

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

523^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1975

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI.

Indi del Vice Presidente SPATARO

e del Vice Presidente VENANZI

INDICE

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (2-19 dicembre 1975)

Integrazione Pag. 24488

COMMEMORAZIONE DEI SENATORI FRANCESCO FERRARI E ANGELO DE LUCA

PRESIDENTE 24488

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la
grazia e giustizia* 24488

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 24487

Autorizzazione alla relazione orale per i
disegni di legge nn. 2059 e 2333:

PRESIDENTE 24489, 24496

CIFARELLI 24489

ZACCARI 24496

Deferimento a Commissione permanente
in sede deliberante 24487

Deferimento a Commissione permanente
in sede referente Pag. 24487

Trasmissione dalla Camera dei deputati 24487

Discussione:

« Norme per l'autorizzazione della spesa
di lire 30 miliardi per lavori su linee di
navigazione interna di 2^a classe » (2260);
« Completamento della costruzione del ca-
nale navigabile Milano-Cremona-Po e par-
tecipazione della Regione Lombardia alla
realizzazione dell'opera » (1420), d'iniziati-
va del senatore Grossi e di altri senatori.

Approvazione, con modificazioni, del dise- gno di legge n. 2260:

PRESIDENTE 24501

ARNAUD, *Sottosegretario di Stato per i la-
vori pubblici* 24516, 24520

* CEBRELLI 24501, 24517, 24520

CROLLALANZA 24506

DE MARZI 24522

GROSSI, *relatore* 24513, 24520

* NOE 24518

523ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

3 DICEMBRE 1975

PITTELLA Pag. 24517, 24520
PREMOLI 24509
* RIPAMONTI 24520
* SANTONASTASO 24512, 24520

Discussione e approvazione:

« Interpretazione autentica dell'articolo 409, n. 2, del codice di procedura civile, modificato con la legge 11 agosto 1973, n. 533, in materia di controversie del lavoro » (1451), d'iniziativa dei senatori Martinazzoli e De Carolis:

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 24496, 24500
FILETTI 24489

LICINI, *relatore* Pag. 24494
LUGNANO 24497
MARTINAZZOLI 24498
VALITUTTI 24493

INTERROGAZIONI

Annunzio 24523
Da svolgere in Commissione 24528

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

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

T O R E L L I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

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

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Modifica del quarto comma dell'articolo 130 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18, così come modificato dall'articolo 51, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, concernente il personale delle carriere ausiliarie del Ministero degli affari esteri » (2341);

« Sistemazione dei lavoratori dipendenti da imprese e cooperative appaltatrici di servizi presso l'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (2342);

« Modifiche alla legge 3 maggio 1955, numero 408 » (2343).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . È stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

MARANGONI, BORSARI, MANCINI, BORRACCINO, PINNA, POERIO, DE FALCO e FABBRINI. — « In-

terpretazione autentica del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 254, convertito, con modificazioni, nella legge 17 agosto 1974, n. 383, recante alcune maggiorazioni di aliquota in materia di imposizione indiretta sui prodotti di profumeria » (2345).

È stato inoltre presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Conversione in legge del decreto-legge 29 novembre 1975, n. 573, concernente integrazione dei fondi di cui alla legge 18 dicembre 1961, n. 1470, e successive modificazioni, per finanziamenti a favore di piccole e medie imprese industriali in difficoltà economiche e finanziarie » (2344).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede delib- berante

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

*alla 6^a Commissione permanente (Finanze
e tesoro):*

« Modifiche alla legge 29 maggio 1967, numero 371, recante disposizioni sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente della Guardia di finanza » (2327), previ pareri della 1^a e della 4^a Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede refe- rente

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

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Approvazione ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alle sepolture di guerra, firmata a Parigi il 2 dicembre 1970 » (2285), previ pareri della 4ª e della 5ª Commissione.

Integrazione al calendario dei lavori

PRESIDENTE. Il disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 29 novembre 1975, n. 562, concernente ulteriore proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica » (2333), è inserito nel calendario dei lavori in corso ai sensi dell'articolo 55, terzo comma, del Regolamento.

Il suddetto disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani, 4 dicembre 1975.

Commemorazione dei senatori Francesco Ferrari e Angelo De Luca

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, con animo profondamente triste ricordiamo oggi le care figure di due insigni colleghi, Francesco Ferrari e Angelo De Luca, che hanno fatto parte per oltre vent'anni della nostra Assemblea e che per la loro operosità, la loro preparazione e la loro nobiltà d'animo avevano saputo conquistarsi la stima e l'affetto di tutti.

Il senatore Francesco Ferrari, deceduto il 4 agosto, era stato eletto per la prima volta al Senato dagli elettori di Tricase nel 1953 e dagli stessi sempre confermato, con amplissimo suffragio, in tutte le successive legislature. Avvocato, esperto amministratore locale, Francesco Ferrari era considerato il decano della Democrazia cristiana salentina e operò sempre con impegno e con passione per consentire alla sua terra il conseguimento di migliori condizioni di vita.

Le sue iniziative legislative, i suoi interventi in Aula e nelle numerose Commissioni di

cui fece parte nella sua lunga e proficua attività parlamentare testimoniano la competenza ed il fervore della sua azione, qualità di cui egli diede ampia prova anche in seno al Governo (ove ricoprì gli incarichi di Sottosegretario di Stato alla difesa ed alle poste e telecomunicazioni) e al Parlamento europeo, di cui fu per anni assiduo e valido componente.

Il senatore Angelo De Luca, scomparso improvvisamente il 7 novembre, aveva iniziato la sua milizia politica nell'immediato dopoguerra. Conseguita la laurea in ingegneria, insegnante, dopo essere stato Consigliere comunale, Presidente della camera di commercio e Segretario provinciale della Democrazia cristiana di Chieti, egli fu eletto per la prima volta senatore nel 1953 e quindi confermato nella carica, per volontà degli stessi elettori di Chieti, nelle successive elezioni del 1958, del 1963, del 1968 e del 1972.

In tutti questi anni il senatore Angelo De Luca lavorò con esemplare dedizione al servizio delle istituzioni repubblicane, offrendo al buon andamento dei lavori parlamentari il serio e costante apporto della sua competenza, particolarmente notevole in materia economica e finanziaria. Di pari rigorosa dedizione al bene comune egli seppe dar prova negli impegnativi compiti di governo che gli furono affidati, prima come Sottosegretario di Stato al bilancio e più tardi quale Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

Onorevoli colleghi, la scomparsa dei senatori Francesco Ferrari e Angelo De Luca, uomini di così elette qualità di animo e di ingegno, lascia un vuoto incalcolabile in tutti noi e in questo momento di tristezza — mentre il ricordo della lunga consuetudine di lavoro e dell'affettuosa familiarità che ad essi ci legava ne rende più acuto il rimpianto — la Presidenza del Senato, sicura di interpretare i sentimenti di tutta l'Assemblea, rinnova alle loro famiglie, al Gruppo parlamentare della Democrazia cristiana, agli elettori di Tricase e di Chieti, l'espressione del più profondo e commosso cordoglio.

DELL'ANDRO, Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L L ' A N D R O , *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il Governo si associa alle nobili parole pronunciate dall'onorevole Presidente in ricordo dei senatori De Luca e Ferrari, eminenti figure di parlamentari che per tanti anni hanno offerto illuminato, concreto contributo ai lavori di questa Assemblea.

Rivolgo ai familiari degli scomparsi ed al Gruppo della democrazia cristiana, al quale i senatori De Luca e Ferrari appartenevano, i sentimenti del più vivo, profondo, sincero cordoglio del Governo.

**Autorizzazione alla relazione orale
per il disegno di legge n. 2059**

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I . A nome della 7ª Commissione, chiedo, ai sensi dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 2059: « Provvedimenti per il complesso archeologico di Pompei ».

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Interpretazione autentica dell'articolo 409, n. 2, del codice di procedura civile, modificato con la legge 11 agosto 1973, n. 533, in materia di controversie del lavoro » (1451), d'iniziativa dei senatori Martinazzoli e De Carolis

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interpretazione autentica dell'articolo 409, n. 2, del codice di procedura civile, modificato con la legge 11 agosto 1973, n. 533,

in materia di controversie del lavoro », d'iniziativa dei senatori Martinazzoli e De Carolis.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

F I L E T T I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, lo strumento legislativo al nostro esame ha una portata assai più rilevante degli effetti minimizzanti che generalmente si accreditano a quelle che con senso quasi dispregiativo si qualificano « leggine » e comunque comporta aspetti e considerazioni di largo respiro. Non basta soltanto tentare di evitare *sic et simpliciter* e con una norma di interpretazione autentica i conflitti giurisprudenziali ed i gravi inconvenienti che inevitabilmente sono emersi ed emergono dalla imperfetta formulazione della disposizione di cui al n. 2 dell'articolo 409 del codice di procedura civile, così come è modificata dalla legge 11 agosto 1973, n. 533, laddove in forma assai nebulosa stabilisce che la nuova disciplina delle controversie di lavoro si osserva, tra le varie materie da essa regolate, anche per i rapporti di mezzadria, di colonia parziaria, di compartecipazione agraria, di affitto a coltivatore diretto, nonchè per i rapporti derivanti da altri contratti agrari, salva la competenza delle sezioni specializzate agrarie.

La semplicistica ed esclusiva determinazione del legislatore di limitare il suo intervento a precisare con stringata e riparatoria norma interpretativa quale dei due riti, quello ordinario oppure quello del lavoro, sia applicabile ai giudizi di competenza delle sezioni specializzate agrarie non risolve, a nostro avviso, congruamente e in maniera soddisfacente la vastità e la portata della tematica concernente le norme procedurali che debbono disciplinare le controversie di natura agraria e cioè quelle controversie che — è doverosa la sottolineatura — nella quasi generalità dei casi traggono origine da veri e propri rapporti di lavoro ed afferiscono comunque a rapporti (contratti agrari) che — anche ciò non può essere ignorato — assumono o dovrebbero assumere una rilevanza pur sempre ampia per l'economia nazionale.

Senza per nulla condividere l'individuazione nè tanto meno l'espansione esasperata del fenomeno che alcuni hanno voluto definire come processo di pubblicizzazione del diritto agrario, non può però non evidenziarsi la profonda evoluzione che in tema di diritto sostanziale ha avuto la materia dei contratti agrari. Onde, considerata la natura strumentale del diritto processuale, che si conforma e si plasma necessariamente sulle esigenze del diritto sostanziale (è nota l'espressione per la quale il processo segue il diritto come l'ombra segue il suo corpo), fondatamente è venuta a radicarsi la convinzione che la procedura da adottare ai fini della funzionalità nelle controversie agrarie debba rispondere a criteri di peculiarità e di specialità e debba assicurare un processo rapido, semplice, economico, poco formale e per nulla fiscale.

Si è auspicata persino la creazione di un vero e proprio diritto processuale dell'agricoltura ancorato a tre punti essenziali e cioè: 1) l'istituzione di organi giurisdizionali con la presenza di soggetti specializzati anche estranei alla magistratura; 2) il conferimento a tali organi di larghi poteri di indagine e di maggiore disponibilità dei mezzi di prova; 3) un procedimento semplice e rapido improntato al principio dell'oralità sì da attuare la sollecita amministrazione della giustizia e da evitare il danno che per l'instabilità dei rapporti verrebbe a derivare non solo ai soggetti singoli del processo ma anche alla collettività.

Ispirata a tali enunciazioni è da considerare la disciplina del procedimento avanti le sezioni specializzate agrarie prevista dalle leggi 4 agosto 1948, n. 1094 (sezioni per la proroga) e 18 agosto 1948, n. 1140 (per l'equo canone) in relazione al decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 639, di cui è bene ricordare alcune delle caratteristiche più significative quali: la proposizione della domanda introduttiva con ricorso, la fissazione dell'udienza di comparizione e del termine per la notificazione del ricorso fatto con decreto dal presidente della sezione specializzata, la facoltà delle parti di stare in giudizio personalmente e di esporre oralmente le loro ragioni, la completa libertà di forme senza però l'esclusione delle forme necessarie ad

assicurare il contraddittorio ed a precisare e determinare il contenuto della domanda, l'acquisizione delle prove in modo da rendere operante ed attiva la funzione degli esperti, la decisione pronunciata e pubblicata immediatamente mediante la lettura del dispositivo ed emessa normalmente non oltre la seconda udienza.

Poi, a seguito della dichiarazione di illegittimità costituzionale dell'articolo 5 della legge 18 agosto 1948, n. 1140, regolante la composizione delle sezioni specializzate agrarie, si è resa necessaria la nuova disciplina delle controversie davanti tali sezioni contenuta nella legge 2 marzo 1963, n. 320, che in tema di norme di procedura, all'articolo 5, prevede la proposizione della domanda nei modi previsti dagli articoli 163 e seguenti del codice di procedura civile e la trattazione della causa secondo le norme dettate dagli articoli 429 e seguenti dello stesso codice.

Seppure non si tratti di quella disciplina organica ampiamente avvertita e largamente attesa e se pure sia criticabile e dovuto certamente ad una tuttora insufficiente maturazione dottrinale e legislativa di una materia da ritenere ancora oggi troppo nuova e mutevole il richiamo all'atto di citazione e alle altre norme stabilite dagli articoli 163 e seguenti del codice di procedura civile, è di peculiare importanza il rinvio del legislatore alle norme che regolano il procedimento individuale di lavoro, volendosi in tal modo dare pratica attuazione a ciò che il Torrente definiva « una realizzazione analoga a quella che si è verificata in un settore assai prossimo al nostro, quello dei rapporti di lavoro sotto l'influsso di tendenze sociali parallele » e volendosi significativamente indicare una scelta non casuale rappresentata dall'adozione, sotto forma di rinvio, delle norme del processo del lavoro, di quel processo cioè che, come afferma il Cappelletti, sotto più di un aspetto è il più vicino al diritto agrario e si ispira ben più intensamente del procedimento civile ordinario a quelle direttive processuali che sono in grado di soddisfare le esigenze emerse come proprie del processo agrario.

La vera *ratio* ispiratrice del rinvio è quindi l'utilizzazione complessiva del processo del lavoro nel processo agrario e a nostro avviso

è da condividere l'opinione espressa in una recente nota pubblicata nella rivista « Giurisprudenza italiana » del corrente anno, secondo la quale « appare chiaro, una volta ammesso che la linea evolutiva dei rapporti agrari è parallela, anche se meno avanzata, a quella dei rapporti di lavoro, che non può ritenersi fondata la tesi per la quale il legislatore ha voluto cristallizzare la procedura davanti alle sezioni specializzate agrarie quando ha deciso di estendere quella relativa a una materia in costante e rapida trasformazione, specie se si considera che una scelta in tal senso postulerebbe la piena coscienza che in breve tempo si sarebbe perso il contatto con la realtà sociale e culturale e quindi la correlazione fra diritto sostanziale e processo, che sembra ormai irrinunziabile sia come scelta giuridica che come scelta di civiltà. Si presenta più razionale, pertanto, una soluzione che considera il richiamo all'articolo 5 della legge n. 320 di carattere dinamico, proprio perchè consentirebbe di essere al passo con il processo di maturazione dei problemi del mondo del lavoro. Sta di fatto però che attualmente le sezioni specializzate agrarie mal funzionano; non è raro il caso di una loro più o meno prolungata inattività per la ritardata nomina degli esperti chiamati a comporre il collegio, mentre il processo agrario è assai carente in tema di speditezza, risultando dalle statistiche che la sua durata media, così come avveniva per i procedimenti del lavoro prima della legge di riforma, è di 35 mesi per il primo grado e di 86 mesi con li grado di appello e di cassazione. Per evitare tale grave inconveniente e per eliminare anche questioni di competenza, di per sè ritardatrici della definizione delle controversie, dopo aver ottenuto con l'adesione del Senato la più lata inclusione di contratti agrari, compresi i contratti atipici e la soccida, nell'ambito dell'applicazione delle nuove norme sul processo del lavoro, sia nella decorsa legislatura che nella presente ho avuto l'onore di evidenziare l'opportunità di devolvere al pretore la competenza su tutta la materia agraria al fine di una totale adozione per essa della nuova disciplina sulle controversie del lavoro. Anche parlamentari non del mio Gruppo nell'altro ramo del Parlamento han-

no più volte sostenuto tale opportunità. Altri per converso ritengono tuttora di attribuire la competenza di tutte le controversie agrarie esclusivamente alle sezioni specializzate dei tribunali e delle corti; di ciò è riscontro in alcuni disegni di legge concernenti i contratti agrari che sono attualmente in corso di esame presso la Commissione agricoltura e che dovrebbero essere devoluti congiuntamente anche alla competenza della Commissione giustizia. Mi riferisco in ordine cronologico al disegno di legge n. 444 del senatore Rossi Doria ed altri che agli articoli 53 e 63 prevede il ricorso alla sezione specializzata del tribunale competente; al disegno di legge n. 1699 del senatore De Marzi ed altri che all'articolo 5 propone la competenza delle sezioni specializzate agrarie istituite con la legge 2 marzo 1963, n. 320 per tutte le controversie relative a rapporti di mezzadria, di colonia parziaria, di compartecipazione agraria, di affitto ed a rapporti derivanti da altri contratti agrari, nonchè per le controversie in materia di prelazione e di riscatto di terreni agrari sino a pervenire alla formulazione di abrogazione del n. 2 dell'articolo 409, così come previsto dal nuovo processo del lavoro; ed infine al disegno di legge n. 2187 comprendente il testo unificato approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 10 luglio 1975 costituente la risultante di numerosi disegni di legge afferenti la materia dei contratti agrari, nel cui articolo 8 è prescritta la competenza esclusiva a giudicare delle sezioni specializzate agrarie. Siamo dell'avviso che tutta la materia del processo agrario debba essere rivista e ridisciplinata al fine di evitare le attuali discrasie e le non più mantenibili carenze.

Ci permettiamo di suggerire quella che riteniamo una soluzione congrua e cioè demandare la competenza delle relative controversie al pretore in primo grado e a sezioni specializzate agrarie di tribunale in secondo grado, applicando interamente alle cause le norme del nuovo processo del lavoro. Si tratta comunque di una materia, che deve essere esaminata organicamente e senza ulteriori remore.

Per converso di fronte alle difficoltà insite nella materia, il legislatore, pur di fronte ai

ripetuti avvertimenti e ai timori responsabilmente espressi da varie parti e specialmente dalla mia parte politica, in sede di formulazione delle norme sul nuovo rapporto del lavoro, ha ritenuto di introdurre la disposizione di cui all'articolo 409 n. 2 nella quale, dopo avere dettato il principio generale della osservanza del rito del lavoro per i rapporti derivanti da tutti i contratti agrari, come ancora di salvezza è ricorso all'inciso: « salva la competenza delle sezioni specializzate agrarie ». Il marchingegno si è però tradotto in un naufragio od immersione in un mare di nebulosità inespugnabile. Ne è risultata una norma poco chiara che ha destato gravi dubbi e ha portato ad applicazioni giurisprudenziali radicalmente divergenti per la difficoltà degli interpreti di dare contenuto ad una formula che appare ed in effetti è generica e per nulla esplicativa; e ciò anche nell'ambito di un tribunale, in rapporto alla corrispondente corte di appello.

