste. E il traffico di Trieste è caratterizzato da un traffico che viene dall'estero, passa per Trie-

ste e ritorna all'estero; il traffico di Genova non ha questa caratteristica ed è male che lei non sappia tutto questo o che i tecnici del suo Ministero non le parlino di queste cose discutendo dei problemi di Trieste.

Il problema diverrà ancora più grave per l'intero settore orientale e quindi per l'Adriatico e per Trieste quando, in un giorno che speriamo arrivi presto, il canale di Suez si aprirà, se il Governo allora dovrà affrontare un nuovo flusso di traffici tenendo conto anche della speciale funzione dell'Adriatico e di Trieste, senza aver preso per tempo le misure necessarie.

Trieste ha bisogno di alcune misure che noi abbiamo indicato nell'interpellanza. Io la ringrazio della risposta ampia che lei mi ha dato, però non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto del contenuto di ciò che lei ci ha detto.

P R E T I , *Ministro del bilancio e della programmazione economica.* Non svolgerebbe il suo compito dialettico se si dichiarasse soddisfatto.

S E M A . I problemi che si devono affrontare sono seri e credo che meritino un dibattito ampio perchè siamo interessati a risolverli presto e nel migliore dei modi.

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

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

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

Tali risposte saranno pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di interrogazioni

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

S A M A R I T A N I , *Segretario*:

ZUGNO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non ritenga indifferibile disporre il ripristino del recapito giornaliero della corrispondenza nelle cascine dei comuni rurali.

Il provvedimento limitativo, mentre pone anche su un piano morale la gente dei campi in condizioni di inferiorità, va rivelandosi carico di conseguenze economiche e sociali inserendosi sempre più l'azienda agricola ed i suoi lavoratori nel contesto di tutta la vita economico-sociale della comunità ed abbisognando particolarmente, quindi, di un servizio che non li discrimini, ma li ponga su un piano di parità con tutti gli altri operatori economici. (int. or. - 465)

ZUGNO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere il numero dei ricorsi relativi a pensioni di guerra giacenti presso la Corte dei conti, possibilmente distinguendo i ricorsi riguardanti le pensioni dirette, le pensioni indirette e di riversibilità e, per ciascuna delle due categorie predette, il numero dei ricorsi (per aggravamento o per concessione di assegni accessori) riguardanti pensionati già titolari di pensione in regolare corso di pagamento.

Domanda altresì l'interrogante:

1) di conoscere il numero dei ricorsi presentati (sempre per le pensioni di guerra) nel 1968 ed il numero dei ricorsi definiti dalla Corte dei conti nello stesso anno;

2) se non ritenga il Ministero di prendere le necessarie iniziative perchè la Corte dei conti — che decide oggi i ricorsi seguendone l'ordine cronologico di presentazione — possa dare la precedenza ai ricorsi presentati, per l'assegnazione della pensione, da mutilati od invalidi delle prime due categorie e dalle vedove od orfani di guerra;

3) quali provvedimenti intenda attuare per raggiungere nel più breve tempo possibile una normalità nella definizione dei ricorsi presentati. (int. or. - 466)

ZUGNO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non ravvisi necessario diramare urgenti disposizioni ai dipendenti Uffici del registro per chiarire che le norme agevolative riguardanti la costituzione e l'arrotondamento della proprietà coltivatrice diretta, di cui alla legge 6 agosto 1954, n. 604, e successive integrazioni, si applicano anche agli atti di acquisto intervenuti tra parenti entro il terzo grado, sempre che ricorrano le prescritte circostanze di idoneità da certificazione dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura.

Rileva l'interrogante che tale principio è già stato riconosciuto dal Ministero delle finanze con sua circolare n. 37 del 6 agosto 1954 e dalla sezione di controllo della Corte dei conti con decisione n. 189 del 2 luglio 1959.

Si sottolinea, infine, che l'esigenza del predetto urgente intervento si manifesta tanto più indispensabile nei confronti dell'Ufficio del registro di Modena che risulta abbia iniziato una sistematica azione ingiuntiva ed esecutiva per il recupero dell'imposta normale di registro nei confronti di molti coltivatori diretti, che anni addietro hanno beneficiato delle predette agevolazioni, assumendo che il venditore trovasi in rapporto di parentela con l'acquirente. (int. or - 467)

CIFARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti, d'urgenza e con la maggiore ampiezza, intenda adottare il Governo per venire incontro alle esigenze di salvaguardia di Venezia, città minacciata da rovina per l'abbassamento graduale del suolo e la minaccia di sempre più alte maree.

Mentre il CIPE si pronuncia favorevolmente per la costruzione della nuova linea ferroviaria tra Roma e Firenze, in modo che le due città possano essere collegate da convogli aventi velocità altissime, di 250 chilometri orari, non può essere consentito alcun indugio nello stabilire la priorità della spesa pubblica per gli interventi che la tecnica moderna e l'apporto della esperienza, anche internazionale, rendono possibili, ad evitare il degradamento e la rovina di una città fondamentale per la civiltà italiana e del mondo intero, quale è Venezia. (int. or. - 468)

D'ANDREA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere come devono regolarsi i giovani universitari che sono stati chiamati alle armi in seguito a nuove disposizioni che fissano al 31 dicembre 1968 la data ultima per richiedere il rinvio del servizio militare. Tale data era precedentemente quella del 31 marzo. (int. or. - 469)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

ZUGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non ritenga urgente disporre il raddoppio del tronco Mandolossa-Corna della strada statale n. 510 per il quale l'Amministrazione provinciale di Brescia ha già inoltrato ufficialmente al compartimento ANAS di Milano il progetto relativo.

Rileva l'interrogante come il problema sia da tempo sentito tanto da determinare — anche recentemente — convegni di utenti, di tecnici e di amministratori preoccupati della situazione che va sempre più aggravandosi. (int. scr. - 1153)

ZUGNO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga urgente intervenire, tramite la locale Soprintendenza ai monumenti, al fine di salvare l'antica Pieve di S. Giovanni in Coccaglio (provincia di Brescia).

Nel 1955 furono eseguiti lavori di consolidamento della facciata, ma da alcuni mesi sono comparse crepe pericolose, tali da indurre a chiudere la chiesa che, così com'è, rappresenta un pericolo incombente se non si interviene con molta premura. (int. scr. - 1154)

GERMANO'. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se intendono intervenire per porre fine al disagio in cui versano i dipendenti della maggioranza degli enti ospedalieri siciliani.

L'interrogante fa rilevare che, con circolare del Ministero della sanità n. 900/5 R.O. AG. del 16 dicembre 1968, è stato disposto che l'indennità perequativa siciliana continui ad essere corrisposta, nella misura congelata al 31 dicembre 1967, al personale in favore del quale gli enti interessati avevano adottato i relativi provvedimenti e che con tale disposizione si è esclusa la maggioranza del personale degli enti ospedalieri siciliani, in favore del quale non era stata adottata alcuna deliberazione di concessione.

Il personale escluso da tale provvedimento ministeriale ritiene di essere stato privato del godimento di un miglioramento economico che gli spetterebbe perchè presta uguale servizio pubblico presso ospedali aventi sede nella stessa città o in provincie della stessa regione. (int. scr. - 1155)

FERRARI Giacomo. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Un quotidiano di Parma ha pubblicato il 27 gennaio 1969 la notizia che il giorno 26 in Bardi (paese del nostro Appennino) si è svolto un convegno di studio per esaminare il progetto di una « direttissima ferroviaria fra Milano e Roma, via Bettola-Borgotaro ». Sono state presenti molte autorità locali e di fuori ed è stata comunicata altresì l'adesione di uomini politici.

È detto che ha svolto la relazione illustrativa del progetto l'ingegner Cappagli, autore del progetto stesso, il quale prevede una spesa complessiva di 60 miliardi di lire e una riduzione del tempo di percorrenza; è detto, inoltre, che « il capo compartimento di Firenze vede positivamente la nuova linea » e che « esiste una pratica di essa ».

Ciò premesso, l'interrogante chiede:

se il Ministero o l'Azienda delle ferrovie dello Stato sono al corrente del progetto dell'ingegner Cappagli;

se lo hanno preso in esame;

quale giudizio possono esprimere in merito.

Si aggiunge che nel citato convegno è stato deciso di « invitare il Ministero dei trasporti a soprassedere alla distribuzione degli appalti sulla Fidenza-Sarzana ». (int. scr. - 1156)

CHIARIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se sono stati avvertiti del senso di profondo disagio e giustificato allarme verificatosi negli ambienti turistici, culturali ed economici di Napoli in seguito alla annunciata decisione di ridurre sensibilmente l'orario di visita alle zone archeologiche ed ai Musei di Napoli.

Il provvedimento è tanto più grave quando si pensi alla flessione, già verificatasi, del numero di visitatori rispetto agli anni decorsi.

Si prega pertanto di voler riesaminare in sede competente il provvedimento, onde evitare che un'ulteriore azione si aggiunga ad aggravare il fenomeno di stagnazione della vita economica e commerciale della città. (int. scr. - 1157)

TANUCCI NANNINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritenga opportuno — in relazione alla legge 16 novembre 1962, n. 1622 — adottare i necessari provvedimenti per eliminare la grave sperequazione di cui sono oggetto, con conseguente comprensibile disagio morale ed economico, alcuni tenenti colonnelli dell'Esercito del « ruolo speciale unico » i quali da anni aspettano la modesta promozione al grado di colonnello. È peraltro noto che la sperequazione lamentata è oggetto di numerosi ricorsi, istanze e petizioni invocanti

un giusto provvedimento legislativo riparatore.

Si tratta di un limitato numero di ufficiali in possesso di validissimi, ed in alcuni casi eccezionali, precedenti di servizio acquisiti in pace ed in guerra e di notevole anzianità di servizio (oltre 30 anni). Essi, pur essendo pervenuti al grado di tenente colonnello prima della entrata in vigore della predetta legge e pur avendo superato con successo i corsi valutativi ed effettuato i prescriti periodi di comando di reparto (anche se attualmente non più richiesti), ogni anno vengono sistematicamente ed ingiustamente esclusi dall'avanzamento e persino dalla promozione « a disposizione » per effetto di una opinabile interpretazione di un articolo della legge in questione, non conosciuta dagli interessati al momento della loro immissione nel predetto ruolo e non evidenziata a tempo debito dai competenti organi dell'Esercito, come sarebbe stato corretto e doveroso.

Per contro, nel ruolo normale degli ufficiali dell'Esercito, e relativi servizi, ed anche nei ruoli delle altre Forze armate, della Guardia di finanza e della Pubblica sicurezza, l'avanzamento al grado di colonnello è in pratica assicurato indistintamente a tutti i tenenti colonnelli, anche a coloro con modesti precedenti di servizio e con nessun precedente di guerra. (int. scr. - 1158)

POZZAR. —*Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quando verrà dato inizio ai lavori per la costruzione del progettato nuovo ufficio postale di Brugherio (Milano).

La pratica è in corso sin dal 17 maggio 1962; l'impegno del comune a donare l'area necessaria per l'edificio risale al 17 ottobre 1963; l atto notarile di donazione venne stipulato il 20 gennaio 1966; i lavori sono stati appaltati il 3 maggio 1968 all'impresa STACEM di Milano.

Nulla di concreto, però, sin qui è stato realizzato e la situazione diventa ogni giorno più insostenibile: l'attuale ufficio, che serve una zona ricca di industrie, con 18 mila abitanti, dispone di due locali, per complessivi 50 metri quadrati, dove sono costretti a lavorare 19 addetti (direttore, otto impiegati, sette portalettere, due fattorini, una commessa) a stretto contatto con il pubblico, esso pure sottoposto a disagi notevoli.

L'interrogante si attende perciò dal Ministro assicurazioni precise circa l'immediato inizio dei lavori del progettato nuovo edificio postale di Brugherio. (int. scr. - 1159)

POZZAR. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quando sarà possibile dare inizio, nelle frazioni di S. Margherita, comune di Lissone (Milano), all'attività dell'ufficio postale e telegrafico, per l'istituzione del quale l'Amministrazione comunale ha avanzato regolare e documentata richiesta sin dal 2 maggio 1962, offrendo la disponibilità dei locali e l'impegno a sostenere l'onere per l'affitto e l'arredamento degli stessi.

Da quell'epoca, più volte sono state date ampie assicurazioni in merito al favorevole andamento della pratica ed alla prossima apertura dell'ufficio, ma alle promesse non hanno fatto seguito fatti concreti.

Tale lunga ed inutile attesa continua a creare vivo malcontento nelle popolazioni della zona: le tre frazioni di S. Margherita di Lissone contano oltre 3.000 abitanti, quattro opifici industriali con 650 operai, numerose aziende artigianali, oltre 500 pensionati che devono con grave sacrificio usufruire del lontano ufficio PT del capoluogo.

L'interrogante pertanto si augura che il Ministro vorrà dare le necessarie disposizioni affinchè la progettata agenzia postale in S. Margherita di Lissone abbia al più presto ad essere un fatto compiuto, nell'interesse delle popolazioni della zona e della stessa Amministrazione postale. (int. scr. - 1160)

MACCARRONE Antonino. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali determinazioni sono state adottate per il fi-

nanziamento della superstrada Livorno-Firenze, anche in relazione agli impegni assunti per la redazione del progetto generale, per la esecuzione di un lotto di lavori, e alle notizie secondo cui i collegamenti di Firenze con il porto di Livorno dovrebbero essere assicurati da un'autostrada a pedaggio da realizzarsi a cura di una società privata. (int. scr. - 1161)

Ordine del giorno per la seduta di martedì 4 febbraio 1969

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, martedì 4 febbraio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Francia relativo alle questioni doganali e fiscali per la gestione del traforo stradale del Monte Bianco, concluso a Parigi il 7 febbraio 1967 (148).

2. Adesione al Protocollo per una nuova proroga dell'Accordo internazionale del grano 1962 adottato a Washington il 15 maggio 1967 e sua esecuzione (149).

3. Ratifica ed esecuzione del Protocollo per la riconduzione dell'Accordo internazionale sull'olio d'oliva del 1963 adottato a Ginevra il 30 marzo 1967 (150).

4. CODIGNOLA ed altri. — Condono di sanzioni disciplinari connesse con agitazioni politiche, sindacali e studentesche (24-*Urgenza*).

5. ZANNIER e BURTULO. — Proroga del termine previsto dalla legge 16 dicembre 1961, n. 1525, relativa alle agevolazioni tributarie a favore degli stabilimenti industriali del territorio del comune di Monfalcone e del territorio della zona portuale Aussa-Corno in provincia di Udine (29).

La seduta è tolta (*ore 20,10*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari