

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

115^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 17 APRILE 1964

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

INDICE

AMMINISTRAZIONI COMUNALI

Annunzio di decreti di scioglimento di Consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di Comuni Pag. 6202

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 6201

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 6201

Presentazione di relazione 6201

Discussione:

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433); « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434); « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore del-

l'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435):

DOMINEDÒ Pag. 6202
FERRONI 6210
ROSELLI 6216
ROTTA 6224
RUBINACCI 6227

INTERPELLANZE

Annunzio 6231

INTERROGAZIONI

Annunzio 6231
Annunzio di risposte scritte 6202

REGOLAMENTO DEL SENATO

Annunzio di proposta di disposizione transitoria per la discussione del bilancio dello Stato 6202

ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni 6235

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

C A R E L L I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 10 aprile.

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

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

Stirati e Tiberi:

« Norme transitorie a favore degli impiegati di ruolo dello Stato ex combattenti » (525);

Caroli:

« Modifiche alle norme che regolano il servizio farmaceutico » (526);

Maris, Adamoli, Montagnani Marelli, Gliotti, Cipolla, Samaritani, Terracini, Bertoli, Fabiani, Francavilla, Vidali, Gianquinto e Roasio:

« Misure transitorie sui canoni di locazione degli immobili adibiti ad attività artigianali, commerciali, cooperativistiche e professionali » (527);

Battaglia, Alcidi Rezza Lea, Artom, Bergamasco, Bonaldi, Bosso, Cataldo, Chiariello, D'Andrea, D'Errico, Grassi, Massobrio, Nicoletti, Palumbo, Pasquato, Rotta, Rovere, Trimarchi e Veronesi:

« Norme sulla cittadinanza » (528);

Perna, Gianquinto, Caruso, Preziosi, Kuntze, Petrone, Fabiani, Roda, Rendina, Gramegna, Maris e Orlandi:

« Modifica dell'articolo 75, primo comma, del testo unico delle leggi sull'ordinamento della Corte dei conti, approvato col regio decreto 22 luglio 1934, n. 1214 » (529);

Rubinacci:

« Norme relative all'indennità di anzianità di cui all'articolo 2120 del Codice civile » (530).

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

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede referente:

alla 8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste):

« Disposizioni per il riordinamento delle strutture fondiarie e per lo sviluppo della proprietà coltivatrice » (518), (previ pareri della 1ª, della 2ª e della 5ª Commissione);

« Autorizzazione di spesa per le attività degli Enti di sviluppo » (519), (previo parere della 5ª Commissione);

« Norme in materia di contratti agrari » (520-Urgenza), (previo parere della 2ª Commissione).

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste), il senatore Di Roc-

co ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge, del quale la Commissione medesima ha approvato, in sede redigente, il testo degli articoli:

« Autorizzazione di spesa per il funzionamento degli Enti di sviluppo » (394).

Annunzio di proposta di disposizione transitoria del Regolamento per la discussione del bilancio dello Stato

P R E S I D E N T E . Informo che il senatore Tessitori ha comunicato alla Presidenza, a nome della Giunta per il Regolamento, una proposta di disposizione transitoria per la discussione del bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (*Doc. 35*).

Annunzio di decreti di scioglimento di Consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di Comuni

P R E S I D E N T E . Informo che, con lettera del 15 aprile 1964, il Ministro dell'interno, in adempimento di quanto prescritto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel 1° trimestre 1964 — concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di: Tarcento (Udine), Pratola Peligna (L'Aquila), Cerea (Verona), Corato (Bari) e Montesarchio (Benevento).

Con la predetta lettera il Ministro ha altresì comunicato gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria dei Consigli comunali di: Modolo (Nuoro), Santulussurgiu (Cagliari), Castrezzato (Brescia) e Pavullo nel Frignano (Modena).

I documenti predetti sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

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

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433); « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434); « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, numero 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile »; « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale »; « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

D O M I N E D O' . Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono lieto di avere l'onore di aprire questo dibattito in vista dell'importanza del tema. Mio compito, a nome del mio Gruppo, sarà quello di tentare una impostazione generale dell'argomento, allo scopo di poter scendere poi all'analisi, che

sarà affidata anche ad altri miei valenti colleghi, il senatore Genco, il senatore Roselli e il senatore Rubinacci, per essere poi coronata dal relatore onorevole Florena.

Noi siamo qui in seduta plenaria, dopo che questo complesso di leggi navali, che va visto unitariamente nel suo corpo e nelle sue finalità, è stato rimesso all'Assemblea dalla Commissione permanente, laddove pendeva in sede redigente. Se c'è un *contra* in questa procedura, e cioè l'eventuale prolungamento nell'esame di leggi importanti ed urgenti, tuttavia c'è un *pro*, che io amo sottolineare, e cioè che una materia di tale rilievo viene alla ribalta dell'attenzione pubblica attraverso l'esame dell'Aula.

Onorevoli colleghi, io credo di avere tre motivi per intervenire, se non vado errato. Il primo motivo è quello generale della solidarietà al Governo, leale e costruttiva. Il secondo motivo è quello dell'apprezzamento di carattere obiettivo di disegni di legge qui sottoposti al vostro esame, apprezzamento che nasce dalla bontà dei disegni di legge stessi in sé e per sé considerati, come subito vedremo. Il terzo motivo, se mi è permesso farne cenno, e lo faccio soltanto dal punto di vista storico della continuità dell'attività politica, è quello del collegamento che vedo tra questi disegni di legge e le impostazioni fatte dal precedente Governo. Tale continuità mi pare veramente segno e simbolo di democrazia. Non ci sono che i regimi totalitari che cominciano dall'anno zero, dimenticando tutto ciò che era stato fatto e credendo di iniziare *ex novo*. Il ministro Spagnoli fa parte di una compagine democratica, verso cui rinnovo quindi l'espressione della mia solidarietà, la quale, anche a prescindere dai legami di partito, è solidarietà autentica e personale. E mi piace pertanto sottolineare dinanzi al Paese, anche di fronte a certe critiche che ho letto sulla stampa nei confronti del Governo di centro-sinistra, questo senso di continuità storica e democratica, che nasce da un grande principio umano: tutto ciò che si è fatto non è se non la premessa per ciò che deve fare, e tutto ciò che si fa mirando al progresso, si ricollega ai valori della tradizione.

Dopo questo preambolo, io vorrei pronunciare qualche parola prima sulle leggi in esame e poi sul problema generale che nasce in occasione di questo dibattito. Mi sembrano questi i temi doverosi del mio dire. Sulle leggi, in particolare, io credo che si possa procedere con relativa rapidità, nel senso che non diminuisco in nulla l'importanza del tema, anzi la sottolineo, dando quasi per scontata la necessità e perciò la convenienza delle leggi proposte. Questo punto è di tale evidenza, che in realtà si può procedere come di scorcio, quasi panoramicamente. Vediamo un momento insieme i provvedimenti in discussione.

Sono tre leggi che toccano tre temi assolutamente connessi. Io desidero sottolineare questa connessione, che dà unità al nostro dibattito. Noi con ciò non pretendiamo dare fondo allo scibile della materia, ma porremo le premesse per quegli ulteriori sviluppi, cui credo insieme guardiamo, Parlamento e Governo. Oggi siamo dinanzi ad un nucleo di tre argomenti, che concernono l'incremento del credito navale, le costruzioni e quindi la difesa dei cantieri, lo sviluppo della flotta e quindi le demolizioni del vecchio per arrivare alla costruzione del nuovo.

Credito, cantieri, flotta, sinteticamente. Onorevoli senatori, il credito anzitutto. Io ritengo che altre grandi Nazioni marinare ci abbiano dato un magnifico esempio. L'Italia, nazione marinara per tradizione — non farò retorica, rievocando primati romanistici, statutari e repubblicani — è su tal piano che sente di poter cogliere e utilizzare le lezioni che ci vengono dalla storia e dalla realtà sociale del nostro tempo.

È proprio di uomini elevati il riconoscere il valore altrui, direi godere del valore altrui, com'è dei grandi popoli attingere alle possibilità che, nell'evoluzione solidale delle Nazioni, ognuna di esse può dare all'altra vicendevolmente. Ora, Paesi marinari come quelli anglosassoni e come quelli scandinavi in particolare (voi ricorderete meglio di me la legge sul credito svedese) ci hanno dato ottimi esempi, hanno segnato mirabili pagine su questo punto. Signori, è il credito che dà anima all'attività eco

nomica. Nell'attuale congiuntura, sia detto per inciso e senza aprire un problema che sarei lungi dal voler toccare in questa sede, noi sappiamo che l'iniziativa, oggi, ha bisogno come non mai di credito, e sappiamo che il contenimento del credito oggi (non dirò le restrizioni, ma, seguendo la formula adottata dall'onorevole Colombo, parlerò di contenimento) va fatto con grande prudenza. È doveroso, in certi momenti, fruire con prudenza del credito, me ne rendo perfettamente conto e rendo ossequio a certe esigenze: ma si tratta di esigenze eccezionali, perdurando nelle quali noi potremmo anemizzare e l'iniziativa pubblica e l'iniziativa libera, socialmente feconda. È perfettamente logico che, in vista di questa impostazione per cui vediamo la politica creditizia come una delle componenti essenziali non solamente di politica della spesa o di politica dei tributi o dei consumi, ma soprattutto di politica della produttività e dei redditi, noi guardiamo al credito come ad uno strumento fondamentale.

Io credo con questo, onorevole Ministro, di aver dato la dimostrazione di fondo della bontà del provvedimento che ella oggi ci sottopone. È un provvedimento sano, è un provvedimento costruttivo, è un provvedimento imprescindibile. Del resto l'onere relativo, onorevoli colleghi, è modesto: stavo per dire quanto mai modesto. Ricordo che in un dibattito che avemmo a suo tempo con i ministri finanziari, il Ministro del tesoro mi obiettò che bisognava considerare gli oneri a scalare che si ricollegano per lungo tempo agli interessi delle operazioni di credito. Evidentemente, questo è innegabile: ogni operazione di credito che porti seco un determinato periodo per le scadenze e per l'estinzione, comporta un onere che si protrae corrispondentemente. Ma ciò inerisce all'operazione stessa: in sé e per sé l'operazione non è che di mezzo miliardo annuo, per quattro esercizi. Se noi consideriamo che il precedente intervento dello Stato per sorreggere il credito navale a favore di iniziative sane ha generato la possibilità di costruzioni per circa un milione di tonnellaggio in quattro esercizi, abbiamo la prova provata, *ictu oculi*,

della bontà della legge oggi sottoposta all'esame del Senato. Diversamente noi ci priveremmo della possibilità di favorire un moto costruttivo che, salvo l'esame del problema dei costi, e salvo la conseguente determinazione del livello di competitività internazionale, dobbiamo ritenere tendenzialmente destinato a raggiungere un sicuro vantaggio economico e sociale per le categorie e per la comunità. La legge precedente, come voi mi insegnate, è scaduta. Questa proposta viene quindi a colmare automaticamente un vuoto e a soddisfare l'esigenza di coloro che operano sulla base dell'iniziativa socialmente sana, costituzionalmente garantita, atta a servire l'interesse comune.

Secondo provvedimento: forse il secondo disegno di legge esige una parola di più, ma mi pare assai chiara anche qui la difesa della sua bontà. I miei colleghi l'analizzeranno ulteriormente; io mi limiterò a fare il quadro, fedele a ciò che ho detto.

I cantieri, ossia le costruzioni. Voi tutti sapete (lo abbiamo detto a suo tempo in altri dibattiti, il ministro Spagnolli lo ha ripetuto in dichiarazioni pubbliche, la stampa si è impossessata del tema) che i cantieri sono un grosso capitolo: l'ultimo dibattito che si svolse in quest'Aula sul bilancio della Marina mercantile riecheggiò da varie parti questa esigenza di fondo. I cantieri hanno bisogno di commesse: esigenza economica, esigenza produttivistica, esigenza sociale per i lavoratori e le loro famiglie. Fondamentale settore, tipico settore nostro. Pensate ai cantieri di riparazione di Palermo che sono i primi di Europa: se essi non potranno fruire domani di bacini di carenaggio adeguati per il nuovo tonnellaggio (supponete delle petroliere che sono già giunte a 105.000 tonnellate in Giappone e sono impostate per 130.000 tonnellate, mentre i nostri cantieri possono costruirne solo fino a 70.000 tonnellate), nonostante la bontà tecnica tradizionale dei nostri operai e dei nostri tecnici qualificati, potrebbero non soddisfare la domanda internazionale che verrebbe dirottata verso altri settori. Tema grosso, dunque, che esige valutazione in sede di can

tieri liberi e in sede di cantieri a partecipazione statale. Tema grosso, che va visto di concerto con l'intervento pubblico in tema di partecipazione, tema che esige incentivi, per cui ritengo — e questo è un apprezzamento personale — che la futura legge sui cantieri (come, vedremo, la legge che andiamo ad esaminare non è la legge definitiva sui cantieri) dovrà avere tale carattere: non protezionistico, bensì di incentivo. Voi mi permetterete che io sottolinei questo punto che reputo fondamentale per il miglioramento dei costi e della competitività su cui ampiamente il Senato si intrattenne nel precedente dibattito. La legge futura dovrà, a mio avviso, piuttosto che proteggere i cantieri e piuttosto che avere impronta di privilegio (ciò che genera reazioni nella pubblica opinione e negli ambienti responsabili finanziari), eliminare le cause che sino ad oggi hanno generato la necessità di un intervento a carattere protezionistico. Voi mi permetterete che io lanci questa idea, che la sottoponga all'esame dell'Assemblea, poichè la riterrei costruttiva. Si può escogitare qualcosa, onorevole ministro Spagnoli, affinchè la futura legge non sia protezionistica, bensì produttivistica, eliminando piuttosto le cause per cui fino ad oggi si è intervenuti, o tentando di correggerle adeguatamente, e risolvendo così il problema o almeno affrontandolo in radice.

Ma, signori, questo riguarda la futura legge. Quale è la legge attuale sui cantieri che andiamo ad esaminare? Ecco, mi perdonerete alcune formule che vorrebbero essere colorite o rappresentative. Questa non è una nuova legge sui cantieri, che dovrà venire se del caso, e vedremo in qual modo, tenendo conto anche dell'ambiente internazionale, della situazione europea e del Mercato comune. Questa legge costituisce invece un atto dovuto, espressione che è propria della teoria generale del diritto: il Carnelutti ha lavorato intorno a questa formula, l'ha coniata mirabilmente. Qui potremmo parlare di atto legislativamente dovuto, nel senso che la precedente legge, quella del 1961, prevedeva appunto lo stanziamento per cui oggi voi siete chiamati a deliberare la copertura. Questa mi pare sia

l'esatta impostazione. I 14 miliardi intorno ai quali il Senato deve deliberare non rappresentano se non la copertura di un impegno precedentemente assunto dallo Stato: e la legge è l'impegno dello Stato, l'obbligazione dello Stato.

Con la legge del 1963, che io stesso ebbi l'onore di patrocinare in quest'Aula, noi non facemmo analogamente che una copertura a scalare, poichè l'onere complessivo è stato ripartito in diversi esercizi, secondo un saggio criterio finanziario e amministrativo.

Signori senatori, questo è l'ultimo atto di copertura. L'importo di 14 miliardi risponde totalmente all'impegno assunto dallo Stato con la legge base per gli interventi in materia cantieristica. Non credo quindi che qui si possa dissentire: si potrà discutere e discutere sui criteri che saranno posti a base della nuova legge, se e quando verrà. Ma non credo che si possa oggi essere contrari all'esigenza della copertura di quanto già deliberato, sia pure in una cornice generale suscettibile di successive coperture.

Aggiungerò che, per quanto riguarda questa materia, noi sappiamo che vi sono delle forti obiezioni, sappiamo che da più parti si discute sulla convenienza ulteriore di interventi del genere. Tuttavia, io mi limiterei a sottoporre ai colleghi un duplice ordine di considerazioni, uno di ordine interno e l'altro di ordine internazionale.

È possibile, io mi domando, che noi abbandoniamo il tema dei cantieri, quasi non adempiendo al nostro obbligo di legiferare, quando premono tuttora ragioni interne e internazionali per non lasciare alla deriva un settore economicamente e socialmente di tale importanza? È questa, a me pare, l'impostazione onesta e chiara che qui deve seguire.

Quali sono le ragioni interne, e quali le ragioni internazionali? Le ragioni interne — io ebbi l'onore di accennarlo in quest'Aula in altra veste e sono lieto di ribadire le mie vedute come senatore, dal banco della responsabilità parlamentare — si riferiscono al processo di riorganizzazione dei cantieri che oggi si sta svolgendo. Voi notate

che io non ho parlato di ridimensionamento, anche se in qualche caso ci potrà essere un parziale ridimensionamento, come a Livorno. Però, a mio avviso, la meta deve essere la riorganizzazione, e non il ridimensionamento: ossia l'ammodernamento nella piechezza del termine, per la riduzione dei costi e l'aumento della produttività, con tutti i mezzi idonei al fine.

Se questa politica sta traducendosi in atto, e se quindi un processo di riorganizzazione, secondo le esigenze della tecnica che giungono in certi casi fino ad una data automazione dei cantieri, è in corso, per quanto riguarda sia i cantieri pubblici che i cantieri privati, io mi domando: è possibile interrompere questo iter? È possibile che il processo di riammodernamento, che tocca l'utilità generale, che cioè *ad rem publicam pertinet* — riprendiamo la frase di Ulpiano in tema di navigazione — possa essere interrotto, lasciando alla deriva — perdonate ancora la frase vivace — questo grande settore dell'attività economica e sociale?

Noi dovremo completare quel processo, completarlo nel migliore dei modi, solleccitarlo: ecco, onorevole Spagnoli, gli orientamenti produttivistici, di cui parlerò nella seconda parte del mio dire, ecco la grande esigenza della nostra ora, del nostro tempo. Noi non potremo abbandonare queste esigenze, pur agendo nei modi più idonei, pur tenendo conto dei dati concernenti costi, prezzi e competitività, solo in base ai quali è possibile fare una legislazione adeguata.

La seconda ragione è d'ordine internazionale. Voi tutti sapete che con la scadenza del 1964, in sede di Mercato comune, la *Communauté Economique Européenne* va a prevedere l'esigenza che cessino gli interventi cosiddetti protezionistici e non liberalistici o liberalizzatori.

Orbene, tutto ciò che procede verso la via della libertà di circolazione delle merci, dei capitali, del lavoro umano, è buono; tutto ciò che tende a creare una più solida comunità economica, libera e aperta, questo mercato più largo, le cui dimensioni dovrebbero tendere verso l'*optimum*, tutto ciò è buono. Ma, signori, le cose si fanno perlomeno in due: qualche volta in più che

in due, come qui, se la posizione è plurilaterale come è quella degli appartenenti al Mercato comune.

La Germania, per esempio, cosa pensa dei suoi interventi, diciamo meglio della sua cessazione di interventi, che si richiede parimenti all'Italia, in questa materia?

Io dico che qui occorre affermare il principio della reciprocità internazionale, che è atto di giustizia dal punto di vista obiettivo e di solidarietà dal punto di vista subiettivo: cioè di solidarietà europea, nel nostro caso, nei confronti di quella costruzione cui andiamo mirando, costruzione che già si aderisce, entro certi limiti, sui fatti, sulla realtà.

Cosicché, sino a che all'interno il nostro processo di riorganizzazione, di riammodernamento non sia giunto a un punto tale da poterne vedere integrati gli estremi essenziali da un lato, e sino a che, dall'altro, non si pervenga, in sede europea, a un trattamento di reciprocità, a intese per cui la materia dovrà essere disciplinata secondo criteri europei o almeno conformi, noi siamo sulla via giusta. Questa è la mia opinione, onorevoli colleghi. Questa opinione investe anche la possibilità di una futura legge secondo i criteri che ho fatto intravedere, che ho appena disegnato o intuito; ma tanto a maggior ragione investe la legge attuale, che ho definito « atto dovuto », « atto di copertura ».

Terzo ed ultimo punto: ho parlato di flotta, anche qui con frase un po' viva. Ma, in fondo, quando noi favoriamo le demolizioni del naviglio vecchio, andiamo alla base di una esigenza che è quella di dare potenziamento alla marina nazionale. Io ricordo, nella continuità del nostro lavoro, una frase del compianto ministro Macrelli, di cui ho presente il servizio reso alla Nazione, con proprietà di intenti e con il grande merito della comprensione dell'eccezionale importanza del settore. Egli diceva che il tallone d'Achille della flotta è l'età, frase che potrebbe essere dilatata. Quindi necessità di ringiovanimento.

C R O L L A L A N Z A . Però il tallone d'Italia è ignorato.

D O M I N E D O' . E va bene: bisognerà conoscerlo sempre di più.

Indubbiamente l'età media della flotta evidentemente costituisce uno dei requisiti fondamentali in base ai quali possiamo dire: noi abbiamo una flotta la quale operi per qualità (età), per quantità (tonnellaggio), per sicurezza (condizioni di sicurezza della navigazione). Sono questi i tre requisiti essenziali che qualificano una flotta moderna: qualità, quantità, sicurezza. Ora, l'odierna proposta di legge prevede ad un tempo la possibilità di intervento in tema di qualità e di quantità: con questa formula io credo di averne fatto la migliore difesa possibile, affinché vengano soddisfatte insieme, congiuntamente e direi inscindibilmente, le due esigenze fondamentali cui noi dobbiamo guardare. Quanto alla terza, la sicurezza, stanno le convenzioni internazionali, che in parte abbiamo tradotto in diritto interno e che continuamente si aggiornano per soddisfare questo supremo interesse che investe i beni e le persone. Ma la qualità e la quantità restano in gioco. Qualità: demolizione delle navi vecchie; quantità: corrispondente costruzione, collegata all'avvenuta demolizione.

L'intervento dello Stato — e qui si prevedono dieci miliardi ripartiti in due esercizi (come vedete, onorevoli colleghi, sono tutte cifre modeste, che toccano grandi interessi della Nazione: ma non siamo nell'ordine delle centinaia o delle migliaia di miliardi)...

A D A M O L I . Sono più di 50 miliardi, mica un soldo.

D O M I N E D O' . Sta bene, diciamo anche 50 miliardi in totale. Ma è sempre poco rispetto a questo settore, soprattutto è sempre poco in quanto si consideri la produttività indiscutibile degli investimenti. Ecco il significato della mia frase. È un inizio. Queste leggi furono preparate a suo tempo ed elaborate: ora arrivano in porto negli stessi termini; bene arrivate! Sono un segno che in questo settore si deve intervenire e l'intervento attuale produttivistico è premessa di quello ulteriore avvenire.

Onorevoli colleghi, dieci miliardi divisi in due esercizi. Anche qui, come sapete, la legge precedente è scaduta. Noi andiamo a fare non un atto dovuto perchè quella legge è scaduta, ha raggiunto tutto il suo fine: la copertura prevista ha operato. Oggi, potremmo farla o non farla la nuova legge. Qui il discorso è parallelo a quello del credito navale, poichè noi potremmo approvare o meno una legge sul credito navale e sulle demolizioni; mentre per il secondo punto io credo che noi dovremmo fare una legge per i cantieri, così come è concepita oggi; legge-ponte, se si vuole, o legge-tampone. Su questo punto potremmo anche astenerci, ma io mi domando: voi assumereste la responsabilità di rinunciare agli interventi in materia di credito o in materia di incremento quantitativo della flotta? Voi vi sentireste di prendere questa decisione, negando il vostro suffragio ad una legge di relativamente modesto onere, ma di sicuro risultato produttivistico, lasciando insoddisfatta un'esigenza della Nazione in un settore così vitale come questo dell'attività nautica del Paese? Io non lo credo. Cosicchè oserei pensare, in relazione a questo terzo punto — ed ho ultimato l'indagine particolare — che il vostro voto soddisfi una aspettativa del Paese. Se con il precedente stanziamento di 10 miliardi, per due esercizi, si calcola che noi ottenemmo demolizioni per 750.000 tonnellate, con pari stanziamento di 10 miliardi in due esercizi pensiamo di dare l'incentivo per corrispondenti costruzioni: così mi pare dimostrata all'evidenza la bontà del terzo provvedimento.

Ed allora, visti i singoli provvedimenti, importa una parola d'ordine generale. Questo è il *pro* della discussione, questo è il vantaggio di essere scesi in Aula, anche se così si è protratto l'*iter* dei provvedimenti, onorevole Ministro: noi parliamo oggi di fronte al Paese.

Il trittico di leggi oggi sottoposte al nostro esame pone finalmente un problema che anche i precedenti Governi — tutti, io ritengo — hanno sentito. Anche chi presiede questa Assemblea ha avuto una responsabilità in questo settore: io ricordo le sue nobili parole, aderenti alla realtà. Basta en-

trare a contatto con questa branca dell'attività economica del Paese per intendere che da esso dipendono i destini economici, e quindi sociali, e, in ultima analisi, anche politici e morali, del Paese.

Ecco il destro per pronunciare una parola, io credo, serena e costruttiva. Io so, onorevole Ministro, che lei opera in questo senso. Desidero darle atto pubblicamente della sua comprensione dell'importanza, che reputo eccezionale per ogni Paese, del settore del quale ci stiamo occupando. Pensate che la Svizzera, che non ha sbocco al mare, ha fatto la sua flotta. Ma quando intenderanno gli italiani cosa significa la formazione d'una coscienza marinara? L'Elvezia ha creato una flotta, e noi che abbiamo ottomila chilometri di coste indugiamo ancora nelle discussioni, quasi dimenticando il quadro e l'orizzonte della materia.

Io vorrei dare un contributo, per quanto possano le mie modeste forze, all'impegno di chi è preposto a questo settore dell'Amministrazione e ha dimostrato di sentire l'eccezionale portata dell'argomento. Sino ad oggi tutti i Paesi — e lo dico non in senso di espansione ma in senso di progresso civile e sociale — si sono fatti grandi sul mare. Il Bonfante divide le epoche della storia, con la sua acutezza di storico e di giurista, a seconda del muoversi del destino sulle vie del mare, da Roma e da Bisanzio fino agli anglosassoni. E noi non sentiremo questa possibilità? Io mi rivolgo alla classe dirigente, che vorrei quasi sorreggere, con solidarietà cordiale, adempiendo il mio dovere senza che nessuno mi possa fermare. Mi ricordo che da quel posto di responsabilità dissi: sono pronto a dimettermi, se il piano dei porti non va avanti, poichè altrimenti mancherei verso la mia coscienza.

È tempo che questo si comprenda. Io do atto al ministro Spagnoli della sua intelligenza di questo aspetto fondamentale: o si procede decisamente o regrediremo. Egli è equanime, è probo, è privo di interessi, è Ministro dei due mari e non di uno di essi o di una parte di essi: anzi, dall'alto delle montagne li guarda quasi sintetizzandoli!

C R O L L A L A N Z A . Però l'Adige sbocca nell'Adriatico!

D O M I N E D O' . Questo non esclude la sintesi, se si guardi, come sempre, alle fonti, alle sorgenti.

Voi mi permettete che porti una documentazione di fronte al Senato della Repubblica su questo punto fondamentale. Nello scorso anno, c'è stato un momento in cui io ho visto menzionare nei programmi di Governo, vicino alle case e agli ospedali, i porti. Io ricordo che i così detti « pastori » dei giornali, prima dell'ultima crisi, indicavano quattro o cinque problemi sui quali non si discuteva, perchè il bene comune sta al di sopra delle diatribe di parte e va realizzato nell'interesse di ciascuno e di tutti. Case e ospedali, giustizia e previdenza sociale, porti e riforma dell'amministrazione: punti indiscutibili.

Ora, io leggo il rapporto sulla programmazione, inviatomi giorni fa dal Ministro del bilancio. Noi dovremo arrivare alla programmazione, superata la congiuntura, su quella base di stabilità e di certezza sulla quale soltanto è possibile edificare. Mi pare che sia questo l'ordine dei tempi. Dobbiamo con la maggiore solidità possibile stabilizzare le basi su cui costruire e guardare al domani. Parlare di stabilizzazione significa porre il *prius*, affinchè vediamo il *posterius*: vogliamo questa programmazione democratica, feconda socialmente, che raggiunga l'*optimum* dell'intervento e consenta l'*optimum* dell'iniziativa.

Ora, il rapporto inviatoci dal Ministro del bilancio tratta ampiamente dei servizi marittimi ed a pagina 151, dopo aver parlato dei grandi problemi dei cantieri e della flotta, accenna ai porti, che sono le infrastrutture senza di cui i traffici marittimi non si alimentano, come attestano le intasature, le strozzature di Genova, di Livorno, di Venezia e via dicendo. Ma, dopo alcune pagine di analisi della realtà, con dati statistici comparati, il rapporto conclude: « È tuttavia da osservare che un piano di sviluppo delle attrezzature portuali, capace di eliminare le attuali gravi deficienze e di far fron-

te alle maggiori esigenze future, non è ancora disponibile ».

Onorevole ministro Spagnolli, noi vogliamo sorreggerla con tutta la forza e la generosità possibile. Ella deve dire una parola alta nel seno del Governo, nel Consiglio dei ministri e in sede degli organismi finanziari, portando con sé la voce del Parlamento e del Paese. Non è possibile procedere così, poichè i traffici marittimi assicurano la vita dell'apparato produttivo della Nazione per l'88 per cento. È un dato che non tutti i tecnici conoscono: ricordo di averlo una volta segnalato ad un economista di vaglia, che ne rimase sorpreso, poichè riteneva che la cifra fosse minore. Quasi il 90 per cento del rifornimento dell'apparato produttivo della Nazione è affidato alle vie marittime; il 60 per cento dell'esodo dei prodotti è parimenti affidato alla via mare. Quando queste vie si intasino e si strozzino, cosa avviene dell'apparato produttivo della Nazione? E le fasi di intasatura e di strozzamento sono già in atto, come i responsabili accertano e gli operatori e i lavoratori denunciano.

Signori, io mi avvio alla fine, dopo avere tentato di dire ciò che ritenevo essenziale, e sceverando l'essenziale dall'inessenziale. Sapete voi cosa stanno facendo tutti gli altri Paesi europei? Sapete cosa avviene a Rotterdam e a Marsiglia, ad Amburgo e nelle grandi città anseatiche, per tacere dei porti scandinavi ed anglosassoni? Ogni Paese prevede a tempo, poichè si tratta di opere ingenti, che si scaglionano dal punto di vista finanziario negli esercizi, e dal punto di vista tecnico negli anni. Noi dobbiamo pensare anche qui a tempo. Dò atto pubblicamente al ministro Spagnolli che egli ha la benevolenza di avere ripreso il piano dei porti, di cui si parlava dal punto di vista politico anche nella stampa, che è il barometro dell'importanza degli argomenti dinanzi alla pubblica opinione. L'ha ripreso presso a poco sulle stessi basi (c'è una differenza di 20 o 30 miliardi su circa 650) cui eravamo pervenuti precedentemente, in forza di un concerto tra le due Amministrazioni interessate e su un motivato criterio di scelta e di priorità. Gli dirò solo una cosa, se mi è permes-

so. Posso errare, ma ritengo che, in base alla realtà delle cose, in ciascun settore in cui si proceda a un piano — si tratti degli aeroporti per i Trasporti, si tratti dei porti per la Marina, si tratti del piano della scuola per l'Istruzione — la prima parola, di valutazione e di decisione, di ideazione e di scelta, spetti al Dicastero competente. La seconda parola, correlativamente, con competenza congiunta, ma seconda, perchè trattasi di esecuzione tecnica, spetta al grande Dicastero dei lavori pubblici. Lo dico con il più grande riguardo verso il Dicastero dei lavori pubblici, non soltanto perchè il mio genitore fu direttore generale ai Lavori pubblici con Ruini qui presente, e poi con Gianturco, quando fu fatta la statizzazione delle ferrovie. Voi perdonerete l'accento personale, ma comprenderete con quale rispetto io parli di quel Dicastero di somma importanza, che so essere impegnato supremamente dal punto di vista tecnico, per ponti e strade, case, urbanistica e via dicendo. Ma come volete che si pongano al primo piano i porti nei nostri confronti, o gli aeroporti nei confronti dei Trasporti, o la scuola nei confronti dell'Istruzione, se non sia il rispettivo Dicastero competente a dire: è questo il piano da attuare, sono queste le scelte da fare, organicamente e programmaticamente, secondo le rispettive esigenze dei traffici marittimi che dobbiamo valutare noi in questi settori, incanalando le correnti dell'Est o dell'Ovest, favorendo i grandi o anche i piccoli porti, graduando le spinte, integrando l'espansione commerciale e pacifica del nostro Paese? Come volete che faccia questo il Dicastero dei lavori pubblici? Come volete che valuti le moderne esigenze della scuola? Come volete che valuti i bisogni commerciali degli aeroporti? Ed infatti guardate le leggi precedenti: la legge sul piano della scuola pone innanzi tutto il Dicastero dell'istruzione e, collateralmente, in competenza congiunta, il Ministero dei lavori pubblici per la progettazione e la esecuzione tecnica delle opere.

Ella gradisca questo accenno, onorevole Ministro, perchè la renderà forte. Io ricordo gli ostacoli che ho dovuto incontrare e le difficoltà che ho dovuto vincere per girare

questo scoglio fondamentale: ma reputo il punto essenziale, poichè il piano dei porti non lo si farà mai finchè non lo farà il Ministro della marina. Il piano della scuola non si sarebbe mai fatto, fino a che non lo avesse patrocinato il Ministro dell'istruzione. Il piano della giustizia, che si stava concependo, non si sarebbe sviluppato se il Ministro della giustizia non lo avesse continuato. Il piano degli aeroporti che è già stato preannunciato, è opera, appunto, del Ministro dell'aviazione civile. Naturalmente questo è spirito di solidarietà e di corresponsabilità. Ed è a questo principio, a questo senso di comune legame in un solo destino, in vista di un solo fine e di comuni responsabilità, che mi permetto di fare appello. Ed allora la sua parola, onorevole Ministro, non cadrà nel vuoto e sarà come il buon seme del Vangelo che cade sul terreno fecondo e non sugli spini o sull'arida strada polverosa. Questa è una cosa da fare.

Ci sono molte cose da fare in Italia. Vogliamo la stabilizzazione per mirare ad altre cose, tutte sane e rispondenti all'interesse comune, socialmente aperte, ma rispettose di quella suprema esigenza che è il bene della collettività. Ora, rispetto a questo quadro, i porti e le case, gli ospedali e la previdenza sono il *prius*, onorevole Ministro. E sia gradita questa invocazione del Senato, questo solenne richiamo, dinanzi all'opinione pubblica. Poichè tra un anno o due noi saremmo in irreparabile ritardo rispetto ai Paesi europei che ho menzionato. Del resto, come si può fare la programmazione dell'attività economica nazionale quando non si programmino le attività inerenti alle vie di rifornimento e di vita dell'attività stessa?

Questo era il contributo che volevo portare, secondo la voce della mia coscienza. Ho vissuto questo settore anche nel campo dei miei studi, ne sento il fascino e sono felice di esprimermi da questo banco. Le parlo, onorevole Ministro, con sincerità, volendo portare anche da questo banco una piccola pietra a quel grande edificio che si può e deve costruire a servizio dell'Italia. *(Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni).*

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

F E R R O N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro. Quando alcuni giorni fa, in sede di 7ª Commissione, sentii avanzare la richiesta del passaggio in Aula dei tre disegni di legge che qui si discutono, riguardanti il credito navale, l'ammodernamento del naviglio mercantile, provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali, eccetera, mi ricordai di un'analogha richiesta e di un'analogha situazione verificatasi nell'ottobre 1961 allorchè, sempre la 7ª Commissione, decise l'invio in Aula appunto del disegno di legge per il credito navale e per la proroga e l'aggiornamento dell'altro sulle demolizioni navali. Mi ricordai che cosa avvenne in quel momento. Non ero parlamentare, allora, ma avevo qualche incarico politico nella mia città e dovetti farmi interprete presso la direzione del mio partito e presso il sempre compianto senatore Barbareschi, Presidente del Gruppo senatoriale del Partito socialista, dello stato di inquietudine che la decisione del rinvio in Aula di quei progetti di legge aveva portato tra le maestranze dei cantieri veneziani, particolarmente tra i 1.500 lavoratori del cantiere Breda di Porto Marghera, che in data 12 ottobre votarono un ordine del giorno indirizzato ai parlamentari veneti, alle organizzazioni nazionali dei lavoratori, a tutti i membri della 7ª Commissione, al sindaco di Venezia, al Presidente della provincia, eccetera, ordine del giorno che in parte almeno mi permetto di leggere in questa occasione per richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro, dei colleghi senatori e particolarmente di chi ha voluto, a buon diritto del resto, il passaggio in Aula dei tre disegni di legge... *(Interruzione del senatore Adamoli).* La avverto, collega, che non risponderò a nessuna interruzione. L'altro giorno lei si è stupito per la firma di un Ministro socialista a queste leggi e le dimostrerò che ha avuto torto.

Dunque quell'ordine del giorno della commissione interna del cantiere Breda, presa conoscenza della decisione del rinvio in Aula dei disegni di legge, provvedimenti rite-

nutri indispensabili per avviare a soluzione la crisi in cui si dibattono i cantieri navali, dopo aver rilevato che tale decisione rinviava notevolmente un provvedimento che poteva essere approvato in sede deliberante dalla Commissione del Senato, concludeva auspicando — e leggo il testo dell'ordine del giorno — « che attraverso il massiccio intervento di tutte le organizzazioni sindacali, di tutti i parlamentari veneziani, dei partiti politici, dei Consigli comunale e provinciale, il Presidente del Senato risolva tempestivamente il problema o rimettendo alla Commissione parlamentare, in sede legislativa, i disegni di legge in questione, oppure iscrivendo all'ordine del giorno della seduta del Senato, con carattere di urgenza, i due disegni di legge per la loro rapida discussione e approvazione ».

Ricordo ancora, ripeto, le allarmate visite delle commissioni interne dei cantieri grandi e piccoli (purtroppo, per la mia Venezia, si tratta ormai quasi di tutti piccoli cantieri), visite al Sindaco, all'Assessore ai problemi del lavoro che era, ed è ancora, chi ha l'onore di parlarvi, e come riuscisse incomprensibile a quei lavoratori un rinvio dell'approvazione di provvedimenti che, bene o male, costituivano quella garanzia di continuità di lavoro per essi essenziale, e perciò stesso meritevoli di quell'urgenza che appunto sollecitavano nei loro ordini del giorno.

È soprattutto per questo che, trovatomi, a due anni e mezzo di distanza, a far parte di quella tale 7ª Commissione allora incriminata (mi si passi la parola) dai lavoratori veneziani (ma penso anche di altre città), io feci giorni fa un timido e forse un poco maldestro tentativo di evitare un ulteriore ritardo. Fortunatamente il passaggio in Aula è stato questa volta estremamente rapido e non ha richiesto, come avvenne nel 1961, circa tre mesi di tempo, e quindi tre mesi di ansia, di incertezza per tanti lavoratori. Tanto rapido il passaggio in Aula questa volta (e ne sono lieto) che ci ha colti un po' tutti alla sprovvista, compresi coloro stessi che il passaggio in Aula hanno richiesto e che, più fortunati di me, potranno parlare per ultimi, essendosi infatti iscritti a

parlare per ultimi, probabilmente perchè il rapido passaggio in Aula non aveva consentito loro, come del resto a me, e ne chiedo venia, sufficiente preparazione per un esame più approfondito dei provvedimenti che stiamo discutendo. Questi colleghi saranno preparati certamente meglio di me, e faranno critiche più analitiche ai progetti in esame; critiche che io avrei voluto ascoltare prima di prendere la parola per poter meglio chiarire le ragioni del voto favorevole che il Gruppo socialista intende dare, cogliendo quanto di positivo scaturisce eventualmente dalle critiche di coloro che hanno chiesto il passaggio in Aula, ma respingendo quanto pregiudizialmente contrario venisse per caso espresso.

Mancando dunque questo intervento preventivo degli oppositori, non ci resta che prefigurarci i motivi conduttori delle loro critiche, che saranno press'a poco queste: « le leggi proposte non sono altro che la continuazione di leggi-tampone, leggi di emergenza come per il passato, insufficienti e improduttive: si continua cioè a proporre e a varare provvedimenti limitati e settoriali, senza una visione di insieme dei problemi; si fa la politica della modesta medicazione là dove occorrerebbero interventi eroici, globali e non marginali; queste leggi continueranno a favorire i grandi armatori e i grandi speculatori, dando invece benefici risibili al naviglio e all'armamento di piccolo cabotaggio ».

Io non credo di scostarmi molto, con ciò che ho detto, da quello che sarà il filo conduttore degli interventi degli oppositori. Tutt'al più si aggiungerà l'ormai scontata meraviglia per il fatto che anche un Ministro socialista ha apposto la sua firma a questo disegno di legge.

Ebbene, io esprimo il parere che questo Ministro socialista abbia ragionevolmente deciso di avallare questi provvedimenti anche se il suo pensiero, come il nostro e come, del resto, probabilmente dello stesso Ministro qui presente, è che occorrerà certamente in futuro, e in un futuro non lontano, rivedere anche in questo campo — dico « anche » in questo campo — il metodo, l'entità, la direzione degli interventi sta-

tali. E certamente, onorevole Ministro, troverà nei suoi colleghi degli altri Dicasteri interessati analogo orientamento, se è vero, come è vero, che l'esigenza di un intervento regolatore in tutti i campi dell'economia nazionale è ormai sempre più opinione comune, e ne abbiamo sentito parlare con accenti convinti anche poco fa dall'illustre collega che mi ha preceduto. È diventata ormai una opinione comune; c'è una esigenza di razionalità suggerita, non fosse altro, anche dal travaglio di questo momento della vita del Paese, che obbliga tutti a rivedere criticamente certi indirizzi passati, a correggere gli errori di una economia cosiddetta liberistica, di una mentalità troppo spesso estranea a ogni concezione che non sia l'arcaica concezione di una assoluta speculazione, dura a morire nella realtà, anche se ormai condannata da un numero sempre crescente di coscienze e di cittadini del nostro e degli altri Paesi.

Ma in attesa che ciò sia possibile, in attesa che una globalità di interventi venga elaborata e decisa, ci si poteva arrestare in questo settore? Certamente no. Mentre più pressante si fa la concorrenza della marineria di altri Paesi, mentre più grave si fa la minaccia della disoccupazione, un po' in ogni settore del lavoro, per difficoltà talvolta anche reali ma spesso dovute ad artificio politico, si doveva forse lasciar cadere una serie di provvedimenti che, tutto sommato, non sono poi stati negativi, se i dati a nostra conoscenza rispondono, come credo che rispondano, alla realtà? Certamente non si poteva.

E in quello che io modestamente e pur troppo affrettatamente (per le ragioni che ho detto poc'anzi) dico, c'è una coerenza di atteggiamento col mio Gruppo e col mio Partito, che già nel dicembre 1961, in questa Aula, per bocca di un senatore socialista, il compagno Solari, pur facendo delle riserve, appunto, sul metodo, sull'entità, sulla direzione degli interventi proposti a proposito del disegno di legge n. 1618, riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile, dopo aver a lungo parlato — con le riserve che ho detto e proponendo anche un emendamento che fu poi accolto dal Governo —

concludeva in questo modo: « Riconoscendo a questo provvedimento il carattere di necessità e di urgenza, aggiungo solo che il beneficio del contributo massimo previsto da questo disegno di legge dovrebbe essere esteso anche alle navi di piccolo cabotaggio, cioè alle navi che abbiano tonnellaggio pari o inferiore alle 500 tonnellate di stazza lorda. Come vede, onorevole Ministro, non mi sono dilungato molto su questo disegno di legge, ma, rendendoci conto che qui è in gioco una delle più belle e gloriose tradizioni del nostro Paese, quella della marina mercantile, vogliamo che anche in questo settore si trovi la possibilità di procedere in maniera da adeguarci a quanto fanno tutti i Paesi più avanzati della nostra Europa e di altri Continenti. Non vi mettiamo bastoni fra le ruote ma dovete cercare qualche volta di comprendere; dovete cercare di rendervi conto che noi non facciamo un'opposizione preconcetta e sterile. Questa è una delle rare occasioni in cui ci accade di poter dire di sì ». Non c'era un Ministro socialista al Governo allora e non c'era motivo di meraviglia. Era però un consenso ad un provvedimento efficace che anche allora ritenevamo efficace. « Noi diciamo di sì — proseguiva Solari — ad un provvedimento di legge, naturalmente a condizione che venga accettato l'emendamento che abbiamo presentato ». Emendamento che, come ho detto, fu poi accettato.

Tuttavia, ripeto, il disegno di legge non portava la firma di un Ministro socialista, come oggi. È segno dunque che noi anche allora, pur senza ritenere perfetto e completo quel provvedimento e gli altri che poi seguirono, li ritenevamo necessari e non rifiutavamo il nostro consenso. Del resto quel provvedimento ebbe poi risultati non trascurabili se consentì, come ha ricordato poco fa l'onorevole Dominedò, o comunque facilitò, la demolizione di 795 mila tonnellate di vecchio naviglio e la costruzione di 688 mila tonnellate di naviglio nuovo. Ed anche gli altri provvedimenti che precedettero o seguirono quello cui mi riferivo non furono negativi se il tonnellaggio di nuova costruzione è passato dalle 289 mila tonnellate del 1961 alle quasi 400 mila tonnellate

late del 1963, con una incidenza percentuale italiana, rispetto al totale mondiale di nuova impostazione che passa dal 3,6 per cento del 1961 al 4,8 del 1963. Ma quello che più conta, quello che più ci interessa, quello che più è necessario, è il progressivo ringiovanirsi della flotta italiana. Ed infatti il naviglio di età inferiore ai dieci anni, che costituiva il 36 per cento del totale della flotta nel 1958, passa al 53 per cento nel 1963. Non è molto rispetto al progresso di ringiovanimento di flotte di altri Paesi, alcuni meno dotati del nostro, come la Grecia ad esempio, o la Jugoslavia che costruisce con estrema intelligenza e razionalità le sue navi, che purtroppo battono in concorrenza le nostre navi nel nostro Adriatico, e con una percentuale di incremento del naviglio nuovo infinitamente superiore alla nostra percentuale.

Non è molto, non è quello che avremmo avuto diritto di volere, ma è un qualcosa che certo ha dato e darà i suoi frutti, che ha assicurato un ritmo non trascurabile di lavoro nei nostri cantieri, ritmo di lavoro e di produzione che i provvedimenti al nostro esame intendono conservare e, dove è possibile, incrementare. Noi sappiamo che si aggira sui 30 mila il numero dei lavoratori dei nostri cantieri, ma se aggiungiamo a tutti questi le altre forze di lavoro delle molte imprese che dai cantieri traggono commesse, che per le navi producono beni di ogni sorta, se aggiungiamo le multiformi attività connesse al traffico marittimo e il lavoro umano collegato alla vita attiva di questi strumenti di traffico, ecco che ben superiore a trentamila è il numero dei lavoratori interessati alla produzione, al potenziamento, al rafforzamento della nostra flotta marittima.

Bisogna dunque rimontare la china e colmare grado a grado, in una visione coraggiosa del divenire dei traffici marittimi, la differenza tra l'incremento di tali traffici nel nostro Paese e l'impiego e la disponibilità della nostra flotta. I 180 miliardi di lire per pagamento di noli a navi straniere deve ridursi a proporzioni più ragionevoli, e il solo mezzo è di aumentare il potenziale numerico e il potenziale qualitativo della nostra flotta.

Bisogna guardare lontano, bisogna guardare ai popoli dell'Oriente coi quali fortunatamente, in una fase più serena, più distensiva nei rapporti e nei contatti commerciali, noi vediamo intensificarsi i traffici; e recenti visite in Italia di personalità responsabili del mondo politico ed economico russo ci fanno credere che tali traffici saranno ulteriormente intensificati. Ma bisogna guardare anche altrove, a quei popoli e a quei Paesi che, pure nei sussulti di quest'epoca tormentata, cercano, insieme, le vie della libertà politica e della libertà economica, che si organizzano con una rapidità che sarebbe sembrata impossibile solo qualche decina d'anni fa; bisogna pensare ad un tipo di economia industrializzata che postula necessariamente rapporti economici, scambi e quindi traffici con altri popoli e con altri Paesi.

In dieci anni circa, dal 1951 al 1962, le merci trasportate via mare sono quasi raddoppiate; si è passati dai 600-640 milioni di tonnellate del 1951 a 1.200 milioni di tonnellate nel 1962. Nonostante le molte forme di concorrenza dei trasporti su strada, nonostante l'imponente accrescersi della concorrenza, se così vogliamo chiamarla, o del progresso — il che è più esatto — dei trasporti per via aerea, l'incremento dei trasporti marittimi è imponente, è crescente, e tende a svilupparsi ancora. Ecco che occorre dunque compiere un più coraggioso sforzo per portare la nostra bandiera, in questo caso, sì, veramente messaggera di civiltà e di progresso, nei Paesi lontani, ma sempre meno lontani; Paesi d'Africa e dell'Asia, come del resto nei Paesi di ogni Continente.

Noi italiani, nonostante errori e colpe che non dobbiamo dimenticare, siamo, anche sul piano dei rapporti politici, in condizioni di privilegio con molti popoli, se si considera che il nostro Paese non ha, per i più di essi, la palla al piede di antichi rancori derivanti da una secolare politica colonialistica. Fortunatamente abbiamo larga parte delle carte in regola. Ecco perchè ogni sforzo va compiuto nel campo marittimo, in ogni settore dei trasporti di merci, secche o liquide, dei trasporti passeggeri, della flotta pesche-

reccia d'alto mare e, mi consenta signor Ministro, non solo d'alto mare, se consideriamo che l'onere per l'importazione di pesce nel nostro Paese si aggira ormai sui cinquanta miliardi annui o giù di lì. Credetemi, è un poco avvilente vedere, per esempio, nel porto di Venezia, attraccare settimanalmente o quasi robuste navi pescherecce d'altura giapponesi, e sapere che la nostra flotta peschereccia è, sì, pittoresca, ma è rimasta alle barche di poche tonnellate dei pescatori di Chioggia e del settore adriatico. Altri Paesi sono dunque attrezzati in ben altro modo; dal lontano Giappone vengono a vendere il loro pesce al porto di Venezia, ed intanto i nostri pescatori di Chioggia, e non solo di Chioggia, soffrono di endemica miseria, costretti a muoversi tra mille difficoltà nell'ormai piccolissimo golfo di Trieste con i loro piccoli bragozzi inadeguati alle moderne esigenze del vivere.