Sono state mosse aspre critiche ad un legislatore al quale si addebitano vere e proprie discrepanze e sviste verificabili *quandoque dormitat Homerus*. Non è qui il caso di indugiare ad esaminare quale delle due contrastanti soluzioni adottate dalla dottrina e dalla giurisprudenza sia la più esatta e cioè quella relativa all'osservanza del nuovo rito del lavoro nei giudizi davanti alle sezioni specializzate agrarie oppure quella che ritiene applicabile a questi il nuovo processo in materia di lavoro.

Validi argomenti sono indicati a favore dell'una tesi ed altrettanti a favore dell'altra.

Nella recente pubblicazione del Perone si sottolinea, però, l'esigenza che le controversie agrarie, oltre che della peculiare specializzazione dell'organo giudicante, si giovino del complesso delle misure introdotte dal nuovo rito per una più rapida e migliore resa della giustizia nei rapporti di lavoro subordinati ed in quelli a tal fine loro assimilati.

Altri pongono in evidenza l'inopportunità di escludere dall'osservanza del nuovo rito del lavoro, in quanto applicabile, le sezioni specializzate agrarie perchè con il rispetto delle nuove norme verrebbe quanto meno contemperata la minore agilità che contradd-

distingue un collegio che con la presenza dei laici diviene veramente pletorico tenuto conto che esso risulta composto di 5 e di 7 membri rispettivamente in primo e in secondo grado.

Infine vi è chi, più profondamente, osserva che per quel che attiene al rito nei giudizi davanti alle sezioni specializzate agrarie è da concludere per una generale e diretta applicazione di esso in quanto le norme della legge 11 agosto 1973 verrebbero ad essere incompatibili con la disciplina dell'articolo 5 della legge 2 marzo 1963. « Appare più razionale e pertanto da accogliere — anche in relazione alle possibili future modifiche alla disciplina delle controversie di lavoro — la tesi che considera l'articolo 409, n. 2, nuovo testo, la fonte che disciplina il procedimento davanti alle sezioni agrarie. Ne conseguirebbe — facendo riferimento all'evoluzione storica della materia agraria ed alle sue caratteristiche peculiari — che la lodevole tendenza manifestatasi con la disciplina previgente sarebbe con la legge 11 agosto 1973, n. 533, una realtà acquisita ».

La soluzione adottata dai senatori Martinnazzoli e De Carolis nel disegno di legge al nostro esame non acquisisce quest'ultima prospettiva e ne diverge. Ciò non esclude che l'iniziativa parlamentare sia pienamente apprezzabile, perchè si prefigge il limitato fine di eliminare — così come leggesi nella relazione che la precede — un conflitto giurisprudenziale in materia di notevole rilevanza con prevedibili gravi inconvenienti sotto il profilo della certezza del diritto, seppure essa non serva certamente — se non sotto limitatissimi riflessi — alla rapidità delle decisioni, che continueranno a subire remore e ritardi per il claudicante ed ansimante funzionamento delle sezioni agrarie, e non serva affatto alla pretesa proficua sperimentazione della nuova legge sulle controversie di lavoro che, secondo lo strumento legislativo in discussione, non dovrebbe trovare applicazione nelle controversie agrarie, o meglio nella quasi totalità di tali controversie.

Non comprendiamo, poi, come il disegno di legge diradi nuovi dubbi interpretativi che certamente sopravverranno posto che, non potendosi applicare in niun caso alle con-

troverse davanti le sezioni specializzate agrarie il nuovo rito del lavoro, ma dovendosi continuare ad osservare l'articolo 5 della legge 2 marzo 1963, n. 320, questo stabilisce che la trattazione della causa si svolge secondo le norme processuali dettate dagli articoli 429 e seguenti del codice di rito e cioè secondo quelle disposizioni non più in vigore e già modificate od abrogate dalla correlativa disciplina della nuova legge sul processo del lavoro.

Si deve forse ritornare al rispetto della normativa che regola il processo ordinario? Non è opportuno forse armonizzare meglio l'articolo unico del disegno di legge in esame con l'articolo 5 della legge n. 320 del 1963? Non occorre forse ribadire che la trattazione delle cause agrarie innanzi le sezioni specializzate si svolge secondo le norme dettate dagli articoli 429 e seguenti del codice di procedura civile, così come risultanti dalla legge sulla riforma del processo del lavoro, in quanto applicabili?

Su tali punti attendiamo cortesi lumi dall'illustre relatore e dal Governo. Tanto per la serenità, per la certezza del diritto e per non continuare lo smarrimento tra le tenebre profonde!

Tuttavia, non può lasciarsi legislativamente insoluto un mortificante stato di cose che desta gravi perplessità ed arreca negativi effetti di rilevante importanza economica e sociale; è bene porre, quindi, riparo immediato alla falla che si è prodotta. L'accorgimento risarcitorio previsto sotto forma di interpretazione autentica dal disegno di legge numero 1451 è da considerarsi un espediente, seppure incompleto, di carattere contingente, straordinario ed immediato; per tale motivo merita considerazione e la dichiarazione di astensione da parte del mio Gruppo in ordine ad esso vuole costituire coevamente un apprezzamento per la responsabile iniziativa parlamentare ed un auspicio perchè nel breve termine possa essere organicamente disciplinato un nuovo processo agrario, quanto più vicino ai principi dell'oralità, della speditezza e della concentrazione ai quali si ispira, pur con le sue lacune da eliminare, il nuovo processo del lavoro. (*Applausi dalla estrema destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Valitutti. Ne ha facoltà.

V A L I T U T T I . Signor Presidente, le mie brevissime dichiarazioni su questo disegno di legge varranno come dichiarazione di voto; perciò mi asterrò dal riprendere la parola quando giungerà il momento delle dichiarazioni di voto.

Non contestiamo quello che ha detto il senatore Filetti, cioè che la materia del processo agrario meriti di essere riconsiderata organicamente; ma rileviamo che l'obiettivo di questo articolo unico è tanto circoscritto, quanto semplice, in quanto si propone di chiarire definitivamente ed inequivocabilmente che i giudizi già attribuiti alla competenza delle sezioni specializzate agrarie non debbano essere celebrati con il nuovo rito di cui alla legge 11 agosto 1973, n. 533.

Secondo noi la norma originaria era già sufficientemente chiara, tanto che in questi due anni si è formata e si è consolidata una giurisprudenza conforme a questa interpretazione; senonchè la giurisprudenza non è legge e quindi potrebbero insorgere nuove controversie relative alla competenza del giudice. Pertanto questa norma interpretativa è utile, opportunamente è stata presentata e, secondo noi, deve essere approvata proprio perchè non insorgano nuove controversie.

Il senatore Filetti, nella parte finale del suo intervento, ha espresso l'esigenza che la norma si chiarisca ulteriormente. Anch'io avevo avuto questo dubbio leggendo il testo a noi sottoposto, ma una più approfondita riflessione mi ha permesso di giungere alla conclusione che questo chiarimento non è necessario perchè, è vero che l'articolo 5 della legge n. 320 del 1963 fa riferimento all'articolo 409 del codice di procedura civile, ma tale articolo è stato modificato dalla legge 11 agosto 1973, n. 533, ed inoltre la norma che stiamo discutendo di interpretazione autentica dell'articolo 409, modificato dalla legge del 1973, vuole chiarire definitivamente ed inequivocabilmente tale modifica.

Perciò il testo che ci è stato sottoposto, secondo me, scioglie ogni dubbio e pertanto siamo favorevoli alla sua approvazione.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

L I C I N I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, per valutare il disegno di legge al nostro esame nella sua circoscritta materia, bisogna richiamarsi a quello che ne è lo scopo precipuo. Quando fu varata la legge 11 agosto 1973, n. 533, sulle controversie di lavoro, il legislatore si pose un problema base, quello di creare una procedura nuova, incardinata sui principi dell'oralità e dell'immediatezza — a parte quello della gratuità — per le controversie che avevano ad oggetto il diritto del lavoratore, diritto che non poteva aspettare le lungaggini che la normale procedura impone; argomento di fondo su cui si è discusso a lungo e che ha portato alla formulazione di questo nuovo rito che non voleva essere una cosa a sè stante rispetto alla previsione del nuovo rito civile ma voleva quasi fungere da antesignano di esso, da banco di prova, ma pur sempre in relazione agli interessi concreti oggetto di considerazione, quelli cioè del lavoratore.

In funzione di questa urgenza fu coniata una procedura particolare; si disse quali erano le materie che rientravano in questa procedura particolare rapida, snella ed anzi furono elencati nell'articolo 409 i relativi rapporti: lavoro subordinato e quelle figure affini dove gli stessi sostanziali interessi erano a base della domanda. Tra questi casi affini vi erano quelli indicati nel n. 2 dell'articolo 409, materia concernente l'agricoltura, cioè rapporti di mezzadria, di colonia parziaria, di compartecipazione agraria, di affitto a coltivatore diretto e altri rapporti derivanti da contratti agrari, ma fu fatta salva la competenza delle sezioni specializzate agrarie in quanto esse giudicavano non soltanto su questa materia specifica del rapporto di lavoro o affine del rapporto di lavoro subordinato, ma anche su tutta quella vasta problematica che è connessa alla proroga dei contratti agrari. Fu fatta salva perchè non rientrava

nello scopo della legge 11 agosto 1973, numero 533. Fu riservato a queste sezioni specializzate ciò che rimaneva in loro spettanza. Ma in questa riserva sorse il dubbio se l'eccezione di ciò che rimaneva di competenza di queste sezioni specializzate agrarie dovesse riguardare solo la competenza, dovendosi però seguire il rito previsto nella nuova legge oppure se con la competenza permanesse anche la procedura già vigente davanti a queste sezioni.

Vi sono state delle interpretazioni giurisprudenziali e delle affermazioni dottrinali contrastanti. Ho detto in quella modestissima presentazione del disegno di legge che questo è dipeso un po' anche dalla mentalità eccessivamente cavillosa e da una mancanza di adeguazione, nella interpretazione, alla *ratio legis*; perchè sarebbe stato sufficiente riferirsi alla *ratio legis* per comprendere che quelle materie che non rientravano nel campo di interessi tutelati dalla nuova legge del 1973 e facevano parte di altro settore di interessi tutelati non dovevano, almeno per il momento (finchè cioè la nuova procedura attraverso il vaglio di questa fase di applicazione non si manifestasse utile e positiva e venisse quindi legislativamente estesa a tutto il rito civile) considerarsi incluse nella procedura della legge sulle controversie di lavoro.

Comunque, per dirimere questo dubbio (che alle volte sorge più dalla volontà di trovare argomento di contestazione che da quella di penetrare nella reale sostanza di una legge per comprenderla nei limiti in cui essa è nata e nei suoi motivi) i colleghi Martinazzoli e De Carolis hanno proposto una norma di interpretazione autentica per dire: si tratta di una legge sulle controversie di lavoro; la procedura in essa prevista (a parte quello che può essere il nostro generale desiderio di snellezza, rapidità e immediatezza del rito civile) riguardava soltanto questo settore e allora non vi è ragione di estenderla alle controversie che rimangono di competenza delle sezioni specializzate agrarie. Questo è il punto. Diceva giustamente il collega Martinazzoli, nella discussione svoltasi in Commissione, che vi era una possibilità di scel-

ta. Si poteva cioè scegliere l'ipotesi inversa e dire: tutto si svolga secondo il rito delle controversie di lavoro, ma sarebbe stata una scelta non aderente alla natura degli interessi dell'uno e dell'altro caso. In altre parole sarebbe stata una interpretazione forzata anzichè correlativa alla caratteristica della legge 533 rispetto alle altre controversie demandate e rimaste nella competenza delle sezioni specializzate.

Si tratta di un tema molto limitato, un tema di scelta e di chiarificazione. Penso che bene farebbe il Parlamento ogni qualvolta, volenti o nolenti, si creano possibilità di equivoco, a chiarirle con norme interpretative, perchè non è giusto non ricordare che quando l'attenzione del Parlamento è concentrata su un problema di fondo può avvenire che nei problemi collaterali vi siano imperfezioni che creano possibilità di diverse interpretazioni e non è giusto lasciare che tali diversità di interpretazione siano risolte dai contrasti giurisprudenziali e dottrinali, mantenendo in uno stato di incertezza la materia; è giusto invece che il legislatore intervenga con l'interpretazione autentica.

Comunque nel caso presente non è giusto esulare dall'ambito di questa legge e fare oggetto di critiche, di rilievi, di osservazioni materie che possono sì trovare degli addentellati con l'oggetto dell'attuale discussione, ma che sono estranee al problema che il provvedimento risolve. Si dice che sarebbe bene che tutte le controversie agrarie di qualsiasi tipo venissero trattate in modo unitario, che non si dovevano introdurre nella legislazione relativa al processo del lavoro le controversie di carattere agrario, eccetera; sono tutte questioni che stanno al di fuori della discussione odierna. Lo si può fare eventualmente a scopo accademico o discorsivo; ma volendo limitare la considerazione a ciò che oggi il Senato è chiamato a decidere, dobbiamo fermarci allo scopo di questo disegno di legge, che è soltanto quello di eliminare il dubbio che è insorto nei nostri organi giudiziari se le controversie che rimangono di competenza delle sezioni specializzate agrarie debbano avere trattazione

in base al nuovo processo del lavoro o se invece debbano seguire il rito normale che era per esse previsto in precedenza.

Il senatore Filetti ha fatto un'osservazione indubbiamente acuta. Egli ha detto: l'articolo 5 della legge del 1963 sulle sezioni specializzate, pur richiamando come principio procedurale per l'introduzione della vertenza l'articolo 163 del codice di procedura civile, dice poi che nella trattazione della causa si seguono le norme dettate dagli articoli 429 e seguenti del codice di procedura civile; e l'articolo 429 era appunto l'articolo iniziale del capo secondo che trattava delle controversie individuali di lavoro. Quindi, dice il senatore Filetti (e l'osservazione ha una sua logica), rimanendo fermo, secondo questa norma interpretativa, il rito vigente per le sezioni specializzate, e non essendo adottato quello previsto dalla nuova legge sul processo del lavoro, non si riesce a capire quale rito sarà adottato dato che l'attuale articolo 429, per effetto della legge sul processo del lavoro, non è più il vecchio 429 ma è semmai il 409. Ebbene, si tratta di un problema che esula dall'esame di questo disegno di legge; sarà compito del legislatore o dell'interprete della legge n. 533 del 1973 e della legge del 1963 sulle controversie di competenza delle sezioni specializzate agrarie dirimere tale questione. Ma in questo momento la questione esula dal contenuto dell'attuale disegno di legge il quale si limita a dire che non rientra nel rito processuale previsto per le controversie di lavoro ciò che rimane di competenza delle sezioni specializzate. Pertanto il problema che il senatore Filetti indubbiamente ha posto in maniera intelligente non rientra, ripeto, nell'economia di questo disegno di legge.

Per tale motivo io chiedo che questo disegno di legge venga approvato così com'è, poichè, in merito alla materia che tratta e allo scopo che si propone, dà certezza, dà sicurezza ed elimina i dubbi interpretativi che erano sorti in relazione al n. 2 dell'articolo 409 sull'applicabilità o meno del rito previsto dalla legge n. 533 alle controversie rimaste di competenza delle sezioni specializzate.

**Autorizzazione alla relazione orale
per il disegno di legge n. 2333**

Z A C C A R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A C C A R I . A nome dell'8ª Commissione, chiedo, ai sensi dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge numero 2333: « Conversione in legge del decreto-legge 29 novembre 1975, n. 562, concernente ulteriore proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica ».

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

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

D E L L ' A N D R O , *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. La proposta di legge presentata dai colleghi Martinazzoli e De Carolis tende a eliminare le incertezze interpretative alle quali potrebbe dar luogo la formulazione dell'articolo 409, n. 2, del codice di procedura civile, in ordine all'applicabilità alle controversie agrarie del rito speciale introdotto con la nuova legge sul processo del lavoro.

L'esigenza di un'interpretazione autentica, secondo i proponenti, sarebbe giustificata da un'asserita imperfezione della formula usata dal legislatore, nella quale, dopo l'acquisizione dei rapporti agrari tra le materie regolate dalla nuova disciplina, viene fatta salva la competenza delle sezioni specializzate agrarie. Tale espressione invero non conterrebbe

una riserva limitata alla sola deroga alla generale competenza del pretore, ma sottrarrebbe le controversie di competenze delle sezioni specializzate agrarie al rito speciale previsto per il processo del lavoro.

Con apposito articolo si ritiene pertanto di sancire legislativamente siffatta interpretazione che si assume suffragata dalla diversa natura degli interessi coinvolti dinanzi alle sessioni agrarie e dalla struttura collegiale di queste ultime.

Il Governo, pur apprezzando lo spirito di tale proposta, non può non rilevare come, sul piano puramente esegetico, l'interpretazione che si propone con il disegno di legge in esame appare contrastante con quella che la dottrina e la prevalente giurisprudenza hanno fornito sulla base di argomenti meritevoli di essere tenuti in considerazione.

In sintesi, desidero ricordare gli argomenti letterale e logico, in forza dei quali si rileva che, se il legislatore avesse ritenuto di dover escludere le suddette controversie oltre che dalla competenza del pretore, anche dall'area della speciale disciplina processuale prevista in materia di controversie di lavoro, non avrebbe limitato l'eccezione contenuta nell'espressione: « salva la competenza... », eccetera, alla competenza, ma avrebbe esplicitamente indicato il differente regime processuale prescelto e comunque si sarebbe agevolmente espresso in modo diverso, ad esempio con la formula: « esclusi i rapporti di competenza delle sezioni specializzate agrarie ».

Nè sul piano puramente esegetico e interpretativo mi pare che contro siffatto argomento possa essere vittoriosamente addotto l'inconveniente di dover adattare alla sezione specializzata agraria, che è organo collegiale, il rito speciale predisposto per il pretore e ciò sia perchè il medesimo problema è avvertito anche in altre materie per le quali non si dubita dell'applicabilità del rito speciale del lavoro (si pensi alle controversie di lavoro marittime e portuali, di competenza del tribunale) sia perchè la collegialità non

appare incompatibile con la struttura agile del processo del lavoro, come è comprovato dalle norme che in materia regolano le impugnazioni. Sicchè l'adattamento del rito speciale di primo grado alla sessione specializzata agraria ben si può realizzare senza particolari difficoltà mediante l'eliminazione del giudice istruttore e lo svolgimento, avanti al collegio, dell'udienza di discussione.

Ma, oltre a tali argomenti di carattere sistematico, quello che maggiormente desta le perplessità del Governo è la constatazione che le finalità che hanno ispirato la nuova disciplina del processo del lavoro, vale a dire la maggiore celerità, lo snellimento del processo, la sua gratuità e la tutela del contraente più debole, sono esigenze che manifestamente ricorrono in tutti i rapporti agrari, sicchè — e su questo soprattutto il Governo intende richiamare l'attenzione dell'Assemblea — l'approvazione del disegno di legge, concernente l'interpretazione autentica dell'articolo 409, n. 2, finirebbe per tradursi, di là da ogni intenzione dei proponenti, in un passo indietro sul piano della tutela del lavoro della gente dei campi. Quello che poi risulta fonte di disparità di trattamento difficilmente giustificabile sul piano razionale è la conseguenza per la quale l'applicabilità o meno delle norme del processo del lavoro ai rapporti derivanti dai contratti agrari indicati al n. 2 dell'articolo 409, norme intese alla protezione della parte economicamente più debole ed estese a previsioni di carattere sostanziale — si pensi all'adeguamento del credito del lavoratore alla svalutazione monetaria sancito dall'articolo 429 per tutti e soltanto quei crediti che hanno la loro causa in uno dei rapporti previsti dall'articolo 409 — verrebbe a dipendere da un elemento del tutto estrinseco alla natura del credito quale l'essere la controversia di competenza del pretore o della sezione specializzata agraria.

