SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 22 OTTOBRE 1970

(52ª seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio:

« Fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso Ente autotrasporti merci (EAM) » **(1291)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 862, 865, 866
CIPELLINI 866
FERRARI 865
GENCO, *relatore* 862, 866
POERIO 866

IN SEDE REDIGENTE

Rinvio del seguito della discussione congiunta:

« Provvedimenti contro l'inquinamento delle acque » **(493)** (*D'iniziativa dei senatori Bergamasco ed altri*);

« Norme per la tutela delle acque dagli inquinamenti » **(695)**;

« Norme contro l'inquinamento delle acque » **(1285)** (*D'iniziativa dei senatori Del Pace ed altri*):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 866, 867, 868
NOÈ, *relatore* 867, 868
POERIO 868
ZANNIER, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 867

La seduta ha inizio alle ore 10,05.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Catalano, Crollalanza, Fabretti, Ferrari, Genco, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spasari, Tansini, Togni e Venturi Lino.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Noè e Cipellini sostituiscono rispettivamente i senatori Spataro e Avezzano Comes.

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Zannier, per i trasporti e l'aviazione civile Vincelli e per la marina mercantile Cavezzali.

P I C C O L O , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso Ente autotrasporti merci (EAM) » (1291) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso Ente autotrasporti merci (EAM) », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore.* Come i colleghi certamente ricorderanno, alla fine della passata legislatura questa Commissione approvò la legge 18 marzo 1968, n. 413, riguardante la soppressione dell'Ente autotrasporti merci (EAM). L'articolo 6, in particolare, stabiliva che le operazioni di liquidazione avrebbero dovuto essere espletate entro il 31 agosto 1969; ma la complessità dei casi trattati relativi alla liquidazione del personale e quelli di carattere patrimoniale, fiscale e doganale, non hanno consentito di portare a termine gli adempimenti entro il periodo suddetto.

Specialmente le questioni doganali connesse con la garanzia, già prestata dal disciolto Ente, ai trasporti internazionali operanti in regime TIR, hanno inciso notevolmente sulla liquidazione, non soltanto per il rilevante numero di *carnets* ancora operanti al momento della soppressione dell'Ente (circa 120 mila), ma anche per il fatto che, a norma dell'articolo 3 della predetta legge n. 413, il Commissario liquidatore ha dovuto continuare in tale attività fino alla fine del 1968. Tenendo conto che la Convenzione doganale TIR fissa in due anni i termini per l'estinzione della garanzia nei confronti dell'Amministrazione doganale, appare evidente che fino alla fine del corrente anno non è possibile considerare esaurito il lavoro di regolarizzazione di questi titoli, nell'interesse dello Stato.

Per tale motivo sembra opportuno proporre che la proroga della gestione di cui trattasi venga stabilita al 30 giugno 1971 anzichè al 31 dicembre 1970, come è indicato nel disegno di legge in esame, già approvato dalla Camera dei deputati, anche perchè la scadenza di questo termine è ormai prossima.

Pertanto, al primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in titolo, le parole: « 31 dicembre 1970 » andrebbero sostituite con le altre: « 30 giugno 1971 ».

È stata inoltre prospettata dai sindacati del personale l'opportunità (che il relatore condivide facendo sua la proposta) che, in occasione della fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso ente, vengano introdotti alcuni emendamenti alla legge 18 marzo 1968, n. 413, con i quali si verrebbero ad eliminare delle sperequazioni derivanti dall'applicazione della legge stessa, che incidono profondamente sulle condizioni morali ed economiche del personale in parola.

Le modifiche proposte si riferiscono al trattamento economico in genere ed in particolare all'assegno personale che, in base all'articolo 8 della citata legge, è stato attribuito al personale inquadrato in ruoli ad esaurimento del Ministero dei trasporti, per compensare la differenza tra il trattamento economico percepito presso l'EAM e quello corrispondente allo stipendio iniziale previsto per la nuova qualifica di inquadramento.

Tale assegno personale viene definito dallo stesso articolo 9 della legge n. 413 « non pensionabile, riassorbibile con successivi aumenti di stipendio a qualsiasi titolo dovuti ». È opportuno precisare che lo stesso corrisponde alla differenza fra i due trattamenti, come sopra detto, in rapporto al declassamento della qualifica precedentemente rivestita, nonchè all'ammontare degli scatti di anzianità accumulati durante il servizio in ruolo presso l'EAM.

Il trattamento economico attribuito a questo personale, in sede di inquadramento, è quello iniziale della nuova qualifica rivestita, per cui non si tiene conto dell'anziani-

P I C C O L O , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso Ente autotrasporti merci (EAM) » (1291) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso Ente autotrasporti merci (EAM) », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore.* Come i colleghi certamente ricorderanno, alla fine della passata legislatura questa Commissione approvò la legge 18 marzo 1968, n. 413, riguardante la soppressione dell'Ente autotrasporti merci (EAM). L'articolo 6, in particolare, stabiliva che le operazioni di liquidazione avrebbero dovuto essere espletate entro il 31 agosto 1969; ma la complessità dei casi trattati relativi alla liquidazione del personale e quelli di carattere patrimoniale, fiscale e doganale, non hanno consentito di portare a termine gli adempimenti entro il periodo suddetto.

Specialmente le questioni doganali connesse con la garanzia, già prestata dal disciolto Ente, ai trasporti internazionali operanti in regime TIR, hanno inciso notevolmente sulla liquidazione, non soltanto per il rilevante numero di *carnets* ancora operanti al momento della soppressione dell'Ente (circa 120 mila), ma anche per il fatto che, a norma dell'articolo 3 della predetta legge n. 413, il Commissario liquidatore ha dovuto continuare in tale attività fino alla fine del 1968. Tenendo conto che la Convenzione doganale TIR fissa in due anni i termini per l'estinzione della garanzia nei confronti dell'Amministrazione doganale, appare evidente che fino alla fine del corrente anno non è possibile considerare esaurito il lavoro di regolarizzazione di questi titoli, nell'interesse dello Stato.

Per tale motivo sembra opportuno proporre che la proroga della gestione di cui trattasi venga stabilita al 30 giugno 1971 anzichè al 31 dicembre 1970, come è indicato nel disegno di legge in esame, già approvato dalla Camera dei deputati, anche perchè la scadenza di questo termine è ormai prossima.

Pertanto, al primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in titolo, le parole: « 31 dicembre 1970 » andrebbero sostituite con le altre: « 30 giugno 1971 ».

È stata inoltre prospettata dai sindacati del personale l'opportunità (che il relatore condivide facendo sua la proposta) che, in occasione della fissazione di un nuovo termine per il compimento delle operazioni di liquidazione del soppresso ente, vengano introdotti alcuni emendamenti alla legge 18 marzo 1968, n. 413, con i quali si verrebbero ad eliminare delle sperequazioni derivanti dall'applicazione della legge stessa, che incidono profondamente sulle condizioni morali ed economiche del personale in parola.

Le modifiche proposte si riferiscono al trattamento economico in genere ed in particolare all'assegno personale che, in base all'articolo 8 della citata legge, è stato attribuito al personale inquadrato in ruoli ad esaurimento del Ministero dei trasporti, per compensare la differenza tra il trattamento economico percepito presso l'EAM e quello corrispondente allo stipendio iniziale previsto per la nuova qualifica di inquadramento.

Tale assegno personale viene definito dallo stesso articolo 9 della legge n. 413 « non pensionabile, riassorbibile con successivi aumenti di stipendio a qualsiasi titolo dovuti ». È opportuno precisare che lo stesso corrisponde alla differenza fra i due trattamenti, come sopra detto, in rapporto al declassamento della qualifica precedentemente rivestita, nonchè all'ammontare degli scatti di anzianità accumulati durante il servizio in ruolo presso l'EAM.

Il trattamento economico attribuito a questo personale, in sede di inquadramento, è quello iniziale della nuova qualifica rivestita, per cui non si tiene conto dell'anziani-

tà di servizio maturata nel lungo periodo trascorso presso l'ente pubblico. L'assegno personale dovrebbe essere, quindi, riassorbito, limitatamente ad un terzo del suo ammontare e soltanto in occasione di miglioramenti a carattere generale.

Non è infatti giusto che il riassorbimento venga ad operare anche per quella parte di assegno personale che trova origine negli aumenti periodici maturati presso l'EAM, essendo questo particolare trattamento strettamente connesso ad un servizio realmente prestato ed all'età dell'impiegato.

In sostanza si propone (e dirò che ieri sera mi sono intrattenuto a lungo con i rappresentanti del personale anche sulla natura degli emendamenti) che il sesto comma dell'articolo 9 della legge n. 413 del 1968, il quale dice: « Al personale inquadrato ai sensi del presente articolo competono lo stipendio iniziale previsto per la relativa qualifica e gli altri emolumenti dovuti alla generalità del personale statale, nonchè un assegno personale non pensionabile, riassorbibile con i successivi aumenti di stipendio a qualsiasi titolo dovuti... », venga sostituito dal seguente:

« Al personale inquadrato ai sensi del presente articolo competono lo stipendio iniziale previsto per la relativa qualifica e gli altri emolumenti dovuti alla generalità del personale statale, nonchè un assegno personale da riassorbire limitatamente ad un terzo con i successivi aumenti di stipendio a carattere generale ».

Questo, al fine di eliminare l'attuale, ingiusta sperequazione di trattamento esistente a danno dei dipendenti della Motorizzazione civile provenienti dal disciolto EAM nei confronti dei colleghi di pari grado e qualifica, perchè, mentre per questi ultimi i miglioramenti si traducono in una tangibile forma di aumento di stipendio, per i primi, invece, sono di scarsa rilevanza, anche per il fatto che, come ho detto, questo personale, essendo stato inquadrato nella qualifica iniziale, non ha fruito degli scatti che aveva maturato stando alle dipendenze dell'EAM.

Ho il dovere di sottolineare che l'emendamento proposto, oltre ad essere fondato, non comporta, a mio giudizio, alcun onere per lo Stato. I colleghi che facevano parte di questa Commissione nella passata legislatura ricorderanno, infatti, che la legge relativa alla corresponsione di una indennità speciale al personale della Motorizzazione civile per le operazioni di verifica delle patenti e via dicendo previde che l'introito globale dello Stato per queste operazioni si sarebbe aggirato intorno ai 6 miliardi e mezzo e che da tale fondo sarebbe stata detratta la somma necessaria per corrispondere al personale quanto prevedeva la stessa legge sulla motorizzazione civile la quale peraltro (giova ricordarlo) attenuò le punte massime degli stipendi che percepivano alcuni funzionari, anche della sede centrale, ed elevò le piccole indennità corrisposte al personale d'ordine ed esecutivo. In quell'occasione, ripeto, fu previsto che l'introito globale dello Stato si sarebbe aggirato intorno ai 6 miliardi e mezzo, di cui 6 miliardi sarebbero stati utilizzati per la corresponsione degli emolumenti al personale. Si disse — ricordo bene le dichiarazioni del Ministro di allora, onorevole Scalfaro — che i 500 milioni che sarebbero avanzati avrebbero dovuto essere impiegati per operare una certa perequazione di trattamento nei confronti del personale dell'Aviazione civile.

Il Ministro dell'epoca, onorevole Scalfaro, disse proprio questo; dopo di che, avendo io inutilmente atteso qualche mese che il Ministro stesso si rendesse diligente nel presentare un provvedimento *ad hoc*, lo presentai di mia iniziativa; esso, però, decadde per la fine della legislatura.

Successivamente ho spesso pensato di riprendere l'argomento ritenendo che fosse ingiusto ed ingeneroso che personale dipendente dalla stessa Amministrazione — e specifico: personale della Direzione generale della motorizzazione civile, delle Ferrovie dello Stato e della Direzione generale dell'aviazione civile — avesse un trattamento diverso e differenziato; aggiungo che, allo stato attuale, coloro che vengono peggio pagati sono i dipendenti dell'Aviazione civile, la quale presenta non solo i ruoli in parte

scoperti, ma vede andare deserti i concorsi che bandisce, poichè i posti messi a disposizione non sono appetiti.

Mi pare sia giunto il momento di prendere una decisione; io, ripeto, ho già tentato di fare qualcosa, ma mi si è sempre obiettato che, in vista del riassetto generale delle carriere degli impiegati dello Stato, non era possibile rivedere situazioni particolari. Ogni cosa, pertanto, dovrebbe essere rimandata a quella epoca che, francamente, non so quando arriverà.

Intanto, la situazione è questa: che il direttore generale dell'Aviazione civile percepisce uno stipendio inferiore a quello di un ingegnere dipendente dalla Motorizzazione civile ai primi passi della sua carriera.

Proprio questa mattina ho letto sul quotidiano « Il Tempo » che il ministro Viglianesi, nel corso di un'intervista concessa ieri, ha detto che è suo intendimento provvedere al personale dell'Aviazione civile; il titolo del giornale parla di « impegno per miglioramenti al personale di questa Amministrazione ».

Mi rendo conto, onorevole Presidente, che quello che sto sollevando è un argomento che esula completamente dall'oggetto del provvedimento in esame, ma noi, in quanto legislatori, dobbiamo tener presente, nel nostro operato, una certa giustizia equitativa, dobbiamo preoccuparci che essa sia attuata. Per tale ragione assumo l'impegno di presentare, a breve scadenza, un disegno di legge concernente il personale dell'Aviazione civile; se il Tesoro solleverà obiezioni e fermerà l'*iter* del provvedimento si tratterà di decidere di chi sarà la responsabilità, ma ritengo che noi, come legislatori, dobbiamo tranquillizzare la nostra coscienza.

Comunque, tornando al tema in esame, aggiungerò che dal 1967, allorchè fu approvata la legge sui dipendenti della Motorizzazione civile, ad oggi, la motorizzazione è aumentata al tasso del 10-12-15 per cento annuo e le operazioni di collaudo, di verifica, di concessione delle patenti si sono moltiplicate per cui gli introiti (non ho dati recenti perchè, malgrado le molte telefonate, non sono riuscito a conoscere le cifre relative al 1969 o, meglio ancora, quelle riguardanti il primo semestre 1970) — ammettendo un aumento annuo del 10 per cento — hanno raggiunto gli 8 miliardi.

In definitiva, pertanto, il provvedimento non comporta aggravi di spesa; cioè, l'aggravio di spesa esiste, ma non è a carico del bilancio dello Stato poichè si tratta di utilizzare fondi ricavati in conseguenza dello sviluppo della motorizzazione, che è giusto siano in parte destinati al personale preposto a questo settore.

Ho già messo in evidenza la sensibile sperequazione di trattamento che è venuta a determinarsi fra il personale della Motorizzazione civile e quello proveniente dal disciolto EAM in servizio presso gli stessi uffici e che svolge a parità di qualifica, le medesime funzioni.

Sembra pertanto equo adottare delle misure adeguate perchè a questo personale venga corrisposto lo stesso trattamento globale fruito dai colleghi della Motorizzazione civile di pari qualifica e, soprattutto, di pari anzianità complessiva.

Pertanto l'ultimo comma dell'articolo 9 della legge n. 413 del 1968, andrebbe così modificato:

« Il personale inquadrato ai sensi del presente articolo può, con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, essere destinato a prestare servizio presso qualsiasi direzione generale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — ivi compresa quella delle Ferrovie dello Stato — od uffici da queste dipendenti, ovvero comandato presso altre amministrazioni ai sensi dell'articolo 56 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, con diritto in ogni caso ad un trattamento globale non inferiore a quello fruito dal personale, di pari qualifica, della Direzione generale presso la quale è destinato a prestare servizio ».

A questo punto avrei finito, ma desidero ancora aggiungere qualcosa a proposito di una questione particolare.

Ho già detto che l'inquadramento nei ruoli ad esaurimento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile avvenne attribuendo al personale di ruolo dell'EAM la qualifica inferiore di un grado a quella di provenienza.

Tutto il personale così inquadrato, ad eccezione dell'ex direttore generale dell'EAM, pur subendo un immediato, temporaneo declassamento di qualifica, è in grado però, per l'esistenza nel ruolo ad esaurimento comprendente una dotazione organica con qualifiche corrispondenti a quelle già dallo stesso rivestite, di conseguire, sia pure in prosieguo di tempo, una posizione impiegatizia dello stesso livello di quella precedentemente raggiunta; il declassamento, cioè, non assume carattere definitivo e permanente, nel senso che non preclude uno sviluppo di carriera sostanzialmente equivalente alla progressione della carriera di provenienza.

A parte ogni considerazione critica di ordine generale su tale declassamento, non poteva non rilevarsi la pecularietà della situazione relativa al direttore generale, derivante dal fatto che nel ruolo ad esaurimento non esiste la qualifica di direttore centrale o equiparata, corrispondente cioè a quella cui, in base al regolamento del personale dell'EAM, era equiparato il direttore generale. Lo stesso venne, infatti, inquadrato come ispettore generale, occupando uno dei quattro posti disponibili della Tabella I, così che, ove non si pervenisse alla modifica di tale Tabella, a detto funzionario verrebbe precluso ogni avanzamento, per cui la legge 18 marzo 1968, n. 413, si rivelerebbe viziata di illegittimità costituzionale.

Per superare e correggere tale illegittimità propongo allora un'integrazione alla Tabella I allegata alla legge stessa, prevedendo un posto di direttore centrale nel ruolo ad esaurimento del personale della carriera direttiva già appartenente all'EAM.

L'emendamento proposto ha precipuo carattere morale e la soluzione con esso proposta non comporta problemi di copertura, in quanto l'ex direttore generale dell'EAM gode, ai sensi del sesto comma dell'articolo 9 della legge 18 marzo 1968, numero 413, di un trattamento economico già superiore allo stipendio di direttore centrale.

L'aggiunta del posto di direttore centrale non richiede alcuna modifica delle qualifiche intermedie restando inalterato il numero complessivo dei 128 posti previsti dal ruolo.

Concludendo, la tabella I del ruolo del personale della carriera direttiva già appartenente all'Ente autotrasporti merci (EAM) annessa alla legge 18 marzo 1968, n. 413, andrebbe modificata aggiungendo, alle qualifiche già previste, quella di un unico posto di direttore centrale.

F E R R A R I . Desidero, pregiudizialmente esprimere qualche dubbio, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sull'opportunità di inserire, in un modestissimo disegno di legge che riguarda esclusivamente la proroga di un termine ai fini del compimento delle operazioni di legislazione del soppresso EAM, emendamenti concernenti materia diversa da quella cui attiene il provvedimento stesso e sui quali, evidentemente, dobbiamo riflettere prima di adottare una decisione.

Mi sembra quindi opportuno che la relazione del senatore Genco sia distribuita unitamente agli annunciati emendamenti; in tal modo saremo in grado di valutare l'opportunità di ampliare il discorso, emendando, se del caso, la legge 18 marzo 1968, n. 413.

P R E S I D E N T E . Ho personalmente apprezzato i criteri di equità e di giustizia distributiva alla base dell'esposizione dell'onorevole relatore, nonchè quanto egli propone in forma di modifica o emendamento al provvedimento in esame.

Devo tuttavia fare presente che tali emendamenti non possono essere da noi nè discussi nè approvati se non previo parere favorevole della 1ª e della 5ª Commissione: della 1ª in quanto si tratta di modifiche degli organici e della 5ª per le conseguenze finanziarie.

Nè vale l'argomento esposto dal senatore Genco, e cioè che le maggiori spese verranno compensate dalle maggiori entrate; è evidente, infatti, che una soluzione del genere può essere adottata solo con l'assenso della 5ª Commissione permanente.

Pertanto, qualora si insistesse negli emendamenti proposti, dovremmo necessariamente sottoporli alla 5ª ed alla 1ª Commissione per la parte di loro competenza.

La Commissione si renderà certamente onto che, se non seguissimo questa strada, ıi verrei a trovare in difficoltà perchè non possibile affrontare problemi concernenti ıodifiche sostanziali di un provvedimento, he era di semplice proroga, con aggravi di pesa che, pure se possono essere coperti, omportano sempre nuovi oneri finanziari.

P O E R I O . Intervengo sulla pregiudiiale del senatore Ferrari le cui preoccupaioni credo che possano, anzi debbano, essere prese in considerazione. Pur ritenenlo doveroso un atto di giustizia riparatrice ıei confronti dei dipendenti dell'EAM mi embra inopportuno che questo atto debba essere compiuto cogliendo l'occasione lella discussione di questo provvedimento li proroga: pertanto, se le richieste avanıate dal relatore Genco — che poi sono rihieste dei sindacati di categoria — possono essere prese in considerazione, al punto in ui siamo, aprire un discorso generale sula Motorizzazione civile ci porterebbe molo lontano, soprattutto a seguito dell'istiuzione delle Regioni.

Credo pertanto che la soluzione da adottare sia quella di costituire una sottocommissione che esamini gli emendamenti proposti, li valuti e decida preliminarmente su li essi, trasmettendoli successivamente ala valutazione della Commissione.

Mi pare che il senatore Ferrari possa trovarsi d'accordo con la nostra proposta e se anche tutti gli onorevoli colleghi la ritengono valida potremo senz'altro passare a nominare una sottocommissione che collabori con il relatore per esaminare gli emendamenti che, dopo essere stati sottoposti nuovamente all'attenzione della nostra Commissione, saranno eventualmente inviati alla 5ª Commissione, come già detto dal Presidente, per le questioni di copertura finanziaria.

P R E S I D E N T E . Non ho nulla in contrario a fare mia la proposta del senatore Poerio che rientra nella prassi spesso seguita da questa Commissione e che, finora, ha dato buoni frutti.

C I P E L L I N I . Desidero informare la Commissione che presento un emendamento che reca, oltre la mia firma, quella dei colleghi Poerio, Maderchi e Tansini.

P R E S I D E N T E . Se non vi sono osservazioni possiamo nominare subito la sottocommissione.

G E N C O , *relatore*. Riterrei opportuno che il Governo facesse conoscere il suo atteggiamento di fronte alle nostre proposte.

P R E S I D E N T E . La richiesta è senz'altro giusta, ma, premesso che fino ad ora siamo nella stretta competenza formale della Commissione e che il Governo sarà presente ai lavori della sottocommissione, ritengo che in quella sede il suo rappresentante esaminerà l'opportunità degli emendamenti.

Conseguentemente, se i membri della Commissione sono d'accordo, possiamo procedere alla nomina della sottocommissione che sarà composta — oltre che dal Presidente e dal relatore — dai seguenti senatori: Aimoni, Bonazzi, Cipellini, Crollalanza, Massobrio, Piccolo, Tansini e Venturi Lino. Tale sottocommissione avrà l'incarico di riferire sugli emendamenti in questione. Essa inizierà i suoi lavori martedì 27 ottobre alle ore 16,30 con la partecipazione del rappresentante del Governo, onorevole Vincelli.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del presente disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Rinvio del seguito della discussione congiunta dei disegni di legge:

« Provvedimenti contro l'inquinamento delle acque », d'iniziativa dei senatori Bergamasco ed altri (493);

« Norme per la tutela delle acque dagli inquinamenti » (695);

« Norme contro l'inquinamento delle acque », d'iniziativa dei senatori Del Pace ed altri (1285)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Provvedimenti contro l'inquinamento delle acque », d'iniziativa dei senatori Bergamasco, Bosso, Premoli, Perri e

Chiariello; « Norme per la tutela delle acque dagli inquinamenti »; e « Norme contro l'inquinamento delle acque », d'iniziativa dei senatori Del Pace, Poerio, Benedetti, Pegoraro, Orlandi, Cavalli, Aimoni, Argiroffi, Fermariello, Fabiani, Maris, Fabbrini, Pirastu, Guanti Compagnoni, Bonatti, Moranino, Fabretti, Chiaromonte, Bertone, Cipolla, Maderchi, Tomasucci, Rossi, Bonazzola Ruhl Valeria, Tedesco Giglia, Borsari, Fortunati, Tropeano, Abenante, Sema, De Falco, D'Angelosante e Catalano.

ZANNIER, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero far presente che, dopo aver ricevuto l'incarico di Sottosegretario per i lavori pubblici, il Ministro mi ha dato mandato di seguire il problema dell'inquinamento delle acque. Dopo aver esaminato tutti gli altri provvedimenti in materia ed aver ascoltato la relazione del senatore Noè, ho ritenuto opportuno dare inizio ai lavori di una Commissione — che era già stata nominata dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro della sanità —, presieduta dal consigliere di stato De Roberto ed alla quale sono intervenuti esperti della materia, per un riesame globale del disegno di legge governativo.

Grazie ad una serie di riunioni tenutesi in questo periodo e protrattesi per lungo tempo, siamo riusciti, nella giornata di ieri, a rielaborare un testo che martedì prossimo alle ore 17,30 sottoporremo agli organi politici dei Lavori pubblici, della Sanità e di altri Ministeri interessati per averne il parere di carattere politico e legislativo.

Ritengo perciò necessario portare a conoscenza dei colleghi tale nuovo disegno di legge, affinchè la discussione avvenga sul testo rielaborato alla presenza del relatore — che ha fatto parte della Commissione —, nonchè alla luce delle indicazioni forniteci dallo stesso senatore Noè nel corso della sua relazione.

In sostanza, nel nostro lavoro, abbiamo tenuto conto soprattutto di una più efficiente organizzazione del comitato centrale e di quello di bacino: in modo particolare, per quanto concerne il consiglio di bacino, abbiamo dato preminenza ai rappresentanti degli Enti territoriali competenti e, principalmente, alla Regione che sarà presente con suoi esperti che verranno designati dal consiglio regionale stesso.

Esistono, perciò, questi elementi di carattere organizzativo e, inoltre, i temi di un'adeguata previsione di politica di finanziamento per affrontare i problemi che nel provvedimento precedente non erano stati previsti in maniera organica ma soltanto enunciati; vi è la previsione di costituire uffici tecnici organizzativi sia a livello di comitato centrale che di bacino; vi è, infine, una normativa riguardante il periodo transitorio di applicazione della legge in pendenza dell'approvazione del regolamento. Abbiamo cercato, in definitiva, di portare al Senato un disegno di legge che prevedesse non solo i criteri di organizzazione ma anche i mezzi e gli strumenti adeguati per poter porre in essere l'attività che l'opinione pubblica si attende da questo provvedimento.

Per tali motivi e per dare la possibilità al Ministero di stampare il testo emendato, nonchè dopo aver sentito anche il parere degli altri Ministeri interessati direttamente al problema, chiedo di rinviare la discussione generale a mercoledì 11 novembre, in maniera di far pervenire ai membri della Commissione il testo organico del disegno di legge. In tal modo potremo affrontare il problema con maggiore concretezza, avendo a disposizione un testo sensibilmente rielaborato ma, soprattutto, migliorato rispetto al precedente, accogliendo anche certe impostazioni presentate dai colleghi del Partito comunista.

PRESIDENTE. Tengo a precisare che il rappresentante del Governo non intende parlare, evidentemente, di un nuovo testo, bensì di una serie di emendamenti concordati da riferire al disegno di legge n. 695.

NOE', *relatore.* Sono d'accordo con la richiesta dell'onorevole Zannier di rinviare, se ho ben capito, la discussione di quindici giorni.

PRESIDENTE. La data esatta verrà stabilita nel corso di una delle prossime riunioni.

P O E R I O . Prendiamo atto delle dichiarazioni testè fatte dall'onorevole Zannier e riteniamo che esse siano utili e che servano a dare alla Commissione altri elementi validi per i suoi lavori.

Nel momento in cui il Sottosegretario accenna ai problemi di bacino e pone i problemi del finanziamento, degli uffici tecnici, delle norme transitorie, crediamo che in linea di massima tolga gran parte delle preoccupazioni che ci hanno indotto a presentare un autonomo disegno di legge.

Dichiarandoci perciò soddisfatti per il successo ottenuto dalla nostra impostazione, chiediamo che gli emendamenti vengano fatti pervenire subito alle varie parti politiche, in modo che ognuno, nell'ambito della propria autonomia, li possa adeguatemente esaminare.

Anche perchè, per le implicanze di tali emendamenti, non sappiamo a quali conseguenze possano portare certe conclusioni. Comunque, giacchè ho la parola, m'incombe l'obbligo di dire che i problemi urgono e richiedono un'immediata soluzione; ed è per questo che insistiamo affinchè, pur con le debite consultazioni che il Ministero dei lavori pubblici certamente farà, pur con gli incontri che esso dovrà avere con gli altri Dicasteri al fine di arrivare ad una formulazione concordata degli emendamenti proposti, la nostra Commissione li esamini e dia al Paese una legge che finalmente disciplini l'inquinamento delle acque.

In ogni caso, signor Presidente, considerata l'urgenza dell'esame dei disegni di legge in discussione, ritengo di dover ancora una volta insistere sulla necessità che la indagine conoscitiva sulla difesa del suolo pervenga in modo unitario ad una visione organica di tutto il problema delle acque, vuoi per l'aspetto dell'approvvigionamento idrico, industriale e irriguo, vuoi anche per il problema della sistemazione definitiva del suolo e dei bacini; giacchè un provvedimento, sia pure urgente come quello che si impone per l'inquinamento delle acque, non può essere adottato al di fuori e lontano da un'organica visione del problema della sistemazione del suolo.

Del resto, questo è anche un concetto che venne sostenuto con molta forza a pagina 3 (paragrafo terzo, se non erro) della relazione dattiloscritta del senatore Noè che ci è stata consegnata, e sul quale ci trovammo d'accordo. Proprio partendo da queste considerazioni noi accettiamo il rinvio della discussione del disegno di legge in titolo: rinvio non *sine die*, signor Presidente, ma ad una data ben precisa, che sarebbe opportuno stabilire fin da adesso, per modo che la Commissione sappia quando potrà aver luogo il dibattito e si possa pervenire alla conclusione del dibattito stesso onde dare al Paese uno legge che tutti attendono. Il caso di Ravenna insegna, signor Presidente, e non aggiungo altro.

P R E S I D E N T E . Ci riserviamo di portare questo argomento in discussione al più presto possibile, non appena il Governo ci avrà presentato gli emendamenti preannunciati. Si è parlato di un rinvio di 15 giorni, ma se vogliamo fin da adesso fissare la data della seduta in cui dovrà aver luogo questo dibattito, io penso che non abbiamo altra scelta oltre quella del 6 novembre che cade di venerdì o quella dell'11 novembre che cade di mercoledì, dato che il 4 novembre è giorno festivo.

N O E ' , *relatore*. Il senatore Poerio mi ha preceduto perchè stavo per chiedere anch'io di fissare possibilmente una data. Mi sembra, comunque, che quella dell'11 novembre possa andar bene.

P R E S I D E N T E . Rimane allora stabilito che i disegni di legge in titolo saranno messi come primo punto all'ordine del giorno della seduta di mercoledì 11 novembre.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione dei disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 11,25.

UFFICIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ENRICO ALFONSI