Mi si permetta qui una digressione. Vorrei ricordare che il trattato sulla pesca con la Jugoslavia, scaduto il 28 febbraio scorso e prorogato per due mesi al fine di consentire trattative con la Jugoslavia per il suo ripristino, si avvicina alla nuova scadenza. Siamo oggi al 17 aprile, abbiamo davanti a noi pochi giorni e sarebbe necessario che quel trattato fosse rinnovato. Io so che esso non è sufficiente alle condizioni e ai bisogni della pesca in Adriatico: limitazioni, strettoie, mentre il principio dei pescatori, degli uomini di mare, vorrebbe che dovunque c'è mare e c'è pesce si andasse a pescare. Vi sono delle inesorabili leggi di difesa e di tutela degli interessi nazionali che non consentono l'applicazione di questo principio. Ecco il trattato, gli accordi, la delimitazione di spazio longitudinale e latitudinale; ed ecco il ripetersi di sequestri, di trasporto forzato di barche nei porti jugoslavi, di sequestro del pesce e delle reti, di multe, di penalità.

Ci sono certamente degli errori voluti. Qualche volta, ripeto, per quel concetto della libertà del mare che ha il pescatore, uomo, per sua natura, padrone dello spazio, gli sconfinamenti avvengono deliberatamente. Il pesce non c'è dove sta lui? Ebbene il pesce del buon Dio passa a due o dieci miglia

di distanza, gli si butta appresso e lo va a pescare; anche se per caso sconfina nelle acque territoriali altrui. Non è una colpa, è un'esigenza della vita dei pescatori.

Pensate che noi, Comune di Venezia, dobbiamo spesso intervenire per dare denaro per la mensa dei vecchi pescatori chioggiotti, che d'inverno non hanno abbastanza per mangiare!

Il trattato per la pesca in acque Jugoslave costa allo Stato italiano 900 milioni l'anno. C'è chi dice che questo onere è eccessivo e che sarebbe opportuno non rinnovare il trattato. Signor Ministro, non si commetta questo errore. So che non dipende soltanto da lei, so che dipende da altri Dicasteri finanziari; ma non si commetta l'errore, per un calcolo ragionieristico, di non rinnovare un trattato che, con tutti i suoi limiti, con tutte le sue restrizioni, costituisce tuttavia un elemento di equilibrio e di pace nell'Adriatico. Questo equilibrio, questa pace, sono un bene prezioso che vale molto più dei 900 milioni che il Governo italiano spende ogni anno. Occorre che questo trattato sia rinnovato rapidamente, migliorandolo ove necessario ed eventualmente, arrivo a dire, aumentandone l'onere, per consentire ai nostri pescatori di avvicinarsi di più alle coste jugoslave, lasciando, ove occorra, per contropartita, ai pescatori jugoslavi di venire dalla nostra parte dove, purtroppo, il pesce manca! (*Interruzione del senatore Genco*). La prego di non interrompermi.

G E N C O . Stato dicendo che ha ragione.

F E R R O N I . Ringrazio il senatore Genco, ma le interruzioni mi fanno perdere il filo del discorso. Tanto più che devo concludere su questo argomento.

Onorevole Ministro, la prego quindi di tenere presente quanto ho detto. È una digressione per la quale mi scuso con i colleghi del Senato, ma del resto è una variazione sul tema. Sono, ripeto, abbastanza nel tema, se penso che occorrerà che a questi nostri pescatori sia data, oltre il piano azzurro e ben più del piano azzurro, una possibilità di vita nuova, siano dati mezzi, at-

trezzature, pescherecci d'alto mare, che essi oggi non possiedono ed ai quali bisognerà provvedere. Bisognerà pensare anche ad un altro settore, nel rinnovamento della nostra flotta e dei nostri mezzi di trasporto: al rinnovamento ed al rafforzamento della flotta fluviale, destinata a diventare nel prossimo futuro uno strumento ausiliario dei vari mezzi di trasporto, un ausiliario notevole se riusciremo a darci una flotta sullo *standard* europeo, di circa 1.200 tonnellate, per i nostri fiumi.

Quante altre cose potremmo dire! Del resto, le sentiremo certamente dire da altri. Cose che sappiamo, e che solo per accenni vogliamo ricordare. Non avrebbe senso, a mio parere, pensare ad uno sviluppo della nostra flotta se tale sviluppo non fosse preceduto e accompagnato da un aggiornamento delle attrezzature cantieristiche. Si parla troppo spesso (e se ne parla a torto) delle incidenze dei costi del personale operaio e tecnico dei nostri cantieri sul costo totale delle nostre navi. Ebbene, hanno torto coloro che parlano in tal modo. I livelli di salario delle nostre maestranze sono ancora troppo inferiori ai livelli di salario di altri Paesi d'Europa e d'America. Vero è che innovazioni e trasformazioni tecniche si sono avute, ma in un ambito limitato, senza una visione di piano di questo problema; e, semmai, queste trasformazioni ed innovazioni sono state, rispetto al bisogno della produzione dei nostri cantieri, nettamente insufficienti e tardive. Vero è che si è contato e si conta sulla intelligenza, sulla dedizione al lavoro, sull'alta capacità dei nostri operai, delle nostre maestranze dei cantieri navali, dei nostri metallurgici in genere, ma questa intelligenza, questa capacità, questa solidarietà, sono concepite troppe volte come sostitutive di deficienze di impianti e di attrezzature. Ma, vedete, la spinta ad un livellamento retributivo dei nostri lavoratori, rispetto a quelli di pari categoria di altri Paesi, è una spinta fatale, è una spinta inarrestabile, è una spinta che fa parte di una concezione di progresso che nessuno potrà impedire. Potrà subire delle pause più o meno brevi, ma occorre non contare più — lo intendano uomini di Governo, lo intenda-

no industriali, lo intendano operatori economici — su questo metodo, su questa forma di speculazione sulla fatica umana, antica ormai, qui da noi, come la storia industriale del nostro Paese, e che è costata tante lotte aspre e difficili, che ha ritardato il progresso del nostro Paese, che è costata lotte cruenti e che ci hanno condotto troppo spesso ad essere il fanalino di coda della civiltà industriale europea.

Ecco perchè è necessario, oltre i provvedimenti che ci accingiamo ad approvare, che altri provvedimenti intervengano in questo settore a mettere il nostro Paese in fase competitiva con i cantieri di altri Paesi e magari a superarli, contando pur sempre sul valore, sull'intelligenza, sulla capacità delle nostre maestranze cui accennavo prima e alle quali grado a grado va però riconosciuto il diritto ad una condizione economica e sociale pari a quella dei lavoratori degli altri Paesi, magari dei lavoratori svedesi, come indicava giorni fa in 7ª Commissione un nostro collega.

E connessi al problema dell'ammodernamento della flotta navale sono poi gli altri problemi, inscindibili, interdipendenti. Tra essi ricordo quello della siderurgia, quello dei porti, sottolineato così appassionatamente dal senatore Dominedò, e del retroterra dei porti e delle vie di comunicazione che dai porti si diramano per le vie del mondo, stradali e fluviali, come dicevo prima accennando al problema dello sviluppo di quel piano dei fiumi che va seriamente affrontato ed avviato a soluzione. Ma ognuno di questi problemi meriterebbe un discorso a sè, e certamente occorrerà farlo, e sarà fatto, man mano che il Parlamento affronterà l'esame di quei piani pluriennali che sono alla base della politica di questo Governo a partecipazione socialista. Se vi ho qui appena accennato, signor Ministro, è per richiamare su di essi l'attenzione dei Ministri responsabili che certo li avranno presenti quanto me e più di me, ma anche per dire a tutti, amici ed oppositori, ma specialmente agli oppositori di questo Governo e di queste leggi, che abbiamo il senso esatto delle dimensioni dei problemi connessi a questi tre progetti in esame; che abbiamo la percezio-

ne esatta della loro portata e dei risultati che con essi si vogliono ottenere. Sappiamo che non è la soluzione totale del problema, soluzione che, ripeto, sarà affrontata insieme ad altri pur doverosissimi problemi, a cominciare dalle prossime settimane, quando, uscendo dal terreno delle enunciazioni entreremo nella fase più calda, più viva delle formulazioni programmatiche in veste di disegni di legge che daranno veramente la misura della volontà innovatrice di ogni parte politica. Ciò che importa, oggi, con l'approvazione dei provvedimenti previsti dai tre disegni di legge, è di non creare soluzioni di continuità con i provvedimenti precedenti; di non interrompere un inizio che, pur nella sua limitatezza, come del resto ho detto lealmente (opinione che credo largamente condivisa anche da altre parti politiche che formano con noi la maggioranza) ha dato in misura notevole sviluppo e ammodernamento alla nostra flotta; e ha dato, soprattutto, tranquillità alle nostre maestranze.

Ricordo quando, nel 1961, (ero, come lo sono ora, assessore al comune di Venezia), i proprietari dei cantieri venivano a dirmi che erano costretti a licenziare dei lavoratori perchè le commesse erano insufficienti. E mi esponevano anche un altro aspetto grave del problema: la fuga dei lavoratori specializzati, di giovani che si allontanavano dai cantieri o che neppure vi si affacciavano, orientandosi verso altre strade, data l'insicurezza dei cantieri stessi privi di una programmazione e quindi di prospettiva, date le difficoltà di un lavoro che li costringeva a vivere spesso alla giornata, con le possibilità massime di qualche mese di lavoro.

Ebbene, gli odierni provvedimenti, insieme ai provvedimenti del passato, danno questa garanzia di continuità. Le 400.000 tonnellate di naviglio nuovo annuo, che è il traguardo minimo che questi provvedimenti si pongono, debbono essere incrementate e i giovani, saldatori, elettricisti, tornitori potranno affluire nei nostri cantieri, per la prospettiva di sviluppo maggiore della nostra attività cantieristica e metallurgica.

Ecco perchè non deve esserci soluzione di continuità. In un momento così delicato per

la nostra economia si deve dare a questo settore almeno la tranquillità che non vi sarà crisi e disoccupazione. E noi, con tranquillità coscienza, potremo partire domani verso le nostre città sapendo almeno che, in un settore della vita operaia che riguarda decine di migliaia di lavoratori italiani e le loro famiglie, c'è questa sicurezza, data da provvedimenti che, senza essere il meglio, senza essere l'*optimum*, assicurano tuttavia continuità di lavoro almeno come per il passato, preparando quel maggiore e più ampio intervento programmato che è negli intendimenti del Governo a partecipazione socialista; un Governo al quale il mio partito ha dato lealmente la sua adesione proprio a questo fine di sicurezza dei lavoratori.

Con questo spirito annunzio il voto favorevole del Gruppo socialista ai progetti di legge in esame. (*Applausi dalla sinistra, dal centro-sinistra e dal centro*).

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

R O S E L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, tra le molte ed esatte cose dette dai colleghi che sono finora intervenuti, un argomento particolarmente importante è stato solo sfiorato, un argomento sul quale occorre ritornare.

L'attività cantieristica italiana conta circa 35.000 addetti con un carico di prodotto medio annuo per ciascun addetto che si aggira tra le quindici e le venti tonnellate. Il carico per addetto di regimi concorrenziali internazionali sta invece sulle 35 tonnellate annue.

C'è quindi un problema di produttività che certamente implica fattori molto più complessi di quelli che riuscirò a esporre io stesso, un problema che propone un traguardo da raggiungere sul piano economico e sociale.

Mi permettano i colleghi di considerare la questione anzitutto più delicata ed importante, la questione vista sul piano sociale.

Non è ignoto a nessuno che le alternative che si sono realizzate in Italia, svolte economiche e politiche, che hanno logorato il sistema cantieristico, lo hanno reso sussul-

torio, dall'Unità d'Italia ed anteriormente fino ad oggi, tutto questo ha lasciato un sedimento psicologico e sociologico nell'interno dei gruppi sociali che vi lavorano, che non è facile da superare nel clima auspicabile di convivenza, di collaborazione, di pacificazione, di cointeressenza.

Io ricordo di aver letto una legge napoletana del 1849 o 1850, di sostegno ai cantieri navali napoletani, quando si trattava di superare le costruzioni in legno, a vela, e di passare alle costruzioni a vapore. Questa legge indicava presso a poco, insieme ad altre leggi pontificie riguardanti il porto di Civitavecchia, interventi analoghi a quelli che noi oggi e da tempo stiamo realizzando.

Si tratta di consolidare la situazione finanziaria e la situazione sociale del settore che qui consideriamo. I nostri cantieri hanno origini storiche, non solo economiche.

La disunione d'Italia aveva provocato, in ciascuno Stato componente la nostra Nazione, la necessaria costruzione di cantieri di « prestigio ». Altrettanto sta verificandosi oggi nelle nuove Nazioni. Questo fenomeno, che reca turbamento alle vecchie Nazioni, che hanno cantieri storici, sedimentati nella loro struttura economica da secoli, accadde nei secoli passati nei confronti della situazione che oggi noi affrontiamo. È certo che noi, come subiamo la presenza, di prestigio, di costruzioni di cantieri, non dico per ora di costruzioni navali, nelle nuove Nazioni, perchè ogni nuova Nazione intende affermarsi anche in questo settore di costruzioni navali, così noi affrontiamo, sul piano interno, le conseguenze storiche delle nostre costruzioni e della origine dei nostri cantieri.

Ma ciò che preoccupa è la parte sociologica. Un'indagine che si è fatta sulla situazione di crisi del Regno Unito, mi pare due anni or sono, si svolse non solo sui settori finanziari, tecnologici ed economici, molto importanti, ma anche sui fattori umani della situazione cantieristica europea e mondiale: cioè sul rapporto tra lavoratore e dirigente, sul rapporto tra i proprietari dei cantieri e tutti coloro che sono interessati alla vita del cantiere. E si notò ovunque che si cercava, da parte delle aziende, nei termini

più ampi possibili, di facilitare il dialogo, l'intesa più cordiale, più unita tra lavoratori, dirigenti, imprenditori, tecnici, progettisti e così via. Perchè questo problema anche politico, che non sarà mai abbastanza approfondito e studiato nella tormentata vicenda dei cantieri italiani, è prioritario sopra gli altri, per realizzare non soltanto una meccanica espansione di produttività, quanto un cointeressamento intellettuale, logico, da parte dei lavoratori, alle reali difficoltà. Che essi non sentano, dietro una cautela, dietro un limite che viene proposto o viene esposto, la voce, per così dire, del nemico di classe! Che essi non sospettino questa voce, ma che essi ascoltino e sentano quanto viene detto e studiato — con loro e non senza di loro, non contro di loro — nella ricerca del meglio! Non sempre questo accade.

Vi sono dei cantieri che evidentemente non sono produttivi, delle società che chiudono il loro bilancio con perdite serie che si accumulano di anno in anno; in questi casi è necessario un ridimensionamento fondamentale. Noi abbiamo una capacità produttiva che supera le 800 mila tonnellate all'anno, ma non realizzeremo per anni ed anni, per quanto è prevedibile a mente umana, una effettuale produzione di 400 mila tonnellate annue. E se questa cifra si unisce a quella dei rapporti tra addetto e quantità di tonnellaggio varato già abbiamo un dramma sociale, un dramma non solo finanziario ed economico nazionale, ma un dramma sociale.

Ed è vero ed è giusto che questo dramma si affronti con quella fermezza e con quell'ottimismo, con quella buona volontà che qui è stata espressa dagli oratori che mi hanno preceduto, ma è anche vero che non si deve celare la verità. Noi possiamo garantire su 5 milioni di tonnellate 150 mila tonnellate di marina italiana per rifacimento, addobbo, riparazione; possiamo garantire l'altro 3 per cento per nuove costruzioni; possiamo quindi garantire press'a poco su 5 milioni qualcosa come 300 mila tonnellate all'incirca, pur con grande fatica, grande pena, ed a prezzi elevati rispetto agli stranieri. È certo che i vuoti eventuali di questo mancato af-

flusso nella continuità degli anni (ed è evidente che siamo sottoposti in questo caso a dei fenomeni ciclici ondulatori non sempre prevedibili) devono essere coperti dalle ordinazioni straniere. Tutti sanno che le ordinazioni straniere verso i cantieri italiani da un anno e mezzo sono gravemente carenti e che sono sempre state di reperimento molto difficile per il nostro lavoro cantieristico, non soltanto per la qualità quanto per la rapidità, la garanzia dei tempi di consegna, i costi. Il problema dei costi sarebbe risolto in relazione alla legge che da anni abbiamo votato ed approvato e che continuiamo ad approvare molto giustamente, ma soltanto mediante onerosi pubblici contributi. Garanzie, ripeto, di ordine vario, pagamenti rateali agevolati a lungo termine che non sono sempre facilissimi nella nostra condizione nazionale poichè dovremmo finanziare lavori stranieri quando dobbiamo pensare a finanziare l'incremento economico della nostra industria, della nostra economia. D'altra parte l'una cosa condiziona l'altra. Quindi difficili squilibri e difficili rapporti da ricercare, da studiare ed analizzare.

Tutto questo non si può fare se non c'è la pace sociale nell'interno degli stabilimenti, se non c'è la piena fiducia tra gli uni e gli altri. È evidente che si vuol sostenere questo settore, è evidente che si vuol renderlo produttivo il più elevatamente possibile, che vi sono dei traguardi non facilissimi da raggiungere, come or ora ho detto. È evidente che vi è una certa garanzia di sviluppo e di lavoro, ma vi è anche una evidente esigenza di razionalizzazione. Questa posizione sociale per me è la prima tra le prime condizioni. Torno a ripetere: come si fa a realizzarla? È opportuno che nel Consiglio dell'economia e del lavoro avvengano dei dialoghi più approfonditi su questa materia? È opportuno che in sede aziendale o di gruppo si trovi una specie di proiezione speculare del Consiglio superiore della marina perchè si possa in quella sede anche in unità locali chiarire i problemi che è necessario assolutamente chiarire e che pongono noi, da un lato, nella posizione di sostenere doverosamente il settore, ma, dall'altro, anche nella

posizione di ricercare la verità e di cercare i limiti che la verità ci impone, limiti finanziari, limiti economici, limiti sociali? È opportuno proporre dei termini, proporre delle finalità, quella della produttività che ho detto e altre finalità?

Un collega ha parlato di salari, poco fa. Ha detto bene; però c'è anche una proporzione. Io ho letto proprio nel rapporto sociologico che se le Nazioni baltiche o la stessa Olanda riescono a superare l'Italia in ordinazioni è, sì, perchè vi è una profonda intesa sociale nell'interno dei cantieri, ma anche perchè vi è un monte salariale proporzionato al fatturato e alle possibilità del cantiere molto meglio di quanto non lo sia in Italia.

Si pensa spesso che il cantiere sia responsabile di tutto il fatturato, quando si sa che il cantiere direttamente non è responsabile se non del 30-40 per cento di tutto il fatturato, e il resto gli viene fornito dall'esterno. Questo pone un problema economico di orizzontalizzazione della struttura cantieristica, o di verticalizzazione, che certo può produrre determinate soluzioni di convenienza nel giro finanziario che conduce infine alla vendita e al varo. Però è certo che anche queste proporzioni modeste, moderate, con le quali il cantiere incide — anche se il suo apporto è sostanziale — sull'intero volume economico-finanziario che si muove attorno alla costruzione di una nave, vanno conosciute affinché non siano imputate al cantiere difficoltà che, per la maggior parte, sono al di fuori del cantiere stesso, e si trovano in sede nazionale come in sede internazionale.

Ricordo che anni or sono vi fu un intervento parlamentare perchè un cantiere italiano si era permesso di ordinare delle lamiere all'estero, se non sbaglio in Austria o in Germania, invece di ordinarle ad una fornitrice nazionale (si tratta, per il 75 per cento, di cantieri I.R.I., quindi poteva essere chiaro l'indirizzo di un eventuale fornitore di lamiere). Ebbene, il cantiere in questione, interpellato, rispose che il prezzo estero era talmente vantaggioso che non si sentiva di aggravare le perdite aziendali attuando un'operazione di acquisto con altre siderurgie italiane, e che in quel momento

era necessario accettare l'offerta di lamiera che giungeva da altre siderurgie a un livello di prezzi più conveniente.

Questi problemi, torno a ripetere, si potrebbero risolvere sul piano dello schema-tismo economico freddo, sul piano della fredda finanza. Ma in quanto hanno dentro di sé tanta vita umana, tanta storia e tanto dramma, è assolutamente indispensabile che si trovi un congegno che, superando possibilmente le profonde differenze, anche politiche, che incidono non lievemente nella manifestazione sindacale dei lavoratori e che spesso esasperano, in modo purtroppo deleterio, le posizioni di giudizio obiettivo, di contatto semplice, di contatto umano chiarificatore, veridico direi, di accettazione della verità da parte degli uni e degli altri, smorzando il più possibile queste posizioni di carattere partitico o di carattere sindacale, nel senso divisorio che or ora ho lamentato, o qualche volta di carattere addirittura urbanistico e civico o campanilistico, si potrebbe dire, renda possibile considerare il problema con la dovuta obiettività e con la esigenza della più chiara informazione e della più ampia conciliazione.

Il problema non è semplice, anzi è cronico, grave. È inutile illudersi che tutti i dodici, circa, grandi cantieri italiani lavorino continuamente a pieno regime. È inutile illudersi pensando che queste aziende debbano essere sempre sovvenzionate. Se a Livorno si lavorerà sul canale Pisa-Livorno e si realizzerà l'auspicata fabbrica di carpenterie dell'I.R.I., e si realizzerà attorno a quel canale una zona industriale, allora Livorno potrà benissimo, come mi pare sia previsto, senza un giorno di intervallo di lavoro e senza alcuna preoccupazione, trasferire i lavoratori eccedentari o i lavoratori di tutto il cantiere, se occorresse, ad aziende analoghe meccaniche, di carpenteria, di predisposizione o di pre-lavorazione, che contribuiscono a rendere il problema risolvibile in termini umani e sociali, senza disdoro e senza perdita per alcuno, e così via.

Capisco bene che sono situazioni difficili, dure. Noi anni addietro abbiamo visitato con la Commissione industria il cantiere di Palermo in pieno lavoro di raddobbo, di ri-

parazione, con due o tremila dipendenti. Chiedemmo ai dirigenti di quel cantiere privato come andavano le cose. Risposero che andavano benissimo. « Quanto lavorano gli operai? ». « Centocinquanta giornate all'anno ». « E come mai? ». « Seguono le fluttuazioni delle ordinazioni. Li licenziamo di volta in volta, per quindici giorni, per un mese ». Io posso comprendere allora che l'estremismo attizzi ed esasperi questi uomini che vanno e vengono, come se fossero l'acqua di un bacino, e chiedo scusa del paragone irriverente; in un ambiente di lavoro apparentemente potente, complesso, pieno di ricchezze, si muovono lavoratori senza la certezza di poter lavorare le 200 o le 250 giornate all'anno che sono corrispondenti ai loro bisogni quotidiani.

Questi problemi sono acuti per tutto il mondo europeo e soprattutto per l'Italia, anche perchè c'è una situazione che è esasperata politicamente. Io deploro l'estremismo che affligge la nostra Nazione, ma prendo atto che esiste, purtroppo.

Queste fluttuazioni sono economicamente giustificatissime e devono essere accettate, perchè il cantiere non potrebbe consentire di non chiudere il bilancio in pareggio, di non realizzare le operazioni di rinnovamento, di raddobbo, di riparazioni in termini finanziari convenienti, se non avesse elastica, proporzionatamente al lavoro che deve eseguire, l'applicazione della mano d'opera. D'altra parte, quante lacrime e quanto dolore sono rappresentati da questo rapporto che sul piano teorico ed operativo è necessario, ma che nasconde dietro di sé tanta umanità dolente! Io stesso non saprei cosa suggerire; se si debba trovare un congegno del tipo edili, i quali nel periodo invernale usufruiscono di una minima cassa; se si debba trovare sul piano internazionale un congegno che permetta in qualche modo di pareggiare le sorti di queste materie.

Torno a dire: è già un settore esasperato socialmente per ragioni intrinseche e strutturali; è un settore esasperato storicamente per le stesse ragioni. Basti pensare alle fluttuazioni gigantesche verificatesi per cause di guerra, quando i cantieri erano sovraccarichi di ordinazioni, poi si sono svuo-

tati, poi si sono nuovamente ripresi per le ordinazioni ricostruttive del dopo-guerra. Ora, poichè l'armamento non può proiettarsi all'infinito, è logico che si risenta del limite concernente i sei milioni di naviglio verso cui ci stiamo avviando, dell'incremento del naviglio in tutto il mondo, della concorrenza competitiva del Giappone e di altre Nazioni, della presenza di Paesi terzi e così via.

Tutte queste cose la Nazione non le conosce profondamente. La Nazione è orgogliosa, sente nel cantiere non soltanto un fatto economico, ma un fatto di bandiera. È un sentimento bellissimo e puro, ma è evidente che, al di là di ogni sentimento, la realtà va svelata e continuamente chiarita, e soprattutto risolta. Io non so in quale modo semplice. Ripeto: Commissioni aziendali, o Commissioni ministeriali, ma sia i gruppi sociali delle unità locali, sia la Nazione nel suo complesso debbono conoscere la verità. Noi dobbiamo aumentare la produttività, poichè i finanziamenti di sostegno non servono a niente se non si aumenta la produttività per addetto. Noi dobbiamo considerare che oltre le 400 mila tonnellate non potremo costruire. Questo significa che, di fronte ad un apparato per 800 mila, occorre rivedere la situazione. Inoltre dobbiamo muoverci verso l'estero, il quale sta mancando di fiducia nelle costruzioni italiane. Abbiamo ottenuto le cinque navi sovietiche proprio per uno scambio merci, per un baratto tra la loro nafta e le nostre costruzioni.

A D A M O L I . Su che piano mancherebbe la fiducia?

R O S E L L I . Perchè mancano gli ordini, perchè aumentano in Giappone e mancano in Italia, aumentano in Inghilterra e mancano da noi.

A D A M O L I . Ma i motivi veri?

R O S E L L I . Io sto esponendone uno fondamentale, secondo me, se dobbiamo prendere atto della realtà quantitativa, e dobbiamo prendere atto che nelle unità locali costruttive cantieristiche vi è un dramma sociale, vi è una certa diffidenza e qual-

che cosa che non combina in quella sfera di necessaria collaborazione tra lavoratori, tecnici e dirigenti e proprietari o responsabili comunque della situazione. Dico queste cose e non altro che pur potrei esporre. Riscontro obiettivamente la verità; non voglio dare nè torti nè ragioni. Non sono un giudice, sono un accorato espositore di alcuni fenomeni, di alcuni elementi. Ne ho esposti alcuni di carattere quantitativo ed insisto soprattutto su quelli sociologici e personali. Nego che vi sia una questione salariale, di salari cioè eccessivamente depressi, perchè basterebbe fare il raffronto tra il costo vita e il ricavo salariale in scellini dei lavoratori olandesi o in marchi dei lavoratori tedeschi e si troverebbe che, salvo rare eccezioni, quel rapporto non è, diremo così, depresso, o che costituisca un freno alla situazione italiana, mentre costituisce invece uno stimolo propulsivo alla situazione straniera. Mi pare addirittura che in Olanda non vi siano nemmeno incentivi di produzione, ma un salario secco, dato per la produttività della categoria dei lavoratori, dall'ultimo degli apprendisti al primo degli addetti tecnici o di disegno, e così via. Vi è poi, e il Ministro sa bene di che si tratti, la questione del rinnovo interno di carattere meccanicistico, potrei dire, dei cantieri stessi, il cosiddetto prolungamento della linea di costruzione. Molti cantieri nostri sono nati appunto per ragioni storiche, sono stati turbati da convulsioni guerresche o da distruzioni belliche. Non sempre le linee fisiche, tecnologiche di costruzione sono come dovrebbero essere ed anche le spese che si richiedono per realizzare queste linee di produzione non sono lievi. Il denaro costa, ed anche se i cantieri sono inseriti in un grande gruppo, hanno degli oneri finanziari non lievi. Basta vederne i bilanci: mi pare che ci sia già, solo sulla Fincantieri, un miliardo e mezzo di oneri per debiti già realizzati, due miliardi ed oltre di perdite accumulate.

Ora, questa preoccupazione, che non è da considerare forse sotto l'aspetto finanziario per prima cosa, ma è da cogliere sotto l'aspetto produttivistico, dello studio, dell'ordinamento meccanicistico della produ-

zione cantieristica, mi pare che debba essere considerata al secondo punto. Primo punto: sociologico, intesa profonda fra tutti coloro che sono impegnati nel cantiere con quelle determinate mete, con quei determinati fini.

Secondo punto: la razionalizzazione interna. Io non entro nei particolari tecnici, non parlo di ossisaldatura, non parlo degli scafi a galleggiamento, o di altre cose del genere. Però è indicativo osservare che, quando la Commissione politico-tecnica costituita in Francia e poi costituita anche nel Regno Unito anni or sono studiò gli argomenti che presso a poco preoccupano noi in misura molto maggiore, riguardanti le costruzioni cantieristiche di quelle Nazioni, non trascurò affatto, anzi dedicò una parte notevolissima delle relazioni alla strutturazione meccanicistica, all'organizzazione del lavoro, alla produzione. Fa meraviglia constatare come nelle prime pagine si notano subito le divergenze critiche, rispetto alla nostra situazione, che qui sono state espresse e che altri esporranno, dai dati di previsione mondiale a quelli di produttività, di competizione, di Nazioni nuove, eccetera, di rapporto salari-cantieri, di rapporto prodotto nel cantiere-prodotto extra-cantiere e così via.

La seconda parte riguarda invece l'organizzazione meccanica del lavoro e l'organizzazione della produzione. Se studia Tolone, ne parla in termini intrinseci, soggettivi, con uno studio intrinseco dell'organizzazione della produzione, ed in secondo luogo con uno studio estrinseco, in rapporto al polo rappresentato dal cantiere in una certa area socio-economica in relazione alla Repubblica francese, a mo' di esempio; o nel Regno Unito in cantieri del Tamigi e così via. Ma queste strutturazioni e in senso lato e in senso specifico e puntuale sono studiate con la massima attenzione possibile; se noi abbiamo in mano un rapporto di 100 o di 150 pagine, basta andare a cercare nelle biblioteche di quelle capitali gli atti precedenti che consentirono la elaborazione del rapporto finale per trovare documenti, inchieste, indagini, analisi nelle quali traspare il primo punto sul quale ho insistito, il punto sociologico, cioè il riferimento a dirigenti

sindacali, ingegneri, proprietari, progettisti che quasi sempre sono concordi nel rilevare l'obiettività di certi fenomeni, nel porgere certe soluzioni, nel rispondere in un certo modo agli inquirenti e così via. Vi è una politica unitaria ed una opinione, una intesa politica unitaria, in sede di Governo, di produttori, di sindacati, di classi.

Ora questo movimento di opinioni e di studi deve essere molto approfondito poichè non solo lo merita la storia, non solo lo merita la situazione attuale, ma lo merita anche quella posizione strutturale, fondamentale, non di congiuntura, che va delineandosi non certo a miglioramento ma o a stasi, o addirittura a peggioramento, purtroppo, della situazione italiana. Tra l'altro il Mediterraneo, che era centro di civiltà, diventa un mare sempre più chiuso; col sorgere delle nuove Nazioni, come lei sa, onorevole Ministro, sono stati allungati i limiti dei tempi e delle distanze di percorrenza per tutti i navigli. I navigli si gettano nei mari aperti invece che stare nei mari chiusi. Se si considera l'andamento dei traffici asiatici si constata che è immensamente più espanso dell'andamento dei traffici della stessa Comunità economica europea, che è tutto dire, naturalmente in indici e non in termini assoluti. Persino gli Stati Uniti, che hanno alti salari, pagano a duro prezzo il fatto della loro organizzazione e sono quasi autarchici. Ecco poi una delle fonti principali nelle varie Nazioni delle discriminazioni di bandiera, nella loro cantieristica, per cui da un lato producono entro i loro cantieri nazionali, dall'altro, pur comprando all'estero le navi che occorrono alle loro esigenze, a parte la riserva, pongono clausole vincolative di trasporto e preferenziali sia su rotte nazionali sia sui grandi oceani, nelle rotte esterne, nei grandi mari aperti.

Ora tutte queste cose rappresentano un'innumerabile serie di gravi problemi, di elementi obiettivi sui quali non influiscono nè partiti, nè ideologie e sui quali influirebbe soltanto una cosa, se potessimo realizzarla, e cioè servire modestamente ed umilmente la verità nell'interesse della nostra Nazione, nell'interesse dei nostri cittadini, pensando a quegli operai, a quei lavoratori, a quei

progettisti, a quegli intelligenti ingegneri, a quegli zelantissimi direttori di aziende o responsabili del settore che operano quanto possono per fare del loro meglio. Tutti sanno che le costruzioni italiane sono di eccellente qualità, altamente ben finite, di ottima garanzia di durata, di servizi pregevolissimi e così via. Tutto questo serve a realizzare un'atmosfera neutra, in cui studiare per approfondire il problema che del resto ha dietro di sé una storia, come ho ricordato, almeno dal secolo scorso per quelle leggi napoletane e le altre che sono seguite.

Quando si sia detto questo si deve ancora ricordare la situazione dei noli decrescenti, gravemente decrescenti. Tutto questo incide anch'esso sulle costruzioni. Torneranno a risalire i noli? Risaliranno i noli? Non è prevedibile. I termini attuali della previsione economica non ci consentono affatto di prevedere che si possa risalire dal limite 139 che si era raggiunto, se si pone 100 nel 1947 (139 era infatti nel 1957 l'indice medio dei noli mentre oggi siamo a 64).

Questa è la verità, una verità preoccupante che deve essere affrontata in sede comunitaria europea e in sede di O.E.C.E., in sede O.N.U. e già persone meritevoli per esperienza, profondità di ingegno, vastità di cultura se ne occupano in Commissioni specializzate.

Io do al Governo il consiglio modestissimo di rendere approfondita, vasta, perenne, continua attraverso organi consolidati la collaborazione per una indagine su questo settore; dobbiamo legarci ineluttabilmente, a tutti i costi, con il mondo internazionale. Il mare, insieme con l'aria, è l'unico ambiente senza confini, un ambiente aperto. Noi non siamo qui a tutelare la navigazione sul lago di Garda o d'Iseo dove, battello più o battello meno, perdita più o perdita meno, la Provincia o la Regione possono ripianare le modeste perdite di gestione, col che il problema sarà chiuso e risolto; siamo qui in posizione di aperta competitività e dobbiamo affrontare gli oceani. Ora, siamo nella necessità — come uno dei Paesi che ha più drammaticamente presente l'esigenza di lavorare, di essere presente nelle costruzioni e come uno dei Paesi che ha più evidente e

primaria l'esigenza di risanare, di equilibrare l'andamento economico-finanziario interno del settore — di collegarci con il mondo intero.

Le conferenze internazionali servono a qualcosa. Dobbiamo lottare per una libera competizione, per l'abbattimento degli abusi di bandiera, le bandiere ombra, evitando di provocarle mediante eccessivi oneri fiscali, nelle varie forme con cui vengono espressi od occultati; dobbiamo porci il problema della europeizzazione, se posso dire così, del problema dei cantieri italiani. Questa è una delle esigenze primarie, uno dei fattori primari per la loro resurrezione, per la loro stabilizzazione ordinata, per la loro sistemazione economico-produttiva-sociale. Non basta certamente chiuderci sul nostro 3 e mezzo per cento di riparazioni o di nuove costruzioni annue prevedibili in relazione all'invecchiamento delle nostre navi o all'accelerato invecchiamento (abbiamo il 40 per cento della marina che ha superato i 15 anni e quindi c'è materia di movimento in questo settore) perchè c'è un limite nelle nostre disponibilità finanziarie: se diamo alla marina, non facilmente potremo dare alle ferrovie e così via, perchè non possiamo attingere da una liquidità infinita.

Questo problema deve diventare europeo: se siamo legati alle sorti europee, queste sorti vengano accettate in comune.

Si parla di premi occulti, di facilitazioni più o meno palesi alla produzione industriale. Nulla deve esservi di occulto, tutto deve essere chiaro: il lavoratore italiano dei cantieri, l'imprenditore italiano, il risparmiatore italiano che ha investito nei cantieri devono conoscere e rispettare, come sono, tutti i loro problemi, con le loro difficoltà, con i loro tormenti, in tutto il mondo europeo più vicino, al quale siamo legati da un particolare trattato, e davanti al mondo intero.

L'Italia non ha mai frodato su bandiera. C'è, come ho accennato, la storia delle bandiere ombra, ma è una questione che riguarda qualche privato il quale, trovandosi evidentemente in particolare posizione di difficoltà o di propensione alla frode verso il suo Paese, ha abbandonato questa Nazione che faticosamente cerca di risalire la china

verso la giustizia sociale e l'espansione economica dopo avere risolto i dolenti gravi problemi della triste guerra con un fecondo impegno democratico. Qualcuno nega il suo apporto fiscale e il suo contributo a questo Paese: costui è da perseguire personalmente in termini fiscali perchè intervenire in altra maniera potrebbe esporci a ritorsioni piuttosto gravi all'estero. Se vi sono discriminazioni, si risponda adeguatamente, ma attentamente e solo successivamente, richiedendo che la discriminazione venga abbattuta e chiarendo che la nostra posizione è contro le discriminazioni e che la nostra discriminazione è soltanto condizionata alla discriminazione altrui e così via; che noi desideriamo l'assoluta libertà dei mari, che del resto, se non sbaglio, era un canone di molti antichi programmi di partiti ed anche di statuti di carattere internazionale, canone sancito anche da partiti rivoluzionari: la famosa libertà dei mari, che doveva corrispondere all'avvicinamento dei lavoratori del mare su tutte le coste del mondo.

Orbene, questo va detto anche per porre i termini veri della questione italiana, il peso reale che sta affrontando e che da anni affronta la situazione italiana. E non se ne faccia una questione classista o politica di partiti o, peggio, estremista. È la cosa più deleteria del mondo che si possa introdurre un'astiosa e diffidente posizione classista o politica in questi problemi. Esiste una posizione di dolore, una posizione di responsabilità e di difficoltà, una posizione di storia, ma non esiste in proporzione una posizione di classe. È attività difficile quella che si sta compiendo nel campo dell'I.R.I. (70 per cento), ciò che si realizza per il residuo 30 per cento negli altri cantieri, nei 40 minuscoli cantieri o nei tre cantieri privati, che tra l'altro sono un ente morale, i cui utili vanno — non tutti lo sanno — a una Fondazione benefica e non a privati; parlo dei cantieri Piaggio, per intenderci, di Palermo, di Riva Trigoso e di Ancona.

Tutto questo va posto, ripeto, in termini operativi di conciliazione. Se noi porteremo in questo drammatico problema gli urti di classe o gli urti politici, noi porte-

remo lo sfacelo e ce lo trascineremo dietro. Il contribuente italiano, che non ha mai messo il piede su una nave, continuerà a pagare le sue decine di migliaia di lire capitalarie per sovvenzionare il credito navale, o le costruzioni navali, o le linee di preminente interesse nazionale, sovvenzionate anch'esse con non pochi miliardi, anzi con non poche decine di miliardi all'anno. Ma noi siamo in dovere, verso il contribuente, di dirgli la verità, di ricercare la verità, di portarla a livello internazionale, di chiedere tutti i contributi internazionali che sono necessari, perchè questa verità sia la meno onerosa possibile per il contribuente stesso e sia risolto il problema dei disavanzi. Noi facciamo presto a concedere i miliardi, ma c'è qualcuno che paga le tasse e che viene reperito per fornire a noi questi miliardi che sono necessari per, giustamente non perennemente, sostenere questo settore.

Il problema deve esser visto in questo quadro sociale, con una preoccupazione di ampia ricerca della verità. Il mito è gravemente dannoso al risanamento del settore.

Io penso, onorevole Ministro, che lei ha iniziato bene la sua attività presentando questi tre disegni di legge. Sono sicuro che queste tre leggi realizzeranno con continuità, ed anche di fronte alle situazioni nuove che si presentano in Italia e nel settore europeo che stiamo considerando, sono certo, dicevo che le sue leggi realizzeranno e produrranno effetti benefici e rappresenteranno anche una ricerca di innovazione, di trasformazione, nei limiti del possibile, del settore. Ma se si trascurerà, torno a dire, il collegamento sociale, il collegamento internazionale; se si trascurerà la complessa verità e si crederà al mito — e solo perchè un cantiere si trova in un certo luogo d'Italia quel cantiere non deve essere toccato anche se passivo — non saremo sulla strada giusta. Se per caso si dovesse affrontare qualche ridimensionamento o qualche ristrutturazione, bisogna avere il coraggio di affrontarla. Non si può ingannare la Nazione e non si farebbe il bene di quella città o dell'intera Nazione se si eludesse, con misure non adeguate o non proporzionate, la verità delle situazioni, se non si ponesse il pro-

blema in tutte le sue variabili e in tutte le sue verità.

Il problema dei porti è stato accennato egregiamente. Tutti questi sono problemi legati l'uno all'altro, come è evidente. I porti italiani richiedono spese spaventose; essi sono in una condizione veramente penosa di insufficienza strutturale. Quelli grandi ed efficienti non sono sufficientemente efficienti e, nei momenti di espansione di traffico, si forma la fila delle navi fuori del porto, che aspettano di entrare; questo è molto penoso e, direi, più che altro costoso.

Esiste poi una posizione anche sindacale molto grave per quanto riguarda le operazioni di carico e di scarico. Anche questo è un problema connesso, anche questo è un problema da risolvere. Le rigidità non servono, le difese delle giuste valutazioni umane o professionali sono legittime ma anche per le compagnie portuali e le autonomie funzionali non si deve arrivare a porre super esigenze sopra le esigenze che rendono difficoltoso o già improduttivo o non sufficiente il lavoro di carico e di scarico dei porti italiani. Tutto questo ciclo di gravi problemi, che comprende quello produttivistico delle autonomie funzionali, è reso aspro soprattutto dalla situazione politica ed è veramente doloroso che queste cose, che altri Paesi risolvono con civica semplicità ed obiettiva modestia, se si vuole, si debbano qui affrontare dall'alto o da parti diverse, un po' secondo la tradizione, se posso dire così, burbanzosa che fa tanto spesso scena nelle nostre posizioni politiche, sociali, con la presenza settaria di gruppo e di personale prestigio. Ma non si tratta di questioni di prestigio, sono questioni umane, sono questioni tecniche, scientifiche, amministrative e finanziario-economiche. Tutte debbono essere studiate e risolte sinceramente, con umiltà. Già si deve diffidare di chi presume di avere tutto questo settore in mano e di sapere come si fa a risolverne i problemi. Si tratta di problemi, onorevole Ministro, che non ci consentono di invidiarla nella sua posizione.

A partire da quello che ho accennato sul contatto tra nave e molo, a partire dal problema dei porti per risalire alla navigazione

e poi alla costruzione e alla ricerca internazionale, e poi ancora allo sviluppo sociale o alla composizione sociale oltre che finanziaria ed economica, ed alla produttività, costi, prezzi, noli, lei ha veramente, onorevole Ministro, uno dei più difficili, direi anzi il più difficile problema dell'industria italiana, senza dubbio. Poichè quello dei trasporti ferroviari, già tanto oneroso, è già lieve di fronte alle difficoltà finanziarie, sociali e di altro genere del problema affidato alle sue cure.

In secondo luogo, nell'economia italiana, che presenta drammi nell'industria meccanica, soprattutto, ed in qualche altro settore, certamente il dramma dei cantieri è uno dei più gravi, dei più pesanti per numerosi aspetti, dal finanziario al sociale, all'umano e vorrei dire anche al civico perchè in fondo vi si comprendono anche non lievi ragioni civiche. Noi auguriamo che alla sua buona volontà e al suo lavoro, che è degnamente interpretato da queste leggi, e soprattutto alla sua volontà politica corrisponda altrettanta buona volontà da parte esterna e che veramente dirigenti, imprenditori e lavoratori comprendano la difficoltà della situazione e la buona volontà che anima lei e tutti noi per risolvere i difficili problemi che abbiamo esaminato. (*Applausi dal centro*).

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

R O T T A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, i tre disegni di legge rispondono perfettamente a taluni nostri concetti di politica economica, di quella politica di incentivazione che, se ben fatta, se tempestiva e se opportunamente dosata, fa risparmiare parecchio denaro allo Stato e nel contempo vitalizza determinati settori produttivi che valgono a dar lustro allo Stato stesso.

E noi liberali — oppositori democratici del Governo di centro-sinistra — proprio perchè tali, non facciamo fatica a riconoscere che i disegni di legge in discussione rispondono a talune esigenze da tempo avvertite e da noi stessi denunziate e, pertanto, non possiamo non essere lieti del loro sod-

disfacimento. Ecco perchè, signor Presidente, potrò essere estremamente breve.

Infatti, i tre disegni di legge oggi all'esame della nostra Assemblea non richiedono un ampio commento, data la chiarezza della loro impostazione e le lucide relazioni che li accompagnano. Essi si ispirano ad una lunga esperienza, fatta in tanti anni, nel rendere operanti le provvidenze disposte a difesa dell'attività dei cantieri navali e dell'armamento.

Come è stato più volte rilevato, in relazione all'applicazione della legge Tambroni e delle successive leggi di modifica, le provvidenze in esse disposte non hanno trovato tempestiva rispondenza nelle disponibilità di bilancio destinate a soddisfare immediatamente le provvidenze stesse.

Da qui le remore, spesso lunghe e talvolta estenuanti, tra il momento della decisione degli aiuti all'industria cantieristica, decisione sempre ispirata e sollecitata da necessità impellenti, e l'effettiva erogazione degli aiuti medesimi; remore, queste, conseguenziali alla difficoltà di disporre tempestivamente dei relativi mezzi finanziari e che, per ciò stesso, hanno causato e causano notevoli danni agli aventi diritto che hanno dovuto ricorrere al credito bancario per farsi anticipare le somme di cui avrebbero dovuto beneficiare, addossandosi, per un lasso di tempo piuttosto lungo, i relativi pesanti tassi di interesse.

I tre disegni di legge in discussione non rappresentano provvedimenti innovativi, in quanto sono intesi soltanto a rendere possibile o più agevole l'applicazione di leggi precedentemente approvate, oltre a disporre un nuovo orientamento dell'Amministrazione, quanto mai auspicabile, di assicurarsi la disponibilità dei mezzi per attuare la politica decisa dal Parlamento senza indebolirne l'efficacia con le solite, quasi abituali, deludenti attese.

Essi tendono all'attuazione effettiva della legislazione esistente in materia di assistenza ai cantieri navali ed hanno: il disegno di legge che porta il n. 433 il fine di agevolare la demolizione del naviglio vetusto e la costruzione di nuove navi per l'ammodernamento della flotta mercantile italiana che,

si badi, dopo quella greca, conta in Europa la maggiore percentuale di navi che hanno oltre 15 anni di vita; quello col n. 434 lo scopo di mettere a disposizione dell'Amministrazione competente le somme necessarie a ridurre il peso degli interessi di prestiti concessi per le costruzioni navali; quello con il n. 435 il fine di completare gli stanziamenti necessari a realizzare gli aiuti disposti con le leggi in vigore e parzialmente anche quelli che deriveranno dalla legge di prossimo esame per la proroga degli aiuti ai cantieri alla scadenza della legge Tambroni. E qui mi riferisco al nuovo disegno di legge in gestazione che ci auguriamo possa regolare al più presto e nel modo migliore la materia a cui mi riferisco.

I tre provvedimenti si inseriscono, quindi, nel filo logico della legislazione vigente e rispondono al medesimo scopo cui tale legislazione tende, e cioè a quello di provvedere perchè l'industria italiana possa essere competitiva rispetto all'agguerrita concorrenza estera. Sono essi, peraltro, consoni agli attuali momenti della situazione economica in quanto costituiscono incentivi per gli investimenti produttivi in un settore di tanta importanza e costituiscono l'unico mezzo per la sopravvivenza dell'attività marinara indispensabile ad uno Stato civile. E sono tanto più giustificati in quanto si reggono su cifre esattamente calcolate, che indicano una spesa modesta per lo Stato, compensata dalla possibilità, che essa crea, di una mole molto ampia di investimenti da parte delle aziende pubbliche e private.

Ecco perchè noi del Gruppo liberale li condividiamo in pieno e li conforteremo con il nostro voto, voto che vuol avere un significato che, in un certo senso, prescinde dal caso in oggetto, stando a dimostrare che non siamo contrari a certi programmi onesti di spesa che costituiscono la spinta a quella competitività nella produzione che crea benessere e, quindi, il presupposto di una vita migliore.

E mi avvio alla fine, onorevoli colleghi, ma, prima di concludere, mi corre l'obbligo di far presente che noi liberali rileviamo, con molta soddisfazione, l'emendamento che è stato apportato dalla Commissione all'ar-

articolo 1 del testo del disegno di legge governativo là dove si legge: « L'articolo 49 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è sostituito dall'articolo 5 della presente legge ». Emendamento questo che trova la sua sostanza nel detto articolo 5 anche esso aggiunto dalla Commissione.

Tali emendamenti sono, infatti, di una importanza fondamentale per quanto vado brevemente a spiegare.

L'articolo 43 della legge 24 luglio 1959, n. 622, stabilisce determinati benefici ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1945, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità.

Lo stesso articolo precisa, inoltre, che, per avere diritto a tali benefici, i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio a scafo metallico per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 75 per cento di quello da demolire.

Nei successivi articoli 44, 45, 46, 47, 48 e 49 vengono specificati i benefici di cui trattasi nonché le condizioni e le modalità da osservarsi per poterne fruire. Le agevolazioni che interessano in particolare i demolitori navali sono stabilite dall'articolo 49, terzo comma, che recita testualmente: « Sono ammessi all'importazione in esenzione dai dazi, dall'imposta di conguaglio, dall'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1950, n. 762, e da ogni altro tributo all'importazione, i materiali, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi di cui all'articolo 43 ». La formulazione dell'articolo sopra detto non consente una esatta interpretazione, ai fini di stabilire se le agevolazioni in esso previste debbano essere concesse al proprietario della nave da demolire oppure al cantiere che ne effettua la demolizione.

Dal combinato disposto degli articoli 43 e 49, terzo comma, sopra citati, si potrebbe forse dedurre che il titolare dei benefici sia

il proprietario che proceda alla demolizione di vecchie navi per costruirne di nuove entro i sopra indicati limiti di tonnellaggio. Tale interpretazione, tuttavia, non può essere accettata nè sul piano giuridico, nè su quello pratico. È evidente, infatti, come l'articolo 49, terzo comma, abbia inteso concedere determinati benefici daziari e fiscali per i materiali, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalle demolizioni navali.

Ora, tenuto conto che nell'ambito del territorio nazionale non vi sono, per quanto ci risulta, proprietari di navi che esplichino, oltre all'attività armatoriale, anche quella delle demolizioni navali, consegue che, accettando una siffatta interpretazione, nè il proprietario della nave da demolire nè il cantiere di demolizione verrebbero mai, in effetti, a fruire di dette agevolazioni.

E questo, infatti, si è finora verificato a seguito della nota interpretazione fornita in argomento dal Ministero delle finanze, direzione generale dogane, imposte dirette con foglio n. 10732/Div. VI, del 25 maggio 1960, secondo la quale « titolare dei benefici contemplati dal richiamato Capo X della legge in esame e quindi anche delle agevolazioni all'importazione dei materiali, macchinari ed oggetti metallici di cui sopra, è il proprietario o armatore navale che provvede alla demolizione di vecchie unità per costruirne, entro i limiti di un determinato tonnellaggio, di nuove ».

Di fronte al fluttuare di tante incertezze circa l'interpretazione del terzo comma dell'articolo 49 della legge 24 luglio 1959, numero 622, incertezze che, in definitiva, non hanno consentito ai cantieri di demolizione di beneficiare delle agevolazioni previste dalla legge stessa, non vi ha chi non veda non solo l'opportunità, ma anche la necessità della chiara interpretazione trasfusa nell'articolo 5 così come proposto dalla Commissione.

Gioverà detta norma ad eliminare il disagio dei demolitori navali nel quadro delle finalità insite nella legge stessa che evidentemente tendeva, stabilendo agevolazioni per la demolizione navale, a farne fruire gli operatori economici interessati a tali attività.

E concludo, onorevoli colleghi, ribadendo il voto favorevole della mia parte politica ai tre disegni di legge. (*Applausi dal centro-destra*).

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

R U B I N A C C I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i tre provvedimenti che sono all'esame del Senato hanno formato oggetto di acuto ed approfondito esame da parte di altri colleghi, che ne hanno delineato la portata, il carattere, il significato, e, soprattutto, hanno messo in evidenza che si tratta di proseguire e continuare in indirizzi, iniziative e misure, che da molti anni ispirano e guidano la nostra politica economica per quanto riguarda i cantieri navali e la marina mercantile. È stato così posto in evidenza lo aspetto cantieristico che è alla base di tali orientamenti e di tali misure. Ed io vorrei qui riferirmi alle pregevoli osservazioni ed ai fondati rilievi fatti, a proposito di questa industria, dal senatore Roselli con le cui conclusioni concordo. Ma io penso che occorra approfittare dell'occasione offerta al Senato, per cercare di inquadrare la materia così vasta e complessa, che finora è stata sempre trattata settorialmente, e che comprende il problema dei cantieri, quello dei porti, quello della pesca, quello delle costruzioni navali, quello dello sviluppo e dell'ammodernamento della flotta, quello delle demolizioni, in una visione di insieme per cercare di giungere alla definizione di una politica marinara organica, che sappia considerare unitariamente questi aspetti, senza dubbio diversi, ma certo intimamente legati.

Dicevo che questa è una buona occasione, ed il Senato fa molto bene a coglierla per dissipare l'impressione che sul piano politico non si dia sufficiente rilievo a questi problemi, a questi aspetti fondamentali, essenziali, della vita non solo economica, ma anche sociale, del nostro Paese, che è legato al mare. Io vorrei qui notare che un esempio di questa relativa incomprendione lo abbiamo avuto (anche se fortunatamen-

te è stato successivamente corretto) nella stessa impostazione programmatica, che è alla base dell'azione politica di questo Governo: nel programma si citano i porti, aspetto senza dubbio essenziale della politica marinara, ma si trascura tutto il resto. Sono intervenuti provvidamente i provvedimenti che il ministro Spagnoli ha presentato al Parlamento per darci la prova che, in effetti, il Governo intende esaminare a fondo tutto l'insieme dei problemi legati alla politica marinara, per i quali intende adottare misure che si possano inquadrare nella generale programmazione della vita economica del nostro Paese. Io vorrei dire che mettere l'accento sulla definizione di una efficiente, organica politica marinara, nel quadro della generale politica economica e sociale del nostro Paese, è una cosa che ci è dettata dalla stessa geografia: l'Italia è proiettata, protesa nel mare. Siamo, in un certo senso, chiusi verso il mondo esterno dalla cintura alpina, anche se recentemente i trasporti col continente europeo, con le vie aeree ed i nuovi valichi e trafori, sono un poco migliorati. Il nostro Paese trova sul mare le principali vie per il movimento delle materie prime e delle merci, tanto è vero che il 90 per cento delle nostre importazioni avviene per la via del mare, come il 60 per cento delle esportazioni italiane defluisce per via mare, il che pone la nostra marina mercantile ed i problemi connessi ai traffici marittimi veramente in primo piano tra i problemi della nostra vita economica. Vorrei rilevare che, nonostante deficienze ed inadeguatezze, negli ultimi dieci anni si sono triplicati i traffici marittimi del nostro Paese e che ancora oggi questi traffici aumentano in ragione del 20 per cento all'anno. Questo evidentemente ha un enorme peso sulla capacità produttiva e sugli scambi interni ed internazionali. I traffici marittimi richiedono porti (a proposito dei quali esprimo il voto che i contrasti, che attualmente creano delle difficoltà, con le maestranze portuali possano essere superati e che questo aspetto essenziale della vita portuale possa svolgersi in un ambiente di serenità) e per i porti si pongono problemi di ammodernamento, di attrezzature, di organi, di persone, di servizi,

di ampliamento e sviluppo di banchine per servire in modo efficiente i traffici, che hanno caratteristiche profondamente diverse da quelle di qualche decennio fa, se non altro per la portata delle navi, per il tipo degli scambi e delle merci e per la rapidità delle operazioni portuali che hanno un'enorme incidenza sul piano economico. E si tenga presente che, secondo fondate previsioni, entro 10 anni i nostri porti dovranno essere in grado di servire un traffico più del doppio dell'attuale.

Io so con quanto impegno il Ministro della marina mercantile, che ha in questo campo un compito soltanto di stimolazione e di insistente pressione, adempie a tale funzione nei riguardi dell'attività complessiva del Governo, da cui soltanto può derivare la soluzione dei nostri problemi portuali.

E parlando dei problemi del mare non posso non rilevare il troppo scarso peso che nell'attività economica legata al mare ha la pesca, che per mancanza di avvedutezza trova ora i nostri mari scarsamente pescosi. Per la pesca si richiede rinnovamento di naviglio e di sistemi per non inaridire una tradizionale fonte di lavoro e per equilibrare questa voce della nostra bilancia commerciale, che, nel 1963, ha creato una passività di 65 miliardi di lire.

A fianco dei problemi e delle esigenze dei porti e della pesca, vi è, nella politica marinara, l'aspetto delle costruzioni navali, che va considerato in sé come fonte di attività economica e di lavoro, ma che va anche considerato in funzione dell'ammodernamento e dello sviluppo della nostra marina mercantile, cui hanno già fatto cenno i colleghi Dominedò, Roselli e Rotta. E ciò anche in vista del tasso di invecchiamento molto elevato della nostra flotta mercantile. Io questo problema degli incentivi, degli appoggi, dei crediti, delle misure tendenti a mantenere un certo livello di costruzioni navali nel nostro Paese, un livello che purtroppo si aggira intorno alla metà della nostra capacità produttiva, vorrei intimamente legarlo proprio a questo aspetto dello sviluppo e dell'ammodernamento della nostra flotta mercantile la quale dovrà, nei prossimi cinque o sei anni, avere un rinno-

vamento e uno sviluppo, per mantenere la sua posizione nel mondo, di almeno due milioni e 500.000 tonnellate.

È una flotta mercantile che si trova in condizioni di difficoltà. Ne ha già parlato il collega Roselli; le difficoltà derivano dal rilevante calo (e condiviso la previsione del senatore Roselli che si tratti di un calo ormai stabilizzato) dei noli marittimi; il che evidentemente deve portarci a compensare con la quantità quello che prima poteva essere realizzato con traffici di portata minore.

I noli sono stati tradizionalmente un elemento importante della nostra bilancia dei pagamenti. Per decenni noi abbiamo pensato la deficienza della bilancia commerciale con le partite invisibili; a fianco alle rimesse degli emigranti, i noli marittimi.

Ora, il peso di questa posta, pur essenziale della nostra bilancia dei pagamenti è andato notevolmente diminuendo. Basta considerare che le esportazioni, dal 1958 al 1963, sono passate da 2 miliardi e 500 milioni di dollari a 4 miliardi e 761 milioni di dollari, con un incremento di circa il 90 per cento, e le importazioni sono passate addirittura da 3 miliardi e 12 milioni di dollari a 7 miliardi e 256 milioni di dollari, con un incremento del 140 per cento, mentre i noli marittimi, che dovrebbero compensare il *deficit* della bilancia commerciale, sono passati solo da 233 milioni di dollari a 304 milioni di dollari, con un incremento del 30 per cento.

Questo dico per sottolineare l'importanza che ha e che deve avere, in una impostazione di politica economica, un sufficiente sviluppo, legato all'ammodernamento, della nostra marina mercantile. Io sono convinto che il nostro collega senatore Spagnolli, nella direzione del Ministero della marina mercantile, vorrà, d'ora in poi, rifuggire, il più possibile, da misure frammentarie e slegate, cercando di esaminare e risolvere ogni problema in una visione di insieme.

Io so che il ministro Spagnolli, con i provvedimenti che sono al nostro esame, non ha inteso risolvere definitivamente né i problemi dei cantieri, né, tanto meno, i pro-

blemi della marina mercantile, e che egli, del resto, nel quadro della programmazione economica del Governo, intende impostare, con leggi che seguiranno, una organica politica delle costruzioni navali, coordinata e inquadrata nella politica generale di programmazione.

Ma, per quanto ci riguarda, per quanto riguarda i provvedimenti che sono all'esame, il legame tra costruzioni navali, e quindi sostegno dell'industria cantieristica, e lo sviluppo e ammodernamento della nostra flotta mercantile, io vorrei sottolinearlo. È ispirandomi a questo legame, su cui mi sono permesso di insistere, che ho presentato qualche emendamento di cui poi ci occuperemo al momento dell'esame degli articoli. Vorrei dire che la preoccupazione che soprattutto mi muove, considerando la nostra flotta mercantile, è quella di porla il più possibile al riparo, non già dalla legittima e, direi anzi, utile e produttiva concorrenza estera, ma di metterla il più possibile al riparo da quelle insidie, che vanno sotto il nome della cosiddetta bandiera ombra, di iniziative armatoriali con bandiere di comodo, non legate da un serio e vero vincolo con l'economia di Paesi della cui bandiera si fa sfoggio, ma che il più delle volte coprono deprecabili evasioni fiscali e — in questo momento si tratta di un aspetto estremamente delicato e importante — tentativi e modi di evasioni di capitali, di fughe di capitali italiani, che sotto una diversa qualificazione nazionale ritornano qui per beneficiare di misure che, invece, devono essere evidentemente soprattutto orientate e indirizzate verso la promozione dell'economia del nostro Paese.

Ora, io vorrei a questo proposito rilevare che il problema della bandiera ombra non è un problema che si pone soltanto per il nostro Paese, ma è un problema che si pongono tutti gli altri Paesi autenticamente marittimi; e sono allo studio dovunque, dagli Stati Uniti d'America all'Inghilterra, alla Comunità economica europea, misure repressive di questo aspetto distorsivo e deprecabile di attività economica, di clandestinità dietro la quale si nascondono, il più delle volte, interessi non commendevoli. Ma, mi permetto di osservare, se non siamo

ancora in grado — e mi appello all'eminente giurista che è già intervenuto in questo dibattito, il senatore Dominedò — se è estremamente difficile configurare una legislazione repressiva di questo fenomeno, io credo che si debba per lo meno evitare di far beneficiare iniziative di questo genere di appoggi, di vantaggi, di facilitazioni.

D O M I N E D O'. Vi è già la proposta di legge d'iniziativa mia e del collega Monni.

R U B I N A C C I. Mi riferivo anche a questo, per sottolineare l'estrema difficoltà di legiferare in questo settore. Io ho la preoccupazione che la bandiera ombra possa usufruire delle provvidenze statali ed ho queste preoccupazioni anche perchè sono rimasto impressionato da qualche notizia di stampa recente, a proposito di programmi di costruzioni navali della Fincantieri, alla quale io intendo rendere omaggio per l'intelligenza con cui è diretta, per lo spirito d'iniziativa con cui supera grandi difficoltà, cerca di accaparrare commesse e clienti. E, accennando alla Fincantieri, non posso non sottolineare come essa sia dominata dalla sensibilità sociale, che la porta a non esaminare il problema dei cantieri soltanto sotto l'aspetto strettamente economico, ma cercando di conciliare il più possibile questo aspetto con il mantenimento in servizio di notevoli aliquote di maestranze, le quali rappresentano anche un patrimonio che non va evidentemente disperso. Ritornando a quanto dicevo prima, ho letto sui giornali che sette motocisterne dovrebbero essere costruite, per una parte, per conto di un sol gruppo armatoriale, e, per un'altra parte, per conto di società estere. Benissimo, se abbiamo delle commesse estere; ma, nel caso specifico, si tratta delle Bermude, ed io non credo che le Bermude abbiano una propria flotta mercantile; il che mi fa sospettare decisamente che la bandiera delle Bermude sia una bandiera ombra. Ora, per quanto riguarda il primo aspetto, io mi permetto di dire che conto sul senso di equilibrio e di obiettività del Ministro della marina mercantile, perchè, quando si faranno i programmi di costruzione che dovranno

beneficiare di queste misure, si tenga conto un po' di tutte le forze armatoriali del nostro Paese e vorrei, se me lo consentite, dire, in modo particolare, anche dei nostri armatori meridionali, che hanno una partecipazione così importante nella flotta mercantile del nostro Paese; e ciò con particolare riferimento a quelli medi e quelli minori, che pur danno un contributo notevole all'economia marittima del nostro Paese.

Io vorrei farmi carico di un'obiezione alla mia impostazione che tende a conciliare il più possibile l'utilità dei previsti interventi statali per mantenere un livello di lavoro ai nostri cantieri, con le esigenze dello sviluppo e dell'ammodernamento della flotta mercantile del nostro Paese. Mi si può dire: abbiamo interesse ad acquisire commesse estere.

Ora, io non posso contestare, in linea generale, il vantaggio delle commesse estere, ma desidero far rilevare che, nel caso delle costruzioni navali, tra contributi dello Stato e credito navale, si tratta di incassare in valuta estera (ammesso che si tratta veramente di valuta estera e non di mascheramenti dietro bandiera ombra) soltanto il 20-30 per cento, perchè tutto il resto è coperto dai contributi e dal credito navale. E di fronte a questo 20-30 per cento di valuta estera noi diamo il cento per cento di navi.

Comunque, una cosa tengo a sottolineare, che, se si tratta di esaminare il problema nell'ambito del Mercato comune, è chiaro che bisogna comunque rispettare le norme del trattato di Roma, e che entro quest'ambito una piena parificazione di iniziative deve essere ammessa. Noi ci troviamo alla soglia di una scadenza, quella del 1964, entro la quale, proprio nell'ambito del Mercato comune, dovrebbero cadere tutti i sussidi, i contributi, i vantaggi, i benefici attribuiti al settore cantieristico. Ma io mi associo a quanto è stato già rilevato dai colleghi Dominedò e Roselli, e cioè che, proprio perchè è prossima questa scadenza, di fronte alla quale l'Italia non si presenta come il solo Paese che ha misure protezionistiche dell'industria cantieristica, ma insieme con altri Paesi che, in forme più o meno varie, hanno anch'essi misure di larga protezione, è necessario non

attenuare od eliminare prematuramente quelle misure protettive, che saranno al momento opportuno utili mezzi di scambio nel regolamento comunitario.

Sarà allora il caso di esaminare insieme con gli altri quello che si potrà gradualmente fare per il risanamento di un'industria che è essenziale nell'economia di grandi Paesi e che ha utili riflessi nei confronti di tanti altri settori industriali, e che è anche una scuola di vaste esperienze e cognizioni di lavoro che investono i grandi progettisti, i tecnici, fino alle più modeste maestranze che collaborano al buon fine dell'attività imprenditoriale.

Io sarei quindi assolutamente contrario a che il nostro Paese si presentasse a questa scadenza ingenuamente già spogliato da ogni difesa e da ogni scudo. Sono d'avviso che, se sul piano economico ci sarà da buttare alle ortiche scudi ed armature, noi dovremo senz'altro farlo, ma non anticipiamo i tempi ed aspettiamo cautamente il maturarsi degli eventi.

Onorevole Ministro, ho voluto sottomettere alla sua considerazione particolare qualche rilievo, e confido che vorrà tenerne conto, non soltanto per equamente considerare gli emendamenti da me proposti, ma, soprattutto, per tener conto il più possibile, nell'applicazione della legge, del criterio di legare all'appoggio all'industria cantieristica il vantaggio della nostra marina mercantile, con le sue esigenze di ammodernamento e di sviluppo.

Onorevoli colleghi, concludo rinnovando da una parte il mio compiacimento al ministro Spagnolli per l'iniziativa legislativa e la mia fiducia per la sua successiva applicazione, e rilevando, dall'altra, come un dibattito di fine settimana, per misure sulle quali sembrava che non ci fosse un effettivo e sostanziale contrasto, e che fossero destinate a passare a tamburo battente, ad un certo momento si sia dischiuso ed abbia consentito a parecchi colleghi — alcuni di noi hanno già parlato e altri parleranno in una proiezione dell'attuale discussione nella prossima settimana — di allargare i limiti ristretti dell'esame concreto delle disposizioni per cercare secondo ottiche differenti di portare all'attenzione del Parla-

mento e quindi di dare un contenuto altamente politico al grande complesso dei problemi che sono legati all'economia marina ra del nostro Paese. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

G E N C O , *Segretario* :

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno, con riferimento all'episodio accaduto il 15 aprile 1964 nella centrale via Montenapoleone di Milano, dinanzi ad una folla attonita ed incredula, che ha visto assalire, a raffiche di mitra, una gioielleria da sette banditi armati, ultimo episodio di grave entità di una serie che le cronache hanno registrato negli ultimi mesi;

con riferimento all'evidente carenza di prevenzione, dimostrata da tali episodi e dall'uso costante e ricorrente in essi di mitra;

con riferimento allo stato evidente di demoralizzazione delle Forze armate di polizia, di fronte all'atteggiamento di cedimento del Governo alle richieste caratterizzanti dello schieramento marxista,

per conoscere se non ritengano opportuno ridare alle Forze armate e alle Forze di polizia quel riconoscimento e quella collocazione istituzionali che possano allontanare quei pericolosi sintomi di accorata rassegnazione che sono alla base dell'evidente carenza rivelata dai fatti di cronaca,

e per conoscere altresì quali provvedimenti intendano prendere per ristabilire con adeguata azione di prevenzione e di repressione l'ordine pubblico (149).

NENCIONI

Annunzio di interrogazioni

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

G E N C O , *Segretario* :

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per eliminare le cause che hanno dato luogo alle numerose sciagure aviatorie, nel settore civile e militare, che sono costate tante vittime umane e hanno determinato perdite ingenti di natura economica (368).

MAMMUCARI

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se corrisponda a verità quanto ha pubblicato l'« Unità » del 19 febbraio 1964, pagina 5, circa un interrogatorio torturante di cui sarebbe stato vittima l'imputato Rocco Mastropietro e al quale avrebbe assistito un sostituto procuratore della Repubblica del Tribunale di Roma;

nel caso affermativo, se e quali provvedimenti siano stati presi nei confronti del sostituto procuratore suddetto nonché dei torturatori funzionari e agenti interroganti (*già interr. or. n. 272*) (1541).

MORVIDI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno provvedere affinché il personale salariato dell'azienda agricola « Tor Mancina » di Montebelluno, appartenente al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, sia considerato personale dipendente del Ministero stesso e, perciò, sia inserito nell'organico e abbia il trattamento economico corrispondente.

Il personale dell'azienda agricola « Tor Mancina » ha, oggi, il trattamento di cui al contratto dei salariati agricoli (1542).

MAMMUCARI, COMPAGNONI

Al Ministro della difesa, per sapere se non ritenga opportuno estendere le disposizioni, già impartite e relative alle licenze straordinarie da concedersi ai militari votanti nel Friuli-Venezia Giulia, anche ai militari di

tutti gli altri Comuni, ove avranno luogo elezioni amministrative alla data del 10 maggio 1964, e in particolare nei comuni di Nicastro (Catanzaro) e Melfi (Potenza) (1543).

SCARPINO, PETRONE

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 21 aprile 1964**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 21 aprile, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno.

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile (433).

Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale (434).

Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (435).

II. Votazione dei disegni di legge:

1. Aumento dei fondi di dotazione dell'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) e della Cassa per il credito alle imprese artigiane (405) (*Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

2. Bonifica sanitaria degli allevamenti dalla tubercolosi e dalla brucellosi (386) (*Approvato dalla 14ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

3. Autorizzazione di spesa per il funzionamento degli Enti di sviluppo (394) (*Approvato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

III. Discussione della proposta di disposizione transitoria per la discussione del bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1º luglio-31 dicembre 1964 (Doc. 35).

IV. Discussione di disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 1964, n. 94, recante modificazioni temporanee al regime daziario delle ghise da fonderia (492).

2. Ratifica ed esecuzione degli Accordi internazionali firmati a Yaoundé il 20 luglio 1963 e degli Atti connessi, relativi all'Associazione tra la Comunità economica europea e gli Stati Africani e Malgascio associati a tale Comunità (490) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Prevenzione e repressione di particolari forme di reati della delinquenza organizzata (135-*Urgenza*).

4. Provvidenze straordinarie in favore della zootecnia, della olivicoltura e della bieticoltura (230).

V. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. SCHIETROMA e VIGLIANESI. — Interpretazione autentica della legge 25 febbraio 1963, n. 327, contenente norme sui contratti a miglioria in uso nelle provincie del Lazio (279).

2. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modificazioni all'articolo 135, alla disposizione transitoria VII della Costituzione e alla legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1 (201).

VI. Discussione del disegno di legge:

Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

La seduta è tolta (ore 12,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

ALLEGATO**RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI****INDICE**

ADAMOLI (GUANTI) (1123)	Pag. 6235	GUI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> Pag. 6249	
ALBARELLO (1315)	6236		6250, 6254
AUDISIO (1359)	6236	JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	6253
BARBARO (865, 1209)	6237	LUPIS, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	6253
BERLINGIERI (1131)	6238	MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	6238
BOCCASSI (AUDISIO) (1207)	6239		e passim
BRACCESI (1132)	6239	MEDICI, <i>Ministro dell'industria e del commercio</i>	6248
BRAMBILLA (MAMMUCARI) (1089)	6240	REALE, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>	6238
CARUCCI (228)	6241	RUSSO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	6236, 6244
DE DOMINICIS (1271)	6242	SALIZZONI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>	6255
D'ERRICO (1342)	6244	TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	6246
FERRETTI (1111)	6245		
GIGLIOTTI (1040, 1261)	6246		
MACCARRONE (1287, 1372)	6247, 6248		
MAMMUCARI (COMPAGNONI) (1093)	6249		
MILILLO (890, 1114)	6249, 6250		
MONGELLI (1177)	6251		
MONTAGNANI MARELLI (1055)	6252		
MONTINI (VALMARANA) (1336)	6252		
MONTINI (SIBILLE) (1369)	6253		
PERRINO (958)	6253		
PICARDO (1016)	6254		
PIOVANO (1215)	6254		
TOLLOY (1163)	6255		
VIDALI (1376)	6255		
AMADEI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	6242		
	6248, 6251		
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i>	6236 e passim		
BENSI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	6243		
BO, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>	6252		
BOSCO, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>	6239, 6240		
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	6236		

ADAMOLI (GUANTI). — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza che la graduatoria del concorso per titoli a ufficiali di 3ª classe, in detto secondo gli articoli 59 e 76 della legge 31 dicembre 1961, n. 1406, a cui hanno preso parte 4.000 concorrenti per circa 3.300 posti, è stata ripetutamente respinta dalla Corte dei conti perchè, secondo il parere espresso dalla Corte stessa, 500 concorrenti risultano sprovvisti dei richiesti requisiti.

Gli interroganti chiedono di conoscere i motivi per cui si sarebbe verificata una tale

irregolarità e se, nell'attesa di chiarire tutti gli aspetti della questione, non si ritenga necessario, per un elementare senso di giustizia nei confronti dei concorrenti regolarmente ammessi, di approvare una prima graduatoria, salvo l'inserimento successivo dei nominativi contestati che risultassero fra gli aventi diritto (1123).

RISPOSTA. — In effetti la Corte dei conti in sede di riscontro di legittimità del decreto ministeriale 17 aprile 1963, concernente la approvazione della graduatoria definitiva dei candidati riusciti idonei al concorso per titoli ad ufficiali di 3ª classe, indetto ai sensi degli articoli 59 e 76 della legge 31 dicembre 1961, n. 1406, ha formulato alcune osservazioni in ordine alla legittimità dell'ammissione al concorso stesso di un gruppo di candidati.

Tenuto conto di tali osservazioni, con decreto ministeriale 29 febbraio 1964, sono stati esclusi dal concorso stesso 157 candidati che sono effettivamente risultati non in possesso di tutti i requisiti prescritti.

In data 18 marzo 1964 la Corte dei conti ha registrato il decreto ministeriale 5 marzo 1964 con il quale è stata approvata la graduatoria definitiva dei candidati idonei al concorso di cui trattasi, opportunamente modificata in conseguenza delle esclusioni anzidette.

Il Ministro
RUSSO

ALBARELLO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere l'elenco preciso degli obiettori di coscienza che attualmente si trovano in carcere sia per condanna sia in attesa di giudizio (1315).

RISPOSTA. — Sono attualmente detenuti, in espiazione di condanna riportata, i seguenti militari « obiettori di coscienza »: Ardito Benito, Caleffi Giuliano, Fanciulli Guglielmo, Fasolo Giuseppe, Fracassi Massimo, Lucia Ernesto, Mandarinò Gerardo, Motta Antonio, Palmeri Leonardo, Scaletti Dino, Tosetti Gino.

È detenuto in attesa di giudizio il militare Pagliarino Luigi.

Il Ministro
ANDREOTTI

AUDISIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere per quale motivo la Questura di Alessandria non ha preso in considerazione la richiesta presentata dalla signora Rizzoli Giuseppina Piera, residente ad Arquata Scrivia in Via Roma 131, tendente ad ottenere la licenza per la vendita di alcoolici nel proprio esercizio, considerando che la predetta Questura ha recentemente concesso altre due licenze ad altrettanti esercizi di poco distanti da quello della Rizzoli.

Per i motivati ricorsi già presentati dalla istante ed in riferimento all'ultima domanda inoltrata alla Questura di Alessandria in data 27 febbraio 1964, sembra all'interrogante che il Ministro dell'interno debba accertare se sussistano fondati motivi che giustificano il comportamento negativo della Questura di Alessandria (1359).

RISPOSTA. — Le numerose istanze periodicamente prodotte, sin dal dicembre 1961, dalla signora Rizzoli Giuseppina al questore di Alessandria per ottenere la concessione della licenza per la vendita di bevande alcooliche nel suo esercizio di analcoolici e cibi cotti in Arquata Scrivia, sono state tutte respinte, su conforme parere della Commissione provinciale contro l'alcoolismo, essendo superato, nel predetto comune, che conta attualmente 5.546 abitanti, il rapporto limite fra popolazione e numero degli esercizi previsto dall'articolo 95 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

Infatti, nel comune di Arquata Scrivia, già alla data suddetta, risultavano abilitati alla somministrazione di bevande, con contenuto di alcool fino al 21 per cento del volume, diciassette esercizi pubblici.

All'interessata peraltro, nel luglio 1962, fu concessa la licenza, ai sensi dell'articolo 103 del richiamato testo unico, per la vendita stagionale di bevande di gradazione alcoolica fino al 4,50 per cento.

Secondo quanto riferito dal prefetto di Alessandria, nel ripetuto comune non sono state rilasciate, a decorrere dalla data di presentazione della prima istanza della Rizzoli, nuove licenze d'esercizio per spaccio di bevande alcoliche. Sono state soltanto concesse tre autorizzazioni di subingresso, in applicazione della disposizione contenuta nel 4° comma dello stesso articolo 95 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, ad altrettanti aventi causa da esercenti debitamente autorizzati, i quali hanno provato l'effettivo trapasso dell'azienda, nonchè, negli anni 1962 e 1963, tre licenze per spaccio di soli analcolici e licenze temporanee, per vendita di analcolici, ai sensi del citato articolo 103, in favore di due dei gestori di questi ultimi esercizi.

La signora Rizzoli, infine, non ha prodotto motivati ricorsi avverso i dinieghi di cui trattasi; ma, come già detto, frequenti esposti, l'ultimo dei quali nel febbraio scorso, che non ha potuto tuttavia essere preso in considerazione, data la esposta situazione, tuttora immutata, che non consente, a norma delle disposizioni legislative vigenti, di rilasciare nuove autorizzazioni per la vendita di analcolici nel comune suddetto.

Il Sottosegretario di Stato
CECCHERINI

BARBARO. — Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, della difesa, delle finanze e del tesoro. — Per conoscere come sarà regolamentata la posizione giuridico-economica del personale retribuito addetto alle Sezioni di tiro a segno nazionale, e ciò tenuto conto che la discussione del disegno di legge, allo studio da circa venti anni, per il riordinamento legislativo del tiro a segno, si preannunzia prossima; e per conoscere, altresì, quali provvedimenti s'intendano adottare, in via provvisoria, per regolarizzare, secondo i principi costituzionali, le attuali condizioni retributive ed assicurative del predetto personale, tenuto conto che, contrariamente a quanto dichiarato dall'onorevole Ministro della difesa nella risposta all'interrogazione dell'onorevole Maglietta

(n. 10619 del febbraio 1960), esiste tuttora presso le principali Sezioni di tiro a segno un personale, il cui incarico, per continuità e caratteristiche, non può considerarsi a carattere fiduciario, ma concreta, come è stato riconosciuto dal Consiglio di Stato nella sentenza del 28 novembre 1962 n. 817, un vero e proprio rapporto d'impiego pubblico (865).

RISPOSTA. — Anche a nome degli altri Ministri interrogati, si comunica che lo schema di disegno di legge sul riordinamento del tiro a segno, tuttora in corso di definizione d'intesa con gli altri Ministeri interessati, riconosce alla Federazione italiana di tiro a segno, pur con i dovuti controlli di amministrazioni statali per quanto attiene agli aspetti pubblicistici di talune sue attività, la caratteristica di organo del C.O.N.I. e stabilisce che la stessa Federazione riunisce in organismo federativo nazionale le sezioni di tiro a segno. È previsto che la Federazione e le sezioni saranno rette secondo le norme di appositi statuti e regolamenti organici, i quali disciplineranno, quindi, alla stregua degli ordinamenti vigenti in materia di rapporti di lavoro, anche la posizione giuridico-economica del personale.

Quanto alla situazione attuale, nelle maggiori sezioni, dove si hanno più ampie disponibilità di mezzi finanziari, il personale di segreteria è regolarmente assunto mediante contratto.

Nelle minori sezioni, che sono poi le più numerose, non è possibile, nè d'altra parte se ne avverte il bisogno, far luogo ad assunzioni con carattere di continuità. All'occorrenza l'impiego saltuario di personale è retribuito con premi o gratifiche in relazione all'opera di volta in volta effettivamente prestata.

Il Ministro
ANDREOTTI

BARBARO. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere se non creda opportuno, necessario e urgente procedere alla riorganizzazione dell'assistenza E.C.A. nella importante città di Cosenza, dove si è determinato un

profondo malcontento nella massa dei più poveri e derelitti fra gli assistiti, i quali vivono, in conseguenza, nella più squallida miseria; e ciò tenendo anche presente quanto è stato più volte comunicato da quotidiani di rilevante importanza nazionale (1209).

RISPOSTA. — In seguito ad una campagna di stampa condotta, alla fine dello scorso anno, contro l'E.C.A. di Cosenza e, in particolare, contro il Presidente, ragionier Alessandro Chiappetta, accusato di scarso senso organizzativo e d'insensibilità sociale, sono stati disposti accertamenti da parte della Prefettura, dai quali, però, le accuse sono risultate prive di fondamento essendosi riscontrato che il suddetto Presidente si è efficacemente adoperato, fin dall'inizio della sua gestione, per il miglioramento degli uffici e dell'attività assistenziale dell'Ente.

Egli, tra l'altro, ha riordinato l'organizzazione interna degli uffici secondo rigidi criteri atti a garantire l'osservanza degli orari e la prestazione effettiva del lavoro straordinario, da parte degli impiegati; ha iniziato la revisione dell'elenco degli assistiti onde assicurare l'assistenza ai veramente bisognosi, e attende al suo lavoro trattenendosi spesso in ufficio fino a tarda ora pur di ascoltare quanti desiderano conferire con lui.

La gestione del ragionier Chiappetta incontra, pertanto, i generali consensi degli assistiti.

Il Sottosegretario di Stato
MAZZA

BERLINGIERI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se sia giunta comunicazione al Governo dell'ordine del giorno votato il 20 dicembre 1963 dal Consiglio dell'Ordine degli avvocati e procuratori di Milano, e di consimili ordini del giorno anche votati da pochi altri Consigli forensi;

e per conoscere altresì quale risoluzione il Governo medesimo intenda prendere in merito, in considerazione dell'assurda ed illegale disapplicazione dell'articolo 24 della legge 25 febbraio 1963, n. 289.

È ben noto che il predetto disposto di legge espressamente vieta l'immediata rielezione del Presidente, del Comitato dei delegati, dei componenti del Consiglio di amministrazione e dei componenti del Collegio dei revisori dei conti della Cassa di previdenza ed assistenza a favore degli avvocati e procuratori.

A fronte di questa tassativa norma, i predetti ordini del giorno, avendo invitato tutti i Consigli degli ordini forensi a disobbedire ad essa, costituiscono non soltanto violazione di legge costituita, ma anche motivo di offesa per la classe forense, quasi che non fosse idonea ad esprimere un nuovo Comitato di delegati, capaci a mantenere validamente l'amministrazione dell'Ente di previdenza (1131).

RISPOSTA. — In base all'articolo 24 della legge 25 febbraio 1963, n. 289, recante modifiche alla legge 8 gennaio 1952, n. 6, relativa alla istituzione della Cassa di previdenza e assistenza a favore degli avvocati e procuratori, il Presidente, il Comitato dei delegati, i componenti del Consiglio di amministrazione e i componenti del Collegio dei revisori dei conti della Cassa medesima « non possono essere immediatamente rieletti ».

Le iniziative assunte da alcuni Consigli di Ordini forensi — tra i quali quello di Milano — contro il divieto stabilito dalla citata norma della legge 25 febbraio 1963, costituiscono una manifestazione dei difformi orientamenti della classe forense in merito al divieto predetto; orientamenti che in realtà possono essere pregiudizievoli al normale funzionamento della Cassa di previdenza forense.

Peraltro in data 24 febbraio 1964 è stata inviata ai Presidenti delle Corti di appello una circolare per la regolare convocazione dei Consigli degli Ordini da parte dei rispettivi Presidenti, ai fini della elezione dei Comitati dei delegati della Cassa di previdenza ed assistenza forense, richiamando espressamente l'attenzione sulla citata norma dell'articolo 24 della legge 25 febbraio 1963, n. 289. Le elezioni hanno avuto inizio a partire dal 29 marzo ultimo scorso.

Con l'indizione delle elezioni il Ministero ha esaurito i suoi compiti. Spetterà, poi, alla Commissione istituita dal decreto legislativo 23 novembre 1944, n. 382, composta da 5 professionisti, verificare i risultati delle elezioni che le saranno trasmessi dal Ministero stesso, anche sotto il profilo della osservanza delle leggi in materia.

Contro le decisioni della Commissione è ammesso ricorso al Consiglio di Stato.

Il Ministro

REALE

BOCCASSI (AUDISIO). — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere con quali provvedimenti intenda intervenire contro la grave violazione delle libertà sindacali e politiche dei lavoratori effettuate dalla Direzione dello stabilimento INVEX, sito nel comune di Quattordio (Alessandria).

Precisamente il giorno 17 febbraio 1964 il direttore della stabilimento convocava la riunione degli operai e, senza alcun rispetto dei più elementari principi di libertà e di democrazia, affermava che nella fabbrica non devono esistere organizzazioni sindacali di alcun tipo e procedeva, in presenza della maestranza, al licenziamento in tronco dell'operaio Pero Lorenzo, accusandolo di essersi impegnato per costituire la commissione interna, prevista dall'accordo interconfederale con legge n. 741 della Repubblica italiana (1207).

RISPOSTA. — Dagli accertamenti esperiti è risultato che il 17 febbraio scorso l'operaio Pero Lorenzo della società INVEX di Quattordio (Alessandria) alla presenza di altri operai veniva richiamato dal direttore dell'azienda, perchè aveva più volte abbandonato il posto di lavoro per svolgere opera di propaganda sindacale. Per tale infrazione la direzione aziendale disponeva il licenziamento in tronco del Pero con perdita di ogni indennità.

Siffatto provvedimento è stato, poi, tramutato, su richiesta dell'interessato, in dimissioni volontarie, allo scopo di non pre-

giudicare la sua futura posizione e di ottenere la corresponsione delle competenze economiche previste dal vigente contratto collettivo dei metalmeccanici.

Infatti, lo stesso interessato ha in proposito dichiarato di non aver subito alcuna coercizione da parte della direzione della società per presentare dette dimissioni.

Circa la costituzione della Commissione interna aziendale, è risultato che la Società non ha mai interferito nelle iniziative intraprese a tal riguardo dalla maestranza nel rispetto dell'accordo interconfederale 8 maggio 1953.

Il Ministro

BOSCO

BRACCESI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere il numero delle domande di pensione avanzate da « ciechi civili » che l'Opera nazionale deve ancora definire ed il tempo presumibilmente necessario per tale definizione.

Alle istanze e sollecitazioni presentate dagli interessati, molti dei quali in età avanzata, viene genericamente risposto che l'entrata in vigore del nuovo regolamento richiede un largo periodo di tempo, tanto per gli accertamenti sanitari, quanto per quelli relativi ad appurare le condizioni economiche dei postulanti, per cui si va diffondendo un senso di sfiducia e di disagio fra i colpiti da cecità (1132).

RISPOSTA. — La legge 10 febbraio 1962, n. 66, recante disposizioni sull'Opera nazionale per i ciechi civili, ha introdotto, ai fini della concessione di una pensione non reversibile ai minorati della vista, un nuovo sistema per l'accertamento della cecità o del residuo visivo.

Detto accertamento deve essere, infatti, eseguito a cura di apposite Commissioni medico-oculistiche, secondo quanto disposto dall'articolo 11 che prevede l'istituzione di commissioni a livello interprovinciale o regionale e dall'articolo 12 che istituisce una commissione superiore in sede di appello.

La legge, inoltre, ha prescritto (articolo 9) che la trasformazione in pensione dell'asse-

gno a vita previsto dalle precedenti disposizioni — con relativa maggiorazione da lire 14.000 a lire 18.000 mensili e da lire 12.000 a lire 14.000 mensili — è subordinata all'esito degli accertamenti sanitari da parte delle Commissioni anzidette, da espletarsi entro due anni dalla entrata in vigore delle relative norme.

Il cennato sistema ha, in effetti, provocato gravi remore nel disbrigo delle pratiche concernenti sia la rivalutazione delle pensioni, sia l'esame delle istanze arretrate e di quelle nuove.

Per ovviare agli inconvenienti relativi e per venire concretamente incontro alle esigenze della categoria interessata, questo Ministero — di concerto con quelli del tesoro, del lavoro e previdenza sociale, della sanità, della pubblica istruzione e delle finanze — ha predisposto uno schema di disegno di legge inteso a modificare parzialmente la legge 10 febbraio 1962, n. 66, e il relativo regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 agosto 1963, n. 1329, allo scopo di stabilire una più spedita procedura per la trasformazione dell'assegno a vita in pensione per i minorati della vista nonchè per la decisione delle istanze non ancora definite.

In particolare, è previsto che la maggiorazione di cui all'articolo 9 della legge n. 66 è concessa d'ufficio, sulla scorta degli atti già acquisiti, rimandandosi a un momento successivo l'accertamento della minorazione visiva da parte degli appositi collegi medici; oltre che le Commissioni oculistiche regionali l'Opera potrà istituire commissioni provinciali operanti ciascuna in un settore di popolazione non superiore ai 500.000 abitanti; le visite domiciliari saranno eseguite da due sanitari anzichè da tutta la Commissione; per i minorati ai quali, per effetto dell'articolo 30 del regolamento del 1963, deve essere mantenuto l'assegno a vita di lire 10.000 mensili, già in godimento, viene procrastinato di due anni il termine precedentemente stabilito per la revisione delle condizioni di assistibilità.

Inoltre, viene delineata una normazione transitoria intesa ad accelerare l'esame e la decisione delle domande e dei ricorsi pen-

denti alla data di entrata in vigore del citato regolamento, affidandosi tali incombeni alla piena cognizione del Comitato centrale e della Commissione di revisione previsti dagli articoli 24 e 25 dello stesso testo a tal fine temporaneamente integrati con sanitari oculisti.

Il cennato schema di disegno di legge — contenente altre disposizioni di dettaglio intese a migliorare la funzionalità della Opera nazionale per i ciechi civili — è stato già approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 17 marzo scorso.

Il Sottosegretario di Stato
MAZZA

BRAMBILLA (MAMMUCARI). — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali sono i rapporti che intercorrono tra l'I.N.A. e la Gestione case dei lavoratori in riferimento alle seguenti attività e compiti:

- a) servizio di tesoreria;
- b) servizi amministrativi e tecnici;
- c) affitto o acquisto di sedi, locali, attrezzature ed altro;

qual'è l'onere che la Gestione è obbligata ancora a sostenere, a causa della sua dipendenza, per l'espletamento di una parte delle sue funzioni e per lo svolgimento di una parte delle sue attività, dall'I.N.A. in rapporto al pagamento del personale dell'I.N.A. « distaccato » alla Gestione, all'affitto di sedi e locali, alle operazioni finanziarie e di tesoreria, agli acquisti di attrezzature, e a quanto altro è determinato dai legami, che stringono la Gestione all'I.N.A. (1089).

RISPOSTA. — L'articolo 8, primo comma, della legge 28 febbraio 1949, n. 43, demanda all'Istituto nazionale delle assicurazioni il compito di provvedere all'espletamento dei servizi amministrativi della Gestione I.N.A. Casa, Ente costituito in gestione autonoma presso l'I.N.A., ai sensi dell'articolo 2, primo comma, della stessa legge n. 43.

I rapporti tra la Gestione e l'I.N.A. furono disciplinati da apposite convenzioni, la più recente delle quali, in data 25 marzo 1953, è tuttora in vigore; in essa viene regolamentata la materia riguardante il personale dell'I.N.A. comandato a prestare servizio presso la Gestione, il funzionamento del servizio di tesoreria da espletarsi dall'I.N.A. per conto della Gestione ai sensi della legge suddetta, il funzionamento del servizio inerente l'acquisizione dei suoli edificatori (servizio decentrato ai centri ispettivi dell'I.N.A. competenti per territorio), la fornitura di prestazioni accessorie connesse col funzionamento degli uffici.

La legge 14 febbraio 1963, n. 60, stabilisce, com'è noto, che la Gestione case per lavoratori assuma le attività e le obbligazioni della cessata Gestione I.N.A.-Casa (vedi articolo 35).

Per quanto, in particolare, attiene al servizio tesoreria la nuova legge prevede che il servizio stesso possa essere svolto direttamente dalla G.E.S.C.A.L.

Tuttavia, è stato riconosciuto più conveniente affidare il servizio stesso ad ente specializzato e, al riguardo, sono state condotte laboriose trattative sia con istituti bancari, sia con lo stesso I.N.A., trattative concluse recentemente con l'I.N.A. a condizioni molto favorevoli per la Gestione.

L'applicazione della legge n. 60 comporta, inoltre, l'impostazione, su nuove basi, di determinati servizi ed uffici. In attesa di procedere ai necessari mutamenti e alla definitiva strutturazione dei servizi, l'I.N.A. è stato invitato a fornire la sua collaborazione sulla base della convenzione citata; e ciò sia per quanto riguarda l'acquisizione delle aree sia per quanto riguarda il servizio di tesoreria.

La G.E.S.C.A.L. rimborsa annualmente all'I.N.A. le spese relative:

a) al personale I.N.A. comandato presso la G.E.S.C.A.L. medesima;

b) all'uso dei locali, dei telefoni, di mobili e di altre attrezzature, nonché all'illuminazione e riscaldamento;

c) alle operazioni di acquisizione delle aree (rimborso a *forfait*, giusta la suddetta convenzione 25 marzo 1953).

Per l'anno 1963 gli oneri sopra indicati ammontano complessivamente a lire 1 miliardo 344.840.000.

Per quanto riguarda il personale distaccato, il Consiglio di amministrazione ha recentemente assunto le deliberazioni previste dall'articolo 39 della legge n. 60 per assicurare l'assunzione del personale stesso e per disciplinarne lo stato giuridico ed economico, secondo il criterio dell'uniformità di trattamento, a parità di funzioni, con quello direttamente dipendente dalla G.E.S.C.A.L., come prescritto dall'articolo succitato.

Il Ministro

Bosco

CARUCCI. — *Ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Per sapere quali provvedimenti intendano adottare a carico dell'Amministrazione comunale di Martina Franca (Taranto) per i fatti sottoesposti.

Da molti anni l'Amministrazione comunale di Martina Franca ha imposto un sovrapprezzo sulle carni macellate, sovrapprezzo che in seguito è stato mutato in quota fissa per capi di bestiame macellato.

Poichè non risulta che detta Amministrazione comunale abbia adottata alcuna deliberazione per l'imposizione di detto balzello e poichè le somme riscosse non sono state mai iscritte in bilancio nelle entrate, nè è stato mai reso il conto al Consiglio comunale, nè i consiglieri comunali, su richiesta, hanno mai avuto la facoltà di controllare le entrate e le uscite, l'Amministrazione comunale è incorsa nel reato di responsabilità contabile, di fatto avendo maneggiato pubblico denaro non attraverso le forme previste dalla legge.

Nelle vigenti disposizioni di legge comunale e provinciale e secondo le circolari ministeriali è fatto assoluto divieto di imporre balzelli, anche se a questi vien data la escogitata denominazione di « obolo volontario ».

Le somme riscosse dell'Amministrazione comunale di Martina Franca (Taranto), dal 1948 a tutt'oggi, si aggirano sui 100 milioni di lire circa, di cui si ignora la sorte (228).

RISPOSTA. — Si risponde a detta interrogazione anche a nome del Ministro delle finanze.

Si premette che l'Autorità giudiziaria, alla quale era stata sporta denuncia per la indebita imposizione da parte del comune di Martina Franca di un sovrapprezzo sulle carni macellate, ha concluso la propria istruttoria con la richiesta al giudice istruttore di non doversi procedere perchè il fatto non costituisce reato.

In ordine, poi, a quanto particolarmente richiesto dall'interrogazione si fa presente che con i proventi derivanti dall'applicazione di un sovrapprezzo sulla carne, sul pesce e dalle offerte di Enti e privati venne istituito in detto Comune nell'agosto 1945 dalla signoria vostra — che allora ricopriva la carica di Commissario prefettizio — un « fondo di disoccupazione », gestito direttamente dall'Amministrazione civica, da impiegare nella esecuzione di lavori di pubblica utilità.

Fino al 1954, le relative erogazioni vennero disposte con regolari mandati di pagamento, previo deliberazioni della Giunta municipale, e le riscossioni introitate nella contabilità comunale ed imputate in apposito capitolo di bilancio.

I conti consuntivi del predetto decennio sono stati regolarmente resi dall'Amministrazione comunale, ed approvati dall'organo tutorio fino all'esercizio 1952.

Nel primo trimestre 1954 l'Amministrazione comunale stabiliva di estraniare il Comune dalla gestione del fondo in parola demandando tale compito all'Ente comunale del turismo, essendosi notevolmente affievolite le esigenze di assistenza della mano d'opera disoccupata ed essendosi invece intensificate quelle relative allo sviluppo dell'attività turistico-sportiva.

Con la predetta determinazione dell'Amministrazione comunale veniva praticamente a cessare l'imposizione disposta nel 1945. Tuttavia i macellai di Martina Franca nella assemblea del 22 giugno 1954 deliberavano all'unanimità di continuare a versare un contributo all'Ente del turismo, rinnovando anno per anno tale decisione fino al 15 luglio 1963.

Il predetto Ente comunale del turismo attualmente gestisce, oltre i proventi delle contribuzioni volontarie dei macellai, quelli provenienti dalla gestione della « Rotonda » (attrezzature turistiche di proprietà comunale) e quelli relativi ai posteggi automobilistici nella zona adiacente alla « Rotonda ».

La prefettura di Taranto, atteso che detto Ente non ha reso finora il conto della gestione, ha invitato l'Amministrazione comunale ad integrare opportunamente la disciplina relativa al funzionamento dell'Ente, sottoponendo al Consiglio comunale i rendiconti annuali; nel contempo ha rappresentata alla stessa Amministrazione l'opportunità di costituire un'azienda di soggiorno.

Detto Comune ha pertanto proceduto alla deliberazione relativa alla istituzione di una stazione di cura, soggiorno e turismo ai sensi della legge 31 luglio 1959, n. 657, e del decreto del Presidente della Repubblica 27 agosto 1960, n. 1049; gli atti saranno rimessi entro breve termine al Ministero del turismo e dello spettacolo per l'ulteriore seguito di competenza.

L'Amministrazione comunale ha altresì provveduto all'accertamento contabile delle entrate e delle spese dell'Ente comunale per il turismo ed ha ora predisposto i relativi rendiconti che saranno esaminati prossimamente dal Consiglio comunale.

Il Sottosegretario di Stato

AMADEI

DE DOMINICIS. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali motivi tuttora si frappongono alla determinazione della misura del sovraccanone dovuto dalla società Terni ai Comuni ed all'Amministrazione provinciale di Teramo, ai sensi dell'articolo 53 del testo unico delle acque ed impianti elettrici modificati, per quanto attiene alla misura del sovraccanone ed ai criteri di applicazione, del decreto legislativo 7 gennaio 1947, n. 24, e delle leggi 21 gennaio 1949, n. 8, 4 dicembre 1956, n. 1377, e 21 dicembre 1961, n. 1501.

Il ritardo nella determinazione della misura del sovraccanone e nella conseguente

liquidazione in favore degli Enti interessati ingenera un diffuso malcontento negli amministratori, i quali mentre prima potevano comprendere la frapposizione di ostacoli di varia natura da parte della società Terni, oggi, dopo il provvedimento di nazionalizzazione della predetta società, non trovano giustificazioni in un atteggiamento dilatorio dell'Enel, Ente posto sotto il controllo dello Stato, che in definitiva si risolve in un danno concreto nei confronti della finanza di altri enti pubblici (1271).

RISPOSTA. — La legge 4 dicembre 1956, n. 1377 — che ha sostituito l'articolo 53 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775 — nel fissare nuove norme per l'attribuzione del sovraccanone a favore dei Comuni rivieraschi e delle rispettive province, ha stabilito, fra l'altro, che lo stesso va ripartito fra gli Enti interessati, tenendo conto anche delle loro condizioni economiche e degli eventuali danni derivanti dalla costruzione sul loro territorio di impianti idroelettrici.

Poichè tali indispensabili elementi possono essere forniti soltanto dalle Prefetture e dagli Uffici del genio civile competenti per territorio, sulle richieste di sovraccanone prodotte dagli Enti locali anzidetti deve essere preliminarmente espletata una circostanziata istruttoria. In base alle risultanze di tale istruttoria e sempre che non si renda necessario acquisire nuovi elementi per eventuali integrazioni e rettifiche, l'Amministrazione finanziaria determina la misura unitaria del sovraccanone entro il limite massimo per Kw. nominale concesso di lire 436 per il periodo dal 1° gennaio 1957 al 31 gennaio 1962, ai sensi della legge 4 dicembre 1956, n. 1377, e di lire 800 dal 1° febbraio 1962 in applicazione della legge 21 dicembre 1961, n. 1501. Successivamente, viene provveduto, previo il prescritto parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla liquidazione e ripartizione tra gli Enti interessati del sovraccanone.

Ciò premesso, per quanto concerne in particolare la liquidazione del sovraccanone a favore dei Comuni della circoscrizione provinciale di Teramo, si fa presente che la re-

lativa istruttoria si è rivelata molto complessa, trattandosi di cinque impianti idroelettrici (Montorio, Piaganini, Aprati, San Giacomo e Provvidenza) ricadenti nella circoscrizione di ben 40 Comuni rivieraschi delle province di Teramo, Rieti, Ascoli Piceno e L'Aquila.

Ed infatti, essendo emerse alcune circostanze che andavano approfondite e conseguentemente regolarizzate (tra le quali la potenza prodotta nella centrale di Provvidenza, la potenza trasportata oltre il raggio di 15 chilometri dal territorio dei Comuni rivieraschi, nonchè il numero dei Comuni stessi), si è reso necessario interessare il Ministero dei lavori pubblici e le competenti Prefetture per ulteriori accertamenti e per l'adozione degli opportuni provvedimenti.

Nel contempo, però, questo Dicastero ha preso l'iniziativa di un incontro fra gli Enti e la Società concessionaria allo scopo di stabilire di comune accordo la misura unitaria del canone da applicarsi (proposta dai competenti Uffici in ragione del 50 per cento di quella massima), nonchè tra gli Enti stessi per la ripartizione dell'importo da liquidarsi.

A tal fine il 21 dicembre 1963 è stata tenuta, presso la prefettura di Teramo, una riunione collegiale con l'intervento anche di un funzionario del Ministero delle finanze, ma alla quale non ha potuto partecipare il rappresentante dell'Enel (subentrato nel frattempo alla società Terni) non essendo stati a quell'epoca ancora nominati i relativi organi costitutivi.

Nel corso di tale riunione è stata comunque concordata tra i rappresentanti dei Comuni e delle Province interessati la linea di condotta da adottare nei confronti dell'Enel.

Allo scopo di addivenire alla definizione della trattazione, questo Dicastero, d'intesa anche con l'Enel, ha preso l'iniziativa per un nuovo incontro con gli Enti interessati in modo da concordare sollecitamente i criteri per la liquidazione e per la ripartizione del sovraccanone.

Si fornisce pertanto assicurazione che il particolare argomento è seguito con la do-

vuta attenzione onde trovi la definizione più opportuna e di concorde gradimento fra le parti.

Il Sottosegretario di Stato

BENSI

D'ERRICO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se vi sono particolari ragioni a giustificazione del provvedimento adottato, a partire dal 1º marzo 1964, in base al quale le partenze giornaliere della posta da Castellammare di Stabia vengono effettuate, anzichè sei volte, come nel passato, tre volte soltanto.

A causa di detto provvedimento si verificano incresciosi ritardi, che non si addicono di certo alla grande importanza industriale, termale e turistica di Castellammare di Stabia. Particolarmente deprecabile è il ritardo di otto ore tra la prima partenza della posta per Napoli, che avviene alle 8,30 e la seconda, che è alle 16,30 (1342).

RISPOSTA. — In merito si comunica che, a partire dal 3 marzo 1964, è entrata in vigore, per la tratta Napoli-Gragnano, una nuova organizzazione del servizio trasporti postali interurbani.

Detta organizzazione, che prevede un collegamento stradale, attuato con furgone e personale di questa Amministrazione, sulla tratta Napoli-Castellammare di Stabia-Gragnano, in sostituzione dei sei turni di messaggeri in servizio sui treni della linea omonima, si è resa necessaria allo scopo di snellire e rendere più funzionale il servizio di inoltro degli effetti postali, che risulta, così, più rispondente alle effettive esigenze della cittadina di Castellammare e tale da non dare più adito agli inconvenienti verificatisi negli ultimi tempi.

Infatti, in seguito all'avvenuta trasformazione di alcuni convogli pesanti in treni ET e treni navetta (treni più leggeri), l'inoltro del notevole quantitativo di pacchi, stampe e dispacci sulla linea Napoli-Castellammare-Gragnano si era reso quanto mai difficoltoso a causa della limitata disponibilità di spazio riservata al servizio postale su

detti treni, che non sempre consentiva di smaltire l'intero carico e risultava spesso inadeguata al traffico postale della linea in argomento.

L'organizzazione attuale, oltre ai vantaggi di un servizio attuato con criteri di funzionalità e praticità, offre anche maggiori garanzie di sicurezza, poichè gli effetti postali vengono trasportati con mezzi dell'Amministrazione scortati da personale postale legrafonico e non debbono quindi più viaggiare unitamente ai passeggeri.

Per quanto riguarda la riduzione delle partenze per Napoli dalle sei precedentemente previste (ore 6,30 - 9,50 - 12,10 - 15,50 - 18,25 e 20,40) alle tre attuali (alle ore 9 - 16,30 e 20,30), si fa presente che la nuova organizzazione è tale da assicurare il normale svolgimento del servizio, poichè le tre corse del furgone di questa Amministrazione sono sufficienti, in relazione al traffico postale della città di Castellammare, a smaltire l'intero carico con regolarità e celerità, evitando giacenze e disservizi.

Infatti:

1) le tre corse in arrivo a Napoli da Castellammare sono in coincidenza diretta con i treni diretti al Nord e Sud Italia e con le distribuzioni che vengono effettuate dai portalettere nel centro urbano di Napoli;

2) le tre corse soppresse prendevano le coincidenze attuali;

3) le corrispondenze avviate a mezzo autofurgone da Napoli giungono a Castellammare in tempo utile per essere recapitate con la 1ª e 2ª gita dei portalettere.

Si assicura comunque che, ove all'attuazione pratica le disposte modifiche, entrate in vigore solo da pochi giorni, si dimostrino tali da richiedere dei perfezionamenti, non si mancherà di provvedere al riguardo.

E a tale scopo è stato dato incarico allo ispettore del Movimento di Napoli di controllare i risultati della nuova organizzazione e di proporre tutte le variazioni che eventualmente possano rendersi necessarie per soddisfare, nel migliore dei modi, le esigenze dell'utenza.

Il Ministro

RUSSO

FERRETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare affinché le modeste provvidenze in favore dei ciechi civili previste dalla legge n. 66, del 10 febbraio 1962, vengano finalmente adottate: gli interessati le attendono invano ormai da due anni!

Si sono, infatti, perduti venti mesi nella compilazione del regolamento ed ora si rischia di lasciar trascorrere altri anni in attesa che le Commissioni mediche, previste dalla legge, esprimano sui singoli casi — che sono decine di migliaia — il loro giudizio. Solo sei delle diciotto Commissioni chiamate ad operare nelle varie zone d'Italia hanno cominciato a funzionare da pochi giorni; e — dato il numero dei ciechi da visitare — se non si provvederà tempestivamente esse non potranno assolvere il loro compito per l'attuazione pratica della legge in tempo utile perchè il modesto aumento previsto dalla legge n. 66, rispetto al precedente assegno vitalizio, non sia interamente assorbito o addirittura superato dal progressivo aumento del costo della vita (1111).

RISPOSTA. — La legge 10 febbraio 1962, n. 66, recante disposizioni sull'Opera nazionale per i ciechi civili, ha introdotto, ai fini della concessione di una pensione non reversibile ai minorati della vista, un nuovo sistema per l'accertamento della cecità o del residuo visivo.

Detto accertamento deve essere, infatti, eseguito a cura di apposite Commissioni medico-oculistiche, secondo quanto disposto dall'articolo 11, che prevede l'istituzione di commissioni a livello interprovinciale o regionale, e dall'articolo 12 che istituisce una commissione superiore in sede di appello.

La legge, inoltre, ha prescritto (articolo 9) che la trasformazione in pensione dell'assegno a vita previsto dalle precedenti disposizioni — con relativa maggiorazione da lire 14.000 a lire 18.000 mensili e da lire 12.000 a lire 14.000 mensili — è subordinata all'esito degli accertamenti sanitari da parte delle Commissioni anzidette, da espletarsi entro due anni dalla entrata in vigore delle relative norme.

Il cennato sistema ha, in effetti, provocato gravi remore nel disbrigo delle pratiche concernenti sia la rivalutazione delle pensioni, sia l'esame delle istanze arretrate e di quelle nuove.

Per ovviare agli inconvenienti relativi e per venire concretamente incontro alle esigenze della categoria interessata, questo Ministero — di concerto con quelli del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale, della sanità, della pubblica istruzione e delle finanze — ha predisposto uno schema di disegno di legge inteso a modificare parzialmente la legge 10 febbraio 1962, n. 66, e il relativo regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 agosto 1963, n. 1329, allo scopo di stabilire una più spedita procedura per la trasformazione dell'assegno a vita in pensione per i minorati della vista nonchè per la decisione delle istanze non ancora definite.

In particolare, è previsto che la maggiorazione di cui all'articolo 9 della legge n. 66 è concessa d'ufficio, sulla scorta degli atti già acquisiti, rimandandosi a un momento successivo l'accertamento della minorazione visiva da parte degli appositi collegi medici: oltre che le Commissioni oculistiche regionali l'Opera potrà istituire commissioni provinciali operanti ciascuna in un settore di popolazione non superiore ai 500.000 abitanti; le visite domiciliari saranno eseguite da due sanitari anzichè da tutta la Commissione; per i minorati ai quali, per effetto dell'articolo 30 del regolamento del 1963, deve essere mantenuto l'assegno a vita di lire 10.000 mensili, già in godimento, viene procrastinato di due anni il termine precedentemente stabilito per la revisione delle condizioni di assistibilità.

Inoltre, viene delineata una normazione transitoria intesa ad accelerare l'esame e la decisione delle domande e dei ricorsi pendenti alla data di entrata in vigore del citato regolamento, affidandosi tali incumbenti alla piena cognizione del Comitato centrale e della Commissione di revisione previsti dagli articoli 24 e 25 stesso testo a tal fine temporaneamente integrati con sanitari oculisti.

Il cennato schema di disegno di legge — contenente altre disposizioni di dettaglio intese a migliorare la funzionalità dell'Ope-

ra nazionale per i ciechi civili — è stato già approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 17 marzo scorso.

Il Sottosegretario di Stato
MAZZA

GIGLIOTTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

a) se la legge 12 novembre 1955, numero 1137 — la quale dispone che gli ufficiali iscritti nel ruolo di onore possono con seguire avanzamento al grado superiore a quello col quale vi furono iscritti dopo avere compiuto cinque anni di anzianità di grado ed almeno un anno di permanenza in detto ruolo; ed inoltre una seconda promozione verificandosi una delle tre ipotesi previste dall'articolo 120 di detta legge — viene applicata senza discriminazioni politiche, che, se esistenti, sarebbero violatrici della Costituzione;

b) se gli risulti personalmente il caso di un ufficiale, iscritto nel ruolo d'onore e decorato al valore, appartenente ad un partito di opposizione (e, come tale, nel 1927 rimosso dal grado e poi, nel 1945, reinscritto nel grado stesso), che conserva tuttora il grado di tenente del ruolo d'onore con anzianità 1° ottobre 1917 (1040).

RISPOSTA. — L'avanzamento degli ufficiali iscritti nel ruolo d'onore, al pari dell'avanzamento degli ufficiali di ogni altro ruolo, si svolge sulla base degli elementi risultanti dalle carte personali degli interessati a norma di legge.

Il Ministro
ANDREOTTI

GIGLIOTTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i motivi per i quali, relativamente ai più forti contribuenti aventi la residenza a Roma:

a) gli accertamenti dell'imponibile ai fini dell'imposta complementare sui redditi siano notevolmente inferiori agli accertamenti dell'imponibile per imposta di fami-

glia, pur essendo questi ultimi inferiori in modo rilevante ai redditi reali;

b) i concordati definiti dagli uffici finanziari statali per imposta complementare sui redditi siano notevolmente inferiori ai concordati definiti dagli uffici comunali per imposta di famiglia, pur essendo questi ultimi eccessivamente benevoli in favore dei contribuenti (1261).

RISPOSTA. — In ordine alla questione rappresentata si osserva, in via preliminare, che la comparazione posta dall'onorevole interrogante, pur essendo certamente indicativa, non può ritenersi determinante ai fini di una obbiettiva valutazione dell'azione fiscale svolta in sede di imposta complementare dagli Uffici distrettuali delle imposte dirette, in quanto l'imposta complementare e l'imposta di famiglia, sebbene presentino alcune analogie, differiscono sostanzialmente nel soggetto e nell'oggetto e differiscono altresì nel sistema di accertamento dei rispettivi redditi imponibili.

Soggetto del tributo personale di Stato (imposta complementare) sono infatti le persone fisiche per i redditi di cui hanno la libera disponibilità (articolo 131 del testo unico 29 gennaio 1958, n. 645), mentre il soggetto del tributo comunale (imposta di famiglia) è, nella persona del capo famiglia, la famiglia stessa intesa quale unione di più persone strette da vincoli di parentela e di affinità, conviventi nella stessa casa e che costituiscono, anche se non aventi patrimonio unico ed indiviso, una unità economica (articolo 28 della legge 2 luglio 1952, n. 703).

Da tale diversa individuazione del soggetto deriva che, mentre ai fini dell'imposta complementare i componenti lo stesso nucleo familiare costituiscono spesso separati soggetti d'imposta (caso dei figli maggiorenni o minorenni emancipati conviventi con il padre), in sede d'imposta di famiglia i medesimi formano una sola unità contributiva, con evidenti conseguenze di frazionamento e dispersione di materia imponibile nel primo caso e di concentrazione nel secondo.

Ma la differenza fra i due tributi si manifesta più evidente in rapporto ai diversi si-

stemi di accertamento del reddito da assoggettare ad imposta.

Per l'imposta complementare vige il sistema analitico in virtù del quale si deve necessariamente tener conto dei redditi accertati, sempre analiticamente, ai fini delle singole imposte reali (terreni, redditi agrari, fabbricati, ricchezza mobile) e solo eccezionalmente si può far ricorso al metodo sintetico, basato sul tenore di vita e su altri indici di ricchezza del contribuente (articoli 135 e 137 del testo unico 29 gennaio 1958, n. 645).

Per l'imposta di famiglia, invece, il sistema di accertamento del grado di agiatezza (agiatezza che in sostanza costituisce l'oggetto dell'imposta) partecipa simultaneamente del metodo analitico e di quello sintetico e ciò consente certamente ai Comuni una più spedita possibilità di adeguare il carico tributario all'effettiva capacità contributiva dei soggetti (articolo 117 del testo unico 14 settembre 1931, n. 1175).

La delineata diversità di struttura fra i due tributi è stata ribadita dal primo comma dell'articolo 18 della legge 16 settembre 1960, n. 1014, laddove è stabilito che « l'accertamento e la determinazione della base imponibile per l'imposta di famiglia sono distinti ed autonomi da quelli riguardanti i tributi erariali ».

Così sinteticamente indicati i motivi che possono giustificare la diversità di risultati in sede di accertamento dei redditi ai fini dell'imposta complementare e dell'imposta di famiglia, si fa presente che dall'esame comparato delle posizioni tributarie di alcuni dei più rappresentativi contribuenti del Comune di Roma relativamente all'anno 1959 è dato riscontrare che quanto è cenno nella interrogazione cui si risponde non appare confortato dalla realtà: è dato infatti rilevare che gli accertamenti promossi e le definizioni raggiunte ai fini dell'imposta complementare dal locale primo Ufficio delle imposte dirette per l'anno 1959 sono in genere più elevati degli accertamenti e delle definizioni effettuate per lo stesso periodo dal Comune di Roma in sede di imposta di famiglia.

Il raffronto, va precisato, è stato fatto con riguardo alla dichiarazione unica 1960, recante i redditi dell'anno 1959, perchè, essendo scaduto con il 31 dicembre 1963 il termine triennale per la rettifica di tale dichiarazione, è soltanto ora possibile conoscere i dati definitivi della pretesa fiscale nei confronti di entrambi i tributi.

Ma la prevalenza della imposizione erariale su quella comunale si manifesta anche nei riguardi delle iscrizioni provvisorie a ruolo per l'anno 1963, le quali per l'imposta complementare comportano, sempre relativamente al comune di Roma, un gettito di 12 miliardi circa (su 354 miliardi di reddito imponibile complessivo per 230.143 articoli di ruolo) contro un gettito di imposta di famiglia di 7 miliardi e 700 milioni circa (su 179 miliardi e 800 milioni di reddito imponibile complessivo per 280.205 articoli di ruolo).

Il maggior numero dei contribuenti all'imposta di famiglia (280.205) rispetto a quello dell'imposta complementare (230.143) trae origine oltre che dalla diversità del minimo imponibile previsto per i due tributi anche dalla diversa struttura degli stessi.

Si conclude, in ordine alla circostanza che gli Uffici comunali risultino eccessivamente benevoli in favore dei contribuenti in materia di concordato dell'imposta di famiglia, col far presente che tale circostanza non sembra possa ritenersi del tutto rispondente al vero atteso che gli organi contenziosi della Capitale (Commissione comunale per i tributi locali e Giunta provinciale amministrativa Sezione speciale per i tributi locali) sono da tempo investiti da una sempre crescente mole di ricorsi, il che lascia comprendere come l'azione accertatrice degli uffici comunali sia tutt'altro che benevola nei confronti dei contribuenti soggetti all'imposta di famiglia.

Il Ministro
TREMELLONI

MACCARRONE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere come giudichi l'operato del prefetto di Pisa i cui uffici hanno fornito alla Giunta provinciale amministrativa informa-

zioni quanto meno inesatte sulla effettiva situazione del parco rotabile di una azienda pubblica, il Consorzio ferro-tramviario Pisa-Livorno, che per effetto della non approvazione dei suoi atti si è visto escluso dall'assegnazione di una concessione di trasporto, che peraltro sarebbe stata aggiudicata all'Ente pubblico che aveva presentato le migliori condizioni;

per sapere se non ritenga giusto e nel pubblico interesse disporre quanto è necessario perchè, ristabilita la verità, il Consorzio possa ottenere quanto finora gli è stato negato per effetto della decisione della Giunta provinciale amministrativa di Pisa (1287).

RISPOSTA. — Il Consorzio ferrotramviario Pisa-Livorno (A.C.I.T.), invitato dalla Direzione compartimentale di Firenze delle ferrovie dello Stato a partecipare alla licitazione privata indetta per l'aggiudicazione del servizio Pisa-Collesalveti, determinò, in data 21 marzo 1963, di aderire alla gara ma l'atto deliberativo venne prima rinviato e poi respinto dalla Giunta provinciale amministrativa di Pisa, su conformi pareri dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e T.C. della Toscana, attesa la scarsa disponibilità di automezzi ed in considerazione del notevole disavanzo del bilancio che nel 1963 aveva raggiunto un deficit di oltre 86 milioni.

La decisione della Giunta provinciale amministrativa non è stata impugnata in via gerarchica.

Si soggiunge che il Ministero dei trasporti, con provvedimento del giugno 1963, ha assegnato il servizio in questione ad altra ditta.

Il Sottosegretario di Stato
AMADEI

MACCARRONE. — *Ai Ministri dell'industria e del commercio e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza della minaccia che grava su un importante settore dell'artigianato nazionale e sull'economia della provincia di Pi-

sa a causa del constatato esaurimento dei filoni di alabastro esistenti in comune di Castellina Marittima e in atto sfruttato dalla cooperativa escavatori di Castellina;

per sapere se non intendano intervenire con l'urgenza che il caso richiede, secondo le rispettive competenze, per mettere la cooperativa in condizioni di effettuare ricerche per porre in coltivazione nuovi filoni. Tale intervento appare giustificato dai seguenti motivi:

a) la cooperativa è priva di capitali, necessari per effettuare nuove ricerche;

b) le spese per le ricerche, effettuate senza un adeguato intervento statale, si rifletterebero sensibilmente sui costi di produzione e in definitiva sui salari, non essendo pensabile nelle attuali condizioni di mercato il trasferimento sui prezzi dei maggiori costi;

c) la cessazione della coltivazione delle cave di alabastro mette in crisi l'economia della città di Volterra, fondata principalmente sull'artigianato dell'alabastro, e creerebbe condizioni di insanabile disoccupazione nel comune di Castellina Marittima, privo di altre risorse al di fuori della escavazione dell'alabastro e dell'agricoltura (1372).

RISPOSTA. — Si risponde anche per l'onorevole Ministro per il lavoro e la previdenza sociale.

Nel territorio del comune di Castellina Marittima, in provincia di Pisa, sono in lavorazione due cave di alabastro: una denominata « Venelle Ostini » è esercita dalla Società cooperativa escavatori alabastro di Castellina Marittima (E.A.S.C.); e l'altra, denominata « Venelle Marmolaio », esercita dalla Società marmolaio. Nella prima il giacimento gessoso alabastrino è esaurito e la lavorazione, che si limita a lavori di spigolamento, potrà durare ancora un anno circa; nella seconda l'attuale produzione potrà continuare per un periodo di tempo non lungo.

È necessario, quindi, un razionale piano di ricerche di nuovi giacimenti, che consentano di prolungare l'attività estrattiva del-

l'alabastro e di mantenere in vita le industrie artigiane ad essa collegate.

Secondo le previsioni del competente Ufficio minerario distrettuale, il piano di ricerca, che in una prima fase consisterebbe nell'esecuzione di sei sondaggi per complessivi 500 metri, comporterebbe la spesa di sei milioni. I lavori di preparazione della nuova cava comporterebbero un investimento complessivo di 50-60 milioni.

Circa l'intervento finanziario dello Stato, suggerito dalla onorevole S.V. per porre la predetta Cooperativa in condizioni di far fronte alle spese occorrenti per le ricerche, si comunica che nel bilancio di questo Ministero non sono stanziati fondi ai quali attingere per la concessione di contributi in materia di ricerche o coltivazioni minerarie.

Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, interessato al riguardo, ha fatto presente che nel proprio bilancio non figura no stanziamenti destinati a sopperire alle necessità finanziarie delle cooperative.

Il Ministro
MEDICI

MAMMUCARI (COMPAGNONI). — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del vivo malcontento che si è diffuso tra gli insegnanti elementari collocati a riposo d'ufficio prima che gli stessi abbiano compiuto i 40 anni di servizio di ruolo;

per sapere inoltre se non ritenga necessario ed urgente intervenire per disporre la riassunzione in servizio di tutti gli interessati, fino a quando gli stessi non abbiano compiuto i 40 anni di anzianità e, in ogni caso, non oltre il 70° anno di età, estendendo così, d'ufficio, una decisione già imposta dal Consiglio di Stato, anche allo scopo di evitare più gravi danni agli interessati e all'Amministrazione dello Stato (1093).

RISPOSTA. — Non si ritiene di poter adottare il provvedimento auspicato dall'onorevole interrogante, in quanto non si ravvisa nella situazione prospettata l'esistenza di

un pubblico interesse, che è presupposto indispensabile per promuovere l'annullamento d'ufficio degli atti emanati dalla Pubblica Amministrazione.

S'informa, peraltro, che su singoli provvedimenti di collocamento a riposo, a suo tempo adottati, si dovrà pronunciare il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, in seguito a ricorsi proposti da insegnanti interessati.

Il Ministro
GUI

MILILLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per chiedere quali provvedimenti intenda adottare per sbloccare la situazione di paralisi che si è determinata nell'Opera ciechi civili a seguito della nuova legge e relativo regolamento.

L'una e l'altro, infatti, pur segnando in dubbiamente un netto progresso sulla legislazione precedente, hanno appesantito le procedure e i metodi istruttori, senza creare gli strumenti necessari per il regolare svolgimento delle pratiche. In particolare gli accertamenti oculistici sono demandati ad organi collegiali di specialisti che, non certo incoraggiati dagli emolumenti corrisposti, non riescono neppure a riunirsi e d'altra parte l'Opera, che, per i soliti errori di previsione, sorse con la prospettiva di dare assistenza a non più di 30.000 ciechi, deve oggi affrontare una mole di oltre 260.000 domande, con un apparato amministrativo assolutamente inadeguato alle nuove esigenze sopravvenute.

A giudizio dell'interrogante si impone pertanto la necessità di provvedere al più presto, sia in via amministrativa che con una opportuna iniziativa legislativa da parte del Ministro dell'interno (che solo è in grado di acquisire tutti i dati del problema), diretta a conseguire una migliore riorganizzazione ed una maggiore efficienza dell'Ente e insieme lo snellimento delle istruttorie, rinunciando ad esempio alla collegialità delle visite oculistiche e comunque tenendo per ferme quelle già eseguite sotto l'impero della legge anteriore (890).

RISPOSTA. — La legge 10 febbraio 1962, n. 66, recante disposizioni sull'Opera nazionale per i ciechi civili, ha introdotto, ai fini della concessione di una pensione non river- sibile ai minorati della vista, un nuovo si- stema per l'accertamento della cecità o del residuo visivo.

Detto accertamento deve essere, infatti, eseguito a cura di apposite Commissioni me- dico oculistiche, secondo quanto disposto dall'articolo 11, che prevede l'istituzione di commissioni a livello interprovinciale o re- gionale, e dall'articolo 12 che istituisce una Commissione superiore in sede di appello.

La legge, inoltre, ha prescritto (articolo 9) che la trasformazione in pensione dell'as- segno a vita previsto dalle precedenti dispo- sizioni — con relativa maggiorazione da li- re 14.000 a lire 18.000 mensili e da lire 12.000 a lire 14.000 mensili — è subordinata all'esi- to degli accertamenti sanitari da parte del- le Commissioni anzidette, da espletarsi en- tro due anni dalla entrata in vigore delle relative norme.

Il cennato sistema ha, in effetti, provoca- to gravi remore nel disbrigo delle pratiche concernenti sia la rivalutazione delle pen- sioni, sia l'esame delle istanze arretrate e di quelle nuove.

Per ovviare agli inconvenienti relativi e per venire concretamente incontro alle esi- genze della categoria interessata, questo Mi- nistero — di concerto con quelli del tesoro, del lavoro e previdenza sociale, della sanità, della pubblica istruzione e delle finanze — ha predisposto uno schema di disegno di legge inteso a modificare parzialmente la legge 10 febbraio 1962, n. 66, e il relativo re- golamento d'esecuzione approvato con de- creto del Presidente della Repubblica 11 agosto 1963, n. 1329, allo scopo di stabilire una più spedita procedura per la trasfor- mazione dell'assegno a vita in pensione per i minorati della vista nonchè per la decisione delle istanze non ancora definite.

In particolare, è previsto che la maggio- razione di cui all'articolo 9 della legge n. 66 è concessa d'ufficio, sulla scorta degli atti già acquisiti, rimandandosi a un momento suc- cessivo l'accertamento della minorazione vi- siva da parte degli appositi collegi medici; oltre che le Commissioni oculistiche regio-

nali l'Opera potrà istituire Commissioni provinciali operanti ciascuna in un settore di popolazione non superiore ai 500.000 abi- tanti; le visite domiciliari saranno eseguite da due sanitari anzichè da tutta la Commis- sione; per i minorati ai quali, per effetto del- l'articolo 30 del regolamento del 1963, deve essere mantenuto l'assegno a vita di lire 10.000 mensili, già in godimento, viene pro- crastinato di due anni il termine preceden- temente stabilito per la revisione delle con- dizioni di assistibilità.

Inoltre, viene delineata una normazione transitoria intesa ad accelerare l'esame e la decisione delle domande e dei ricorsi penden- ti alla data di entrata in vigore del citato re- golamento, affidandosi tali incombenzi alla piena cognizione del Comitato centrale e della Commissione di revisione previsti da- gli articoli 24 e 25 dello stesso testo a tal fi- ne temporaneamente integrati con sanitari oculisti.

Il cennato schema di disegno di legge — contenente altre disposizioni di dettaglio intese a migliorare la funzionalità dell'Ope- ra nazionale per i ciechi civili — è stato già approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 17 marzo scorso.

Il Sottosegretario di Stato

MAZZA

MILILLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per chiedere se non ritenga di dovere finalmente soddisfare l'aspirazio- ne del comune di Celano ad avere una pro- pria sezione distaccata dell'Istituto tecnico industriale dell'Aquila; e ciò in considera- zione sia del crescente sviluppo economico e sociale della Marsica, sia dell'adesione al- l'istituzione di tale sezione distaccata data dal Consiglio provinciale dell'Aquila, sia del notevole numero di giovani della zona che, costretti a frequentare gli analoghi Istituti dell'Aquila e di Pratola Peligna, vengono a trovarsi in condizioni di studio di grave di- sagio fisico e finanziario (11/14).

RISPOSTA. — È pervenuta al Ministero, da parte delle competenti Autorità, la richiesta per l'istituzione *ex novo* in Celano di un isti-

tuto tecnico industriale per l'industria della carta e per la chimica industriale e mineraria. Detta richiesta sarà presa in considerazione in sede di esame del piano generale delle nuove istituzioni per l'anno scolastico 1964-65, nei limiti consentiti dalle esistenti disponibilità finanziarie, a condizione che sia accertata l'effettiva sussistenza delle condizioni generali necessarie per l'istituzione di cui trattasi.

Il Ministro
GUI

MONGELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

1) quali sono le ragioni che hanno indotto l'Amministrazione comunale di Trani a non costituirsi in causa dinanzi al Consiglio di Stato, Sezione 6ª, nei due giudizi separatamente instaurati:

a) ricorso n. 115 del 1964, istante la signora Fasanella Nicoletta ed altri contro il comune di Trani ed il Ministero dei lavori pubblici, notificato al sindaco di Trani, *pro tempore*, nelle mani del segretario capo dottor Fanelli Filippo il 9 gennaio 1964;

b) ricorso n. 116 del 1964, istante la signora Fasanella Italia contro il comune di Trani, notificato nelle mani del segretario capo dottor Fanelli Filippo il 10 gennaio 1964.

Tali ricorsi sono stati discussi dinanzi alla 6ª Sezione del Consiglio di Stato alla udienza del 7 febbraio 1964, ed il comune di Trani, non costituitosi in causa, è risultato soccombente;

2) quali provvedimenti intenda adottare nei confronti del Sindaco che, con il suo comportamento negativo, ha mancato di sostenere una sua stessa « ordinanza di sospensione di licenza edilizia » ed ha notevolmente pregiudicato il buon andamento della procedura relativa alla revoca della licenza per l'illegittima costruzione di un immobile sul suolo destinato, dal piano regolatore vigente di Trani, a strada pubblica;

3) se non ritenga necessario ed improrogabile l'invio a Trani di un Commissa-

rio prefettizio all'edilizia, previsto dalle leggi in vigore, dato l'increscioso verificarsi e ripetersi di una caotica situazione edilizia dovuta all'assoluta incompetenza ed al mancato rispetto delle norme in atto, con la quale vengono rilasciate licenze di costruzioni edilizie dal sindaco di Trani, in assoluto dispregio di ogni norma urbanistica e di piano regolatore, tenuto anche presente che in questi ultimi tempi la Direzione urbanistica del Provveditorato alle opere pubbliche di Bari, ha chiesto alla Prefettura di Bari di intervenire presso il sindaco di Trani per la sospensione e la revoca di numerose licenze edilizie già concesse dallo stesso sindaco di Trani (1177).

RISPOSTA. — La Sezione urbanistica del Provveditorato regionale alle opere pubbliche di Bari, con lettera del 18 maggio 1963, nel richiamare la licenza edilizia rilasciata il 25 febbraio precedente dal comune di Trani agli eredi Fasanella per la costruzione di quattro fabbricati sul prolungamento del Corso Vittorio Emanuele, invitò il Comune stesso a disporre la sospensione dei lavori di costruzione dei predetti fabbricati, perchè in contrasto con il piano regolatore, riservandosi di promuovere gli eventuali ulteriori provvedimenti ai sensi dell'articolo 27 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150.

A tale invito, il Comune eccepiva che il piano regolatore della zona in questione non era da considerare più valido, essendo già sorte in deroga allo stesso altre costruzioni; la Sezione urbanistica, però, con nota del 10 luglio, chiedeva, tramite la prefettura di Bari, l'invio degli atti di progetto per l'annullamento della licenza edilizia previsto dal citato articolo 27 della legge n. 1150.

Il Comune provvedeva in proposito non senza ulteriori resistenze, ed infine, in seguito a un nuovo intervento della Prefettura, reso necessario dalla constatata accelerazione dei lavori di costruzione dei fabbricati, il Sindaco ne disponeva la sospensione con ordinanza n. 28 del 13 novembre 1963.

Avverso tale provvedimento, le parti interessate, signora Fasanella Nicoletta ed altri e signora Fasanella Italia, hanno prodotto

due distinti ricorsi al Consiglio di Stato, notificati il 9 e 10 gennaio scorso, per chiedere l'annullamento e, nel contempo, l'immediata sospensione dell'esecuzione.

La VI Sezione del Consiglio di Stato ha accolto la richiesta sospensiva; il comune di Trani ha giustificato la sua mancata costituzione all'udienza in cui si è discussa detta istanza, adducendo di non esserne stato tempestivamente informato.

Nel fatto, non si sono ravvisati estremi per l'adozione di provvedimenti a carico del Sindaco, essendo le determinazioni in materia di competenza del Consiglio comunale; tenuto conto di ciò, la Prefettura ha sollecitato un'apposita convocazione del civico consesso che, infatti, si è riunito il 25 marzo scorso e, con atto n. 227, ha formalmente deliberato di resistere ai cennati ricorsi giurisdizionali, all'uopo nominando come difensore il professore avvocato Massimo Severo Giannini.

Si soggiunge che, nella stessa seduta del 25 marzo, il Consiglio comunale di Trani ha preso atto delle dimissioni del Sindaco presentato dal geometra Saverio Grilli e ha nominato in sostituzione dello stesso l'avvocato Nicola Baldassarre: il nuovo Sindaco, con lettera del 2 aprile, ha contestato agli eredi Fasanella alcune infrazioni e li ha invitati, in via bonaria, a sospendere i lavori in elevazione di uno dei costruendi fabbricati.

Le parti interessate hanno aderito all'invito; il 3 aprile il Sindaco e i capigruppo consiliari si sono quindi recati sul posto dei lavori per studiare la possibilità di una soluzione atta a definire stragiudizialmente la vertenza.

Il Sottosegretario di Stato
AMADEI

MONTAGNANI MARELLI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere quali sono le fondamentali linee del piano di lavoro per il prossimo futuro delle aziende del gruppo Siemens e ciò in relazione a vive preoccupazioni insorte tra i lavoratori del gruppo stesso i quali sentono parlare di diminuzioni dell'orario di lavoro, di mancanza di commesse, di magazzini colmi di

merce invenduta, di ridimensionamenti e così via, cosicchè viene progressivamente a mancare la serenità indispensabile al normale svolgimento delle attività produttive (1055).

RISPOSTA. — Al riguardo, comunico alla S.V. onorevole che la Società S.I.T.-Siemens, a seguito della flessione del proprio fatturato dell'ultimo esercizio (diminuito del 20 per cento rispetto all'esercizio precedente), che è coincisa con una contrazione della produzione, aveva prospettato la necessità di procedere entro breve termine ad una riduzione dell'orario di lavoro settimanale.

Tale misura però non è stata ancora attuata e si confida che le circostanze consentano di scongiurarla.

Va in merito rilevato che i programmi di produzione della suindicata Azienda, che come è noto fornisce in prevalenza alle società telefoniche apparecchiature ad esse occorrenti, sono strettamente collegati con i programmi delle stesse società telefoniche.

Non essendo possibile prevedere quali saranno le risorse finanziarie disponibili nel settore per gli esercizi futuri essendo esse connesse col problema del riordinamento tariffario, questo Ministero non è in grado di definire in termini concreti un programma di investimenti, valido per l'intero quadriennio 1964-67.

Non appena definito tale programma saranno senz'altro adottati anche per la Società S.I.T.-Siemens i provvedimenti necessari per ripristinare la normalità della situazione produttiva.

Il Ministro
Bo

MONTINI (VALMARANA). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere il punto di vista del Governo sulla Risoluzione n. 265, relativa alla politica generale condotta dal Consiglio d'Europa, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa su proposta della Commissione politica; e in particolare se il Governo italiano intenda prendere o abbia preso iniziative nel senso indicato in detta Risoluzione, che raccomanda ai Governi direttamente in

interessati di riprendere i negoziati per l'adesione del Regno Unito e di altri Stati membri del Consiglio d'Europa alla Comunità economica europea, di stabilire una *partnership* atlantica con gli Stati Uniti, e di facilitare i contatti con l'Unione Sovietica al fine di stabilire nuove misure di controllo sugli armamenti e una loro riduzione (1336).

RISPOSTA. — Il Governo italiano non ha mancato di dare tangibili prove di buona volontà per il perseguimento degli obiettivi vi indicati dalla Risoluzione n. 265, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa.

Il pensiero del Governo italiano circa l'opportunità dell'adesione della Gran Bretagna alla C.E.E. è stato ripetutamente ed esplicitamente espresso dal Ministro degli affari esteri in varie occasioni, fra cui, segnatamente, in sede U.E.O., in sede comunitaria e da ultimo in questa sede con le dichiarazioni fatte nella sessione del Consiglio C.E.E. del 24-25 febbraio sul programma dei lavori comunitari per il 1964, nonchè in occasione di recenti incontri bilaterali fra i quali va segnalato quello con il Generale De Gaulle.

Per quanto concerne il punto 10 della Raccomandazione, e cioè il rafforzamento delle istituzioni democratiche della Comunità, si richiamano le recenti proposte presentate dal Governo italiano al Consiglio della C.E.E. per quanto riguarda l'elezione a suffragio universale diretto del Parlamento europeo. Per ciò che concerne i punti 11, 12, 13 e 14 della Raccomandazione (collaborazione europea, *partnership* atlantica, misure di controllo sugli armamenti, contatti con l'U.R.S.S.), si osserva che essi concordano con le linee direttive della politica del Governo e che, nelle varie sedi competenti, l'azione italiana si ispira al perseguimento dei medesimi obiettivi.

Il Sottosegretario di Stato
LUPIS

MONTINI (SIBILLE). — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere il punto di vista del Governo sulla Raccomandazione

n. 377, relativa allo statuto consultivo da attribuirsi a certe organizzazioni internazionali non governative, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa, su proposta della Commissione permanente; e in particolare se il Governo italiano intenda prendere o abbia preso iniziative nel senso indicato in detta Raccomandazione, che raccomanda la concessione dello statuto consultivo al Comitato europeo dei giovani agricoltori e dei Clubs 4 H. (1369).

RISPOSTA. — In armonia con la Raccomandazione 377 adottata il 12 dicembre scorso dalla Commissione permanente dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa, il Comitato dei delegati dei ministri, nel corso della 129ª riunione tenutasi a Strasburgo dal 9 al 17 marzo scorso, ha preso in esame la domanda di attribuzione di statuto consultivo categoria II al Comitato europeo dei giovani agricoltori e dei Clubs 4 H.

Il Comitato ha adottato la Risoluzione (64) 4 con cui ha deciso di accordare lo statuto consultivo di categoria II alla predetta organizzazione internazionale non governativa.

Il Sottosegretario di Stato
LUPIS

PERRINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se — tenendo conto dell'alta frequenza di passeggeri ormai consolidata sulla linea aerea Brindisi-Roma — non ritenga opportuno disporre, a decorrere dalla primavera 1964, l'istituzione di un servizio diretto Brindisi-Roma senza soste intermedie.

Ciò allo scopo di consentire il normale e agevole afflusso di viaggiatori in partenza da Brindisi e in maggior parte provenienti dall'estero per via portuale, afflusso attualmente ostacolato dal limitato contingente di posti riservati allo scalo di Brindisi (958).

RISPOSTA. — Il traffico passeggeri tra Roma e Brindisi è stato, nell'anno 1963, il seguente:

Roma-Brindisi n. 5.804 passeggeri in n. 354 voli, con una media di 16,4 passeggeri per volo;

Brindisi-Roma n. 4.633 passeggeri in n. 354 voli, con una media di 13,1 passeggeri per volo.

Poichè nell'aereo in partenza da Roma, Viscount a 52 posti, non esiste alcuna limitazione di posti vendibili su Brindisi, ne consegue che la copertura dei posti è inferiore ad 1/3 della capacità dell'aeromobile; nell'aereo in partenza da Brindisi, pure Viscount a 52 posti, sono a disposizione di quest'ultima città 20 posti, con possibilità, una volta esauriti, di accettare ulteriori prenotazioni, previa autorizzazione di Bari.

A parte le difficoltà tecnico-operative relative all'estate 1964 e dovute al fatto di avere già un programma completamente definito, non si ritiene che i risultati di traffico sopra esposti siano tali da giustificare l'inizio di un volo diretto Roma-Brindisi e viceversa.

La questione, comunque, viene attentamente seguita dall'Ispettorato generale dell'aviazione civile per eventuali sviluppi futuri in relazione alla evoluzione dei traffici.

Il Ministro
JERVOLINO

PICARDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se e quali provvedimenti sono stati, oppure saranno adottati, per i maestri elementari che sono stati, erroneamente interpretandosi le norme in vigore, collocati a riposo d'ufficio pur non avendo compiuto 40 anni di effettivo servizio.

L'erroneo provvedimento è stato ancora recentemente annullato dal Consiglio di Stato che, confermando le precedenti decisioni, ha statuito doversi richiamare dal collocamento a riposo i maestri elementari per essere trattenuti in servizio sino al compimento di 40 anni di « effettivo servizio », escludendo dal calcolo il servizio pre-ruolo, in base alla legge 15 febbraio 1958, n. 46.

Lo stesso supremo Consesso amministrativo ha ravvisato essere opportuno estendere il giudicato anche a quei maestri che si trovano nelle medesime condizioni pur non avendo proposto ricorso giurisdizionale.

Il provvedimento che si invoca risponderebbe così ad un evidente, manifesto concetto di giustizia sociale (1016).

RISPOSTA. — Rispondo per delega ricevuta dal Presidente del Consiglio.

Non si ritiene di poter adottare il provvedimento auspicato dall'onorevole interrogante, in quanto non si ravvisa nella situazione prospettata l'esistenza di un pubblico interesse, che è presupposto indispensabile per promuovere l'annullamento d'ufficio degli atti emanati dalla Pubblica Amministrazione.

S'informa, peraltro, che su singoli provvedimenti di collocamento a riposo, a suo tempo adottati, si dovrà pronunciare il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, in seguito a ricorsi proposti da insegnanti interessati.

Il Ministro
GUI

PIOVANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali determinazioni intenda assumere in merito alle istanze del comune di Robbio Lomellina (Pavia) per la concessione di un contributo statale, a norma degli articoli 1 e 4 della legge 9 agosto 1954, n. 645, per l'arredamento e l'attrezzatura del nuovo edificio scolastico del capoluogo, in corso di ultimazione.

Si fa presente che dette istanze, che il Comune ha rinnovato ogni anno a partire dal 15 luglio 1960, sono determinate dal fatto che a totale carico del Comune già gravano le ingenti spese di costruzione del nuovo edificio, per un totale di lire 130 milioni.

Il costo dell'arredamento, secondo preventivi dell'epoca in cui fu presentata la prima istanza (e che dovrebbero essere maggiorati ai prezzi correnti), è di oltre 15 milioni. Il Comune è da più di tre anni compreso nella graduatoria provinciale delle urgenti necessità scolastiche e figura tra i primi dell'elenco (1215).

RISPOSTA. — S'informa l'onorevole interrogante che, allo stato attuale, il Ministero

non può adottare, per assoluta mancanza di fondi, alcun provvedimento favorevole in merito all'istanza del comune di Robbio Lomellina, intesa ad ottenere il contributo statale per l'arredamento dell'edificio scolastico del capoluogo.

Si assicura, peraltro, che la richiesta dell'Ente interessato sarà attentamente esaminata allorquando nuove provvidenze consentiranno la programmazione di opere di edilizia scolastica.

Il Ministro
GUI

TOLLOY. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere se non ritenga opportuno spostare su altro tratto rivierasco il poligono di tiro a mare ubicato a Bibbione (Venezia), dove esso costituisce un impedimento non più giustificato all'organica sistemazione di quella spiaggia notoriamente in grande ed ordinato sviluppo (1163).

RISPOSTA. — La questione cui si riferisce l'onorevole interrogante sta formando oggetto di studio.

Il Ministro
ANDREOTTI

VIDALI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere:

1) se sia a conoscenza che, a poche settimane di distanza dalla elezione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia, non risulta predisposta alcuna sede per l'importante nuovo organismo politico ed ammi-

nistrativo, mentre si diffondono a Trieste le più infondate ipotesi su questo argomento;

2) se — considerato che qualsiasi soluzione immediata esige almeno qualche lavoro di adattamento — non ritenga indispensabile una sollecita scelta dell'edificio più adatto ad un efficiente funzionamento del Consiglio regionale;

3) se non si ritenga opportuno che esso possa insediarsi nell'edificio denominato « Palazzo del Governo », quale sede più decorosa e adatta all'organismo regionale e dal quale potrebbero facilmente essere trasferiti altrove gli uffici e le residenze cui è attualmente adibito (1376).

RISPOSTA. — Premesso che l'articolo 4, 2° comma, della legge 3 febbraio 1964, n. 3, recante norme per l'elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, stabilisce che la prima riunione del Consiglio stesso si terrà presso la sede dell'Amministrazione comunale di Trieste, si fa presente che la scelta della sede definitiva del Consiglio regionale spetta alla Regione in virtù del combinato disposto degli articoli 4, n. 1, e 8 dello Statuto regionale Friuli-Venezia Giulia.

Peraltro, in previsione delle elezioni consiliari, questa Presidenza, sin dal febbraio scorso, ha provveduto ad interessare il Commissario generale del Governo a Trieste perchè prendesse opportune iniziative in sede locale, in modo da predisporre gli elementi atti a permettere la più sollecita e soddisfacente soluzione della questione.

Il Sottosegretario di Stato
SALIZZONI