Con ciò il Governo ha inteso unicamente fornire ulteriori elementi di valutazione all'Assemblea alle cui determinazioni intende comunque rimettersi.

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

T O R E L L I, Segretario:

Articolo unico.

Il numero 2) dell'articolo 409 del codice di procedura civile, modificato con legge 11 agosto 1973, n. 533, va inteso nel senso che le norme contenute nella legge citata non si applicano ai giudizi di competenza delle sezioni specializzate agrarie.

P R E S I D E N T E. Non essendo stati presentati emendamenti, passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo articolo unico.

L U G N A N O. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

L U G N A N O. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il Gruppo comunista è d'accordo con i presentatori del disegno di legge in discussione sull'opportunità di un intervento idoneo a scongiurare il pericolo, come è stato scritto, di un conflitto giurisprudenziale in un settore che noi consideriamo di notevole importanza, con le prevedibili negative conseguenze sotto il profilo — sono le parole dei presentatori — della certezza del diritto, della rapidità delle decisioni e di una proficua sperimentazione della nuova legge sulle controversie di lavoro.

Il pericolo — ci permettiamo sottolineare — è tanto più consistente ove si consideri che in dottrina non sono mancate opinioni anche autorevoli in favore dell'estensione del rito previsto dalla legge 533 del 1973 alle controversie di competenza delle sezioni specializzate agrarie. È doveroso quindi intervenire, forse anche indipendentemente dalla questione se sia tecnicamente estensibile il rito speciale del lavoro alle se-

zioni agrarie (e io ritengo in verità inconciliabile una procedura basata sul giudice monocratico con un organo giudicante collegiale per di più a composizione mista in quanto composto anche di esperti) al fine di chiarire che il legislatore non ha inteso farlo, essendo innegabile che la maggior parte delle liti agrarie vedono convenuti gli affittuari e attori i concedenti, per cui non si vede proprio per quale ragione costoro dovrebbero potersi avvalere di un rito particolarmente celere, strutturato per tutelare la parte economicamente più debole e non certo per difendere una mera rendita contro chi coltiva con il proprio lavoro la terra. Non si dimentichi che quasi sempre le controversie dinanzi alle sezioni agrarie specializzate hanno per oggetto l'inammissibilità della proroga del contratto locativo. Non sembra quindi da escludere, come sostiene il relatore Licini, che quelle voci autorevoli della dottrina ed anche gli operatori del diritto che si sono schierati per l'estensione del rito, non abbiano letto, con l'auspicabile attenzione, i lavori preparatori; e siamo d'accordo con il relatore che se ciò avessero fatto non vi sarebbe stata alcuna incertezza, e nessun contrasto o conflitto in giurisprudenza sarebbe stato sollevato o si sarebbe delineato come pericoloso anche per gli sviluppi futuri. Ma ad evitare pericoli e inconvenienti appare utile e positivo fornire l'interpretazione autentica. Per questa ragione esprimiamo come Gruppo il nostro voto favorevole.

MARTINAZZOLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARTINAZZOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, confesso che non intendevo assolutamente rompere il silenzio se non fosse per alcune proposizioni formulate dal collega Filetti e dal rappresentante del Governo che inducono a una risposta in qualche modo dovuta da un lato per ricondurre il tema specifico di questo dibattito alle sue dimensioni, che sono assolutamente modeste, specifiche e parziali, dall'altro per

esprimere un radicale dissenso dalle osservazioni lette dal sottosegretario Dell'Andro a nome del Governo che, come si sa, in qualche caso, è un interlocutore abbastanza misterioso: infatti la fonte delle affermazioni contenute in quello scritto è francamente non del tutto decifrabile.

Il senatore Filetti ci ha ricordato, con un intervento assai erudito, quella che era stata la sua posizione durante l'itinerario dei lavori parlamentari quando si costruì l'articolo 409. Ed io non ho difficoltà a dargli atto che la sua era una posizione contraddittoria rispetto a quella della maggioranza che invece condivise una certa impostazione dell'articolo 409, ivi compreso il numero 2.

Pertanto devo anche dire che un ipotetico processo dei rapporti agrari, filtrato attraverso uno schema specialistico, per quanto la Costituzione lo consenta, *de iure condendo* non mi vede assolutamente contrario. Quello che va registrato però per l'oggi è che il tema posto da questa piccolissima legge consiste nel fatto che vi è un disaccordo a livello giurisprudenziale in ordine all'applicazione di un certo articolo della legge sul processo del lavoro: si tratta, io credo, in termini doverosi da parte del legislatore, di operare un intervento che riesca in qualche modo a sottrarre una serie di utenti della giustizia ad una situazione nella quale si trovano a far da cavie a dotte disquisizioni di diritto ma che assolutamente non hanno alcun rapporto con gli interessi reali in gioco.

In questa situazione la proposta De Carolis e mia tende ad affermare che il numero 2 dell'articolo 409 va interpretato nel senso che lo schema del nuovo processo del lavoro non si applica ai procedimenti davanti alle sezioni specializzate agrarie. Ora, a me sembra di ricordare che su questo tipo di scelta il senatore Filetti avesse espresso in Commissione un consenso. Oggi la sua posizione si è stemperata in Aula in una astensione. Niente di male perchè ciascuno di noi può ripensare alle sue posizioni tanto più che, come ricordava il senatore Filetti, *interdum dormitat Homerus*. Quindi può darsi che sia capitato anche a Filetti.

Per quel che attiene, invece, alle obiezioni portate qui dal Governo, credo che la risposta debba essere sufficientemente franca. L'ha già data in parte il relatore Licini. Quando il Governo afferma che l'inciso « salva la competenza delle sezioni specializzate agrarie » significa un rimando sul piano dell'apparenza testuale, credo che operi secondo strumenti esegetici che forse si rifanno inconsapevolmente alle antiche regole del diritto quiritario per il quale si affermava che *uti lingua nuncupasset ita ius esto*. Non è così, e direi che l'equivoco di fondo che regge le argomentazioni del Governo a questo proposito, e che peraltro era già stato diradato dall'intervento del relatore, sta nel fatto che si è creduto che l'elencazione delle situazioni descritte nel punto 2 definisca in modo totalizzante ed esauriente tutte le controversie che possono nascere su questo terreno. Invece non è così. Del resto ricordo che in sede di discussione del processo del lavoro era proprio su questa dizione che il senatore Filetti aveva opposto, tutto sommato, direi, correttamente da un punto di vista tecnico e sistematico, la necessità di un richiamo più preciso, meno equivoco, come poi si è rivelato, in modo che fosse più chiaro quello che apparteneva ancora alla competenza delle sezioni agrarie e quello che non vi apparteneva più.

Ma la verità è quella che diceva prima il senatore Licini e cioè che il n. 2 dell'articolo 409 sottrae alla competenza delle sezioni specializzate una serie di rapporti che, essi sì, sono rapporti di lavoro, lasciando invece a quella competenza le cause che, in buona sostanza, riguardano la proroga dei contratti agrari.

Credo allora che abbiano ragione i proponenti nell'affermare che è abbastanza difficile ritenere che si tratti di interessi tipizzati sulla stessa valenza di quelli espressi quando è in gioco una proroga, ad esempio, dei contratti agrari. Come si fa a dire che non vi sono difficoltà nel coniugare il processo del lavoro sul paradigma di un giudice che non è monocratico, che è collegiale e che per di più è qualificato dalla presenza di componenti laici? E come si fa ad affermare che questa difficoltà non si è riscon-

trata a livello di rapporti di lavoro marittimo quando sappiamo che nel disegno di legge presentato alle Camere dal ministro Reale, neanche a farlo apposta, si afferma che i rapporti derivanti dal contratto marittimo dovranno essere regolati dal nuovo processo del lavoro, il che significa, in buona sostanza, che oggi lo stesso Ministro non ritiene che tali rapporti siano regolati dal processo del lavoro?

Perchè allora ci si viene a dire che invece non si sono trovate delle difficoltà nell'applicazione del processo di lavoro ai rapporti derivanti dal contratto di lavoro marittimo? Perchè si viene a dire che questa legge sarebbe un passo indietro con riferimento a istituti decisivi e qualificati come quelli della rivalutazione ed altri, i quali competerebbero, a seconda che le cause vadano a finire dinanzi al pretore oppure dinanzi alle sezioni specializzate?

Che senso ha mai questo discorso? Tutte le cause che derivano da un rapporto di lavoro o in parte lo contengono non vanno mai davanti alle sezioni specializzate agrarie ma davanti al pretore.

Del resto, pur apprezzando la posizione del Sottosegretario il quale si è pronunciato — come si direbbe nel gergo giurisprudenziale — con una specie di conclusione suicida (infatti, derogando al rigore peraltro apparente dell'affermazione contenuta in quella motivazione, ha poi concluso rimettendosi al parere dell'Aula, e lo ringrazio di questo), io devo anche rilevare che l'estensore di quella nota afferma che la prevalente dottrina e la prevalente giurisprudenza avrebbe fatto una scelta difforme da quella dei proponenti della legge.

Quando si evocano dottrina e giurisprudenza correrebbe l'obbligo di dire nomi, cognomi, massime, date. Credo che, se questo fosse accaduto, se cioè si fosse andati a guardare la dottrina e la giurisprudenza, si sarebbe scoperto che la verità è capovolta, che soltanto una parte marginale della dottrina e della giurisprudenza hanno scelto una strada contraria rispetto a quella proposta nel disegno di legge.

È per questo motivo che, sia pure con quel tanto di imbarazzo che appartiene a chi

si trova a perorare l'approvazione di un proprio disegno di legge, invito i colleghi a consentire su questa proposta.

D E L L' A N D R O, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

D E L L' A N D R O, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, poichè il senatore Martinazzoli ha riaperto la discussione con la sua dichiarazione di voto, devo fare delle precisazioni. La prima è questa: il Governo ha una unica fonte che è se stesso e pertanto il Senato non dialoga con fonti non decifrabili, ma unicamente con il Governo da me qui rappresentato.

D'altra parte ho detto che ben venga una interpretazione autentica, che è giusta date le incertezze nell'applicazione della legge del 1973. Del resto ho apprezzato le intenzioni degli onorevoli proponenti. Ho inteso soltanto proporre argomenti alla discussione, convinto come sono che la competenza delle sezioni specializzate agrarie non si limita soltanto alla materia della proroga dei contratti, ma riguarda anche materie attinenti ai diritti dei lavoratori della terra. Questo è un fatto.

Non avrebbe, peraltro, il legislatore del 1973 parlato soltanto nei termini di « salva la competenza ». Torno a ripetere, pertanto, le argomentazioni di prima.

Devo poi aggiungere che il Governo non ha presentato emendamenti e pertanto si rimette alle decisioni dell'Assemblea.

Forse il senatore Martinazzoli avrebbe preferito un elenco di massime di giurisprudenza per documentare l'affermazione della prevalente interpretazione della dottrina: questo si fa in altra sede, ma non in questa. In ogni caso, fuori da ogni polemica, dichiaro ancora una volta a nome del Governo di rimettermi alle decisioni dell'Assemblea.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione dei disegni di legge:

« Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di 2ª classe » (2260);

« Completamento della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po e partecipazione della Regione Lombardia alla realizzazione dell'opera » (1420), d'iniziativa del senatore Grossi e di altri senatori.

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 2260

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di 2ª classe »; « Completamento della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po e partecipazione della regione Lombardia alla realizzazione dell'opera », d'iniziativa dei senatori Grossi, Zuccalà, Viviani, Catellani e Avezzano Comes.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Cebrelli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ad altri senatori.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

T O R E L L I, *Segretario*:

Il Senato,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 2260,

impegna il Governo a presentare, nel più breve tempo possibile, al fine di evitare ulteriori ricorsi a provvedimenti dispersivi, un piano integrato dei trasporti collegato ad un quadro di programmazione economica ove si dia maggiore responsabilità alle Regioni, bloccando nel frattempo ogni altra iniziativa legislativa in ordine a qualsiasi proposta di costruzioni idrovie, operando invece scelte prioritarie per la difesa del suolo sviluppando così le premesse contenute nella

recente legge 4 ottobre 1975, n. 506, per la difesa idraulica e finalizzando con nuove somme, in tempi programmati, la soluzione organica della sistemazione del bacino del Po.

1. CEBRELLI, MADERCHI, ZAVATTINI, ALBARELLO, MARANGONI, GAROLI, MERZARIO

P R E S I D E N T E. Il senatore Cebrelli ha facoltà di parlare.

Nel momento di cedere il seggio della Presidenza al vice presidente Spataro, colgo l'occasione per complimentarmi con lui per la riacquistata salute e per fargli i migliori auguri per un completo ristabilimento. (*Vivi applausi*).

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

* **C E B R E L L I**. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, dirò subito che noi comunisti giudichiamo il disegno di legge all'ordine del giorno sbagliato per il metodo, per i contenuti, per le scelte. Giudichiamo questa legge sbagliata perchè non risolve i problemi del trasporto nel nostro paese e nemmeno quelli specifici del trasporto per via d'acqua interna.

Perchè diciamo che si tratta di una legge sbagliata per la metodologia usata? Perchè con questo disegno di legge si continua sulla vecchia strada delle leggi dispersive, senza organiche finalità e che fanno nascere il sospetto che si tratti di provvedimenti con contenuti clientelari piuttosto che tendenti al raggiungimento di obiettivi necessari al sistema dei trasporti nel paese e quindi alla soluzione di un problema di carattere generale. Infine riteniamo una metodologia sbagliata quella delle leggi e quindi criticiamo la presentazione di questo disegno di legge in un momento, inoltre, in cui è aperto un discorso che impegna il Presidente del Consiglio dei ministri e i Presidenti dei due rami del Parlamento: è nota ad ognuno di noi la lettera inviata dal Presidente del Consiglio ai Presidenti dei due rami del Parlamento ed è nota altresì la risposta che i Presidenti dei due rami del Parlamento hanno inviato al Presidente del Consiglio. È evidente che in una situazione di questo genere continuare a presentare leggi, scollegate da qualsiasi contesto più generale, di-

venta un assurdo o comunque un fatto estremamente contraddittorio, da dover giudicare negativamente e da non poter accettare.

Con il provvedimento al nostro esame va avanti la vecchia linea dei pezzettini di canale: con un piccolo tratto di canale ogni tanto surrettiziamente, si vuole addivenire forse — diciamo forse perchè niente è preciso — ad un sistema idroviario italiano comunque improprio, nel senso che non è organico per se stesso e rispetto ai fini di una programmazione più generale.

La prima domanda che poniamo agli altri Gruppi parlamentari, al Senato in quanto tale, è come questo disegno di legge si innesta e si integra in un sistema di trasporti nel nostro paese. La risposta fino ad ora non è venuta nè da parte del Governo nè tantomeno da parte della maggioranza che fino alla discussione in Commissione ha appoggiato il disegno di legge.

Il provvedimento in esame non risolve poi i problemi del trasporto in Italia: ormai è troppo vecchio il discorso dei trasporti nel nostro paese, ma possiamo registrare come un fatto positivo l'avanzare nella coscienza generale dell'esigenza di realizzare una nuova struttura in questo settore. Nessuno di conseguenza a parole nega, in questo momento, l'esigenza di un sistema di trasporto coordinato e di avere un piano del trasporto: abbiamo ascoltato più volte affermazioni e ammissioni di questa necessità e comincia a farsi strada un nuovo concet-

to dei trasporti inserito in quello più ampio di comunicazione, che porta in sè l'esigenza di sapere utilizzare organicamente tutti i mezzi e gli strumenti messi a disposizione dell'uomo in conseguenza degli sviluppi di una tecnologia molto avanzata.

Proprio per questi fatti, proprio per i discorsi già pronunciati ed acquisiti, chiamiamo il Governo, gli altri Gruppi parlamentari, la maggioranza alla coerenza tra le parole e i fatti. Chiediamo, in altri termini, coerenza per quanto riguarda gli atti concreti di programmazione, di decisione. A nostro giudizio, questo disegno di legge è incoerente con i discorsi nuovi che si sono andati facendo in questo ultimo periodo di tempo; cioè c'è un profondo distacco tra le affermazioni e la realtà dei fatti, di come si intende operare. Ancora una volta si vogliono mandare avanti discorsi che hanno in sè una logica, che è però la logica del particolare fine a se stesso. E noi non possiamo, considerata la situazione generale del paese, considerata la situazione generale del trasporto in Italia, che respingere questa logica che giudichiamo negativa, dannosa al paese, dannosa al suo sviluppo economico e sociale, dannosa ad uno sviluppo equilibrato del territorio in genere e delle diverse zone fra loro; dannosa soprattutto ad un giusto riequilibrio tra il Nord ed il Sud. Non è certo mettendo a punto un sistema — se così lo possiamo chiamare — idroviario nel settentrione che si determinano dei rapporti equilibranti nei confronti dello stesso settentrione, del centro e soprattutto del sud del nostro paese. Questa è una pura illusione; o, meglio ancora, se vogliamo essere un po' maliziosi, è un argomento che cerca di nascondere, di parare altri fini, altri obiettivi che niente hanno a che fare con un sistema organico dei trasporti, con una politica, con una linea tendente ad uno sviluppo equilibrato del nostro paese in tutti i suoi termini, sia strutturali che sociali.

Di conseguenza noi diciamo che ci vuole un altro contesto, un altro quadro di riferimento per poter costruire un discorso che riguardi un trasporto organico nel nostro paese.

Ma c'è qualcosa di più. Si porta in Parlamento un disegno di legge che, a nostro giu-

dizio, ha quei contenuti, quella metodologia che dicevo poc'anzi, nello stesso momento in cui il Governo e il paese tutto, sono impegnati in una ricerca per uscire dall'attuale profonda crisi di carattere economico e sociale, nel momento in cui si parla di un programma a medio termine. Ebbene questo disegno di legge è completamente avulso da questo discorso, prima ancora che da questo strumento di medio termine. È completamente slegato, cammina per suo conto, fuori quindi da ogni logica che si tenta di costruire per cercare di avviare il nostro paese fuori dalla crisi economica e sociale e, in questo contesto, dalla stessa crisi grave in cui versa il sistema del trasporto in Italia a sua volta disgregato nel suo interno perchè non vi è collegamento tra ferrovia, nave, aerei e via di questo passo. Riteniamo che un sistema di trasporto costituisca una infrastruttura importante, un supporto importante per lo sviluppo economico e sociale del paese purchè sappia offrire, al più basso costo, il miglior servizio. Ma, per ottenere questo, è evidente che bisogna andare a dei conti economici, a delle correlazioni di carattere nazionale e internazionale e occorre innanzitutto saper guardare con estremo realismo, come tentiamo di fare noi comunisti, alla situazione esistente nei trasporti nel nostro paese. Dicevo prima che vi è scollegamento fra trasporto su ferro (ferrovie), trasporto su gomma e trasporto su navi, c'è una situazione disorganica per quanto riguarda i porti (tutto il discorso sul piccolo cabotaggio e sul servizio costiero da porto a porto è ancora da fare). Quindi, più ci inoltriamo in una disamina della situazione generale e particolare nella quale questo disegno di legge si dovrebbe collocare, più il provvedimento risulta assurdo e contraddittorio. Lo scollegamento che vi è attualmente tra i diversi sistemi di trasporto pone l'esigenza che urgentemente, il più urgentemente possibile, compatibilmente con i tempi tecnici di elaborazione, si giunga ad un sistema integrato che non escluda nessun mezzo ma che tenga conto innanzitutto dello sviluppo economico, dell'uso del territorio e dei costi. In questo quadro un sistema idroviario nel

nostro paese può essere considerato. Quindi da parte nostra — e ci tengo a dirlo subito — non vi è certamente una posizione pregiudiziale nei confronti di un sistema idroviario. Noi diciamo soltanto (e questo « soltanto » evidentemente ha tutta una serie di contenu-

ti) che bisogna sapere inserire il sistema delle idrovie nel quadro più generale di un sistema integrato dei trasporti avente come finalità lo sviluppo sociale ed economico del paese sulla base di costi economici che deve saper validamente offrire.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue CEBRELLI). Parlando di idrovie non possiamo certamente rifarci alle esperienze di altri paesi perchè la situazione degli altri paesi è di tutt'altro genere, ha tutt'altra storia, e perchè tutt'altre sono le condizioni geografiche e fluviali; vi sono cioè negli altri paesi altre situazioni di carattere strutturale, infrastrutturale e naturale. Non possiamo nemmeno fare il paragone con la Germania che dispone di 6.000 chilometri di vie interne navigabili: se facciamo il conto di quanti chilometri veniamo ad assommare realizzando questi canali, che tra l'altro sono gli unici esistenti nel nostro paese, vediamo la pochezza del sistema idroviario che vogliamo costruire, soprattutto tenendo conto del fatto che tale sistema è scollegato dagli altri elementi di carattere più generale cui facevo cenno prima.

Dicevo in premessa che questo disegno di legge non risolve il problema specifico delle idrovie nel nostro paese. Perchè? Innanzitutto perchè i 30 miliardi costituiscono un finanziamento insufficiente, insufficiente un primo luogo per quanto nella stessa relazione e nel primo comma dell'articolo 1 si va affermando. Infatti con questi 30 miliardi certamente non completeremo nel senso di renderli funzionali questi canali; con questi 30 miliardi costruiremo qualche pezzo di canale in più, sistemeremo qualche opera in più, ma certamente non renderemo funzionali i canali in oggetto. Ed allora è evidente che siamo di fronte ad un atto che non risolve il problema dei tre canali di cui si parla nel disegno di legge in quanto, per fare questo, ben altri stanziamenti occorrerebbero (si calcola un fabbisogno di 150-200 miliardi per completare tutte le opere).

Vien fatto allora di porsi questa domanda: quali finalità ci proponiamo con questo disegno di legge? La risposta è semplicissima; vogliamo tentare di proseguire un'opera già iniziata, permettetemi di dire, in modo surrettizio. E mi riferisco al canale Padova-Venezia per il quale, prima ancora di costruire lo scavo canale, si sono costruiti i manufatti, i ponti, eccetera.

Con questi 30 miliardi vogliamo compiere un altro passo surrettizio al fine di giungere ad una situazione dalla quale sarà poi difficile uscire, data la natura del sistema idroviario del nostro paese.

E non è valido l'argomento in base al quale con questi 30 miliardi daremo lavoro ad alcune unità. Certamente faremo lavorare queste unità, ma questi 30 miliardi potrebbero essere utilizzati diversamente, facendo lavorare un numero forse maggiore di unità, in un momento come l'attuale.

A questo punto vorrei fare un altro ragionamento: sarebbe stato, a mio modo di vedere, più corretto se almeno questo disegno di legge fosse stato presentato, seppure con quel finanziamento, corredato dai conti totali di previsione del costo delle opere. Questo non è stato fatto e non è stata data una risposta precisa in proposito seguendo un metodo che è incomprensibile per noi, per non dire inaccettabile: infatti o ci troviamo di fronte ad incapacità (ma non credo che il Governo non abbia la capacità di fare e quindi di presentare questi conti di previsione e di prospettare i tempi di realizzazione) oppure il sospetto che prevalgano in tutta questa operazione clientelismo e particolarismo diviene quanto mai legittimo.

D'altra parte non solo il sistema idroviario non è inserito in un contesto più generale, non solo questo finanziamento non è sufficiente per portare a completamento le opere, ma ci troviamo di fronte a una domanda alla quale occorre dare una risposta. Questi 30 miliardi — si dice — verranno spesi in tre anni, cioè vengono programmati per tre anni. Se poi dovessimo fare il discorso di quanto tempo occorrerebbe per completare le opere in modo tale da poter rendere funzionali i canali il conto ci porterebbe così lontani che non potremmo più prevedere in quale contesto i canali stessi si verrebbero a trovare sia dal punto di vista del sistema idroviario, sia dal punto di vista del sistema dei trasporti nel nostro paese. Per la verità fino a questo momento di questi tre canali l'unico abbastanza funzionale è quello che utilizza 278 chilometri del fiume Po, gli altri sono ancora in condizioni precarie. Considerando questo stato di fatto noi pensiamo che votare questo disegno di legge non significherebbe certo fare una legge buona ma dare anzi ancora una volta soltanto un'illusione e probabilmente una cattiva illusione.

Ma qui si pone anche la domanda a cui prima accennavo e cioè se il paese può sopportare ancora scelte di questo tipo, indefinite, disorganiche nel momento in cui ha bisogno di saper raccogliere tutte le proprie energie per avviare un processo nuovo che gli consenta di uscire dalla crisi in cui si trova da troppo tempo. Ricordo che a me — certamente per cortesia — è stata consegnata una pubblicazione con delle bellissime fotografie, una pubblicazione piuttosto elegante su una certa opera che riguarda il canale Padova-Venezia, ma, nel leggerla, francamente non sono riuscito a cogliere con esattezza quali finalità abbia questo canale e quindi in che termini si ponga la sua funzionalità. Si dice che la vecchia via d'acqua Padova-Venezia non è più utilizzabile, e questo è vero; si dice che bisogna salvaguardare le bellezze artistiche le stupende ville venete e questo è vero ed è anche un'affermazione nobilissima da realizzare: ma chi ci dice che questa idrovia sia effettivamente utile, per cosa e per chi? È un progetto questo che risale, se non erro, al 1963; sono passati 12 an-

ni dal suo inizio e sono cambiate molte cose. Per rendere funzionale questo canale — si dice in questo disegno di legge — occorre effettuare ancora 18 chilometri di scavo, ma noi sappiamo che una volta che sarà stato fatto questo scavo-canale per 18 chilometri, il canale non sarà funzionale. In questi 12 anni siamo passati da un *boom* economico all'attuale grave e tuttora insoluta crisi economica: questo canale non sarà funzionale nemmeno dopo tre anni. Ci vorranno altri soldi e ci vorrà altro tempo, anche se non possiamo sapere quanto dell'uno e degli altri perché i conti di previsione oltre questo finanziamento non sono stati fatti, e quindi tanto meno sapremo con precisione le finalità del canale stesso, in quale modo esso si collochi nell'attuale situazione economica e sociale della zona, nel suo futuro sviluppo economico e sociale, in quale modo si raccordi o si inserisca, non dico soltanto nel piano integrato di un sistema dei trasporti italiani, ma in questo discorso aperto del piano a medio termine.

Noi abbiamo proposto una verifica a questo fine, ma non abbiamo avuto risposta soddisfacente: l'attendiamo ancora.

Ci rendiamo conto, in sostanza, che si vuole continuare in questa specie di volo alla cieca senza nemmeno avere gli strumenti adeguati ad un tale tipo di volo, ma ribadiamo che da parte nostra non è possibile accettare né questa metodologia né queste scelte per una opera che, tra l'altro, nessuno sa bene dove finirà. Sappiamo, infatti, che sono rimasti in piedi i discorsi più vaghi. Si fermerà a Padova? Andrà oltre Padova? E se andrà oltre Padova dove finirà? Quali collegamenti determinerà? E se si fermasse a Padova quale funzione verrebbe ad avere questo canale che al suo inizio è stato progettato per un tratto diverso, se non altro, per un tratto molto più lungo di quello che intercorre tra Padova e Venezia?

Riteniamo che tutte queste domande abbiano bisogno di una risposta se vogliamo renderci conto con precisione se questo disegno di legge si inserisca in una realtà positiva o se serva solo a creare un guasto più che un vantaggio. Pertanto questo provvedimento che non si sa se, in quanto tempo e con

quali somme renderà funzionali le opere, che allo stato attuale non organizza un sistema idroviario nè si inserisce in un trasporto integrato, nè, tantomeno, risponde ai necessari e urgenti bisogni del paese noi lo consideriamo una scelta non certo vantaggiosa per il paese nel suo complesso. Sarà forse vantaggiosa per qualche interesse particolare, ma non certo per gli interessi generali del trasporto nè per quanto riguarda la zona del Veneto e della Lombardia, nè per quanto riguarda il paese in generale.

Proprio per il fatto che questo disegno di legge solleva tutti gli interrogativi che ho sentito il bisogno di rimettere all'odierna discussione, pensiamo che occorra un confronto che, per essere tale, non può ovviamente che essere serio, un confronto che, nell'esaminare l'inserimento di questi canali in un sistema idroviario generale, in un sistema di trasporto integrato, sia capace anche di rispondere alle domande sui tempi dei finanziamenti e sull'utilità degli stessi. Ciò consentirebbe di verificare se la scelta di spesa dei 30 miliardi oggi, in questo momento, in questa situazione, è più utile per proseguire dei lavori di carattere idroviario che non si completano, che non rendono funzionali queste opere, oppure se questi 30 miliardi non sia più opportuno, più giusto, più necessario utilizzarli per affrontare altre opere più urgenti, talune delle quali presentano aspetti drammatici.

Riflettiamo un momento solo su alcune situazioni. Da anni (cinque, sei, forse qualcuno in più) giace davanti al Parlamento e davanti al Governo una proposta unitaria per la difesa del suolo. Da anni l'unica risposta che abbiamo avuto dal Governo è stato il silenzio più completo. C'è stato un ritorno di fiamma, anzi veramente un fuoco di paglia, due anni fa, se non erro, e poi il Governo è piombato ancora in un profondo silenzio.

Per quanto riguarda la difesa del suolo, abbiamo continuato per anni e continuiamo tuttora nell'uso di leggi urgenti, speciali, che tendono a tamponare soltanto i disastri più grossi, più drammatici, qualche volta tragici che si susseguono nel paese proprio per l'imprevidenza, ormai decennale, e perchè opere di sistemazione idrogeologica nel nostro pae-

se elaborate e realizzate in modo organico sono mancate e mancano tuttora.

Ecco quindi un altro esempio di metodologia sbagliata ormai eretta a sistema di governo, che è quella di rincorrere i problemi, di non saperli prevenire, almeno sulla base delle possibilità che la scienza e la tecnica moderne mettono a disposizione degli uomini e del Governo.

Recentemente il Parlamento ha votato la legge n. 506 che finanziava per 15 miliardi opere idrauliche sull'Adige e per 30 miliardi opere idrauliche sulla riva destra del Po. In quella situazione, 30 miliardi sono certamente una goccia d'acqua nel mare, o meglio una goccia d'acqua nel Po, il cui bacino ha bisogno di ben altro, sia in finanziamento, sia in opere di sistemazione organica. Basti pensare soltanto al mancato completamento del tratto Mantova-Foce del Mincio sull'asse Fissero-Tartalo-Canal Bianco; basti pensare, per un momento soltanto, al non completamento della Conca di San Leone e del tratto Governolo-Ostiglia per capire lo stato di grave pericolosità di quella zona e di pericolosità per la stessa città di Mantova, mancante tra l'altro di ogni regolamentazione dei suoi laghi, sottoposti continuamente ai pericoli dei reflussi dell'acqua del Po.

Se i dogi hanno costruito quella via di acqua che oggi non si ritiene più utilizzabile, ma che comunque allora costituiva una grande opera, non possiamo dimenticare che i Gonzaga a loro tempo hanno saputo costruire opere finalizzate alla regolamentazione di questa situazione. Oggi noi, o meglio chi ha avuto la responsabilità di Governo fino a questo momento sta compiendo non il proseguimento, secondo la tecnologia attuale, ma la distruzione delle opere dei Gonzaga per quanto riguarda la zona del Mantovano che è come sospesa su un sifone d'acqua, per cui basta una variazione delle acque per farle correre il pericolo di sprofondare e quindi finire distrutta.

Ho voluto dire questo non soltanto per attirare l'attenzione del Senato sulla situazione drammatica di questa zona, per sottolineare l'importanza e l'urgenza di intervenire nei confronti di tale situazione, ma per ribadire che certamente il problema della difesa del

suolo, il problema della sistemazione organica del bacino del Po, a nostro giudizio, debbono costituire le scelte prioritarie da farsi in questo momento, piuttosto che votare delle leggi, come quella attuale, che non risolvono nè i problemi più generali nè tanto meno quelli di funzionalità degli stessi canali. Cioè, per rendere più esplicito e chiaro il nostro discorso, ripeto che noi giudichiamo che sarebbe stato meglio destinare la spesa di 30 miliardi stanziata nel disegno di legge numero 2260 per opere di difesa idraulica, per opere di difesa del suolo, per l'irrigazione, per l'agricoltura di questa parte del bacino del Po rafforzando, magari, la legge n. 506.

Quanto affermato lo affidiamo alla riflessione del Governo, della maggioranza e di chi, in questo Senato, è predisposto a votare il disegno di legge in esame: pensiamo di aver compiuto e di compiere il nostro dovere di opposizione costruttiva, di opposizione che negando una scelta ne propone delle altre ritenute più opportune, più necessarie e più urgenti. Molti, a nostro giudizio, sono i motivi per dire di no a questo disegno di legge; ripetiamo che il nostro no non contiene in sé pregiudizi nei confronti delle idrovie ma discende dal fatto che questo disegno di legge non è inserito in un contesto più generale, nè effettua scelte prioritarie sui problemi più urgenti o pericolosi.

Il nostro disaccordo, quindi, è profondo. Se però il Governo e la maggioranza vorranno tener conto delle nostre proposte, saremo disponibili ad offrire il nostro contributo per mutare la struttura e la logica del disegno di legge che appaiono ora inaccettabili.

La nostra responsabilità di fronte ai problemi ci porta anche in questa occasione a tentare di limitare il più possibile il danno che questo disegno di legge verrebbe a determinare in quelle zone e in generale nel paese per i riflessi che avrebbe: è questa la ragione per cui abbiamo presentato un ordine del giorno e due emendamenti tendenti a modificare una parte del disposto dell'articolo 1.

Concludo rivolgendo al Senato l'invito al senso di responsabilità nel votare il provvedimento al nostro esame, senso di responsabilità che significa, da parte nostra, esigenza di avere presente la situazione di grande preoc-

cupazione che vi è per quelle zone e necessità di portare avanti altre scelte. Un invito, in altri termini, affinché ognuno di noi sappia fare la sua parte che, in questo caso specifico, vuol dire saper legare gli elementi particolari a quelli più generali, ossia avere il coraggio di dire qualche volta no a qualcosa per sapere dire di sì a scelte urgenti che in questo momento il paese richiede e le stesse zone interessate ai tre canali vogliono. *(Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni).*

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Crollanza. Ne ha facoltà.

C R O L L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il Senato è chiamato questa sera ad esaminare due disegni di legge sul finanziamento delle idrovie, l'uno di iniziativa del Governo, presentato dal ministro Bucalossi, l'altro di iniziativa parlamentare, presentato dai colleghi Grossi, Zuccalà ed altri.

Contrariamente a quanto ha sostenuto il collega Cebrelli, che testè mi ha preceduto, sempre diligente nell'esaminare i disegni di legge, ma dichiaratosi non favorevole a questi in discussione, perchè aventi il carattere di leggi non organiche, io invece dirò: finalmente si riprende una politica delle idrovie in Italia, anche se i disegni di legge presentati non si inquadrano in una visione organica del settore e non si innestano nel più vasto disegno delle varie attività che riguardano il complesso problema dei trasporti. Ho detto finalmente, perchè bisogna pure ricominciare ad operare con maggiori mezzi finanziari, dopo anni di stasi o di scarsa attività, onde evitare che le opere iniziate molti anni fa e non proseguite, diventino spezzoni di un vasto disegno costruttivo e vadano in malora anche quelle in corso, rimaste, però, senza ulteriore finanziamento.

Certo, sarebbe quanto mai opportuno che per ogni settore di attività vi fosse un piano organico di opere da svilupparsi gradatamente nel tempo, ma purtroppo il Paese si trova in una situazione (guardiamo la realtà per quella che è) economica e di bilancio quanto mai preoccupante, direi paurosa.

E quindi evidente che si cerchi di utilizzare gli scarsi mezzi a disposizione per fronteggiare, nei vari settori, le esigenze più impellenti.

Ho detto « finalmente si inizia », ma devo ricordare, per obiettività, che con la legge di finanziamento dei 45 miliardi, destinati alle più urgenti esigenze di carattere idraulico dell'Adige e del Po, furono stanziati anche dei fondi per una più efficiente attrezzatura dei cantieri di Boretto e di Cavanello d'Adige e per il potenziamento della flotta fluviale; il che evidentemente costituiva anche un orientamento di volontà per la ripresa dell'attività costruttiva della rete delle idrovie, a conferma delle stesse dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Moro all'atto dell'insediamento del nuovo Governo.

All'esame del Senato, l'ho già rilevato, vi sono due provvedimenti legislativi. Vi è il disegno di legge governativo, che prevede una spesa di 30 miliardi in tre esercizi, dal 1976 al 1978, sulla base di 10 miliardi l'anno, destinati alle tre idrovie iniziate e in parte funzionanti. Sono previsti per la Venezia-Padova 11 miliardi; per la Milano-Cremona-Po 9 miliardi e 500 milioni (lavori questi affidati al Consorzio appositamente istituito con la legge 24 agosto 1941, n. 1044); per la linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, 9 miliardi e 500 milioni.

Il disegno di legge dei senatori Grossi, Zuccalà ed altri, a mio avviso, concentra giustamente un finanziamento di maggiore portata — 53 miliardi e 382 milioni — unicamente su una idrovia, che dovrebbe essere considerata prioritaria, in un piano programmatico organico, cioè sull'idrovia Milano-Cremona-Po. Tale spesa è in aggiunta ai 7 miliardi già erogati dallo Stato e ai 4 miliardi assegnati dagli enti locali per opere già eseguite o impegnate. Il previsto nuovo finanziamento si riferisce ad un progetto completo di carattere esecutivo, quindi con dati tecnici e finanziari precisi, anche se la somma è in rapporto ad un progetto che probabilmente non è stato fatto ieri.

Non è escluso che, a seguito alla continua svalutazione della moneta, il progetto della idrovia Milano-Cremona-Po, durante la sua

esecuzione, possa importare maggiori oneri, oggi non valutabili, ma comunque esso prevede tecnicamente il completamento dell'opera, contrariamente a quanto sostenuto dal collega Cebrelli, che teme trattarsi di iniziative legislative riferentesi a spezzoni di opere, frammentarie e disorganiche.

Ebbene, almeno per l'idrovia Milano-Cremona-Po, vi sono dei dati precisi nel progetto esecutivo. La prevista spesa di 53 miliardi e 382 milioni farà carico per 42 miliardi e 770 milioni allo Stato, mentre la rimanente somma, in proporzione di un quinto, sarà sostenuta dalla regione lombarda, dal comune di Milano e dagli altri enti locali. Il collega Grossi, con la chiarezza che distingue sempre le sue relazioni, aggiunge, nella nota illustrativa al disegno di legge, che sono già stati costruiti dieci chilometri di canale, il porto interno di Cremona e altre importanti opere. Si tratta ora di completare quelle di canalizzazione per assicurare la navigazione da Milano all'Adriatico.

Non si comprende come un'iniziativa idraulica di tale portata determini dubbi e perplessità da parte del collega Cebrelli e del Gruppo comunista, mentre il comune di Milano, la Lombardia, gli industriali e gli altri operatori della Valle padana la considerano invece come un'opera fondamentale per rendere più economici alcuni trasporti, evidentemente di materie prime povere. Si tratta di un sistema di trasporti che potranno essere collegati con i servizi marittimi e che consentiranno quindi ai natanti da Milano, attraverso il canale, l'alveo del Po, il porto di Cremona e lo sbocco in mare, di scendere, lungo la costa adriatica, fino all'estremo limite orientale della Sicilia nel Mediterraneo. Si tratta, insomma, di instaurare un sistema di traffici misto ed una spola di cabotaggio fluviale marittima per merci povere.

Prendiamo il caso di alcuni prodotti, per esempio i rottami di ferro. A Bari e a Giovinazzo vi sono delle acciaierie che ricevono anche dalla Valle padana, spesso, per mezzo di camion, i rottami ferrosi da fondere. In Puglia vi è, tra l'altro, la bauxite che è destinata ad alcune industrie del Nord. Fra il Nord e il Sud — prescindendo dalla sta-

si economica attuale e in previsione di una ripresa che dovrà pure avvenire, di sviluppo industriale e di potenziamento agricolo del Mezzogiorno, se veramente di quel territorio si vuole la rinascita — è evidente che occorre assicurare, in un organico riordinamento e potenziamento di tutti i servizi di trasporto, anche un tipo di trasporto che sia il meno costoso per alcune materie prime e, nello stesso tempo, integrativo, per altre merci, di quelli esistenti.

Ciò stante, senatore Cebrelli, lei può avere perplessità e dubbi, perchè probabilmente non ha fiducia nella rinascita del Mezzogiorno o perchè ritiene che l'idrovia Milano-Adriatico rappresenti un progetto alquanto fantasioso; ma ignora o dimentica, evidentemente, che vi sono stati al riguardo dei convegni a Venezia, a Milano, a Cremona e a Bari di gente autorevole, economisti, uomini d'affari, esperti i quali hanno considerato questo del quale ci occupiamo un problema essenziale. Non capisco quindi perchè dovremmo avere delle perplessità, anche se sussistono altri problemi importanti, ad assicurare i finanziamenti per lo sviluppo della rete idroviaria.

Che cosa — ecco l'aspetto critico — c'è da lamentare, invece, onorevole Sottosegretario? C'è da lamentare che lo Stato, non potendo spendere attualmente per questo tipo di opere che 30 miliardi, li abbia suddivisi per ognuna delle tre idrovie, non preoccupandosi, in attesa di altre maggiori possibilità, di concentrarli sull'idrovia di più vasto interesse; cioè sull'idrovia Milano-Adriatico, tanto più che le origini di questa opera non è che siano di questi ultimi anni, ma sono alquanto lontane. Essa risale, infatti, all'inizio degli anni '30, allorchè si pose mano a sistemare l'alveo di magra del Po ai fini della navigazione fluviale.

Allora si riteneva che la navigazione del Po, in periodo di magra, non potesse consentire che navi di tonnellaggio non superiore alle 600 tonnellate. Oggi sul Po siamo arrivati a 1.500 tonnellate, mentre all'estero si sono già raggiunte le 2.000 tonnellate.

Voglio dire che fin da allora, con la sistemazione dell'alveo di magra del Po, si posero le premesse perchè tale fiume, per una

parte notevole, cioè per 278 chilometri, facesse parte del sistema idroviario e marittimo Milano-Adriatico, che nel suo complesso è costituito da 1.570 chilometri, dalla capitale lombarda fino ad Augusta, dei quali 58 di canale (se ne sono costruiti già 10), 278 chilometri, come ho già detto, sul Po e 1.234 di navigazione marittima.

Sarebbe stato, a mio avviso, opportuno che, discutendosi, in sede referente, sul disegno di legge del Governo, la Commissione si fosse trovata concorde a proporre delle modifiche a quel testo, attingendo, a titolo di emendamenti, al disegno di legge più urgente del collega Grossi. Ciò avrebbe avuto una logica anche in rapporto alle giuste lamentele e proteste perchè in Italia, nel settore delle opere pubbliche, si cammina in ordine sparso, anzichè secondo programmi organici e scelte prioritarie.

Sarebbe stato opportuno, inoltre, concentrare tutti i 30 miliardi disponibili all'idrovia Po-Adriatico, tenuto anche conto che il canale Venezia-Padova se ha bisogno di essere allargato e migliorato anche nei fondali, è fine a se stesso, in quanto collega già l'attività industriale di Marghera con quella di Padova. E non è a dire che Venezia rimarrebbe avulsa dall'idrovia Milano-Cremona-Po perchè quando questa idrovia sboccherà in Adriatico, raggiungerà anche la sua laguna; quindi anche Venezia sarà collegata con questa che considero la spina dorsale del sistema idroviario italiano.

Il collega Cebrelli, nel corso del suo intervento, ha detto: ma noi vogliamo competere con le altre nazioni? La Germania se non sbaglia ha 6.000 chilometri di idrovie. No, caro collega (*interruzione del senatore Cebrelli*), è evidente che non si possono fare parametri con altri paesi, anche perchè la struttura idrogeologica delle altre nazioni confinanti è diversa dalla nostra. Per esempio il Reno sarà sempre un corso d'acqua che non potrà avere concorrenti di eguale importanza.

Sempre allo scopo di concentrare i mezzi finanziari sulle opere più importanti e urgenti, sostengo che il Fissero-Tartaro-Canal Grande-Po di Levante evidentemente è meno urgente del canale Milano-Po-Adriatico.

Sono d'accordo — e l'ho già rilevato — col senatore Cebrelli, invece, sulla necessità che si proceda una buona volta a compilare un piano settoriale delle idrovie, da inquadrare, appena pronto, nel più vasto piano di tutti i mezzi di trasporto. Non parliamo però di programmazione perchè a certo tipo di programmazione credo poco; abbiamo avuto due esempi: una programmazione del ministro Pieraccini, l'altra del ministro Giolitti: la prima fu definita giustamente da Fanfani il libro dei sogni, l'altra praticamente non è stata anch'essa realizzata. Tutte e due di marca socialista, sono rimaste sulla carta. D'altra parte abbiamo avuto la dimostrazione che certe presunte programmazioni non sono rispettate dagli stessi governi per ragioni clientelari o elettoralistiche. Un esempio è dato dalla istallazione del secondo centro siderurgico già destinato in Sicilia, poi spostato in Calabria, nella piana di Gioia Tauro, con la distruzione della fiorente agricoltura di quella zona, facendo correre per giunta allo Stato dei grossi rischi di carattere tecnico e finanziario, perchè il previsto porto, data la caratteristica di quella costa, è una grossa incognita e imporrà spese colossali.

Tornando al problema delle idrovie è bene precisare che il piano settoriale non deve limitarsi soltanto alla Valle padana, ma deve tener presenti anche alcune esigenze del Mezzogiorno, attingendo al riguardo ai futuri finanziamenti che saranno concessi alla Cassa. Da parte del collega Santonastaso e di altri senatori è stato presentato per tale esigenza un ordine del giorno che riguarda il fiume Volturno e i canali dei Regi Lagni. Si tratta di un problema di notevole importanza, la cui soluzione darebbe grande sviluppo economico al retroterra di Napoli dal punto di vista industriale ed agricolo.

Ricorderò inoltre che da decenni vi sono dei seri progetti per la navigabilità del Tevere. Nel piano settoriale, quindi, il Tevere e il Volturno dovranno essere adeguatamente considerati, tanto più che è purtroppo in aumento il divario, dal punto di vista degli investimenti, tra Nord e Sud; il che sarebbe in pieno contrasto con la legge che prevede che non meno del 40 per cento, sul to-

ale degli impegni finanziari, debba essere destinato al Mezzogiorno.

Nelle attuali condizioni di bilancio dello Stato, naturalmente, nessuno si sogna di chiedere l'avvio subito alle opere di navigabilità del Tevere. Se si potrà disporre di altri mezzi finanziari, concentriamoli tutti, in Val padana, nella idrovia Milano-Adriatico, che, ripeto, ha carattere assolutamente prioritario. È questa un'opera da tempo studiata, da tempo voluta, da tempo valutata come essenziale per l'economia della nazione, quindi un'opera che merita i maggiori consensi.

Onorevoli colleghi, ho voluto, in questo mio intervento, sottolineare l'importanza del problema delle idrovie e far quindi presente che era tempo che in tale settore si riprendesse un'adeguata attività costruttiva tenendo fede anche agli impegni assunti al riguardo nell'esposizione programmatica alle Camere da questo Governo all'atto del suo insediamento.

Per concludere, dichiaro che il nostro Gruppo, pur con le riserve da me prospettate e richiamandosi alle considerazioni che ho esposto, darà voto favorevole a questo disegno di legge. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Premoli. Ne ha facoltà.

P R E M O L I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge oggi in esame provvede, come è noto, a finanziare lavori di completamento, di ricalibramento, di prosecuzione e di sistemazione delle linee navigabili Venezia-Padova, Milano-Cremona-Po, Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante. Dalla relazione stesa dal senatore Grossi, così completa di dati e di riferimenti tecnici, si evince in modo chiaro che il Parlamento è posto di fronte a problemi che — come si è già detto in quest'Aula — hanno bisogno di essere, a nostro giudizio, affrontati e risolti con assoluta urgenza.

Nel merito, si tratta di opere già iniziate da tempo e talune, anzi, in via di completamento. Ora mi riesce davvero difficile comprendere che taluno possa, specie in

questo momento, farsi sostenitore del principio che tali opere debbano o possano essere sospese e quindi abbandonate ad una inevitabile degradazione materiale. Se non ci proponessimo di portare a compimento progetti di questa importanza e, oltretutto, di non irrilevante costo quali sono quelli che stiamo esaminando, daremmo, a mio avviso, una ulteriore prova di scarsa responsabilità e soprattutto dimostreremmo di essere dei programmatori incauti e quanto meno « allegri ».

È nota a tutti l'importanza che riveste, anche nel nostro paese, un sistema idrovialario organizzato in modo logico e razionale entro un ampio disegno dei trasporti che si ricollegano, d'altro canto, a quelli di tutta l'Europa. Ed è anche noto che negli altri paesi europei una larga parte delle merci — lo dicono gli studi — si muove avvalendosi delle idrovie.

Vogliamo anche sottolineare quale importanza avrebbe già acquistato in Italia una rete idroviaria organica, sempre che si fosse provveduto a realizzarla tempestivamente, specie in questo particolare momento in cui si rende necessario ed indispensabile risparmiare energia (e le idrovie ne fanno risparmiare parecchia), nonché ridurre il costo dei trasporti (e le idrovie abbassano in modo sensibile i costi di cui discorriamo).

Il disegno di legge trova quindi favorevole accogliimento non soltanto negli operatori economici ma anche nell'opinione pubblica, la quale — quanto meno nelle regioni, come la mia, che sono interessate al problema — è assai sensibile a questo problema così rilevante delle idrovie, di cui stiamo scorrendo questa sera.

Ci rendiamo conto che non tutto il paese sente di dover consentire con il provvedimento oggi al nostro esame poichè i problemi relativi alle idrovie del Mezzogiorno sono — lo si è ricordato anche in quest'Aula e noi lo riconosciamo, siamo d'accordo con gli altri — dimenticati e trascurati.

Ci accade spesso, d'altro canto, di doverci rammaricare per gli immancabili inconvenienti del nostro modo di legiferare, in cui si avverte troppo spesso il ricorso frettoloso al rimedio specifico, al singolo episo-

dio, più che la terapia globale. Non è la prima volta che lamentiamo la settorialità dei provvedimenti che giungono in quest'Aula e non è neppure la prima volta che invitiamo Governo e Parlamento ad affrontare e a risolvere o a tentare di risolvere i problemi di tutta la Penisola e delle Isole in modo organico e programmatico.

Ritornando al merito del disegno di legge, noi liberali confermiamo il nostro parere favorevole, quel parere che già in sede di Commissione il collega Germanò del nostro Gruppo ha peraltro espresso, sottolineando come il nostro punto di vista trovi conforto anche nel fatto che siamo di fronte ad un provvedimento che impegna, nel *mare magnum* della spesa pubblica, una goccia d'acqua in un oceano.

La somma prevista — in questo sono d'accordo con quanto ha detto il collega Cebrelli — è infatti modesta e certamente insufficiente, stante la mole dei lavori e l'urgenza di portarli a compimento, anche al fine di evitare che i canali realizzati a metà non siano efficienti o si rivelino o poco utili o addirittura inutili alla navigazione interna.

Comunque sia, meglio disporre, a nostro giudizio, di quel modesto gruzzolo di miliardi che purtuttavia il disegno di legge prevede, piuttosto che un ulteriore rinvio del provvedimento alle famose calende greche.

Voglio anche aggiungere che se negassimo il nostro voto al provvedimento che comprende, tra l'altro, anche la piena attuazione della idrovia che collega Venezia con Padova, violeremmo, a nostro avviso, lo spirito cui si informa la legge per la salvaguardia del comprensorio lagunare. Tale legge, infatti — è bene ricordarlo — si propone di raggiungere due obiettivi inscindibili: essa mira a preservare il centro storico di Venezia e di Chioggia, il complesso dei monumenti e, in genere, il tessuto edilizio delle due città, nonché il bacino lagunare da una rovina che sollecita il ricorso a rimedi e ad interventi immediati. Ma la legge per la salvaguardia si propone, al tempo stesso, di dare a quanti vivono nelle isole e ai margini della gronda lagunare nuovi motivi di vita e nuove occasioni di lavoro. Il dissangua-

mento demografico e la continua migrazione delle popolazioni verso l'entroterra padano possono essere bloccate soltanto se la legge raggiunge anche questo suo secondo obiettivo, che definiremmo sociale e che è preminente. Sarebbe, infatti, assurdo cimentarsi in una impresa titanica qual è quella prevista per la « salvaguardia » al solo scopo di ringiovanire le strutture di una città-museo destinata ad accogliere stagionalmente i pellegrinaggi turistici estivi. Di qui l'importanza di restituire al porto di Venezia una sua vitale ed importante funzione sia essa industriale, sia essa commerciale e, quindi, di dotare il porto stesso di un entroterra ricco di opere viarie atte a richiamare, ad assorbire e a smistare un maggiore volume di traffici.

Oggi, oltretutto, il problema del porto trae una ulteriore attualità dall'apertura del canale di Suez che restituisce all'alto Adriatico e a Venezia in particolare il loro tradizionale ruolo di crocevia, di nodo tra le rotte dell'Oriente e le grandi arterie dell'Europa occidentale e settentrionale.

Mi sia consentito, a questo proposito, sottolineare che se ci opponessimo al varo del disegno di legge in esame, ripeteremmo, a nostro avviso, l'errore di un « no » che rimane per noi liberali incomprensibile, quel no che il Parlamento — veramente l'altro ramo del Parlamento — diede contro l'attuazione dell'autostrada Venezia-Monaco che avrebbe, anch'essa, portato vita nella nostra città e tonificato economicamente le contrade orientali del Veneto, reinserendole in una trama di comunicazioni e in una rete di traffici atta a ridare linfa e vita a tutta la regione.

I 27 chilometri di percorso idroviario che collegheranno la zona di Padova con la Laguna presso l'area portuale di Marghera vanno considerati entro il piano comprensoriale di Venezia in una visione d'insieme e di saldatura tra la città lagunare e il suo *hinterland*, così che la nuova via acqua potrà configurarsi come il naturale prolungamento del porto adriatico — lo dice, mi pare la stessa relazione — verso la pianura padana, annullando il distacco tra le isole

e il loro entroterra, distacco che pesa sui destini della città e della regione.

Si consideri ancora che l'idrovia Venezia-Padova non rappresenta nella rete viaria una vera e propria novità — anche questo mi pare che sia ricordato nella relazione — ma si configura piuttosto come un'opera di aggiornamento in quanto il nuovo canale subentra a quelli vecchi e superati di Piovego e del Brenta che, mentre appaiono oggi inadatti ai compiti richiesti da una terra più fortemente industrializzata, saranno acquisiti (lo ha giustamente ricordato il relatore) al patrimonio ambientale paesaggistico vincolato a difesa delle cento ville venete che si affacciano sulle loro acque. Sappiamo — è stato ripetuto qui questa sera anche dal senatore Cebrelli — che sull'idrovia Venezia-Padova non sono tutti d'accordo; ma non riusciamo in coscienza a cogliere la validità delle obiezioni di quanti si dicono contrari; nè ci convince la fondatezza dell'interrogativo circa una eventuale o non prevista prosecuzione della stessa idrovia oltre Padova. Se studi ed esperienze consiglieranno, come è utile, un allungamento della idrovia, esso non potrà essere realizzato in contrasto con l'idrovia Venezia-Padova, ma ad integrazione della rete idroviaria proiettata verso altri centri delle regioni. In altri termini, è impensabile che un tratto aggiuntivo possa prescindere da un prioritario collegamento tra Venezia e Padova, due città che, per chi conosce bene o vive nella nostra regione, studi, tradizioni e storia ci indicano come strettamente unite e come complementari e nell'economia e nel vasto ventaglio delle varie attività.

Mentre ripeto che noi veneziani siamo in attesa di vedere compiuta l'idrovia Padova-Venezia, nonchè le altre previste dal disegno di legge, ci auguriamo — e in questo ci associamo alle apprensioni, alle preoccupazioni e alle censure degli altri — che il Governo trovi il tempo e i mezzi per affrontare il problema idroviario nel suo insieme e possa così essere in grado di presentare al più presto alle Camere un programma generale di opere che varranno a realizzare anche nel nostro paese un valido, efficace ed economico sistema di trasporti.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Deve ancora essere svolto l'ordine del giorno presentato dal senatore Santonastaso e da altri senatori. Se ne dia lettura.

B A L B O , *Segretario*:

Il Senato,

rilevato che il disegno di legge n. 2260 tiene conto di esigenze della sola Italia settentrionale, esigenze che, per quanto giuste, vengono inevitabilmente ad aggravare il divario già esistente nei costi di produzione tra nord e sud, con conseguente sensibile danno per quest'ultimo;

considerato che la navigabilità del canale « Regi Lagni », per la cui realizzazione da parte dell'Ente autonomo del Volturno è stato predisposto idoneo progetto, eviterebbe tale pericolo contribuendo sensibilmente al rilancio industriale della Campania,

invita il Governo a presentare a tempi brevi altro disegno di legge per la realizzazione di tale struttura idroviaria.

2 S A N T O N A S T A S O , M A N E N T E C O M U N A L E , T A N G A

S A N T O N A S T A S O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* S A N T O N A S T A S O . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, se volessimo affrontare il discorso del trasporto in genere, non potremmo non essere d'accordo con il senatore Cebrelli: infatti, in Italia siamo carenti per quanto riguarda un vero e proprio piano dei trasporti e forse ciò è dovuto anche al fatto che del trasporto si interessano più ministeri: quello dei lavori pubblici, quello della marina mercantile e quello dei trasporti. Ciò porta alla presentazione di leggi disarticolate, non inserite in un unico piano. Si impone pertanto come rimedio una sintesi organica effettuata da parte dei vari Ministeri interessati, al fine di dar vita ad

un efficiente piano dei trasporti. Allo stato, non ci troviamo in queste condizioni sia per le difficoltà che ho detto dianzi sia per il fatto che le difficoltà economiche non consentono di affrontare in pieno tale questione di fondo.

Oggi è al nostro esame un disegno di legge parziale; il collega Cebrelli l'ha definito clientelare e a prima vista potrebbe sembrare tale: indubbiamente affronta parzialmente il problema della navigabilità del Po, del porto di Milano e non lo risolve se non in minima parte anche perchè gli stanziamenti non sono sufficienti. Insomma questo disegno di legge ha la caratteristica della particolarità e naturalmente noi proviamo imbarazzo ad approvarlo proprio per la sua disorganicità e, diciamo pure, per la sua frammentarietà. Ma non possiamo non tener conto che con lo stesso disegno di legge un passo avanti si va a compiere. Il mondo non è stato creato in un giorno e neanche la navigabilità del Po sarà creata in un giorno. Altri disegni di legge verranno a completare questa opera che, sicuramente, darà notevole impulso alla industrializzazione del Nord, ridurrà notevolmente i costi economici e servirà indubbiamente a collegare Milano all'area dell'Adriatico (come ha giustamente detto il collega Crollalanza), al Mediterraneo e ai paesi dell'Oriente e del mondo intero. Ma nel determinarsi di questa eventualità nel tempo, indubbiamente andiamo ad accrescere uno squilibrio se non si danno dei finanziamenti anche ad altre opere idroviarie, come quella alla quale ho voluto fare riferimento nel mio ordine del giorno, cioè il canale Regi Lagni, che consentirebbe di collegare il mare al cuore della Campania, ai nuclei industriali di Caserta e di Nola, cioè a quella zona industriale che sta acquisendo di giorno in giorno sempre maggiore sviluppo; consentirebbe altresì il trasferimento rapido della produzione dell'Italsider da Bagnoli alla foce del Volturno, esigenza quanto mai sentita nella Campania; cioè consentirebbe veramente di affrontare con decisione ma anche con concretezza il problema della riduzione dei costi di produzione industriale anche nel Mezzogiorno, consentirebbe cioè di far produrre

il Mezzogiorno allo stesso costo dei paesi del Nord-Italia.

La presentazione dell'ordine del giorno vuole significare proprio questo: stimolare il Governo per la presentazione di altro idoneo disegno di legge che impedisca di esaltare viepiù il divario economico tra Nord e Sud con la limitazione del divario dei costi di produzione tra le due zone d'Italia. Il Governo cioè deve aiutare il Mezzogiorno almeno a mantenere inalterato (naturalmente noi del Meridione miriamo a ridurlo) il divario esistente.

Il disegno di legge, così come è stato presentato, non si inserisce in una politica del Mezzogiorno. Io ho detto in Commissione che solo per disciplina di Gruppo lo avrei votato e confermo in questa sede che voterò il provvedimento, ma non posso non sollecitare il Governo a presentare al più presto un disegno di legge che in un certo qual modo rettifichi il divario che si va manifestando tra Nord e Sud, in modo che le popolazioni del Mezzogiorno possano veramente sentire in ogni momento che il Governo sta ad esse vicino.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il relatore.

G R O S S I , relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con interesse i vari interventi, sia quelli negativi che quelli positivi nei confronti di questo disegno di legge: tutti hanno dato un concreto apporto al problema dell'idrovia, anche se la legge oggi in discussione si presenta con un finanziamento decisamente scarso in rapporto alle necessità.

In merito a quanto ha affermato il senatore Cebrelli, debbo dire che ne condivido l'impostazione generale, ma non le conclusioni; mi pare infatti di aver capito che egli lamenti l'inorganicità dell'intervento, la mancanza di un piano di riferimento, la mancanza di un piano coordinato di trasporti, tutte cose vere, che io condivido, ma che ritengo non debbano essere tali da farci dire di no a questa legge.

Se tutte le volte che dobbiamo operare in un settore, dovessimo sempre aspettare, come si deduce dalla affermazione del senatore Cebrelli, perchè mancante, un piano di riferimento, staremmo spesso fermi. Quando abbiamo imposto nell'ultima legge di finanziamento delle ferrovie l'obbligo di predisporre un piano coordinato a un piano generale dei trasporti, abbiamo contemporaneamente approvato la spesa di 2.000 miliardi. Quindi non è che, essendo mancante un piano di riferimento, non si possa intervenire e decidere stanziamenti per l'esecuzione di opere. È giusto semmai cautelarsi, come ci si è cautelati con questa legge, col proporre opere che sicuramente non siano in contrasto con quello che potrà essere un piano, nel nostro caso l'idroviario, accettando il principio (che mi pare il collega Cebrelli abbia accettato) che in Italia si possa sviluppare il settore idroviario in un piano programmato. Quindi io penso che le proposte finanziate, nella legge in discussione, rientrino in una logica sicura di un futuro piano di riferimento; perciò, viene a cadere l'osservazione secondo cui, mancando il piano, dovremmo dire di no all'opera.

Del resto nel piano di programmazione del 1966-67 era indicato come opera prioritaria per un eventuale piano idroviario il collegamento di Milano e di Padova con l'Adriatico. Quindi, seppure manca un piano di riferimento coordinato con un generale piano di trasporti — cosa che io stesso nella relazione ho sollecitato — si è operato con cautela in una direzione non contraria alle scelte future.

Mi auguro quindi che il piano si faccia e chiedo pertanto al Governo di dare ampie garanzie su questo punto.

Certamente il confronto con l'estero pone l'Italia nella condizione di dover pensare a un sistema idroviario di medie dimensioni. Ma proprio perchè la presenza della navigazione interna in Germania e in Europa ha assunto un aspetto importantissimo, dobbiamo considerare l'idrovia italiana necessaria e inserita nell'ambito europeo. Il fatto che in Germania vi siano 6.000 chilometri di idrovie è un motivo in più per suffragare l'in-

tenzione di sviluppare in Italia questo settore, logicamente nei limiti della convenienza e della economicità.

Per quanto riguarda l'attuale stanziamento sono d'accordo con la critica sulla scarsità dei mezzi messi a disposizione: però è vero che con i 30 miliardi si recuperano all'uso anche se parziale tratti di canali. È comunque evidente che questi canali saranno realmente operanti solo quando saranno completati secondo i progetti. Lo stanziamento per il tratto Cremona-Milano, per esempio, permette solo di arrivare al paese di Pizzighettone. L'insieme di questo tratto e di quello eseguito precedentemente permetterà già un certo sviluppo della navigazione. Ben diverso sarà quando si arriverà nel milanese scavalcando l'Adda.

È stato affermato che fare questi stanziamenti in un periodo di crisi, mentre il paese ha altre necessità, può essere un errore. Io dico di no. Non farei questa affermazione, senatore Cebrelli, se non fosse che l'idrovia ha in comune con la ferrovia il basso costo dei trasporti. Il potenziamento dell'uno e dell'altro settore perseguono le stesse finalità. Occorre a questo proposito tener presente che oltre il 76 per cento dei nostri trasporti si svolge su strada, che il potenziamento delle ferrovie non potrà andare oltre certi limiti e che vi è spazio perciò per l'idrovia che non si pone pertanto in termini concorrenziali con la ferrovia, ma in termini complementari.

Il senatore Cebrelli non si è espresso in termini del tutto negativi nei confronti del canale Milano-Cremona-Po; si è espresso in termini sostanzialmente positivi nei confronti del Fissero-Canalbiano, per le sue funzioni di difesa idraulica e non tanto come opera di navigazione, mentre si è espresso in termini estremamente negativi nei confronti del Padova-Venezia. Mi soffermo un attimo su questa idrovia perchè condivido la preoccupazione espressa nella domanda posta dal senatore Cebrelli: si fermerà a Padova? Ed il senatore Premoli ha risposto: « Ma può anche non fermarsi a Padova, può anche proseguire » eccetera, eccetera. Io sono del parere che oggi noi il problema lo esaminia-

mo per quel che è il Padova-Venezia ed io giustifico la funzione di questo canale così come è presentato. Il discorso del dopo credo che non sia il momento di farlo in quanto che la legge non lo fa anche se io, a titolo personale, do a questo fatto un suo significato: in Lombardia deve arrivare una sola idrovia.

Il canale Padova-Venezia ha una sua funzione locale, giustificata anche dalle stesse ragioni per le quali abbiamo approvato in questa legislatura la legge per la salvaguardia di Venezia, e per i recenti provvedimenti del Governo in ordine allo sviluppo del comprensorio veneziano. Credo che non sia difficile intravedere in questo prolungamento del porto di Venezia nel canale fino a Padova la possibilità di risolvere meglio i numerosi problemi di Venezia.

CHINELLO. Ci dovrebbe indicare quali sono e come si risolvono questi problemi.

GROSSI, relatore. A me pare che siano: la ristrutturazione della zona industriale, l'indirizzo commerciale del porto e la trasformazione delle industrie dannose...

CHINELLO. Che c'entra l'idrovia con le industrie dannose?

GROSSI, relatore. Lei sa meglio di me che l'idrovia Padova-Venezia sfocia vicino alla zona industriale di Venezia.

CHINELLO. E quindi aggrava l'inquinamento.

GROSSI, relatore. Questo non lo so. Io penso che il canale possa essere usato per non aggravarlo; se determinate industrie si pensa che non debbano sussistere in questa zona...

CHINELLO. Ma che c'entra porto Marghera con l'idrovia?

GROSSI, relatore. Senatore Chinello, queste sono le mie opinioni, lei avrà le sue.

CHINELLO. Basta conoscere i problemi; parla così perchè non li conosce.

GROSSI, relatore. Non so se questi problemi li conosco meno di lei. Comunque altri sostengono queste tesi e io le ho fatte mie.

Per quanto riguarda la difesa del suolo mi associo anch'io alla richiesta che il Governo formuli una proposta definitiva, ma non è questo lo spunto per poter dire: non spendiamo i 30 miliardi per i canali; facciamo l'uno e l'altro; a parte il fatto che per molti aspetti la spesa dei canali spesso risolve anche alcuni problemi della difesa del suolo. Quindi penso che la proposta di approvare questo disegno di legge sia una proposta saggia: non manca affatto di senso di responsabilità come si è affermato. Indubbiamente per chi crede nell'idrovia questa proposta di legge serve a rianimare il problema. Al senatore Crollalanza volevo precisare che il progetto di legge sul finanziamento del Canale Milano-Cremona presentato da me e da altri colleghi è stato assorbito da questo che stiamo discutendo, per evidenti e logici motivi politici. Era un controsenso che rimanesse in piedi di fronte ad una proposta governativa che teneva conto anche di altri canali anche se meno importanti. Il suo suggerimento corrisponderebbe ad una certa logica se dovessimo decidere *ex novo* l'inizio delle idrovie. Ci troviamo invece in una situazione nella quale vi sono tre opere idroviarie iniziate e non terminate e quindi è necessario considerarle per il loro contemporaneo completamento.

Al senatore Premoli avevo già risposto indirettamente. Pur apprezzando il suo intervento favorevole alle idrovie, e in particolare alla Padova-Venezia, devo far presente che l'accento al prolungamento del Padova-Venezia non è accettabile. Non mi pare giusta l'affermazione, che in parte è presente anche nell'ordine del giorno a firma Santonastaso, Manente Comunale e Tanga, che sono trascurate le idrovie del Mezzogiorno. Un'asta che congiunge due poli non è che ne favorisca uno e non l'altro. Un'infrastruttura di trasporto, congiungendo due punti, porta evi-

dentemente vantaggio a tutti e due. Quindi la Milano-Cremona-Po, che crea un nuovo modo di collegare il Nord e il Sud (oltre all'Autostrada del Sole e alle ferrovie già esistenti), opera per lo meno in posizione di parità tra Nord e Sud.

Il discorso sulla necessità di occuparsi delle idrovie fra Nord e Sud può senz'altro essere proponibile, ma, in una legge che ha una sua logica e porta avanti una certa priorità, che è quella di sviluppare il problema delle idrovie nell'area padana, non poteva essere preso in considerazione. Non voglio discutere in questo momento la validità dell'idrovia dei Regi Lagni.

Se voi la sostenete è chiaro che avete elementi sufficienti per giustificarla almeno come infrastruttura strettamente locale. Sotto questo aspetto non sono contrario a che il Governo accetti la raccomandazione di tener presente per il futuro l'eventuale finanziamento di idrovie che non siano soltanto quelle padane, tra le quali vi è quella menzionata nell'ordine del giorno, ma è chiaro che un finanziamento di questo genere dovrà entrare nella logica della presentazione di un piano organico che tenga conto di tutto il settore. Se la logica della legge al nostro esame è di avere individuato un'area nei cui confronti vi era stata una precedente indicazione, tale logica vuole anche che eventuali altri canali corrispondano ad un quadro che il Governo si appresterà a predisporre. In questo spirito penso che tale ordine del giorno possa essere accettato. Correggerei perciò la prima parte dell'ordine del giorno e cioè l'enunciazione del criterio che le idrovie in discussione non si inseriscono nella politica del Mezzogiorno. Tutto sommato, coi limiti da me indicati, penso che l'ordine del giorno a firma Santonastaso, Manente Comunale e Tanga possa essere accolto.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 1, a firma del senatore Cebrelli e di altri senatori, la prima parte, dove si invita il Governo a creare un quadro di programmazione economica e conseguentemente anche il quadro relativo ai trasporti, è perfettamente condivisibile da parte mia. Non posso invece condividere la rigidità con la quale si propone il blocco di altre inizia-

tive legislative in ordine a qualsiasi proposta di costruzione idroviana.

In via di principio non possiamo assolutamente impedire altre iniziative perchè i parlamentari e anche il Governo sono liberi di presentarle. Quindi il Governo non può bloccare le iniziative. Forse si voleva dire: non favorire eventuali altre proposte. Ma anche questo non è accettabile. Certo, prima del piano è difficile che possano essere approvate altre leggi per nuove costruzioni idroviane: non per quelle già iniziate, però.

Con questo, signor Presidente, ho finito di rispondere ai colleghi e di esprimere il mio parere sugli ordini del giorno presentati. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

A R N A U D, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il Governo naturalmente, al termine di questo dibattito, sollecita l'approvazione del disegno di legge che è stato presentato e discusso, pur non sottovalutando i rilievi e le critiche che sono stati formulati in ordine al disegno di legge medesimo: la parzialità della soluzione, il ricorso per l'ennesima volta a leggi non organiche, non inquadrare in una prospettiva pienamente razionale, la scarsità stessa del volume finanziario, la frantumazione poi di questo finanziamento; sono tutti rilievi opinabili, ma sui quali si potrebbe discutere, accettandone alcuni e respingendone altri, come del resto, mi pare con molta chiarezza, ha testè concluso il relatore.

Su due punti però devo dire che il Governo non può invece entrare nel merito delle critiche in maniera positiva. Uno è costituito dalla questione generale della contestazione rispetto a una ripresa di intervento e di iniziativa dei pubblici poteri nel settore delle idrovie.

Riteniamo che, a parte il fatto della coerenza con il programma governativo all'atto del suo insediamento, vi siano ragioni economiche e sociali, di sviluppo del paese, non

contestate in sede scientifica ed economica, che inducono a rigettare una politica di negazione della funzione importante della idrovia nel nostro paese. Una simile politica non credo sia da noi accettabile.

In linea generale riteniamo che invece il potenziamento della idrovia, pur nei limiti oggettivi delle strutture del nostro paese, corrisponda a esigenze generali del nostro sviluppo. Così non possiamo accettare la richiesta di bloccare, appellandoci ad un presunto nuovo modo di governare, lavori già iniziati. Infatti, accettando questo criterio, che vale per questa discussione come per altre, non instaureremmo un nuovo criterio di governare, ma — credo — butteremmo dalla finestra, avendoli già spesi, decine di miliardi del contribuente italiano per lavori iniziati che non andrebbero mai a completamento.

Questo provvedimento risponde, quindi, anche a una logica immediata, di procedere, cioè, al completamento definitivo, là dove è possibile, e parziale, là dove non è possibile, di tre settori importanti per la navigazione interna del Nord del nostro paese.

Accetto sostanzialmente i rilievi del senatore Santonastaso nel senso di ritenere che il Governo possa essere invitato a preparare, nel più breve tempo possibile, un piano di organizzazione più razionale e generale, un piano che tenga anche presenti i problemi della navigazione sul canale del Volturno, così come capisco l'accenno fatto al problema del Tevere.

Si tratta, però, di una disponibilità finanziaria immediata che è quella che è e quindi è stato necessario e indispensabile concentrarla dove era più possibile intervenire immediatamente. Per il resto mi associo alle considerazioni fatte dal relatore. In ordine agli ordini del giorno, dichiaro di accogliere l'ordine del giorno dei senatori Santonastaso, Manente Comunale e Tanga; per la stessa e opposta ragione non posso accettare l'ordine del giorno presentato dai senatori Cebrelli, Maderchi, Zavattini, Albarello, Marangoni, Garoli e Merzario.

Il secondo ordine del giorno, infatti, è esattamente in linea opposta a quanto è richiesto nel primo ordine del giorno.

Per quanto riguarda poi gli eventuali emendamenti, il Governo si pronuncerà quando arriveremo all'esame degli articoli.

P R E S I D E N T E . Senatore Cebrelli, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 1?

C E B R E L L I . Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno n. 1, presentato dal senatore Cebrelli e da altri senatori, non accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Faccio presente che l'ordine del giorno n. 2, la cui eventuale elezione sarebbe parzialmente preclusiva dell'emendamento 1. 1, sarà posto in votazione prima dell'articolo 1.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2260, nel testo proposto dalla Commissione.

B A L B O , Segretario:

Art. 1.

Per i lavori di completamento, ricalibramento, prosecuzione e sistemazione necessari alle linee navigabili appresso indicate è autorizzata la spesa complessiva di lire 30 miliardi, così ripartita:

- a) linea Padova-Venezia: lire 11 miliardi;
- b) linea Milano-Cremona-Po: lire 9 miliardi e 500 milioni;
- c) linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante-Canali di Brondolo e di Valle: lire 9 miliardi e 500 milioni.

Il predetto stanziamento sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1976, di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1977 e di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1978.

L'impegno di spesa da assumersi sugli stanziamenti di cui sopra potrà riferirsi anche agli anni successivi a quello in cui l'impegno

stesso è assunto, purchè il totale degli impegni non superi lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti si effettuino entro i limiti dei rispettivi stanziamenti annuali.

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

B A L B O , Segretario:

Al primo comma, sostituire le lettere a), b) e c) con le seguenti:

- « a) linea Padova-Venezia: lire 9 miliardi;
- b) linea Milano-Cremona-Po: lire 8 miliardi;
- c) linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante-Canali di Brondolo e di Valle: lire 8 miliardi;
- d) linea Regi Lagni-Volturno: lire 5 miliardi ».

1.1 **ZUCCALÀ DE MATTEIS, PITTELLA, TALAMONA, ARFÈ, CORRETTO, ARNONE, BLOISE**

Dopo le parole: « appresso indicate » inserire le altre: « e per opere idrauliche, di difesa del suolo e di irrigazione ».

1.2 **CEBRELLI, ZAVATTINI, ALBARELLO, MARANGONI, GAROLI, MERZARIO, MADERCHI**

Sostituire la lettera c) con la seguente:
« c) la somma di lire 9 miliardi e 500 milioni è finalizzata alla prosecuzione dei lavori sull'asta Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante e in particolare per la messa a punto della Conca di San Leone, del tratto Mantova-Trevenzuolo, della Conca di Bussari, della sistemazione del tratto tra Bussari e Canda e della sistemazione a mare dello sbocco del Po di Levante ».

1.3 **CEBRELLI, ZAVATTINI, ALBARELLO, MARANGONI, GAROLI, MERZARIO, MADERCHI**

P I T T E L L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I T T E L L A . Signor Presidente, onorevoli senatori, sarei tentato, nell'illustrare l'emendamento 1.1, di fare una divagazione su tutta la legge per stabilirne l'utilità e soprattutto per stabilirne i caratteri di priorità. Ma ciò che mi preme è sottolineare la preoccupazione profonda del Gruppo socialista di fronte all'oblio completo del problema del Mezzogiorno che il Governo dimostra da qualche tempo a questa parte e che puntualmente ha dimostrato nel portare innanzi anche questo disegno di legge.

Di qui l'emendamento presentato a integrazione della legge al nostro esame, il quale trova giustificazione in due ordini di motivi. Il primo riguarda la considerazione che pur bisogna avere verso precedenti attività qualificate delle Camere concernenti lo stesso problema. Il secondo si sostanzia nell'inderogabile necessità di tener conto della drammatica condizione umana in cui versa il Mezzogiorno; e questo vuole essere un suggerimento preciso inteso ad armonizzare la politica economica dell'attuale Governo con la realtà scottante del disagio delle nostre popolazioni, che infierisce più acutamente sulle popolazioni del Mezzogiorno, anche se si riversa su tutto il territorio nazionale: non più il divario tra reddito alto e reddito basso segna infatti la frattura tra Nord e Sud ma una diversa tonalità di sofferenza morale e fisica che corre tra cittadini in fase di collasso economico, quelli del Nord, e cittadini ormai aggrediti dalla fame, quelli del Sud.

Motivi di ordine parlamentare, di rispetto di proposte avanzate in passato sostengono il nostro emendamento: infatti nelle precedenti legislature tutte le proposte di legge concernenti le idrovie hanno incontrato difficoltà in Parlamento proprio perchè non si voleva fosse trascurato il problema del Mezzogiorno. Nel 1971 la proposta di legge Mancini-Mariotti prevedeva la spesa di 50 miliardi per idrovie, di cui 10 avrebbero dovuto essere destinati all'ente autonomo Volturno. Con questa spesa si sarebbe realizzato il progetto di canalizzazione delle acque e di costruzione del porto fluviale del Vol-

turno. Solo lo scioglimento anticipato delle Camere impedì il rapido *iter* di questa proposta di legge, che peraltro rimane attuale.

Anche motivazioni di politica economica nazionale danno supporto alla nostra posizione e quindi al nostro emendamento. Non si può dimenticare l'esigenza immediata del Mezzogiorno nè si può sulla questione meridionale mettere il silenziatore, accantonarla, cospargerla di una specie di cortina cloroformica, mentre scoppia in ogni piazza e in ogni strada, a Napoli come a Potenza, come in Calabria, come nelle Isole, il dramma della disoccupazione e della fame. Forse impegnando un po' di soldi, prescindendo dalla valutazione generale sulla legge, per la quale io personalmente sono enormemente perplesso, avremmo potuto diminuire lo stato di disagio in cui versano le popolazioni meridionali.

Il disegno di legge n. 2260, escludendo dalle provvidenze previste l'ente autonomo Volturno, non solo viene meno a precisi impegni, ma contraddice il senso della politica meridionalistica che pure dovrebbe costituire il logico sostegno al risanamento economico e morale del paese.

Per queste motivazioni, sulle quali sono certo che il Governo vorrà per un momento riflettere per dire una parola di responsabilità e di giustizia, chiedo all'Assemblea di voler approvare l'emendamento socialista. Tale emendamento non altera gli impegni economici per il Nord, mentre permette di ribadire la volontà di non dimenticare il Mezzogiorno, anzi di tenerlo al centro delle preoccupazioni del Governo.

N O È . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* N O È . Vorrei esprimermi brevemente sull'articolo 1 e sugli emendamenti, essenzialmente sull'elencazione a), b) e c) delle scelte fatte, per fare due osservazioni. La prima è questa: circa una ventina di anni fa, in Val padana, divampò, a seguito di scelte fatte, una polemica che vale la pena di ricordare, anche se riportarsi a quella polemica nei termini in cui era posta appare anacro-

nistico. La polemica verteva tra una linea navigabile Po-Cremona-Milano, in gran parte su fiume, e una linea navigabile pedemontana (un collega l'ha ricordata), cioè un canale artificiale che partendo dal Mincio passasse per la zona fortemente industrializzata del bresciano per arrivare addirittura al Ticino (si parlava anche di Locarno).

Ora questa polemica è superata; la scelta fatta è irreversibile e non vi torno sopra. Vorrei però soltanto dire al Governo (ed è questa la ragione per la quale ho preso la parola) che per gli sviluppi futuri di queste linee e per renderle fruttifere è indispensabile che si tenga conto del fatto che in questi anni si è diffuso l'uso dei *containers* il che ha originato un nuovo modo di trasporto anche fluviale. Dirò solo che a Basilea, porto fluviale notevole, tutto lo spazio disponibile vicino al porto è stato destinato ad una stazione di *containers*; avendo più spazio l'avrebbero fatta più grande. Ora una stretta connessione tra lo sviluppo futuro di questi canali, tra i diversi tronchi e il traffico ferroviario si impone. Do subito un esempio che mi è capitato personalmente quando, trovandomi in Germania, per perorare la galleria ferroviaria dello Splüger (galleria a bassa quota che collegherebbe la parte centro-sud della Germania alla Valle padana in modo molto più diretto di quanto attualmente non sia), sono stati proprio i tedeschi a dirmi: noi della Germania del sud non sappiamo più come fare con i porti di Amburgo e di Brema perchè sono troppo congestionati e lontani da noi; se voi poteste, costruendo evidentemente la galleria ferroviaria dello Splüger, avere un sistema idroviario di approccio, tutti i trasporti per *containers* che vengono dall'Oriente potrebbero benissimo arrivare per nave fino vicino Venezia e poi per via fluviale fino ad un certo punto che potrebbe essere la fine del lago di Como; perchè la linea pedemontana in parte potrebbe essere utile per collegarsi con queste nuove strutture ferroviarie — non voglio farla resuscitare tutta — e potrebbe far sì che con soli 150 chilometri di ferrovia dalla fine del lago di Como al lago di Costanza le merci nei *containers* possano arrivare in Germania.

Ho portato questo esempio non come un toccasana — per carità! — ma perchè in una discussione futura ritengo che accanto al rappresentante del Ministero dei lavori pubblici dovrebbe esserci il rappresentante del Ministero dei trasporti proprio per considerare queste forme più moderne che si stanno sviluppando.

Vengo ora alla seconda osservazione. Non è stato qui rilevato (e mi sembra che valga la pena di farlo) che la linea Milano-Cremona-Po è l'unica via navigabile possibile in Italia su un corso d'acqua naturale e in ciò si differenzia da tutte le altre. La differenza è notevole perchè, mentre in un canale artificiale bastano alcuni metri cubi al secondo di alimentazione d'acqua (ne bastano quattro, cinque o sei), in un alveo naturale la portata minima è dell'ordine delle centinaia di metri cubi. C'è quindi un rapporto da uno a cento e non è una differenza piccola. E perchè? Perchè nella storia recente le portate di magra del Po sono scese in modo abbastanza preoccupante. Quando nel 1921 l'illustre idrologo Giandotti studiò la regolamentazione del Po, la portata di magra era di 400 metri cubi al secondo. Allora egli studiò certe sezioni. Ora, già alla fine degli anni '60, la portata di magra è scesa a 300 metri cubi al secondo, per cui tutte quelle sezioni hanno dovuto essere riviste. Questo indica che, anche se abbiamo fatto una scelta e possiamo portarla avanti, siamo obbligati a studiare tutto il bacino del Po con grande attenzione per essere certi che nel futuro, anche artificialmente, in quei brevi periodi di magra che fermerebbero tutta la navigazione, potremo assicurare quei 300 metri cubi al secondo attuali (se non i 400 che c'erano prima).

Dico questo perchè vi sono esempi cospicui. I francesi hanno costruito un grande serbatoio sulla Senna ed uno sulla Marna i quali da un lato difendono Parigi dalle piene ma dall'altro, riempiendosi durante i periodi di acque abbondanti, permettono poi di rimpinguare la Senna durante la magra e di assicurare certi livelli che da un lato sono necessari per la navigazione e dall'altro diminuiscono l'inquinamento, alzando la portata ordinaria.

Ho voluto dire tutto ciò perchè questa scelta va corroborata da attenti studi e predisposizioni idrologiche di questo genere.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

G R O S S I , relatore. Per quanto riguarda l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Cebrelli e da altri senatori, tendente ad inserire le parole: « e per opere idrauliche, di difesa del suolo e di irrigazione » dopo le parole: « alle linee navigabili appresso indicate », devo dire che la cosa è implicita. Ma siccome l'indicazione si riferisce specificamente al tratto Tartaro-Canalbianco, a mio avviso può considerarsi non superflua. Quindi ritengo di poter accettare questo emendamento.

Circa l'emendamento 1.1, illustrato dal senatore Pittella, siccome il senso della richiesta è espresso anche nell'ordine del giorno presentato dal senatore Santonastaso ed altri, inviterei il senatore Pittella a ritirare l'emendamento e ad associare la sua volontà politica al senso dell'ordine del giorno. Infatti l'emendamento così com'è non è accettabile perchè non rientra nella logica di questa legge che ha il suo valore in una scelta di area nella quale non entra la linea Regi Lagni-Volturno, mentre l'ordine del giorno fa la richiesta in termini generali di presa in considerazione dell'idrovia.

Sono contrario infine all'emendamento 1.3 perchè è difficile definire le singole opere da eseguire. Si potevano forse accettare delle indicazioni di priorità. Oltretutto non sappiamo se i mezzi finanziari a disposizione sarebbero sufficienti a realizzare queste opere. Si tratta comunque di un'indicazione che il Governo può tener presente.

C E B R E L L I . Potremmo modificare l'emendamento secondo le sue proposte.

G R O S S I , relatore. Io non ho proposte da fare: ho solo detto che si poteva eventualmente accettare l'emendamento se ci fosse stata un'indicazione di criteri di priorità;

invece l'emendamento contiene un elenco di opere da farsi. Perciò sono contrario all'emendamento.

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

A R N A U D , Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Sono contrario agli emendamenti 1.1 e 1.3; sull'1.2 mi rimetto all'Assemblea perchè lo ritengo superfluo.

P R E S I D E N T E . Senatore Cebrelli, mantiene l'emendamento 1.2?

C E B R E L L I . Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Cebrelli e da altri senatori, accettato dalla Commissione e per il quale il Governo si è rimesso all'Assemblea. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Senatore Pittella, insiste per la votazione dell'emendamento 1.1?

P I T T E L L A . Lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Cebrelli e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

Non è approvato.

Senatore Santonastaso, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 2?

S A N T O N A S T A S O . Prendo atto delle dichiarazioni del Governo e non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione dell'articolo 1, nel testo emendato.

R I P A M O N T I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* R I P A M O N T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, intendo motivare il mio voto favorevole all'articolo 1, nonostante le perplessità suscitate in me dal contenuto dell'articolo stesso per quanto riguarda il metodo con il quale si è definito lo stanziamento di 30 miliardi.

Le dichiarazioni rese dal Sottosegretario a nome del Governo hanno in parte attenuato le mie perplessità, che derivano da questa constatazione: dopo che, nel 1962, con legge n. 1549, abbiamo rafforzato la tesi dell'urgenza di procedere all'attuazione del canale Milano-Cremona-Po e dopo che abbiamo individuato nel canale stesso il tratto più importante di un sistema di navigazione interna dell'alta Italia, abbiamo aggiunto nella redazione dell'opera l'apertura delle aree interessate allo sviluppo industriale, collegando alla realizzazione del canale un piano di utilizzazione delle aree vincolate ai piani regolatori, secondo il metodo della legge n. 167 che prevede il vincolo delle aree solo per l'edilizia economica popolare. Si era cioè tentato di collegare al canale il decongestionamento delle aree industriali del Nord indirizzando l'industrializzazione lungo questo tratto fluviale. Ed eravamo nel 1962. A tredici anni di distanza, con la proposta del Governo, destiniamo a questo tratto fluviale 9 miliardi e mezzo, cioè aggiungiamo altri 10 chilometri ai 10 già realizzati.

Nel dibattito svoltosi in Parlamento per la formulazione del piano quinquennale di sviluppo si era stabilito in 50 miliardi lo stanziamento e si erano fissati i criteri di priorità che dovevano essere tenuti presenti in un piano globale della navigazione interna in Italia.

Un'altra perplessità mi deriva dal fatto che, mentre « Le Monde » della settimana scorsa, a proposito del programma francese in materia di navigazione interna, prospettava per l'Italia come esistente la linea Milano-Cremona-Po, questa sera ci troviamo di fronte all'approvazione di un altro tronco che, se attuato, non potrà essere utilizzato finchè non avremo completato l'intera opera che potrà, tra l'altro, essere ridotta come

importo localizzando il porto di Milano più vicino a Lodi rispetto a quanto previsto dai progetti in corso di elaborazione.

Un altro fatto dal quale derivavano le mie perplessità riguarda la distribuzione dei pochi miliardi disponibili non rapportati ad una previsione globale di spesa che si poteva fare anche rapidamente, conoscendo i progetti in corso ed essendoci una vasta letteratura in materia. Abbiamo sprecato convegni per vent'anni su questa problematica. Perfino il senatore Noè si è convinto che si poteva fare il canale Milano-Cremona-Po. Tuttavia non abbiamo di fronte una previsione globale di spesa per il nostro sistema di navigazione interna che tenga conto di particolari situazioni del Sud d'Italia. Nonostante questo abbiamo ulteriormente ripartito questi 30 miliardi, senza rendere funzionale nessuna delle tre linee.

A parte tutte queste perplessità, esprimo, con il mio voto favorevole, l'approvazione per il fatto che dopo tredici anni, dopo la mancata attuazione del piano quinquennale, qualcosa si muove. E il Governo questa sera si è espresso a favore di un piano globale della navigazione interna, che potrebbe essere approvato mentre si costruiscono questi tronchi. Quindi ha ragione il Sottosegretario a dire che non realizziamo questi tronchi senza prospettive perchè colleghiamo questi lavori ad una indicazione di programma compiuto.

Ci auguriamo che questo scorcio di legislatura possa servire a completare il programma e riteniamo che l'approvazione di questo disegno di legge costituisca un atto che faccia sì che da parte delle popolazioni interessate non venga valutata con il metro dei tratti di canale attuati la rapidità con la quale il Parlamento risponde alle attese delle popolazioni.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

B A L B O , *Segretario:*

Art. 2.

I progetti di massima ed esecutivi relativi alle opere di navigazione interna sono approvati, nell'ambito delle rispettive competenze territoriali, dal Presidente del Magistrato alle acque o dal Presidente del Magistrato per il Po, con propri decreti.

Sui progetti di massima devono essere sentiti il Ministro dei trasporti e le regioni interessate.

Sono convalidate, a tutti gli effetti, le approvazioni di progetti di opere idrovie disposte in passato dagli organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

(*È approvato*).

Art. 3.

L'approvazione dei progetti esecutivi equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Per le espropriazioni da effettuare in esecuzione della presente legge l'indennità sarà determinata a norma della legge 22 ottobre 1971, n. 865 e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per le linee indicate alle lettere *a)* e *b)* del precedente articolo 1, l'esecuzione e la manutenzione delle opere di navigazione interna nonché la gestione e l'esercizio dei relativi impianti sono affidati in concessione, rispettivamente, al Consorzio per l'idrovia Padova-Venezia ed al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po.

Per la linea indicata alla lettera *c)* dello stesso articolo 1 la concessione può essere affidata con decreto dei competenti organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

In ogni caso i predetti organi approveranno le convenzioni relative alla disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione concedente ed il concessionario.

(*È approvato*).

Art. 5.

I termini per il completamento dei lavori del canale Milano-Cremona-Po, di cui all'articolo 9 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sono prorogati al 31 dicembre 1982.

La classificazione come linea navigabile di 2ª classe di cui al n. 35 del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, è estesa ai tratti Fissero-Tartaro e Bastion San Michele-Formigosa.

(*È approvato*).

Art. 6.

Sono estese ai lavori lungo le predette linee navigabili le norme di cui alla legge 3 febbraio 1963, n. 92, per quanto non previsto dalla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 7.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1976 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

D E M A R Z I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E M A R Z I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola — e ne sono onorato — per esprimere il favore del Gruppo della democrazia cristiana all'approvazione di questo disegno di legge.

Durante la discussione generale abbiamo fatto silenzio sull'argomento per accelerare i lavori; ma perchè non ci siano dubbi il nostro parere è completo, senza riserve e senza

critiche. Noi anzi ringraziamo il Ministro dei lavori pubblici per l'impostazione che ha cercato di dare tenuto conto delle necessità e delle difficoltà finanziarie che si trovano nel nostro bilancio; in fondo ha scelto la strada di far proseguire dei lavori già iniziati. È una strada giusta. Certo, se le situazioni finanziarie miglioreranno, è logico ed è giusto — sono state le proposte sollevate un po' da tutti — che ci sia un vero e proprio piano per le idrovie. Questo è l'auspicio per il futuro ed in questo auspicio noi, come Democrazia cristiana, appoggiamo anche le richieste, che il Governo ha accettato, che in questo piano di più larga veduta ci siano anche i Regi Lagni del Volturno, Pomigliano e il Tevere. Ringrazio il relatore non solo per la sua ampia, precisa e tecnica relazione, ma anche perchè ha voluto con esattezza difendere una cosa che mi sta particolarmente a cuore, come veneto, e cioè l'idrovia Venezia-Padova. Ha dato delle risposte a coloro che hanno fatto su quest'argomento osservazioni critiche ed io mi auguro che, in modo particolare anche nell'altro ramo del Parlamento, i colleghi di parte comunista non tradiscano le tradizioni venete. L'idrovia Padova-Venezia è nella tradizione della Repubblica veneta; praticamente si tratta di fare nel 1970-80 quello che i veneti fecero alcuni secoli fa quando realizzarono la prima idrovia Padova-Venezia. Questo è l'ampliamento di quella tradizione e così come si è realizzata una tradizione idroviaria per i veneti ci auguriamo che ci sia una tradizione idroviaria per tutto il paese.

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

E approvato.

Avverto che resta assorbito il disegno di legge n. 1420.

Annunzio di interrogazioni

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

BALBO, Segretario:

SIGNORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del commercio con l'estero.* — Considerato:

che l'Italia occupa il terzo posto nella graduatoria dei Paesi che acquistano rame cileno;

che le importazioni di rame hanno registrato un sensibile aumento da quando la giunta militare è al potere in Cile;

che nel 1974 gli acquisti italiani di rame in quel Paese sono raddoppiati in valore rispetto all'anno precedente, passando da 46 a 61 mila tonnellate;

che per l'Italia si tratta di un'operazione in pura perdita, dal momento che il Cile vende in Italia più di quanto noi vendiamo in Cile, e che il nostro Paese può acquistare rame agli stessi prezzi in numerosi altri Stati,

l'interrogante domanda se non si ritenga che continuare a perseguire tale politica significa puntellare, obiettivamente e concretamente, l'attuale regime cileno e se, invece, non si ritenga che il boicottaggio economico della giunta militare cilena sia l'arma più efficace di cui dispongono i Paesi democratici per isolare Pinochet, così come ha indicato la recente conferenza di solidarietà con gli antifascisti cileni svoltasi ad Atene.

(3 - 1869)

ENDRICH. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* — Premesso:

che il Palazzo di giustizia di Cagliari, costruito oltre 30 anni or sono, è finora rimasto incompiuto;

che tale incompiutezza crea gravi e crescenti difficoltà — data la scarsità dei locali — allo svolgimento dell'attività giudiziaria e costituisce uno sconcio dal punto di vista dell'edilizia urbana;

che nell'ultimo trentennio sono stati costruiti ed ultimati edifici analoghi ed altri sono in corso di costruzione in numerose località, molte delle quali sono assai meno importanti del capoluogo della Sardegna,

l'interrogante chiede di conoscere quando si provvederà a completare il Palazzo di giustizia di Cagliari, ponendo fine ad uno scon-

cio e mettendo gli uffici giudiziari di quella città in condizioni di disporre di locali sufficienti.

(3 - 1870)

CALAMANDREI, VALORI, BUFALINI, VALENZA, D'ANGELOSANTE, ROSSI Raffaele, ADAMOLI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Dinanzi alla feroce strage perpetrata da bombardieri israeliani nei campi profughi palestinesi di Bewani, Nahar al Bared e Nabatiah nel Libano (con il terribile bilancio, secondo fonti ufficiali libanesi, di 77 morti e 107 feriti, la metà dei quali donne e bambini), atto esecrabile in se stesso e gravemente pregiudizievole — come ha dichiarato subito anche il segretario generale dell'ONU Waldheim — alla ricerca di un regolamento pacifico nel Medio Oriente, gli interroganti chiedono quali passi il Governo intenda immediatamente compiere:

1) per esprimere condanna nei confronti di quel crimine internazionale e della spirale di premeditata violenza che esso alimenta;

2) per riaffermare senza equivoci, come posizione dell'Italia, che la pace e la giustizia nel Medio Oriente esigono che si proceda verso una soluzione globale di quei problemi basata sull'applicazione piena delle risoluzioni dell'ONU, sul ritiro di Israele da tutti i territori occupati nel 1967 e sul diritto all'esistenza di tutti gli Stati e popoli della zona;

3) per indicare, con rinnovata chiarezza, che il cardine di tale soluzione globale e la richiesta di ogni passo che voglia effettivamente promuoverla stanno nel riconoscere e nel realizzare il diritto ad una propria patria e ad un proprio Stato spettante al popolo palestinese, di cui l'OLP è la rappresentante legittima, come tale considerata dall'ONU.

(3 - 1871)

TOGNI, AGRIMI, FOLLIERI, DAL FALCO, COSTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Quali rappresentanti ed interpreti di un elettorato che ha inteso esprimere il suo consenso e la sua fiducia ad un partito che ha sempre considerato, e che tuttora considera, custode e propugnatore di quei principi di li-

bertà, di giustizia sociale, di fede, di integrità morale e di fraternità umana che sono alla base di ogni autentica civiltà, principi universalmente accolti dalla recente conferenza di Helsinki, le cui conclusioni furono approvate e sottoscritte anche dall'URSS, gli interroganti chiedono di conoscere quali passi il Governo italiano abbia mosso o intenda muovere per affiancare concretamente e fattivamente la nobile iniziativa che, con la sempre più vasta partecipazione di tutti i Paesi del mondo libero, il benemerito Comitato internazionale per la liberazione del grande matematico russo Leonid Pliouchtch, ricoverato in un ospedale psichiatrico e sottoposto a trattamenti particolari a base di psicofarmaci diretti a distruggerne la personalità, va tenacemente conducendo per ottenere che l'eminente scienziato, reo soltanto di essersi battuto per la difesa dei diritti dell'uomo in URSS, possa lasciare l'Unione Sovietica insieme alla sua famiglia.

(3 - 1872)

ROSSI Dante, BRANCA, BONAZZI, GALANTE GARRONE, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Nella mattinata di martedì 2 dicembre 1975, decine di aerei militari israeliani hanno bombardato alcuni campi di profughi palestinesi dislocati in diverse località del Libano.

Notizie provenienti da fonti diverse concordano nel dire che tale barbaro bombardamento ha causato la morte di 75 persone ed il ferimento di altre 140, tra le quali molte donne e molti bambini.

La tecnica usata e la fredda determinazione di colpire popolazioni inermi ed indifese ricordano i crimini disumani commessi dai nazisti nel corso dell'ultimo conflitto e quelli più recenti messi in atto contro il popolo vietnamita.

Non è di secondaria importanza, per la comprensione dei fatti, che detto attacco sia avvenuto appena 24 ore dopo che il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite aveva deciso di tenere, il prossimo 12 dicembre, un dibattito sulla situazione mediorientale con la partecipazione dell'OLP.

Ciò premesso, gli interroganti chiedono di conoscere:

quali passi abbia fatto il nostro Governo nei confronti di quello israeliano per renderlo edotto, con la dovuta fermezza, della condanna che si leva dal popolo italiano;

se sia negli intendimenti del Governo italiano predisporre adeguati aiuti economici e sanitari a vantaggio del popolo palestinese;

se il Governo italiano abbia intenzione di compiere gli atti necessari perchè detta brutale aggressione sia formalmente posta all'ordine del giorno delle Nazioni Unite.

(3 - 1873)

NOÈ. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere per quali ragioni il nostro Paese non fa parte dell'associazione « United Reprocessors », cui partecipano Francia, Germania ed Inghilterra allo scopo di mettere a punto le tecnologie necessarie per il ritrattamento del combustibile nucleare irradiato, e ciò in relazione alla complessità ed al grado di adattabilità di dette tecnologie che, nel futuro, dovranno essere in condizione di far fronte anche alle esigenze connesse con l'applicazione di filiere di reattori più avanzati, quali, ad esempio, i reattori veloci autofertilizzanti.

(3 - 1874)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

CIRIELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se il Ministro non ritenga di intervenire presso gli uffici competenti perchè sia provveduto all'immediata liquidazione dell'assegno ordinario di 7ª categoria, oltre l'assegno di cura, dal 9 settembre 1970 all'8 giugno 1974, concesso in favore dell'ex aviare Tocci Sergio (nato ad Acquaviva delle Fonti il 12 aprile 1949 e residente a Taranto, in via D. Lupo, 59) con decreto n. 748 del 10 settembre 1975.

Appare deplorabile, infatti, che, nonostante il Tocci sia stato riconosciuto affetto da esiti di infermità contratta in servizio e per

causa di servizio sin dal 10 novembre 1971, con verbale n. 988 della Commissione medico-legale dell'Aeronautica militare di Napoli, il decreto sia stato emesso solo 4 anni dopo e, a distanza di 3 mesi dalla sua emissione, la liquidazione tardi ad essere effettuata.

L'interrogante chiede, altresì, di conoscere se il Ministro ritenga corretto il comportamento dell'Amministrazione della difesa nei confronti di un giovane che, in servizio di leva, ha contratto un'infermità che lo rende inabile per tutta la vita e che merita più sollecita attenzione da parte dello Stato.

(4 - 4881)

GIOVANNETTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se gli risulti il grave disagio degli studenti e dei lavoratori costretti a viaggiare sui treni 9983 e 6933 da Iglesias a Cagliari e sul treno 6940 che percorre la tratta Cagliari-Iglesias;

se non ritenga di dover intervenire perchè siano rafforzati detti convogli, al fine di assicurare condizioni umane di viaggio agli utenti.

(4 - 4882)

MAROTTA, SEGRETO, GATTO Vincenzo. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — (Già 2 - 0449).

(4 - 4883)

URBANI, ADAMOLI, BERTONE, CANETTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso che nel pomeriggio di sabato 29 novembre 1975 il Tribunale di Genova ha dichiarato inaspettatamente il fallimento della società « Mammuto », titolare di due stabilimenti — uno metalmeccanico a Savona ed uno chimico ad Arenzano (Genova) — nonchè azionista di maggioranza (per il 75 per cento) della fonderia « Multedo », ceduta alla « Mammuto » dalla « Finmeccanica », la quale ultima, tuttavia, ne ha mantenuto una partecipazione di minoranza (del 25 per cento);

tenuto conto che da molti mesi la situazione di difficoltà della società « Mammut » è stata sottoposta all'attenzione del Governo dalle forze politiche e sindacali di Savona e di Genova e che l'inerzia del Governo ha consentito che le difficoltà della « Mammut » si andassero aggravando, anche in relazione all'aggravarsi della crisi congiunturale e della stretta creditizia;

tenuto presente che, nonostante una politica gestionale molto discutibile condotta dalla proprietà — che, tuttavia, non ha mancato di avere nei fatti per il passato l'autorevole sostegno della « Finmeccanica » — è possibile aprire prospettive positive ai 3 stabilimenti e che, in particolare, lo stabilimento metalmeccanico risulta un'industria sana dal punto di vista produttivo, non priva di commesse ed in grado di assumere altre che si profilano a tempi brevi, pur avendo alcuni problemi di ristrutturazione;

considerata, infine, la gravissima situazione in cui si vengono a trovare i quasi 800 lavoratori sui quali pende la minaccia di un licenziamento immediato, nonchè il colpo particolarmente duro che la chiusura o la degradazione dello stabilimento « Mammut » avrebbe nella struttura industriale di Savona, nella cui provincia, nel corso del 1975, si sono avute 1.400.000 ore di cassa integrazione su un totale di circa 3 milioni in tutta la regione,

gli interroganti chiedono se il Ministro non ritenga necessario intervenire immediatamente, nelle forme ed ai livelli più opportuni, sulla base anche delle indicazioni già avanzate dalla Regione Liguria, per assicurare la continuità produttiva ed occupazionale degli stabilimenti « Mammut » di Savona ed Arenzano, nonchè per dare uno sbocco positivo alla crisi della fonderia « Mulledo », in particolare attraverso la riassunzione di quest'ultima da parte della « Finmeccanica » ed attraverso l'intervento del capitale pubblico (puntando particolarmente sulla GEPI), nei due stabilimenti della « Mammut », al fine di giungere ad una nuova gestione che assicuri una prospettiva duratura alle due fabbriche, con il sostegno — per quanto riguarda lo stabilimento metal-

meccanico — anche della finanziaria pubblica, nelle forme ritenute più opportune.

(4 - 4884)

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della grave situazione determinatasi nel Liceo linguistico di via Boncompagni in Roma;

se abbia disposto un'ispezione;

quando voglia decidere circa l'istituzione di un Liceo linguistico di Stato nella Capitale.

(4 - 4885)

BERLANDA, SEGNANA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — In relazione alla grave situazione determinatasi presso la ditta SAOCA s.r.l., con sede sociale a Milano e sedi di produzione a Milano, Roma e Lavis (Trento), in seguito alla dichiarazione di fallimento della stessa;

considerato che la SAOCA, costituita per l'elaborazione elettronica dei dati INPS, è stata recentemente interessata da una lunga vertenza aziendale, dovuta a difficoltà finanziarie dell'azienda stessa, nel corso della quale sono pure intervenute, da parte della Magistratura, due pronunce di condanna nei confronti di atteggiamenti o decisioni aziendali, mentre un intervento del sottosegretario di Stato, senatore Del Nero, aveva temporaneamente determinato il raggiungimento di un accordo fra la rappresentanza sindacale e la direzione aziendale, con il consenso della Direzione generale dell'INPS,

gli interroganti chiedono al Ministro di sapere:

a) se sia a conoscenza dell'avvenuta dichiarazione di fallimento dell'azienda;

b) quali iniziative intenda prendere per garantire comunque la tempestiva elaborazione dei dati INPS, presupposto necessario per l'erogazione delle pensioni ai lavoratori pensionati;

c) se conosca con precisione quante posizioni siano tuttora in sofferenza per la cattiva gestione della SAOCA società assuntrice;

d) se non ritenga opportuno predisporre con tutta urgenza un'ispezione che approfondisca molti aspetti oscuri di una vicenda di appalti e subappalti di un servizio sociale essenziale, quale è quello dell'elaborazione di migliaia di posizioni pensionistiche INPS. (4 - 4886)

MAFFIOLETTI, LI VIGNI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Si premette che esiste disparità di trattamento fra le diverse categorie di insegnanti relativamente alla chiarezza delle voci che determinano il netto dello stipendio percepito.

I professori ricevono mensilmente una distinta contenente, oltre alle indicazioni del coefficiente al quale si trovano, il lordo dello stipendio, le trattenute previdenziali, le trattenute fiscali e, ovviamente, il netto derivante. Gli insegnanti elementari continuano, invece, ad essere pagati con mandati collettivi che indicano solo il netto dello stipendio, senza alcuna ulteriore specificazione, rendendo loro pressochè impossibile poter valutare correttamente le proprie spettanze, dato che sovente lo stipendio di un mese è diverso da quello dell'altro mese.

Gli interroganti chiedono, pertanto, di conoscere i motivi di detta situazione, le misure che eventualmente sono già state prese per ovviarvi e per quale data si prevede di poter garantire anche in tale campo uniformità di trattamento per tutti gli insegnanti. (4 - 4887)

COLAJANNI, BRUNI, BORSARI, CANETTI. — *Ai Ministri del commercio con l'estero, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

se nella domanda inoltrata dalla « Lepetit » s.p.a. al Ministro del commercio con l'estero, tendente ad ottenere l'autorizzazione a distribuire, gratis, ai suoi azionisti, e proporzionalmente alle azioni possedute, il pari in azioni APE (società finanziaria con sede in Lussemburgo), la stessa società « Lepetit » ha fatto presente che, ad operazione effettuata, il suo capitale sociale, automaticamente, dagli attuali 29.800 milioni si ridurrebbe a soli 4.000 milioni di lire: infatti, il

valore patrimoniale dell'APE nei bilanci consolidati del gruppo « Lepetit » è stimato in 25.000 milioni;

quale sarebbe, una volta ridotto il suo capitale sociale da 29.800 milioni a 4.000 milioni di lire, la posizione del gruppo « Lepetit » s.p.a. nei confronti degli enti finanziari (« Mediobanca », « Isveimer ») e nei confronti dello stesso Stato italiano per la parte dei contributi a fondo perduto che constano essere del 12 per cento sulla parte finanziata per gli stabilimenti di Brindisi ed Anagni, per i quali la società « Lepetit », e non l'azionista di maggioranza « Dow Chemical », ha ricevuto prestiti al 6 per cento rispettivamente per circa lire 20 miliardi per lo stabilimento di Brindisi e per circa 10 miliardi per lo stabilimento di Anagni;

se sono attualmente in possesso esclusivo della « Lepetit » tutti i brevetti depositati, frutto esclusivo della ricerca di detta società e non di *partners* stranieri, presso il competente ufficio del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

se, infine — nel caso si abbia l'intenzione di concedere la richiesta autorizzazione alla « Lepetit » — si siano fatte subentrare le garanzie dell'azionista di maggioranza, unico beneficiario dell'operazione, circa la piena occupazione e la piena utilizzazione dei predetti impianti e degli altri esistenti in Italia (Milano, Cinisello Balsamo, Martellago Veneto e Garesio).

(4 - 4888)

PELUSO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che nei giorni scorsi si sono avute a Cosenza e provincia manifestazioni di protesta di studenti delle scuole medie superiori, ed in particolare di tutti gli istituti professionali di Stato, degli istituti industriali e del liceo artistico, con episodi incresciosi di violenza;

che, in realtà, anche cause ben precise, vecchie e nuove, stanno alla base del gravissimo disagio in cui versa tutta la scuola cosentina, come hanno voluto riconoscere lo stesso provveditore agli studi, i presidi ed i docenti di dette scuole, in comunicati e do-

cumenti portati a conoscenza della pubblica opinione, con larga eco sulla stampa d'informazione;

che taluni uffici scolastici (nel caso, il Provveditorato agli studi) non riescono a svolgere azione efficace e tempestiva per diversi motivi, noti peraltro al Ministro essendo al riguardo intervenuti sia le organizzazioni sindacali che diversi parlamentari;

che, per quanto concerne gli studenti degli istituti professionali, la protesta è maggiormente giustificata dal fatto che — come nel caso di quello di Acri — al biennio sperimentale possono accedere solo pochi giovani (in due classi), mentre l'istituto in parola accoglie, in complesso, più di 500 alunni divisi in 26 classi, sparpagliate addirittura in 6 plessi distanti chilometri l'uno dall'altro;

che tale situazione non è assolutamente più sostenibile, come la realtà duramente ha dimostrato e dimostra ogni giorno,

L'interrogante chiede di conoscere quali interventi urgenti si intendano mettere in atto per rimuovere le cause più pesanti del disordine attuale e se, sul problema della forte limitazione dell'accesso al biennio sperimentale post-qualifica degli istituti professionali, non sia il caso di sopprimere la limitazione stessa, onde consentire un accesso maggiore, accentuando, peraltro, nel biennio, il carattere specifico in senso professionale e tecnologico.

(4 - 4889)

CALIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza del malcontento e dello stato di agitazione esistenti fra gli studenti pendolari dei comuni di Spinazzola-Palazzo San Gervasio e Gravina in Puglia, che si recano nel comune di Altamura (Bari), ove frequentano le scuole medie superiori, a causa delle carenze di carrozze del treno n. 6403 di cui si servono.

Tale malcontento suscita anche la protesta di tanti altri viaggiatori, i quali addirittura rinunziano a salire sul predetto treno in quanto non c'è nemmeno la possibilità di stare in piedi.

Il gravissimo disservizio è stato anche denunciato agli organi regionali e nazionali da parte delle associazioni sindacali, dei partiti politici, delle Amministrazioni comunali e del comando dei carabinieri di Gravina.

Per tutti tali motivi, l'interrogante chiede se il Ministro non ritenga necessario ed urgente disporre la dotazione di altre carrozze al treno di cui sopra, per dare la possibilità ai viaggiatori di usare l'indispensabile mezzo pubblico al servizio di una collettività civile.

(4 - 4890)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, l'interrogazione n. 3 - 1871 dei senatori Calamandrei ed altri sarà svolta presso la 3ª Commissione permanente (Affari esteri).

Ordine del giorno

per la seduta di giovedì 4 dicembre 1975

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

Discussione dei disegni di legge:

1. **PAPA** ed altri. — Provvedimento per il complesso archeologico di Pompei (2059) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 29 novembre 1975, n. 562, concernente ulteriore proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica (2333) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (ore 20,50).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari