

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

185^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 2 OTTOBRE 1964

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

CONGEDI Pag. 9941

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 9941

Presentazione di relazioni 9941

Sulla presentazione di un disegno di legge:

PRESIDENTE 9975

TERRACINI 9974

Trasmissione 9941

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Svolgimento:

ADAMOLI 9943, 9959

GARLATO 9970

MACAGGI 9965

NENCIONI 9950, 9963

ROVERE 9971

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercan-*
tile 9954

INTERPELLANZE

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE Pag. 9975

FABRETTI 9975

PIOVANO 9975

INTERROGAZIONI

Annunzio 9975

Annunzio di risposte scritte 9942

PUBBLICA ISTRUZIONE

Annunzio di relazione sulle linee direttive
del piano di sviluppo pluriennale della
scuola, presentata dal Ministro della pub-
blica istruzione 9942

ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte
scritte ad interrogazioni 9979

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

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

Si dia lettura del processo verbale.

G R A N Z O T T O B A S S O , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 25 settembre.

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Cassano per giorni 1 e Crisculi per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di disegno di legge trasmissso dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Depositi di olii minerali presso i Magazzini generali ed i Depositi franchi » (781).

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:

Giancane, Bernardi e Bonafini:

« Modificazioni, a favore di aziende patrimoniali ittiche, dell'articolo 3 della legge 21 giugno 1960, n. 649, relativa all'attività

e disciplina dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali » (782);

Roda, Schiavetti, Picchiotti, Passoni, Milillo e Tomassini:

« Proroga del regime vincolistico delle locazioni di immobili urbani » (783).

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

dal senatore Jannuzzi sui disegni di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Jugoslavia per il regolamento del traffico di persone, nonché dei trasporti e delle comunicazioni terrestri e marittime tra le aree limitrofe, concluso ad Udine il 31 ottobre 1962 » (587) e: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale sull'olio d'oliva 1963, adottato a Ginevra il 20 aprile 1963 » (704);

dal senatore Ceschi sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione degli Accordi internazionali firmati in Ankara il 12 settembre 1963 e degli Atti connessi relativi all'Associazione tra la Comunità economica europea e la Turchia » (772);

a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

dal senatore Salari sul disegno di legge: « Provvedimenti tributari per l'agricoltura » (751);

dal senatore Trabucchi sul disegno di legge: « Delega al Governo ad emanare una nuova tariffa dei dazi doganali » (672).

Annunzio di relazione sulle linee direttive del piano di sviluppo pluriennale della scuola, presentata dal Ministro della pubblica istruzione

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro della pubblica istruzione, ai sensi della legge 24 luglio 1962, n. 1073, ha presentato una relazione sulle linee direttive del piano di sviluppo pluriennale della scuola per il periodo successivo al 30 giugno 1965; tale relazione, unitamente a quella sullo stato della pubblica istruzione in Italia precedentemente presentata, sarà stampata e distribuita (*Doc. 49*).

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.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due interpellanze e di quattro interrogazioni al Ministro della marina mercantile, sulla situazione dei porti.

Si dia lettura delle due interpellanze.

G R A N Z O T T O B A S S O , Segretario:

« **ADAMOLI (VIDALI, BERTOLI, GIANQUINTO).** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se non intenda intervenire con urgenza in relazione alla grave situazione esistente nei porti italiani.

L'insufficienza delle strutture portuali, la arretratezza e l'inadeguatezza degli impianti nei confronti dei sistemi moderni delle

operazioni di imbarco e di sbarco, la mancanza di efficienti collegamenti ferroviari e stradali, i grossi profitti delle imprese che operano nell'interno degli empori marittimi, spesso godendo privilegi che hanno inciso sul carattere pubblico dei porti, sono le cause essenziali dei gravi problemi di competitività nel campo internazionale che si sono andati sempre più aggravando.

Il tentativo di concentrare il dibattito sui problemi del lavoro e di isolarli da tutta la complessa realtà portuale, il pesante attacco ai diritti conquistati da decenni dalle compagnie portuali e che rispondono all'interesse economico e tecnico dei porti, costituiscono le ultime e più odiose manifestazioni di una politica portuale direttamente influenzata dagli interessi e dagli obiettivi dei grandi gruppi monopolistici e nei fatti accettata dal Governo » (185);

« **NENCIONI (BARBARO, CREMISINI, CROLLANZA, FERRETTI, FIORENTINO, FRANZA, GRAY, GRIMALDI, LATANZA, LESSONA, MAGGIO, PACE, PICARDO, PINNA, PONTE, TURCHI).** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della marina mercantile.* — Con riferimento alla situazione dei servizi portuali e alla pressione di alcune organizzazioni sindacali per escludere, a fini chiaramente politici, autonomie funzionali; alla situazione dei costi crescenti nei porti italiani che incide sulla competitività dei nostri prodotti all'estero e sulla competitività dei servizi portuali offerti agli operatori economici esteri; alla necessità di normalizzare, a fini economici, il regime dei consorzi autonomi dei maggiori porti italiani, gli interpellanti chiedono di sapere:

1) se è a loro conoscenza la diminuita preferenza da parte degli operatori economici dei servizi offerti dai porti italiani in genere e dal porto di Genova in specie;

2) quali provvedimenti intendano prendere per salvaguardare il livello dei traffici nei nostri porti ed anzi per incentivare l'attività portuale;

3) come intendano tutelare il prestigio dei nostri servizi portuali nel mondo, di fronte ad una offensiva paralizzante e comunque antieconomica » (213).

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

G R A N Z O T T O B A S S O , Segretario:

« MACAGGI (FERRONI, GATTO, GIANCANE). — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quale assetto definitivo il Governo intenda dare alla situazione dei servizi portuali attinenti al carico ed allo scarico delle merci.

Il problema, reso acuto dalle polemiche insorte in esso e dall'agitazione di categoria aggravatasi in seguito ai recenti provvedimenti ministeriali sulle autonomie funzionali mette in risalto, oltre alla inadeguatezza delle attrezzature portuali, la necessità di modificare la vigente legislazione che affida al Ministro, caso per caso, decisioni che sarebbe auspicabile fossero invece strettamente legate a precise indicazioni, conseguenti agli aspetti particolari che lo sviluppo economico e tecnico ha determinato nei settori produttivi interessati » (509);

« TOMASSINI (MILILLO, SCHIAVETTI, RODA, PASSONI). — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per ovviare alla grave situazione in cui si trovano i porti italiani, a causa delle insufficienti strutture portuali, non più adeguate alle esigenze delle operazioni di imbarco e di sbarco, rispetto ai moderni sistemi, e da cui scaturiscono serie preoccupazioni sul piano della competitività internazionale.

Non può certo porsi in dubbio che una tale situazione è la conseguenza dell'indirizzo seguito nella politica portuale, sotto la influenza dell'interesse dei gruppi monopolistici, acquiescente il Governo » (510);

« LOMBARDI (GARLATO, FLORENA). — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quale sia lo sviluppo dei lavori della Commissione interministeriale incaricata di studiare i provvedimenti atti ad incrementare la produttività dei porti attraverso la visione organica e globale di tutte le attività che vi concorrono, in vista della necessità ed urgenza di dare un ordinato e

moderno sviluppo ad un settore di capitale importanza per l'economia del Paese, anche nei riflessi del suo inserimento nel Mercato comune europeo » (512);

« ROVERE (PASQUATO, CHIARIELLO, VERONESI). — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quali provvedimenti ulteriori intenda prendere e richiedere alle Camere per intervenire con urgenza ed in modo decisivo per risolvere la grave situazione esistente nei Porti italiani dove, alla insufficienza delle strutture, alla inadeguatezza degli impianti ed alla carenza di efficienti infrastrutture, si accompagna, come succede in particolare per il Porto di Genova, la pesante strumentalizzazione politica delle condizioni di esclusiva, condizioni che vennero istituite, in diversa situazione politico-economico-sociale, ai fini pubblici della sicurezza, della regolarità e della economicità delle operazioni, finì oggi completamente travolti da coloro che godono dell'esclusiva stessa » (513).

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

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, l'interpellanza che mi accingo ad illustrare è strettamente legata nella sua origine, come è dimostrato dalla data della sua presentazione, alle dichiarazioni fatte in quest'Aula nel giugno scorso dall'onorevole Ministro in materia di ordinamento del lavoro portuale; dichiarazioni assolutamente inattese e imprevedibili, tanto più che allora si parlava ancora e molto di un nuovo clima politico e sociale che si sarebbe già formato attorno al primo Governo di centro-sinistra.

Quello che ci colpì non fu solo la lunga requisitoria contro i lavoratori portuali e le loro organizzazioni, fatta con termini e con argomenti che ci riportavano indietro di alcuni decenni, non usati neanche, e questo ci rincresce dirlo, al tempo dei Governi centristi, e tali da suscitare giustamente il plauso di tutta la stampa di destra e delle centrali del grande padronato italia-

no, ma anche il fatto che si cercava di coprire la profonda crisi strutturale in cui da tempo si dibatteva e si dibatte il sistema portuale con le nebbie artificiali della solita polemica antioperaia; e che i problemi profondi, seri dell'efficienza, dell'ammodernamento, della meccanizzazione dei porti, della produttività del lavoro portuale, dei costi totali di carico e scarico, dei tempi di imbarco e di sbarco, dei collegamenti, e così via, si facessero ruotare attorno ad un problema che veniva falsamente posto al centro: quello dell'ordinamento del lavoro portuale.

La nostra interpellanza ebbe ed ha l'obiettivo di cercare di riportare il discorso sulla giusta piattaforma, di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo sull'accentuarsi della crisi del sistema portuale italiano e sull'esigenza di impostare finalmente una politica portuale come fattore di sviluppo di una economia marittima organicamente inserita in una visione programmata dell'intera economia nazionale.

Vedo con particolare soddisfazione che la nostra iniziativa ha suscitato interesse e ha promosso altre iniziative, poichè stamane, oltre all'interpellanza di parte comunista, vi sono altre interpellanze e numerose interrogazioni. E certo queste iniziative non sono state fatte a fini strumentali, e vogliamo perciò esprimere l'auspicio che, attraverso un dibattito responsabile, ispirato esclusivamente agli interessi generali della collettività nazionale, si precisino e si definiscano i termini reali di un problema fondamentale per lo sviluppo economico del nostro Paese.

Onorevole Ministro, non credo davvero che le possa far piacere il fatto che sinora lei appaia più il Ministro delle autonomie funzionali che il Ministro della marina mercantile; di un settore che noi continuiamo a ritenere fra i più importanti dell'economia nazionale, ma che resta impaniato, purtroppo, dalle povere questioni suggerite da ristretti interessi. Non riesce a iniziare la navigazione, il Ministero della marina mercantile, e da mesi non si parla d'altro che di autonomie funzionali. Non so fino a che punto faccia piacere all'onorevole Ministro

il posto d'onore che sempre la stampa confindustriale riserva alle sue dichiarazioni, alle sue risposte ad interrogazioni oppure addirittura a semplici lettere; ma certo lei non può rimanere insensibile al fatto che le sue dichiarazioni, i suoi atteggiamenti, vengono obiettivamente a trovarsi, anche se questa non è la sua volontà, nel quadro di una campagna denigratoria, condotta nei confronti dei lavoratori portuali con tutti i mezzi atti ad influenzare la pubblica opinione, talvolta persino paradossalmente, con il finanziamento dello Stato come è avvenuto nel caso dello sciagurato e canagliesco cinegiornale Incom n. 2503 dove il suo nome è stato ripetutamente, e vogliamo pensare disonestamente, citato a sostegno delle tesi più ottusamente reazionarie.

Questa è la situazione che si è creata, e dovete uscirne fuori perchè sono in giuoco interessi fondamentali della vita nazionale, perchè in questo giuoco si innestano speculazioni e montature anche da parte di gruppi stranieri. E per uscirne fuori è necessario chiudere la vertenza sulle autonomie funzionali ed affrontare, senza ulteriori indugi, i problemi del sistema portuale sia sul piano tecnico che sul piano economico alla radice; e la radice è l'arretratezza delle strutture e l'invadenza sempre più massiccia del capitale privato. La questione principale dunque è chiudere il problema delle autonomie funzionali che si può e si deve chiudere nel modo valido, ossia nel rispetto anzitutto del carattere pubblico dei porti. È evidente che io non tratto qui, gli aspetti sindacali della questione, non ne ho nè il potere nè la capacità. Ma finchè sul problema delle autonomie funzionali si continuano a fare i discorsi che anche lei, onorevole Ministro, continua a fare e che sono poi fundamentalmente gli stessi del grande padronato, mancano le premesse, le condizioni, i termini per avviare un discorso organico sulla politica portuale adeguata al nostro tempo.

Un avvio di politica portuale moderna deve cominciare almeno con il riaffermare un principio che non è nuovo poichè è quello affermato da Einaudi nei famosi articoli del 1903 e del 1904, pubblicati allora nienteme-

no che dal « Corriere della Sera »: è quello che ispirò in quegli anni l'azione dei governi liberali, dei governi Giolitti, ed è il principio del carattere pubblico dei porti che oggi assume nuova e più vasta portata nel suo contenuto, nella prospettiva della programmazione dell'economia nazionale. L'autonomia funzionale, intesa non come deroga eccezionale e temporanea a tale principio essenziale ma teorizzata e difesa come fattore positivo, addirittura, nel processo generale dell'economia, è una rottura del carattere pubblicistico degli impianti portuali, è un cavallo di Troia che porta nella cittadella del bene pubblico un potere direzionale che non è pubblico.

Tutti i discorsi sulla programmazione, sullo sviluppo equilibrato dell'economia, sul reale contenimento degli oneri e dei costi non hanno più senso se si teorizza, come si è fatto finora, sulle autonomie funzionali.

Prima ancora del lavoro portuale, su cui si fa tanta letteratura gialla, come gialli sono i giornali specializzati nella caccia delle streghe, si tratta di moli, signor Ministro, di banchine, di capannoni, di vasti territori, come quello di Porto Marghera, in cui zone che oggi sono ancora solo acquitrini sono state concesse per le autonomie funzionali; si tratta per lo Stato di cedere a gruppi privati prerogative pubbliche e beni pubblici; si tratta di rompere l'unità tecnica ed economica dei porti permettendo la creazione, nell'interno di un sistema, per sua natura e finalità pubblicistico, di centri e di interessi privati. I porti pubblici sono anche infrastrutture come lo sono le strade e le ferrovie; e cedere una banchina, una zona, un attracco, anche soltanto un capannone ad un privato è la stessa cosa che riservare a gruppi privati un tratto di strada o di ferrovia affermando che ciò sarebbe particolarmente utile per i collegamenti di una industria e per la riduzione dei suoi costi. Tutto è giustificato con la faccenda dei costi. Ma anche di questa invenzione occorre fare giustizia una volta per sempre. Se si tratta di incidenza del costo della mano d'opera, tutti sanno che i sindacati portuali hanno ripetutamente dichiarato nelle forme più responsabili che sono

pronti a discutere e a trattare. Essi non chiedono una lira di più, essi anzi sono disposti ad ottenere una lira di meno dell'attuale incidenza del costo della mano d'opera, dove è stato concesso il regime delle autonomie funzionali.

D'altra parte, credo che sia superfluo affermare qui che noi siamo perfettamente d'accordo che ogni azione debba essere svolta per la riduzione dei costi delle operazioni portuali. Ma per modificare qualcosa, e per modificarla in meglio, è necessario anzitutto conoscerne l'intima struttura, tutti gli addendi di una lunga somma. Si parla sempre di costi portuali, come il necessario punto di riferimento di ogni ragionamento economico, e non si presenta mai una analisi della loro composizione e della loro formazione. Anche lei, onorevole Ministro, nella sua abbondante risposta ad una interrogazione di deputati, integralmente e puntualmente pubblicata al posto d'onore da « 24 Ore », non può non riconoscere che al costo dei servizi portuali concorrono molti fattori, tra i quali, lei dice, l'arretratezza degli impianti, l'insufficienza delle attrezzature, la presenza di intermediari parassitari e l'insufficienza del coordinamento dei compiti delle varie amministrazioni. Lei tace molti altri fattori, come le esigenze dei servizi doganali, la rapidità dei collegamenti, e così via.

Se i costi portuali hanno tante componenti, se sono così complessi, come si fa ad enucleare un solo elemento di costo, quello della mano d'opera e a presentarlo come determinante? Su « Il Globo », un giornale certo non sospetto agli armatori e agli amici degli armatori, è stato scritto che gli oneri totali annui delle operazioni portuali in Italia ammontano a 350 miliardi. Il fatturato delle compagnie portuali per un anno, il quale comprende non soltanto i salari ma anche gli oneri sociali e le spese generali, ammonta a 35-40 miliardi; ossia il costo della mano d'opera incide per il 10 per cento sul totale dei costi portuali.

Affinchè sia ancora più chiara e più nota la realtà economica dei nostri porti, dobbiamo ricordare che nel 1963 gli oneri subiti per la sosta delle navi in rada di fronte

ai porti congestionati, e perciò non in grado di riceverle, sono stati calcolati a 40 miliardi. Un'incidenza sui costi causati dalla arretratezza tecnica del sistema portuale italiano pari all'intero monte salari. Queste verità nessuno le smentisce ma continuano ad essere taciute anche se sono ben conosciute.

Rompiamo dunque il mistero dei costi portuali, lei lo può e lo deve fare, onorevole Ministro. Lei non può continuare a parlare di alti costi della mano d'opera portuale senza riferirli comparativamente a tutti gli altri fattori di costo. I salari dei lavoratori li conoscono tutti, sono alla luce del sole, sono registrati fino al centesimo. Ma chi conosce i profitti di quelle imprese parassitarie di cui lei stesso è costretto a parlare? Chi conosce la cascata delle voci di ogni genere che si abbatte sulle merci da sbarcare o da imbarcare? Lei può e deve rompere il mistero dei costi portuali; lei ha l'autorità ed i mezzi per farlo e ne ha anche il dovere, dato che lei solleva il problema dei costi nei confronti dei lavoratori come fattore decisivo. Lei deve presentare al Parlamento ed al Paese la radiografia di una fattura portuale con tutte le sue voci e le sue componenti e lei ci deve far conoscere come un prezzo X dal porto di origine diventi prezzo Y nel magazzino di destinazione. Tutto questo lei lo può e lo deve fare, in modo da finirla con questa storia della pesante incidenza dei salari dei lavoratori.

Ma vi è poi una grande verità che tutti debbono conoscere e riconoscere ed è che il nostro Paese è riuscito a seguire il ritmo dei traffici mondiali, che il nostro Paese, anche nell'interno del MEC, ossia di un sistema altamente razionalizzato e in cui i porti sono tra i più moderni del mondo (Rotterdam, Amburgo, Anversa ed il sistema francese dei porti) nei quali sono stati investiti centinaia di miliardi dopo la guerra, non ha perso il suo primo posto di Paese marinaro, nonostante l'arretratezza talvolta arcaica degli impianti e delle attrezzature portuali e l'incredibile colpevole indifferenza mostrata dai Governi diretti dalla Democrazia cristiana nei confronti di una esigenza che col tempo ha assunto aspetti

drammatici. I portuali italiani sono 15 mila nei ruoli permanenti e 10 mila occasionali; in tutto 25 mila. Ebbene, ogni anno, lavorando in porti antiquati, essi manipolano un quantitativo di merci quattro volte maggiore di quello registrato nel porto di Amburgo, in cui, nonostante le modernissime attrezzature, lavorano ben 18 mila portuali. In porti vecchi, anche se ricostruiti dopo la guerra, poichè con sorprendente miopia non furono rinnovati ma solo ripristinati rispetto alle precedenti strutture, con mezzi meccanici antiquati (a Genova vi sono ancora 65 gru ad acqua vecchie di 60 anni), il nostro Paese è riuscito ad arginare la concorrenza insidiosa e spesso senza scrupoli dei porti sia atlantici che mediterranei. E di chi è il merito se non in gran parte, potrei dire tranquillamente in tutto, dello sforzo fisico, dell'abilità riconosciuta in tutto il mondo, della elevata specializzazione, dello spirito di sacrificio dei lavoratori portuali? Chi ha tenuto questo nostro sistema portuale all'altezza della competizione internazionale quando voi stessi della maggioranza riconoscete le vostre indifferenze, i vostri ritardi, la gravità della situazione esistente nei porti italiani?

Nel tentativo di colpire i lavoratori e le loro organizzazioni si dà perfino credito a volgari manovre denigratorie nei confronti dei nostri porti messe in giro all'estero per bassi fini concorrenziali.

Con vera amarezza, dicevo, abbiamo visto raccolta, onorevole Ministro, nella sua risposta all'interrogazione di alcuni deputati, la notizia secondo la quale una società svizzera ha deciso di rifiutare l'assicurazione delle merci in transito nel porto di Genova. Si tratta di una modesta compagnia, sconosciuta in campo internazionale, che ha lamentato la scomparsa di 12 sedie in un imbarco verso il Giappone e di alcune radioline transistor nello sbarco e la cui decisione, senza precisarne i motivi, è stata abilmente propagata in tutto il mondo, come propagandata fu la storia dei soprannoli a carico delle merci destinate a Genova e ad altri porti italiani. È ammissibile che un Ministro debba appoggiarsi a valutazioni straniere, a speculazioni straniere, che qual-

che sospetto dovrebbero pur creare, per sostenere le sue tesi nei confronti dei lavoratori italiani? Davvero non c'è niente altro da fare che registrare, come il Governo ha fatto, l'altra decisione, questa volta di una società italiana, la Fiat, di imbarcare merci nei porti tedeschi? Niente altro da fare verso un gruppo che gode di infiniti privilegi, dalle tariffe doganali ai materiali a prezzi differenziati forniti dall'Azienda di Stato?

È su tali privilegi che il grande monopolio torinese ha poggiato i suoi giganteschi superprofitti e la sua forza per esercitare pressioni anche politiche, o riducendo l'orario di lavoro nei suoi stabilimenti o patriotticamente servendosi di bandiere estere in porti esteri! Ma la Fiat può anche denigrare, di fronte al mondo, i porti italiani e meritare nello stesso tempo la difesa del Governo!

E potrebbe davvero tutto ciò apparire singolare, se questo non rispondesse a una linea, da tempo nota: alla testa di questa campagna contro i lavoratori portuali si trovano enti e persone che traggono dallo Stato la loro esistenza e la loro investitura, come il caso dell'Italsider e del professor Manuelli, questo ineffabile personaggio che, a una « tavola rotonda » tenuta nella Camera di commercio di Milano, ossia in un ambiente che dobbiamo ritenere serio, disse che i portuali vanno « ululando come lupi » e che non sanno che cosa sia il senso morale. Questo signore è il Presidente dell'Italsider ed è nominato dal Governo.

Ma non intendo qui soffermarmi sui termini di una vertenza che ha necessariamente un contenuto sindacale; debbo però denunciare con forza l'atteggiamento provocatorio assunto dall'Italsider, per quanto riguarda l'autonomia funzionale a Cornigliano; atteggiamento che credo abbia messo in imbarazzo lo stesso onorevole Spagnoli.

Ripeto che noi respingiamo la linea dell'autonomia funzionale, non solo per il suo contenuto antioperaio, ma perchè è una linea che aggrava gli squilibri dell'economia, crea nuovi privilegi, rafforza il potere economico solo delle grandi concentrazioni industriali e, nel campo strettamente portua-

le, rompe l'unità tecnica ed economica dei porti.

E se nei porti italiani esiste un problema di costi, l'autonomia funzionale, ammesso che questa sia la strada per la maggiore produttività del lavoro portuale, riguarda solo i grandi gruppi, come l'Italsider, la Montecatini, l'Edison, l'Enel, dei cui costi lo Stato si preoccupa tanto (sia detto tra parentesi) da raddoppiare a suo carico gli oneri fiscali rispetto alla gestione privata?

Secondo Manuelli l'autonomia funzionale dovrebbe essere automatica per certe industrie di grandi dimensioni; cioè, ai grandi gruppi si debbono concedere banchine e, se del caso, porti interi, senza neanche bisogno di particolari decisioni.

Ma come risolviamo il problema degli altri operatori economici che non hanno le grandi dimensioni così care al Manuelli? Che cosa facciamo? Spezzettiamo i porti in tante fette: a ciascuno il suo spicchio, piccolo o grande che sia? Perchè invece non affrontiamo il problema nella sua interezza, togliendo per tutti le cause dei ritardi, degli oneri eccessivi, del parassitismo e così via, cioè sviluppando e ammodernando i porti e riaffermando nello stesso tempo il loro carattere pubblico?

Ecco perchè noi diciamo che occorre anzitutto liquidare nel modo giusto la vertenza sulle autonomie funzionali. Questa è una palla di piombo gettata sulla strada del progresso dell'economia nazionale; e blocca anche ogni sua possibilità di iniziativa, onorevole Ministro!

L'intransigenza è da una sola parte. I lavoratori portuali hanno assunto posizioni estremamente responsabili; con le loro proposte il problema economico, il problema dei costi non esiste più, perchè hanno dichiarato: « Diteci cosa vi costano le vostre operazioni, noi vi facciamo un costo inferiore ».

E persino gli aspetti sindacali sono stati considerati, ossia le differenze che esistono tra il settore portuale e il settore industriale. Essi chiedono qualche cosa che non è intransigenza; non chiedono neanche la revoca di tutte le autonomie funzionali. Essi avevano chiesto che non si allargasse la

macchia d'olio e che si affrontasse il riesame del problema nel quadro di una politica portuale democratica.

A queste proposte purtroppo l'onorevole Ministro ha risposto in pieno ferragosto, turbando il periodo delle ferie, meritate penso anche dai lavoratori, firmando tre decreti di autonomia funzionale che riguardano Genova, Porto Marghera e La Spezia, tre decreti che hanno modificato la situazione preesistente.

Dal canto suo l'Italsider ha risposto assumendo atteggiamenti anche provocatori, tentando di compiere operazioni di imbarco quando, come lei sa, le autonomie funzionali precedenti riguardavano solo le operazioni di sbarco. L'Italsider invece ha tentato ed ha compiuto operazioni di imbarco per affermare con prepotenza la sua volontà di continuare su una certa strada.

Lei sa, onorevole Ministro, che i lavoratori non si presentano su posizioni immobilistiche, essi stessi pongono i problemi del rinnovamento delle loro organizzazioni, dell'adeguamento delle compagnie alle nuove situazioni tecniche e strutturali dei porti, della loro rinnovata efficienza anche per il successo di una politica programmata.

Si è parlato di studi sulla produttività. È un fascicolo di proposte serie, organiche, studiate per aumentare la produttività; queste proposte le hanno fatte i lavoratori. Vada a vedere le proposte fatte dalle altre categorie, gli striminziti fogliettini, che altri hanno presentato.

Ecco la dimostrazione di come i lavoratori partecipano in modo responsabile, collaborano con ogni sforzo che sia diretto a migliorare la situazione dell'economia italiana. L'intransigenza è da una sola parte e qui, in sede politica, non posso non affermare che essa non è solo nell'Italsider o nella Montecatini, è nel Governo, è anche nel Ministero della marina mercantile, perchè l'autonomia funzionale non nasce da un rapporto diretto tra lavoratori e padroni, nasce da un rapporto tra lavoratori e Governo, nasce da un decreto ministeriale che obiettivamente viene a colpire i lavoratori ed a favorire gli imprenditori.

E se vi fosse bisogno di qualificare ulteriormente il carattere, la natura dell'attuale Governo, quali reali interessi esso si trova a rappresentare, proprio i recenti decreti emanati dal Ministero della marina mercantile e l'atteggiamento assunto in questo campo ci danno modo di trarre nuove, chiarissime testimonianze della linea del Governo.

Qualche volta, onorevole, Ministro, viene il dubbio che in questa azione abbia peso una sua particolare concezione, politicamente qualificante anche se legittima, del rapporto che esiste tra la pubblica iniziativa e l'iniziativa privata. Noi abbiamo l'impressione che la sua formazione, la sua collocazione fra i gruppi sociali sia di un certo tipo. Lei, ad esempio, non risulta tra gli entusiasti della nazionalizzazione dell'energia elettrica e tutto il suo discorso sembra tendere a valorizzare esclusivamente l'intervento privato nell'economia, altrimenti non si spiegherebbero certi atteggiamenti.

È da questo indirizzo che noi traiamo tutti i nostri dubbi sulla realtà, sul contenuto, sulla finalità del piano nazionale dei porti. Gli anni passano, i traffici aumentano, le tecniche della navigazione e delle operazioni portuali si evolvono rapidamente, i problemi della competitività divengono determinanti nell'epoca delle colossali integrazioni economiche, ma i nostri porti diventano sempre più piccoli, i fondali insufficienti, le dighe di protezione crollanti e malsicure, i mezzi meccanici, insufficienti, addirittura talvolta pezzi da museo.

Non so se questa mattina l'onorevole Ministro ci darà qualche notizia più precisa: me lo auguro con tutto il cuore anche se è davvero scoraggiante, vorrei dire beffardo, l'annuncio che, nel nuovo bilancio dello Stato, figura stanziata l'irrisoria cifra di 10 miliardi per le opere portuali.

Io non so se si comincerà con programmi stralcio, isolando un gruppo di porti dall'intero sistema portuale italiano, ossia battendo ancora la vecchia strada degli interventi settoriali e territoriali.

Ma prima dell'aspetto quantitativo, è il suo contenuto, l'orientamento di un piano nazionale dei porti che deve essere definito insieme con la funzione che il sistema por-

tuale italiano deve svolgere, ai fini di una politica di sviluppo nel quadro della programmazione economica. Una tale funzione è possibile solo se si afferma e si difende il carattere pubblico dei porti; parlare di programmazione economica e, nello stesso tempo, di autonomie funzionali, di attracchi preferenziali, di banchine riservate, eccetera, è una contraddizione in termini; così come un piano di sviluppo nel campo portuale non è tale se esso viene formato attraverso una serie di finanziamenti per la realizzazione di una serie di opere tecniche in vari porti.

Noi quindi attendiamo di conoscere, non solo se il Governo abbia finalmente e seriamente affrontato il problema della formulazione e del finanziamento del piano nazionale dei porti, colmando una delle più gravi lacune dell'azione pubblica dell'ultimo ventennio, per cui tutto il Paese ha pagato un durissimo prezzo, ma attendiamo altresì di conoscere i lineamenti, i contenuti, gli orientamenti di un piano nazionale dei porti, che deve essere organico, a livello nazionale, rispondente a un certo tipo di sviluppo dell'economia nazionale e, nello stesso tempo, articolato, per non sacrificare nessuna esigenza locale, anzi per ricondurre tutte le esigenze locali al momento regionale, interregionale, nazionale dell'attività economica.

Un piano nazionale dei porti deve affrontare il problema della specializzazione e del coordinamento, creando complessi portuali, coordinando sotto ogni aspetto quei porti che gravitano su *hinterland* o comuni o contigui; e deve anche affrontare il tipo di direzione e di gestione dei porti, attualmente estremamente diverso da porto a porto, e che deve essere ricondotto ad un modello di chiaro contenuto democratico e pubblico.

Si tratta, in definitiva, di affermare una linea che respinga la stretta con la quale i grandi gruppi monopolistici stanno cercando di avvolgere anche quel bene tipicamente pubblico che è il porto, e che dia un potente strumento di progresso e di sviluppo economico all'intera collettività nazionale. Nel campo dei porti l'aggressione dei grandi gruppi privati va infatti assumendo forme nuove, al cui cospetto le pur gravi auto-

mie funzionali possono apparire talvolta perfino dei piccoli screzi.

È nota a tutti la colossale operazione che un gruppo guidato da Costa e dalla Fiat sta cercando di realizzare, costruendo una città portuale con l'investimento di decine di miliardi oltre l'Appennino ligure, a Rivalta Scrivia, all'inizio della piana di Alessandria. Una tale operazione non è possibile senza una serie di autorizzazioni, di agevolazioni e anche di finanziamenti che fanno capo agli organi dello Stato. Si tratta di concessioni demaniali, di autorizzazioni doganali, di prestiti obbligazionari, di collegamenti ferroviari.

A questo proposito è apparsa davvero scandalosa la rapida accettazione, da parte delle Ferrovie dello Stato, dei progetti che importano investimenti per miliardi per i collegamenti ferroviari rapidi tra il porto di Genova e i magazzini privati di Rivalta Scrivia quando, per servire il porto di Genova come tale, tutto è rimasto fermo come era agli inizi del secolo. Se a Genova il porto è congestionato, non è solo perchè mancano banchine, ma perchè mancano le ferrovie e le strade per portar via la merce. Un progetto privato ha trovato subito l'adesione piena dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sorda per decenni alle richieste del nostro porto.

Che senso ha un piano nazionale dei porti, lo stesso piano regolatore del porto di Genova, se un gruppo privato, aiutato dallo Stato, decide di creare dove gli fa comodo, a direzione e gestione private, impianti capaci di manipolare il 40 per cento dell'intero traffico di merci varie, ossia di merci ricche, che attualmente interessano il porto di Genova? Si assiste all'incredibile spettacolo, davvero da operetta, del Presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, ossia dell'uomo che dovrebbe difendere le prerogative del porto che dirige, e che a questo titolo è stato messo a quel posto, che si fa in quattro per fare approvare il progetto Costa, ossia per cedere a potenti gruppi privati la direzione e la gestione di gran parte del traffico e non solo del traffico del porto di Genova. A Genova questo progetto ha creato allarme generale in categorie econo-

miche ben distanti dalla nostra influenza, proprio perchè tutti avvertono che si entra in una fase in cui il potere direzionale passa nelle mani di gruppi potenti che schiacceranno anche certi giusti, legittimi interessi dell'attuale sistema in cui vive il nostro Paese.

Onorevole Ministro, occorre impedire attentati così massicci al sistema pubblico dei porti e a qualunque inizio serio di programmazione economica. Noi facciamo appello a tutte le forze democratiche, a cominciare da quelle che oggi sostengono (con maggiore o minore convinzione, non ci interessa) l'attuale coalizione governativa, affinché venga respinto un tentativo che non ha precedenti nella storia del nostro Paese. Sarebbe davvero strano se proprio da un Governo che si dice il più avanzato che mai sia comparso sulla scena politica del nostro Paese un gruppo privato di natura monopolistica ricevesse l'investitura e la possibilità di concentrare enormi interessi. La carenza dell'azione governativa nel settore portuale ha creato larghissimi vuoti, ma essi non debbono essere riempiti dai gruppi monopolistici, non devono essere utilizzati per togliere ai lavoratori conquiste democratiche ottenute con lotte e con sacrifici durissimi, non devono essere motivo per aprire nuove breccie all'invasione del grande capitale finanziario, non devono essere utilizzati per esasperare i conflitti sociali e per far pagare ai lavoratori il prezzo degli errori e dei cedimenti di chi è stato ed è responsabile della cosa pubblica. Il vuoto deve essere riempito da una grande iniziativa democratica di Governo, dall'elaborazione, non burocratica ma democratica, del piano nazionale dei porti per il cui successo i lavoratori e le organizzazioni politiche e sindacali, intere popolazioni delle città marinare, tutti noi, impegnati nella battaglia per il bene del nostro Paese, siamo pronti a dare tutto il nostro contributo e l'appoggio delle forze che rappresentiamo; è necessario l'apporto convinto e cosciente anche in questo settore di tutti coloro che intendono servire solo ed esclusivamente il bene del popolo italiano. *(Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni).*

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

N E N C I O N I . Illustre Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza, contrariamente a quanto ha detto il senatore Adamoli, non mira, certo, a difendere privilegi e, come egli ha detto, a denigrare, diffamare i lavoratori portuali, i quali hanno sempre riscosso, per il loro duro lavoro, svolto in condizioni, qualche volta, veramente disumane per la carente attrezzatura dei porti, la nostra solidarietà, il nostro plauso e la nostra ammirazione. Ma, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza mira a mettere in luce da una parte determinate deficienze che non possono essere ignorate dal Governo, e dall'altra manovre sovvertitrici che meritano, quanto meno, un'analisi di carattere politico e sociale, soprattutto perchè le riteniamo negative specie per i lavoratori portuali. È fatto certo, onorevole Ministro, e ormai l'abbiamo affermato in quest'Aula mille volte, l'arretratezza dei nostri porti. Quante volte, senatore Barbaro, senatore Crollalanza, da questi banchi abbiamo richiesto ripetutamente e sistematicamente, come una goccia che scava, l'intervento deciso del Governo perchè la totalità dei porti italiani — che si trovano veramente in condizioni di arretratezza — vengano dotati di quelle attrezzature, di quelle infrastrutture che possano alleviare i lavori dei portuali, possano eliminare una delle ragioni, qualche volta, dell'esasperazione dei lavoratori. Quante volte l'abbiamo chiesto e, vorrei dire, invano perchè quanto si è fatto nei porti, in questi ultimi anni, è veramente poca cosa. Tanto che il CNEL recentemente, esaminando la situazione delle infrastrutture portuali al lume dello sviluppo e delle ragioni per cui lo sviluppo non dava quei risultati che nelle Aule parlamentari venivano indicati come obiettivi del Governo, scriveva, in una sua recente relazione che, se non sbaglio, è del dicembre 1963: « Dallo studio effettuato e dalle discussioni svoltesi, il CNEL ha tratto il convincimento che nel suo complesso la crisi funzionale che travaglia l'intero sistema portuale italiano sia

dovuta, principalmente, all'insufficienza di attrezzature per opere marittime: moli, banchine, fondali. Per gli arredamenti: magazzini, gru, ponti elevatori. Per i mezzi complementari: bacini di carenaggio, rimorchiatori eccetera.

A questa insufficienza strutturale, che si farà sempre più acuta, se, come si prevede, continuerà ad aumentare il movimento complessivo dei porti, si aggiunge una parziale incompletezza funzionale dell'ordinamento dei servizi pubblici e privati che aggrava tutta la situazione di disagio e contribuisce ad aumentare le strozzature nel movimento delle merci in arrivo e in partenza, via mare, riflettendosi negativamente sui costi finali delle merci stesse.

Per ridare, a questo importante settore dell'economia nazionale, un ritmo efficiente di funzionamento è necessario che lo stato di congestione, che già oggi caratterizza la vita di molti dei principali porti italiani, abbia, al più presto, termine attraverso la realizzazione di un vasto ed organico piano di sviluppo e di ammodernamento delle opere portuali di ogni genere.

Il problema del riassetto dei grandi porti è, indubbiamente, il più rilevante, il primo da risolvere, perchè la politica di sviluppo dei porti deve essere imperniata su un concetto di produttività ed avere un indirizzo propulsivo a carattere nazionale e regionale.

Occorrerebbe, quindi, in sostanza, predisporre con priorità un piano organico di potenziamento che si riferisca essenzialmente ai principali porti italiani: Genova, Savona, La Spezia, Napoli, Messina, Palermo, Catania, Augusta, Taranto, Bari, Brindisi, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste e Cagliari che esauriscono l'85 per cento del traffico nazionale complessivo ».

Ecco, onorevole Ministro, la prima ragione di un grave disagio fisico ed umano nei porti italiani, disagio che è, nel fondo, prodotto dal lavoro che si svolge in condizioni anormali, in condizioni diverse da quelle dei grandi porti: Rotterdam, Amburgo, Brema.

Le grandi agitazioni che si sono manifestate specialmente nei porti del Nord, e particolarmente nel porto di Genova, non avreb-

bero probabilmente avuto luogo se tutte queste attrezzature non fossero state così arretrate, se attrezzature moderne avessero concesso un sollievo sociale, una ragione di vita, di serenità per i lavoratori che, probabilmente, in queste condizioni non avrebbero dato ascolto agli agitatori, che qualche volta sollevano problemi sociali, e sono benemeriti, ma qualche volta mirano a creare problemi politici, e benemeriti certo non sono. (*Interruzione del senatore Adamoli*).

Il problema che pongono le agitazioni attuali è ben conosciuto e ha ragioni profonde. La prima ragione del disagio è nella carenza delle attrezzature, delle infrastrutture, nell'arretratezza dei porti italiani, quindi nella loro cattiva funzionalità, che impone alle masse portuali un lavoro veramente disagiato in condizioni impossibili. I lavoratori portuali italiani hanno fatto miracoli in tali condizioni, se è vero che circa 25 mila lavoratori dei porti hanno smaltito nel 1963 circa 120 milioni di tonnellate di merci. Se noi confrontiamo questa cifra con le merci smaltite dai 18 mila lavoratori del porto di Amburgo o con le merci smaltite in altri grandi porti come Amsterdam, Rotterdam, Brema e facciamo la proporzione, vediamo che con i ganci, con il lavoro dei muscoli, con attrezzature arretrate, con le gru ad acqua, con pochissimi elevatori a forcina, i lavoratori italiani hanno meritato la palma nei confronti dei lavoratori di porti che sono attrezzati con le pale meccaniche, con i modernissimi elevatori, con tutti gli strumenti meccanici che sostituiscono la volontà e la forza del muscolo.

È ingiusto pertanto che si parli — ecco il motivo della mia interruzione, senatore Adamoli — come si è letto recentemente sui giornali, di lavoratori fannulloni, che non amano il lavoro. La statistica indica invece che i lavoratori italiani, a prezzo del sudore di una fatica disumana, hanno smaltito un lavoro tre o quattro volte superiore a quello dei grandi porti europei.

Come è organizzato in Italia il lavoro portuale? I lavoratori hanno raggiunto determinate mete di carattere sociale attraverso le loro organizzazioni, la loro compattezza, una continua azione alla quale anche il Mo-

vimento sociale italiano, mediante le sue organizzazioni sindacali, ha dato un contributo fattivo. Vi è l'organizzazione del lavoro portuale in compagnie, vi è l'organizzazione del lavoro secondo caratteri pubblicistici, a norma dell'articolo 110 del Codice della navigazione, vi è una organizzazione del lavoro attraverso quelle che passano nella cronaca oggi come le autonomie funzionali. Non si deve sempre drammatizzare. Il senatore Adamoli, mentre ha espresso la propria opinione sulla pericolosità, ai fini delle conquiste dei lavoratori, della concessione delle autonomie funzionali, non ha ricordato che alcune autonomie funzionali esistenti, come per il molo Italsider di Piombino, non escludono il rapporto con le compagnie portuali e lo svolgimento del lavoro a condizioni più economiche con quotazioni inferiori alle normali tariffe del lavoro portuale. Pertanto vi è una possibilità di coesistenza tra il lavoro a carattere pubblicistico delle compagnie (adopero dei termini che non sono, probabilmente, propri, ma sono i termini passati ormai in uso per la considerazione dell'esistenza, a norma dell'articolo 110 del Codice della navigazione, di questa organizzazione del lavoro portuale) e le autonomie funzionali, perchè non può essere esclusa la possibilità di un accordo che concili l'esistenza di concessioni di autonomia funzionale con l'esistenza del lavoro inteso pubblicisticamente a norma del Codice della navigazione. Ma tutto questo è reso impossibile da una presa di posizione negativa ai fini della coesistenza di varie forme.

Onorevoli colleghi, per quali ragioni i comunisti sostengono l'esigenza di escludere le autonomie funzionali come illegittime? L'autonomia funzionale è un istituto adottato specialmente da aziende di Stato e ciò si dimentica spesso, quando si parla di grandi monopoli, si dimentica, si sottace e ci si scaglia contro i soliti obiettivi, contro la Montecatini, contro la Edison, contro la Italgas per le concessioni a Porto Marghera, ci si scaglia contro altre autonomie funzionali in atto a favore di società private indicandole come monopoli che vogliono soffocare le libertà dei lavoratori dei porti. Onorevoli colleghi, non in questi termini il problema, a nostro modesto avviso, deve essere

posto. Il problema deve essere posto in altri termini, in termini di produttività, che significa anche lavoro continuo, piena occupazione dei lavoratori dei porti. Quando si ricordano episodi di poco conto, come il fatto di quella società di assicurazione svizzera che si rifiuta di assicurare, debbo dire che questi sono episodi marginali. Non si distrugge la storia del porto di Genova dilatando l'episodio di una piccola società di assicurazione, o attraverso qualche esodo o la diserzione di qualche unità per ragioni particolaristiche.

Dobbiamo vedere l'essenza del problema. Oggi vi è una lotta in corso per l'eliminazione delle autonomie funzionali. A nostro modesto avviso, con tutto l'attaccamento e la solidarietà che abbiamo per i lavoratori portuali, questa è una lotta che non ha senso, perchè per esempio a Genova, dove vi è piena occupazione dei lavoratori portuali, l'esistenza di autonomie funzionali non incide minimamente sulla piena occupazione dei lavoratori. Pertanto non si vede come la possibilità, da parte per esempio della Italsider, di sbarcare con proprie maestranze delle merci possa incidere sulla occupazione dei portuali che è veramente piena. Ora ci sono altri elementi da considerare, ci sono anche ragioni di costi, di produttività, e con questo non intendo dire, senatore Adamoli e onorevoli colleghi, come su certa stampa si è letto, che la ragione degli alti costi sia da ricercarsi nelle esose richieste dei lavoratori. Tutt'altro!

Il salario grava per circa un 10 per cento sul costo, cioè i salari sono una componente di poco conto. In ipotesi assurda, potremmo dire che se anche i lavoratori portuali prestassero gratuitamente la loro opera, il problema del costo permanerebbe nella sua asprezza, sia pure mitigata del 10 per cento. Altri costi gravano sul ciclo di lavoro portuale. Vi sono gli intermediari, quelle formazioni private che forniscono, ad esempio, le chiatte, le bettoline, i magazzini e così via; insomma, tutte le intermediazioni dalla stiva della nave alla banchina, che gravano fortemente sul costo. Queste intermediazioni incidono notevolmente sul costo del servizio portuale, rendendo meno competitivi i no-

stri servizi. E naturalmente questa è la ragione essenziale della diserzione sostanziale di alcune unità dai nostri porti; come ragione di diserzione può essere quel costante panorama di navi che noi vediamo, sempre, ancorate fuori del porto per la carenza di banchine, per la carenza di infrastrutture e per la carenza di strade per decongestionare l'accumularsi delle merci. Genova, onorevole Ministro, è la città d'Italia che ha il primato dell'asfissia, della congestione. Genova è strozzata, non ha strade che la collegano alla valle padana, non ha strade che la collegano con la Francia, non ha strade che la collegano con il Sud. E non ci si rende conto come una città, che ha avuto ministri e ministri in posizione chiave, sia rimasta così abbandonata.

Le autostrade? Sono 14 anni, senatore Macaggi, che l'autostrada verso Savona, che doveva collegarsi alla grande rete autostradale francese, è stata iniziata. Sembra abbandonata. Non è più una autostrada, sembra un sentiero di campagna. Non si capisce perchè proprio Genova sia stata abbandonata, quando, ripeto ancora, vi sono degli illustri parlamentari genovesi e Genova ha avuto il privilegio di avere ministri in posizione chiave. Taviani, Bo, Lucifredi purtroppo hanno abbandonato la loro città assisi sui loro alti scanni. La congestione del porto è dovuta, sì, qualche volta, anche a degli scioperi — e ne daremo una chiara dimostrazione — ma è dovuta essenzialmente alla carenza di infrastrutture, al retroterra che la soffoca per la mancanza di collegamenti efficienti e decongestionanti.

Qui il senatore Adamoli si è richiamato al problema di Rivalta Scrivia, cioè al disegno di alcune entità private — non so se la Fiat sia interessata, so che è interessato Costa — di ottenere che si creasse ai limiti della valle padana, oltre l'Appennino, un prolungamento del porto di Genova, cioè le attrezzature di ricevimento delle merci (magazzini generali, punto franco).

Questo problema ha scatenato una campagna di stampa; anche qui il problema dovrebbe essere visto con una certa serenità, perchè se è vero che il servizio portuale dovrebbe essere essenzialmente pubblicistico,

senatore Adamoli, è anche vero che qualche volta — come per il problema della scuola — quando lo Stato è carente, se l'iniziativa privata supplisce non è un male. Deve essere mantenuta in determinati limiti, cioè si debbono combattere eventuali privilegi, ma escludere la bontà di determinate operazioni *a priori* perchè non provenienti dallo Stato, che è carente, mi sembra sia non solo una stortura, ma un errore.

Certo, il prolungamento del porto di Genova nel retroterra pone dei problemi. Se dovessi dare un giudizio, da incompetente, da uomo della strada, potrei dire che il prolungamento del porto di Genova a Rivalta Scrivia è antieconomico, perchè la località è troppo distante ed anche se i collegamenti potranno diventare velocissimi, con la costruzione di nuove arterie autostradali o di nuovi collegamenti ferroviari, la distanza non potrà non incidere ancora sul costo del ciclo portuale delle merci, mentre se questi magazzini potessero essere fatti in riva al mare o nell'immediato retroterra del porto, certo il costo dei servizi portuali potrebbe essere minore.

Ora, io non credo che questo sia un problema insolubile, ma è problema di carattere tecnico che non possiamo trattare in questa sede.

E veniamo alle questioni di carattere sociale e giuridico. Genova ha un porto carente di banchine, di infrastrutture, di spazio, di aria, di collegamenti; questo è noto quanto pacifico. La creazione di infrastrutture capaci di ricevere quantità enormi di merce sarà, in assenza di situazioni di privilegio, un fattore di carattere positivo.

Ma, onorevoli colleghi, c'è un punto dolente della situazione. Richiedere al Governo un intervento pesante, risolutivo, è giusto e noi ci associamo. Richiedere al Governo che sia una volta per tutte allontanata la visione di attrezzature portuali arretrate come quelle che deliziano le nostre città marinare, è giusto e noi ci associamo. Chiedere al Governo provvidenze tali per cui i lavoratori dei porti abbiano a disposizione tutti i mezzi necessari ad alleviare il loro lavoro è una richiesta che noi non da oggi facciamo in quest'Aula. Noi vorremmo veramente che il

lavoro nei porti si svolgesse alla pari di quello che si svolge in tutti gli altri settori, mentre oggi si svolge in condizioni di assoluto disagio. Non è in questa sede che si può discutere di ciò che si deve fare per dotare tutte le compagnie portuali di elevatori modernissimi, delle attrezzature necessarie affinché le merci possano essere sbarcate senza quelle intermediazioni di mezzi che oggi rendono pesanti e costosi gli sbarchi dalla stiva alla banchina. Sappiamo però che è necessario dotare i porti di pale meccaniche per liberare quanto più possibile il lavoro portuale dallo sforzo fisico e dal sudore, al fine di dare ai lavoratori la serenità di un ambiente moderno e produttivo necessario per svolgere il loro lavoro, in condizioni normali.

Costruire una grossa questione politica partendo dall'esistenza delle autonomie funzionali, è certo strumento di eversione che non ha nulla a che vedere con la tutela dei lavoratori. Questa è la nostra opinione, che è basata sulle ragioni innanzi esposte. Ricordo l'atteggiamento tenuto in occasione di scioperi anche a catena svoltisi a Genova e negli altri porti nel 1963; la stampa (non la stampa gialla, onorevole Adamoli, ma quel-

la d'informazione) qualche volta ha duramente criticato il mancato intervento del Governo e il comportamento delle autorità portuali e delle associazioni sindacali il cui scopo è quello di tutelare soprattutto il lavoro; ricordo un manifesto affisso nella città di Genova l'anno scorso con il quale si invitavano i lavoratori, ai fini della produttività e della tutela del lavoro, a non abbandonare il lavoro in un momento in cui la nostra economia attraversava una fase discendente e non poteva concedersi soste, in un momento in cui dovevano essere tutelati la stabilità monetaria e il potere di acquisto del salario dei lavoratori.

Occorre rivedere le provvidenze a favore dei lavoratori, rivedere le « vette » e le « rese », rivedere cioè tutte le componenti degli obbiettivi di carattere sociale conquistati attraverso dure lotte e duro lavoro; ma soprattutto occorre, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, tutelare l'ambiente del lavoro e le infrastrutture, le attrezzature, per rendere il lavoro non una maledizione, ma il positivo contributo dei lavoratori al progresso del popolo italiano e della sua economia. (*Applausi dall'estrema destra*).

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

P R E S I D E N T E . L'onorevole Ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il tono sereno, cordiale, vorrei dire di famiglia, di attestazione di stima nei riguardi di coloro che nel porto lavorano e dal porto traggono il loro guadagno mi induce ad essere altrettanto sereno nell'esposizione (che sarà sintetica) di quanto, nella mia attuale responsabilità al Ministero della marina mercantile, ho compiuto per venire incontro ai problemi oggi qui trattati. Conse-

gnerò, pertanto, se me lo consente l'onorevole Presidente, il testo da me predisposto per la replica (d'altra parte improntato alla stessa serenità che ispirerà ora la mia esposizione) perchè troppo lungo e tale da implicare un allargamento della discussione a temi forse più adatti all'ambiente della competente Commissione, cui sarò lieto di riferire approfondendo i vari aspetti delle questioni.

I problemi sollevati dalle due interpellanze e dalle interrogazioni successivamente presentate possono riassumersi in tre temi. Il primo concerne le attrezzature portuali la cui influenza sulla funzionalità e produttività dei porti è nota. A questo riguardo, mi

corre l'obbligo di precisare — del resto è cosa ovvia — che le opere marittime non rientrano nella competenza del mio Ministero, bensì in quella del Dicastero dei lavori pubblici.

Fin dall'inizio del mio mandato, comunque, ho ritenuto opportuno (e mi si consenta di dire queste cose che non hanno un valore di esaltazione ma di esposizione di fatti e del lavoro finora compiuto) ho ritenuto opportuno — dicevo — cominciare proprio da lì, perchè nelle mie dichiarazioni non ho mai negato, bensì ho sempre sottolineato, che indubbiamente bisognava, per prima cosa, approfondire i problemi dell'adeguamento del nostro sistema portuale alle esigenze dei traffici e alle esigenze dell'economia del nostro Paese, inserita nella più vasta economia dell'Europa e del mondo intero.

Pertanto, d'accordo con l'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Pieraccini, presso il Dicastero della marina mercantile è stata costituita una Commissione con il compito di approfondire come approntare e predisporre un programma razionale ma anche impostato con una logica estrapolazione nel tempo, adeguato alle possibilità del bilancio statale (che sono quelle che sono) e, naturalmente, ispirato alla considerazione di alcune situazioni croniche peculiari del sistema portuale del nostro Paese.

Onorevoli colleghi, non bisogna dimenticare che la nostra Penisola ha le dimensioni che ha in lunghezza chilometrica, mentre in larghezza non supera i 300 chilometri, quando non giunge a restringersi fino a 20 chilometri. Lo sviluppo delle sue coste è di 8.000 e più chilometri.

La situazione, indubbiamente, in tempi andati e fino a non tanto tempo fa, era adeguata proprio a quel sistema commerciale marittimo che si basava sulla vela e sul piccolo cabotaggio: le economie locali venivano favorite dal gran numero di porti e porticcioli di cui è ricco il nostro Paese. Basti dire che, su 8.000 chilometri di costa, noi abbiamo, ogni 80 chilometri, un porto regolamentato in base al Codice della navigazione per quanto concerne il lavoro. Abbiamo quindi 100 porti. Questo risulterà meglio dalla documentazione che consegnerò.

Dobbiamo partire da questo per comprendere che, indubbiamente, da una situazione cronica di questo genere dobbiamo uscire se vogliamo sostanzialmente servire l'economia del nostro Paese. E, appunto, il nostro lavoro, il lavoro di quella Commissione, è cominciato da qui, prendendo come base il censimento fatto dal mio predecessore per prospettare, con una decisione coraggiosa, un programma, tenendo conto — come ho già detto — delle esigenze del bilancio statale e della sua limitatezza.

Il programma predisposto di concerto con il Ministro dei lavori pubblici che era stato presentato agli organi della cosiddetta programmazione, tiene conto anche delle osservazioni che sono state qui fatte dal senatore Adamoli e dal senatore Nencioni in sede di svolgimento delle interpellanze.

Non mi dilungo ad esporlo. Farò soltanto qualche accenno che si riassume in un obiettivo principale: l'incremento della produttività attraverso l'esecuzione di opere, attrezzature e impianti nei porti che rivestono un rilevante interesse per l'economia nazionale.

E qui viene acconcia subito un'osservazione. Vi sono dei porti storici — direi — che nel corso degli anni e dei secoli hanno adempiuto nel nostro Paese una missione commerciale. Vi sono degli altri porti, come quello di Augusta (mi pare di averlo già ricordato) ed altri anche meridionali, che, in funzione della nuova civiltà del petrolio, si sono fatti avanti ed hanno ora una grande importanza nel complesso della economia nazionale.

Secondo: il miglioramento della ricettività e della funzionalità dei porti minori va messo in relazione allo sforzo di industrializzazione, in atto nel Mezzogiorno, nonché alle possibilità di specializzazione degli scali marittimi regionali per il naviglio di minore tonnellaggio (cabotaggio, pesca e turismo).

Noi non possiamo dimenticare che occorre sempre di più porre attenzione anche all'impostazione dei porticcioli cosiddetti turistici: è ovvio che cosa questo significhi agli effetti della bilancia dei pagamenti, per le valute pregiate che possono entrare nell'economia del nostro Paese.

Terzo: l'esigenza della modificazione della legislazione sui porti va intesa come necessità di adeguamento alle concrete esigenze di struttura e di revisione del sistema di concessione dei contributi finanziari dello Stato e degli enti locali.

E qui devo ricordare un'altra cosa: noi abbiamo una legge sui porti che risale al 1885 e un regolamento che risale al 1904. Chi vi parla — e vi chiede scusa ancora una volta se deve parlare di se stesso — ha sentito questa carenza di aggiornamento legislativo ed a tal fine ha costituito un'altra apposita Commissione che, presso il Ministero della marina mercantile, sta lavorando per l'aggiornamento non soltanto della legislazione portuale ma di tutta quella marittima allorché essa si presenti arretrata o non confacente all'attuale situazione del nostro Paese.

A questo proposito dirò subito che anche il Codice della navigazione (che non è molto vecchio, come tutti loro sanno, ma che peraltro presenta delle lacune dato lo sviluppo di questi ultimi venti, venticinque anni) trova motivo di considerazione in quella Commissione agli effetti, tra l'altro, dell'articolo 110. E qui ci si deve domandare — e sono stato io a porre il problema — se, fermo rimanendo il concetto delle autonomie funzionali, sia giusto, sia possibile che il Ministro della marina mercantile possa da solo decidere, sia pure motivatamente, quando le autonomie funzionali debbano essere concesse.

Infatti, le concessioni di autonomia funzionale, per ora, sono riservate al Ministro della marina mercantile come facoltà, facoltà che diventa dovere quando il Ministro stesso ritiene che esse rispondano ad un interesse pubblico. Questo giudizio di scelta implica una visione globale che non può essere forse soltanto del Ministro della marina mercantile, in quanto attiene a concetti di programmazione, ad esigenze di economia globale del Paese.

Quindi, accettate questa mia dichiarazione di sincerità di essere arrivato fino a porre io stesso questo problema! Esso naturalmente, è un problema *de iure condendo*; *de iure condito* io non posso che basarmi su quello che è il pieno rispetto delle norme vigenti.

Infine: attuazione di una politica di tutela delle fasce costiere che consenta la conservazione del demanio marittimo e l'ulteriore valorizzazione delle coste a fini turistici. Qui dovrei intrattenere il Senato su un altro aspetto, quello del migliore utilizzo del demanio marittimo, ma andrei fuori tema. Mi riservo eventualmente in sede di Commissione di dire che cosa in proposito stiamo facendo con tutta la ponderazione che la questione richiede.

L'intervento per il primo quinquennio (1965-1969) di questo programma è valutato nell'ordine di 267 miliardi, ai quali si devono aggiungere circa 46 miliardi che la Cassa per il Mezzogiorno prevede di investire nel settore. Tale intervento sarà rivolto con priorità alle opere di riparazione e di completamento, al potenziamento delle attrezzature meccaniche e degli impianti, all'escavazione di bacini, al potenziamento dei relativi mezzi effossori, al miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari. Ho voluto dire questo perchè a me sembra che le due interpellanze in discussione partano dalla situazione di deficienza della nostra attrezzatura portuale per arrivare alle altre considerazioni che concernono il lavoro portuale. È giusto, e mi associo alle dichiarazioni che sono state fatte. Noi dobbiamo operare decisamente per rendere l'ambiente di lavoro più idoneo, più consono, più facile, per far sì che il lavoro anche qui trovi meno difficoltà delle attuali.

Mi si domanderà: a che punto siamo col programma? Il Consiglio dei ministri giorni or sono ha cominciato ad accantonare 10 miliardi nel fondo globale del bilancio del Ministero del tesoro. Preciso subito che questi 10 miliardi non sono soltanto per un anno, ma hanno una prospettiva nel tempo. Peraltro sia il Ministro dei lavori pubblici sia chi vi parla restano evidentemente ancorati alla visione del programma che ora ho espresso. Pur date le attuali esigenze di ordine finanziario, si sta lavorando affinché in sede di programmazione il programma stesso sia giustamente apprezzato. Il che finora mi pare che sia avvenuto: si tratta soltanto di trovare le coperture finanziarie.

Questo ho voluto dire, perchè sia chiaro che non sfugge al Governo l'importanza del

settore. Mi pare inutile che ci intratteniamo a considerare quello che non è stato fatto per il passato. Nel presente c'è una decisa volontà politica; può darsi che sia strano che venga da un Ministro che non proviene dalla marina, ma che alla marina si sta veramente affezionando (e che forse trae costanza e tenacia dalla sua origine montanara dalle rocce e dalle montagne) e che è deciso ad affrontare e cercare di risolvere il problema. Di più in questo momento non posso dire, perchè le questioni non dipendono soltanto da me. Questa è già, però, una chiara direttiva politica.

E veniamo al problema del lavoro portuale. Nell'interpellanza Adamoli ed altri sono fatti degli apprezzamenti che — mi si consenta — non sono esatti. Non è vero che noi abbiamo fatto gravare le responsabilità sul solo lavoro portuale. Se si guarda attentamente ai primi risultati dei lavori della Commissione per la produttività dei porti, cui ho prima accennato, si vedrà che ho precisato che una parte è di stretta competenza del Ministero della marina mercantile, compreso il lavoro portuale con tutte le incombenze previste dal Codice della navigazione, e un'altra è frutto di collaborazione con il Ministero dei lavori pubblici in cui, stante anche quanto ho dichiarato prima, i problemi del mondo del lavoro sono congruamente inseriti. Comunicherò al Senato le prime risultanze della Commissione istituita per studiare il problema della produttività dei porti, risultanze che, fermo lasciando lo *status quo, de iure condendo* si concretano in proposte anche di miglioramento, di aggiornamento di quelle che sono le disposizioni del codice attualmente vigente a favore del mondo del lavoro.

È in questa prospettiva, dunque, che noi dobbiamo concepire sia la questione delle compagnie portuali sia quella delle autonomie funzionali. Vorrei ancora una volta di chiarare — *repetita iuvant* — in maniera esplicita che il Ministro della marina mercantile, che ora ha l'onore di parlare al Senato, non è affatto contro le compagnie portuali. Il Codice si basa sulla riserva a favore delle compagnie portuali, riserva di lavoro che è nata come un correttivo voluto dal le-

gislatore alcuni decenni orsono, e poi confermato nel Codice, allo scopo di sottrarre questo lavoro a quelle che nel tempo passato erano indubbiamente angherie. Coloro che vivono la vita delle città marinare ne sanno più di me e quindi oltre non mi indugio.

La riserva di lavoro a favore delle compagnie portuali è un cardine sul quale non solo si basa il codice attualmente vigente, nelle sue varie disposizioni, ma è anche un cardine nel quale crede il Ministro della marina mercantile come ci credono i lavoratori. Io sono stato tra i lavoratori a Civitavecchia, a La Spezia, a Livorno e andrò tra quelli di Genova, di Savona e di altri porti, come lei sa senatore Adamoli, proprio per discorrere con loro e far loro comprendere che quello che è stato detto, cioè che io, arrivato nuovo alla Marina mercantile, avrei intenzione di abolire le compagnie portuali, non è affatto vero! Il Ministro, per quanto può, umilmente servendo il Paese, ha il dovere di far rispettare il codice così come è, in vista dell'interesse generale. E, se in questo interesse generale ci sono anche le cosiddette autonomie funzionali (che sono un'esigenza soprattutto di certi settori agli effetti della competitività dei costi sul piano internazionale), evidentemente, il Ministro della marina mercantile non può che difenderle perchè sa che, difendendo le autonomie funzionali, difende non soltanto i lavoratori occupati in quelle imprese, ma, attraverso la competitività dei costi, anche i lavoratori delle compagnie portuali, che dal lavoro delle imprese ad autonomia funzionale potranno trarre un vantaggio per gli altri traffici.

Questa è la mia visione e questa visione l'ho esposta sempre con estrema chiarezza anche alle organizzazioni sindacali di categoria che sono venute a conferire con me. L'ho esposta, come ho accennato prima, ai lavoratori e da essi sono stato compreso. Ho una documentazione di lettere veramente significative di lavoratori di Livorno i quali, dopo la mia visita alla Casa del portuale (e, dopo aver visto che cosa hanno fatto i portuali, mi associo al plauso per loro), in queste lettere mi dicono non soltanto la loro stima, ma anche il loro vivo affetto per essere io andato tra loro, per essermi io reso

conto della loro situazione. Eppure ho parlato chiaro, ho detto quello che ho detto al Senato, alla Camera dei deputati e che oggi qui ripeto: e sono stato compreso. Le lettere sono a disposizione. Ho anche altre lettere, attraverso le quali i lavoratori mi dimostrano di aver compreso questo linguaggio, di aver compreso la sincerità del mio procedere che non è — mi consenta il senatore Adamoli — legato a certi schemi, dal punto di vista del reddito, come ha detto lei, ma è, penso, veramente ispirato da un senso di aderenza alle esigenze sociali soprattutto di coloro che meritano non tanto, forse, una tutela dal punto di vista del salario, ma una tutela di comprensione sul piano umano; ebbene, io credo di averla questa comprensione e credo che i lavoratori mi abbiano compreso, quando mi hanno risposto dicendo, in definitiva: noi vogliamo lavorare! Lo hanno detto anche di fronte alle organizzazioni sindacali, aggiungendo inoltre: « Noi vogliamo lavorare e se Spagnoli ha commesso un reato punibile dal codice, portatelo in tribunale; se ha trasgredito alla legge, denunciatelo in Parlamento; ma noi vogliamo lavorare! ».

Questo è il risultato di un contatto che è stato definito, da qualche giornale, di buona volontà, con il mondo del lavoro portuale; contatto che io mi impegno a continuare, andando — ripeto — anche nei porti come Genova e Savona, perchè sono sicuro che, parlando così, a cuore aperto, da uomo a uomo, da uomo che ha famiglia con uomini che hanno famiglia, sarà possibile veramente intenderci, se non ci saranno di mezzo altre impostazioni, che qui nessuno vuole, che qui dichiariamo di non volere, perchè vogliamo fare soltanto il bene dei nostri lavoratori portuali.

L'ultimo punto è quello concernente i tre decreti di autonomia, recentemente emanati.

Io vorrei intanto che il Senato prendesse atto che io non ho approfittato del periodo di crisi governativa per emanare questi decreti. L'ho detto alle organizzazioni sindacali, con le quali intendevo ed intendo continuare il colloquio: un colloquio che adesso è delegato alla responsabilità del sottosegretario Riccio, che validamente mi coa-

diuva nell'intento di trovare delle soluzioni anche attraverso i suggerimenti delle organizzazioni sindacali.

Tali suggerimenti saranno diretti soprattutto a quella Commissione per la produttività e la funzionalità dei porti, alla quale prima ho accennato e con la quale finora ostinatamente i sindacati si sono rifiutati di collaborare.

Ebbene, ho detto che non ho approfittato di nessun periodo di crisi governativa, ma ho anche detto che quando fossi stato convinto del fondamento e della necessità dei decreti in funzione dell'interesse generale del Paese (alle cui esigenze evidentemente sono subordinati anche gli interessi dei lavoratori appartenenti alle compagnie portuali), avrei emanato i decreti stessi non appena avessi avuto la pienezza del potere, dopo la fiducia al nuovo Governo. E così è avvenuto.

Che poi le cose siano andate nel senso che i decreti sono usciti alla vigilia di Ferragosto è stato un caso, al quale io non attribuisco alcuna particolare importanza. Non l'ho fatto certamente per sorprendere nessuno, tanto è vero che in data 10-11 agosto ho detto molto chiaramente alle organizzazioni sindacali convocate al Ministero che avremmo ripreso le discussioni, ma che intanto, di fronte a certe esigenze, di fronte a 31 richieste di autonomie, e tutte precedenti le mie prese di posizione in sede parlamentare (perchè è stato detto che le richieste sono nate in quanto hanno trovato stimolo attraverso le mie dichiarazioni al Senato e alla Camera! invece no, le ho qui tutte elencate e sono tutte di data precedente) ne avrei scelte tre: quella relativa al trasferimento dal molo Nino Ronco a quello di Cornigliano dell'Italsider, quella di Venezia Marghera (che altrimenti trovava un impedimento nel suo processo di industrializzazione), e, infine, quella dell'Enel a La Spezia. Noi abbiamo nazionalizzato la energia elettrica e in conseguenza uno dei compiti fondamentali dell'Ente nazionale è quello di cercare di dare l'energia a costi accessibili.

Ecco dunque che, di fronte a queste legittimazioni e motivazioni, ho lasciato da

parte tutte le altre richieste, guardando attentamente anche le situazioni particolari ed escludendo quelle che potevano far correre il rischio di recare qualche nocumento ai lavoratori delle compagnie portuali.

E qui mi sono fermato. È logico peraltro che, se le organizzazioni sindacali vogliono che io mi impegni a non concedere altre autonomie, a non valermi delle disposizioni di legge anche quando io senta il dovere di valermi di esse per il servizio del Paese, evidentemente mi fanno una richiesta che io non posso accettare. Sia detto con estrema chiarezza!

E concludo. La mia risposta forse è stata troppo sintetica. Ci sarebbe indubbiamente da fare un discorso lungo e lo si potrà fare — desidero che si faccia — in sede di Commissione (come ho detto anche alla Camera), per approfondire i vari aspetti della questione.

Bisogna fare un'analisi accurata dei costi. Ho qui un insieme di dati, raccolti anche in sede internazionale, che hanno bisogno di avere una base di parametri comuni per essere confrontati. Io chiedo che tutti coloro che possono cooperare in una volontà decisa di arrivare ad una soluzione, nell'interesse del Paese e nell'interesse anche dei lavoratori, rechino il loro apporto sincero, che sarà altrettanto sinceramente accettato. Infatti, con l'animo aperto con cui ritengo di aver parlato adesso in questa sede, io mi comporto nei contatti con i lavoratori dei porti, e mi comporterò così anche in seguito per cercare modestamente di portare un contributo alla risoluzione di questo problema, evitando che si perpetuino delle situazioni di agitazione e di scioperi che non rappresentano il modo migliore per ragionare, che non servono alla economia del Paese.

Ho qui una documentazione, che per brevità tralascio, la quale dimostra come il semplice annuncio di uno sciopero può provocare un dirottamento di navi dai nostri porti. Non è solo un caso quello della compagnia svizzera; ce ne sono anche altri, relativi a navi austriache e germaniche, che interessano il porto di Trieste.

Io penso che tutto questo potrà essere evitato se noi veramente riusciremo, ragio-

nando — ed è possibile ragionare — ad affrontare i problemi con la serietà con cui oggi sono stati affrontati, cercando di lasciare da parte agitazioni che non hanno ragion d'essere, collaborando veramente per trovare le vie migliori per risolvere i problemi, cronici e non cronici, di incomprendimento, i quali molte volte sono alla base di certe situazioni che sfociano in agitazioni ed in scioperi inutili anche per quei lavoratori ai quali tutti noi vogliamo dare il contributo della nostra solidarietà ed al cui servizio ci mettiamo purché anche essi comprendano — come comprendono — qual è l'interesse generale del Paese che essi e noi vogliamo servire. (*Applausi dal centro*).

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

A D A M O L I. Mi sarebbe sembrato più giusto, anche ai fini del migliore ordine della discussione, che si completasse, prima della mia replica, il panorama delle opinioni, per tentare di arrivare ad una conclusione il più possibile di interesse generale, tanto più che, ripeto, io sono convinto che i colleghi che hanno presentato le interrogazioni dopo la mia interpellanza, non lo hanno fatto per fini strumentali. Non voglio credere che per qualcuno possa essere meschino espediente quello che rimane un serio dibattito parlamentare. Quindi non voglio dare importanza al fatto che la mia replica preceda la dichiarazione dei colleghi interroganti.

Vorrei dire all'onorevole Ministro che prendo atto del tono diverso che le sue dichiarazioni hanno avuto rispetto a quelle dell'8 giugno al momento della discussione del bilancio della Marina mercantile e a quelle contenute nella risposta data ad una interrogazione di alcuni deputati, che pure è di soli pochi giorni addietro. Prendo atto che molte delle formule un po' tradizionali tendenti a mettere sul banco degli accusati essenzialmente i lavoratori portuali sono state abbandonate, almeno nelle parole.

La sostanza non è tuttavia cambiata, ed io non posso essere soddisfatto delle sue

dichiarazioni, e ciò per motivi abbastanza chiari. Infatti, sulla questione di fondo del problema portuale italiano — l'ammodernamento delle strutture e, soprattutto, il piano nazionale di potenziamento dei porti — lei, onorevole Ministro, non ha detto una parola. Lentamente si va rinunciando perfino all'enunciazione della parola « piano ». Siamo partiti da una conferenza nazionale del mare, si è poi ripiegato ai piani settoriali; ma questa mattina lei ha accuratamente evitato di pronunciare la parola « piano ».

SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile. Ho parlato di programmi!

A D A M O L I. È nelle sue aspirazioni e nelle sue previsioni (ella ha dichiarato) che nel prossimo quinquennio si possa disporre di 267 miliardi. Ma cosa significa questo? Si tratta di una cifra, di una delle tante cifre che ripetutamente vengono annunciate; mentre l'unica cifra che noi conosciamo realmente è quella dei 10 miliardi iscritti in bilancio non dieci anni fa, ma ieri, quando è stato presentato il bilancio dello Stato per il 1965.

SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile. Non riguardano il piano quinquennale, quei dieci miliardi.

A D A M O L I. Queste sono parole: i fatti sono invece che il settore portuale italiano ha una disponibilità di investimenti per 10 miliardi. Lei afferma che — secondo quanto è prevedibile — nei prossimi cinque anni si potrà parlare di 267 miliardi; ma le cifre, dette così, sembrano non avere altro significato che quello aritmetico. Davvero dobbiamo pensare che i suoi uffici abbiano preso il lungo, melanconico elenco delle infinite richieste degli 80 porti italiani e, fatto uno stralcio, abbiano eseguito una somma, che ha dato per risultato appunto 267 miliardi?

Noi vogliamo invece sapere come è impostato, che orientamento ha, a quali finalità economiche vuole tendere il piano per i porti. E una volta impostato in modo or-

ganico (perchè, dobbiamo ripeterlo, i piani debbono essere organici per definizione) bisogna conoscere anche gli impegni finanziari che ne deriveranno. Lei sa che a un certo punto si è parlato di 600-700 miliardi; il tempo è passato, le insufficienze sono aumentate, i prezzi cresciuti: la cifra purtroppo ha lievitato. Di fronte a tutto questo, ripeto, lei parla di 267 miliardi, che sono poi riferiti ad un elenco di investimenti in opere pubbliche che per quanto auspicabili non formano un vero piano.

SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile. Ma credete voi nella programmazione?

A D A M O L I. È inutile fare questa domanda; noi ci crediamo e ci battiamo per la sua realizzazione. Dovete crederci anche voi, dovete cioè presentare atti concreti, dovete esporre i contenuti dei piani.

SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile. Il programma governativo evidentemente non comprende soltanto i porti...

A D A M O L I. È evidente che un piano di sviluppo riguarda l'intera economia nazionale, ma attualmente stiamo parlando dei porti e vogliamo sapere come, nel quadro dell'economia nazionale, si inserisce un piano dei porti. Questo vogliamo sapere; ma qui abbiamo saputo soltanto che si parla di un certo investimento che, fra l'altro, non sappiamo neanche sino a che punto si può considerare concreto, perchè tutte queste cifre non so come si concilino con la politica di contenimento della spesa pubblica.

Ma lasciamo da parte questo discorso: resta l'annuncio non definito ancora, molto vago, tradizionale, di un investimento. Questo è il punto che credo debba preoccupare il Senato. Anche il senatore Nencioni nella sua illustrazione è partito da questo elemento, e non poteva non farlo se voleva impostare un discorso serio come quello che ha fatto. Non poteva non partire dallo stato degli impianti portuali, perchè il lavoro è un elemento le cui incidenze, anche economiche, sono evidentemente condi-

zionate e caratterizzate dall'organizzazione odierna dei porti italiani.

Per quanto riguarda l'atteggiamento verso i problemi del lavoro portuale, non ho detto, onorevole ministro Spagnoli, che lei abbia motivi di particolare rancore (un uomo politico non li esporrebbe mai) nei confronti dei lavoratori; ma ho detto — e sono costretto a ripeterlo — che obiettivamente i suoi atteggiamenti, che lei lo voglia o no, coincidono con una campagna che la stampa padronale ha scatenato nei confronti dei lavoratori portuali. Le cose che lei dice sono raccolte con entusiasmo da quei settori. Si è fatto un documentario, purtroppo, messo in circolazione, pagato dallo Stato, in cui si cita continuamente il ministro Spagnoli. (*Interruzione del ministro Spagnoli*). Su « 24 Ore », in prima pagina, sono citate su molte colonne le sue dichiarazioni: ciò vuol dire che lei si trova nel campo di quelle posizioni, di quegli interessi, lo voglia o non lo voglia. Su questo fatto sono costretto a insistere.

Non voglio fare dichiarazioni astratte, sentimentali, nei confronti dei portuali. Nel giugno lei parlò persino dei famosi « spalloni », ossia dei portuali, che passano lavoro ad altri lavoratori; questi casi rappresentano eccezioni che non si possono portare come esempio generale, perchè ad esempio, a Genova, di tali « spalloni » non se ne trova neppure uno.

Nella sua risposta alle interrogazioni dei deputati lei ha persino fatto riferimento all'appalto di mano d'opera che è proibito dalla legge del 1960. È veramente strano che un Ministro di un Governo che non fa rispettare questa legge — che non è rispettata, per esempio, dalla Italsider, dove esistono ancora oggi servizi in appalto, o dai telefoni di Stato, dove esistono servizi in appalto — faccia appello, per quanto riguarda i porti, ad una legge che purtroppo, nei settori in cui dovrebbe avere efficacia, non funziona affatto. Tutte queste cose io le vedo in una luce obiettiva. Non basta fare delle affermazioni che possono essere anche commoventi: i fatti contano, decidono nei giudizi e nei rapporti politici.

Così per le compagnie. Lei ha dichiarato: noi non intendiamo distruggere le com-

pagnie. Onorevole Ministro, non so quale uomo politico oggi possa mettersi in mente una cosa di questo tipo.

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile*. In giro è stato detto!

A D A M O L I. Si tratta di conquiste così profonde, di istituti in cui si esprime una coscienza così sensibile, che un obiettivo di questo genere non so in che modo potrebbe anche soltanto fare oggetto di discorsi. Ma non ci si propone perciò di distruggere le compagnie in modo diretto. Il fatto è che si aggira l'ostacolo, con le autonomie funzionali che sono proprio il modo, apparentemente legittimo, per cacciare indietro le compagnie, per intaccarne l'esistenza, per ridurne l'efficacia. E quando parliamo di compagnie (sia ben chiaro, e desidero sottolinearlo) noi non ci riferiamo a prerogative di lavoratori.

Io devo, ancora una volta, ricordare che le compagnie portuali sono state create nel 1904 dal Governo Giolitti per difendere un certo carattere della struttura pubblica dei porti. Le compagnie portuali, prima che servire i portuali, servono i porti, e le linee di sviluppo dei porti hanno seguito la specializzazione che si è andata formando nel lavoro dei nostri portuali e che li ha resi fra i migliori del mondo. E questo tutti lo sanno, non sono cose che diciamo solo per ripeterle con orgoglio patriottico. Tutti sanno che lo stivaggio di certe merci operato dai portuali italiani è uno stivaggio tipico. Questo dipende anche dall'organizzazione del lavoro portuale, dalla specializzazione che si è creata attraverso le compagnie. Quindi la compagnia risponde ad un interesse pubblico. Ora, se si parte da questa giusta impostazione, l'autonomia funzionale, intesa come la intende lei, onorevole Ministro, non solo va contro le compagnie (il che sarebbe un aspetto ancora limitato, seppure molto importante), ma va contro la concezione moderna dell'organizzazione portuale.

Certo, l'autonomia funzionale è legittima in via di principio, perchè l'articolo 110 del Codice della navigazione (che, ricordiamolo, è stato fatto nel 1942 ma è ancora di tipo

colbertiano perchè non ha cambiato lo spirito antico dei rapporti fra marittimi e armatori, o fra portuali e armatori), l'articolo 110, dicevo, ammette questa deroga, ma nella relazione alla legge ne è sottolineato il carattere eccezionale, c'è persino un elenco che appare tassativo. Vediamo quando, secondo tale relazione, si può concedere un'autonomia funzionale, quando possono intervenire altri lavoratori che non siano delle compagnie: si parla, sì, di interesse pubblico — ma non nel senso economico che poi neanche esiste —, si parla di pericolo della pubblica incolumità, di determinate situazioni di emergenza, di situazioni eccezionali limitate nel tempo.

Invece lei ha teorizzato ancora una volta il principio che le autonomie funzionali rispondono non a interessi di gruppi ma ad un interesse generale, e che pertanto possono e debbono essere concesse. Ecco lo aspetto serio della questione. Onorevole Ministro, io le ho già detto che se lei seguisse fino in fondo tale principio lei dovrebbe arrivare a spezzettare i porti, se non vuole affrontare il problema dei costi solo per i grandi gruppi. Che si tratti di aziende di Stato non ha nessun significato, anche per i criteri del tutto privatistici seguiti anche in questo settore delle aziende di Stato. La unità economica e tecnica dei porti è superiore a una valutazione di economicità delle aziende di Stato. Prima c'è questo servizio generale, poi ci sono tutte le altre questioni, e non si può sacrificare una unità operativa sull'altare del desiderio di fare omaggio alle aziende di Stato (ma, poi, non è vero che si tratti solo di aziende di Stato, poichè vi sono la Montecatini, la Edison, la Fornicoke, la Shell, e tutti gli altri gruppi privati che conosciamo). L'autonomia funzionale, inoltre, non interessa solo settori ristretti dei porti, ma talvolta porti interi come, a Porto Marghera, la terza zona, oggi ancora acquitrino, ma già concessa in autonomia funzionale. Chi va a vedere quella zona, trova acqua tra gli sterpi, però lì già c'è la mano del monopolio; lì il porto quando sarà fatto sarà utilizzato solo nell'interesse di certi gruppi.

E gli altri porti? A Genova quando c'è carenza di banchine, la banchina in esclu-

siva dell'Italsider lavora magari dieci o quindici giorni al mese, mentre quelle che interessano tutti gli altri operatori economici sono congestionate. È questo l'interesse pubblico? Ecco cosa vuol dire autonomia funzionale, ecco perchè noi invitiamo il Ministro a prendere un altro indirizzo.

E, purtroppo, qui non si è sentita nessuna parola precisa: per questo noi esprimiamo il nostro profondo rammarico e la nostra preoccupazione. Noi abbiamo invitato il Ministro a prendere le necessarie iniziative per risolvere questo problema. La intransigenza dell'Italsider e di chiunque sia non può coprire nessuna responsabilità politica. Non è l'Italsider che ha creato l'autonomia funzionale, è il Governo che l'ha creata ed è il Governo che deve intervenire per modificarla. Non si deve solo dire all'Italsider: fateci il piacere, mettamoci attorno ad un tavolo. Tutti i decreti sulle autonomie funzionali, come l'ultimo emesso il 10 agosto in pieno periodo feriale, hanno un po' degli aspetti romanzeschi. Se andate a vederne la storia noterete che tutti i decreti sono stati emessi o prima di una crisi o dopo una crisi o addirittura, come per il caso di Savona, quando erano state indette le elezioni politiche ed il Parlamento non poteva riunirsi. Si scelgono sempre i tempi morti per poter far passare questo famoso cavallo di Troia. (*Interruzione del senatore Varaldo*). Ma perchè ci offrite questi motivi di propaganda? Non fate queste cose se credete che vengono ad aiutarci nella nostra azione politica. Levateci quest'arma! Invece voi ce la date continuamente; è uno strano modo di combatterci se credete che quel che fate risponde ai nostri interessi politici.

Ora il problema è che i lavoratori portuali sono decisi a non permettere che questa macchia d'olio si allarghi ed hanno tutte le ragioni, non soltanto in difesa dei loro interessi specifici di categoria, ma anche in difesa di problemi generali.

Lei, onorevole Ministro, ha parlato di agitazioni, di scioperi ed ha fatto appelli richiamandosi agli interessi generali del Paese. Noi sappiamo che lo sciopero prima di tutto è pagato dai lavoratori; non è che faccia piacere agli operai fare sciopero. Lo fanno perchè sono costretti ad usare l'uni-

ca arma di cui dispongono, ma sono essi che pagano per primi, perchè scioperare significa perdere salario, significa portare a casa una quindicina ancora più striminzita del solito. Quindi non è necessario fare appelli perchè, se non fosse altro, vi è già l'interesse diretto degli operai. E non credo, onorevole Ministro, che, con le sue dichiarazioni di oggi, ella abbia creato le premesse perchè la prospettiva sia più tranquilla. Noi ci aspettavamo da lei alcune dichiarazioni che ci assicurassero che lei intende esercitare tutta la sua autorità per la soluzione di questo problema, intervenendo presso le aziende che dimostrano dispregio anche nei confronti del Governo. E questo lei lo sa, lei sa come si comportano queste aziende, il modo come intendono usare le autorizzazioni che lei concede, travalicando i limiti di legge; lei non lo può dire qui, lo dirà fuori, ma lei sa che tutto questo lo mette in profondo imbarazzo. Ed allora bisogna agire per creare davvero le premesse per la pace sociale nei porti italiani. Vi sono già grandi problemi, enormi problemi (*interruzione del senatore D'Andrea*), e non potete pretendere di risolverli sostenendo che i lavoratori stiano quieti e fermi perchè vi lascino agire per respingerli indietro nelle loro conquiste sociali. È una concezione paternalistica veramente beota pensare di poter risolvere oggi, in questo modo, i problemi della convivenza nazionale, sulla pelle dei lavoratori, togliendo loro dei diritti prima che dei salari. Perchè i gruppi padronali non vogliono discutere quando, vi ripeto, i lavoratori sono disposti a fissare tariffe inferiori a quelle che oggi pesano sulle autonomie funzionali? La ragione è politica: essi vogliono strappare ai lavoratori alcune loro conquiste. Su questo piano la lotta non può che essere dura.

Noi, dunque, abbiamo motivo di non essere soddisfatti. Ringraziamo l'onorevole Ministro delle notizie che ci ha fornito e ci ripromettiamo di riprendere il discorso in Commissione e di approfondirlo. Tutti siamo appassionati del problema e ne avvertiamo l'importanza. Ma oggi, da questi banchi, tutti noi abbiamo parlato soprattutto a delle grandi masse e non credo che da

questo dibattito sia venuto qualcosa che possa aprire una strada di maggiore serenità. Io la invito, onorevole Ministro, a considerare con maggiore attenzione le questioni che abbiamo qui sollevato e ad assumere giuste iniziative, affinché nel nostro Paese non continui una situazione di cui non sono responsabili i lavoratori ma coloro che vogliono ricacciarli indietro, strappando loro conquiste duramente pagate. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

N E N C I O N I. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, non avrei da aggiungere altro a quello che ho detto prima se non ringraziare l'onorevole Ministro per le precisazioni che ha dato e per gli impegni che ha preso. Desidero soltanto far presente qual è il nostro pensiero, soprattutto in ordine all'impostazione politica che è stata data, in questo momento, al problema da parte del senatore Adamoli, ricordando che proprio la radicalizzazione della questione su termini esclusivamente politici, prescindendo dagli aspetti sociali e di produttività, rende il problema, se non insolubile, drammatico, e incide negativamente proprio sulle questioni sociali e sulla produttività. Noi, anche se duramente all'opposizione da anni, non possiamo, specialmente quando trattiamo problemi sociali, disgiungere la nostra visione politica da una visione economica e produttivistica e soprattutto da un quadro di carattere sociale.

Poichè vi è la dimostrazione che queste che si chiamano concessioni non sono tali, ma scaturiscono dalla norma di legge vigente, che mai nessuno, nemmeno con la azione parlamentare, ha tentato di porre nel nulla, e pertanto sono un diritto positivo, che, attraverso l'azione amministrativa, è inquadrato in limiti di assoluta necessità nell'ambito dell'interesse del Paese, è evidente che l'azione che si sta svolgendo è di carattere eminentemente politico con fini che possono essere confessabili, ma possono anche non esserlo.

Io non ho nessuna simpatia politica per le aziende di Stato. Ma sono organizzazioni che esistono, che operano nel ciclo produttivo e che, come tali, rappresentano una fonte che non vogliamo inaridire.

In tutte le riunioni sono state fatte presenti le ragioni sociali e produttivistiche anche, in momenti drammatici, come nella città di Genova durante gli scioperi, attraverso manifesti, e si è sottolineato che le autonomie funzionali non incidono sulla piena occupazione dei lavoratori. Ora mi domando: quale problema di carattere sociale si pone attraverso questa azione svolta non tanto in Parlamento quanto nell'ambiente dei lavoratori? Noi facciamo una netta distinzione tra i lavoratori e determinati obiettivi che si propongono non i lavoratori, ma certamente ben noti schieramenti politici. Io ricordo, a parte la stampa italiana, non certo della Confindustria, articoli su giornali esteri e tra tutti ricordo un articolo, « Il caos a Genova », che è stato commentato poi duramente su tutti i giornali di informazione di Genova, in cui si indicava proprio questa situazione specifica che si veniva a manifestare. E ricordo il manifesto, al quale mi sono riferito prima, che sintetizza il problema politico, che postula il problema di carattere sociale, che individua le manovre esistenti al fondo di questa posizione meramente politica che prescindono da ragioni sociali. Questo manifesto fu affisso non da associazioni aventi scopi di carattere politico, di eversione od altro, ma a cura della delegazione delle Associazioni presso il consorzio autonomo del porto di Genova, proprio in seguito ad un'ondata di scioperi eversiva e distruttiva: « Genovesi, il nostro porto, la nostra città stanno subendo danni gravissimi per le continue agitazioni nelle quali i lavoratori portuali vengono trascinati, loro malgrado, per motivi che non hanno alcuna obiettiva giustificazione ». (*Interruzione del senatore Adamoli*). « Le autorità portuali genovesi hanno già chiarito i motivi che non consentono di accettare le pretese degli agitatori dalla cui azione si deduce un vero e proprio sabotaggio dell'economia della città e del Paese. Le autonomie

funzionali sono previste e regolate dalla legge; non vi sono motivi validi perchè i lavoratori portuali, che fortunatamente hanno a Genova piena occupazione, acquisiscano il lavoro che da oltre 10 anni viene svolto dalle maestranze dell'Italsider. Lavoratori portuali, ricordate che il porto è la fonte di lavoro e di guadagno per voi, per le vostre famiglie, per tante altre famiglie genovesi. Non lasciatevi trascinare da azioni che minacciano il vostro benessere. Dal maggio ad oggi centinaia di navi sono rimaste inattive, milioni di salari sono andati perduti. Se con la vostra doverosa collaborazione eviterete ingiusti danni al porto e ai suoi clienti in ogni parte del mondo, l'aumento dei traffici assicurerà lavoro e guadagno per tutti ».

Quando si dice: attraverso la macchia d'olio delle autonomie funzionali che si allarga si incide negativamente sulla piena occupazione dei lavoratori del porto, si dice una cosa che è fuori della realtà, perchè non è riscontrabile, perchè, come si è riconosciuto, nei porti esiste la piena occupazione fino a questo momento. Ed allora vi è una ragione politica. Ma non si comprende come tale posizione politica sia in armonia con la pretesa che l'economia venga statalizzata, che si allarghi la macchia d'olio dello statalismo, quando poi, per cicli produttivi, vengono fatte concessioni alle aziende di Stato che essendo in perdita gravano sullo Stato e pertanto gravano sui lavoratori, sui meno abbienti, e gravando sullo Stato determinano necessariamente lo inasprimento dell'imposizione fiscale. Ed allora non si capisce più la posizione della sinistra che è in contraddizione con se stessa.

Onorevole Ministro, non voglio continuare. Il nostro pensiero è chiaramente espresso e voglio che non venga frainteso: noi esprimiamo ai lavoratori dei porti italiani la nostra piena solidarietà per tutte le loro rivendicazioni. Noi esprimiamo la nostra solidarietà perchè siano riviste le « rese » e le « vette », esprimiamo la nostra solidarietà perchè l'ambiente di lavoro si modifichi e divenga un ambiente più umano e che non si veda più ciò che si constata oggi e cioè che soltanto il sudore e la fatica ai

ganci sono fattori di produzione, nella durissima azione quotidiana per lo scarico e il carico delle merci nei porti.

Esprimo l'auspicio che i porti italiani siano dotati non solo di banchine ma anche di macchine, non solo di ganci ma anche di pale meccaniche, di elevatori a forcella, in modo che tutta l'attrezzatura sia, come nelle industrie, come in qualsiasi altro campo, all'altezza dei tempi e al livello delle attrezzature degli altri porti dell'Europa e del mondo.

Questo noi vogliamo. Da questa giusta esigenza pervenire a ragioni politiche che possano porre motivi di agitazione che non hanno alcuna influenza sulla piena occupazione o sulle conquiste dei lavoratori, significa fare un salto veramente negativo, e per l'economia del Paese e per l'economia delle singole città italiane dotate di grandi porti. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

M A C A G G I . Onorevole Presidente, innanzitutto vorrei chiedere a lei ed ai colleghi una benevola indulgenza nel concedermi qualche minuto per esporre il punto di vista non solo mio, ma anche di Genova e del movimento socialista genovese, e perciò espressione del pensiero dei lavoratori portuali, e che dovrà essere anche l'espressione di un orientamento del mio partito in una questione così grave com'è quella che oggi è discussa in Senato. Chiedo, quindi, venia se impiegherò qualche minuto in più, nella mia esposizione, di quanto non richieda normalmente la replica che si dà, di soddisfazione o meno, al Ministro, anche perchè la mia posizione è alquanto delicata, non solo perchè il mio partito è oggi al Governo, ma perchè, obiettivamente, se dovessi esprimere il mio pensiero, mentre potrei dirmi soddisfatto per alcune dichiarazioni del ministro Spagnoli, per altre dovrei fare molte riserve che si riferiscono essenzialmente alla parte che riguarda il lavoro portuale.

Sotto l'aspetto programmatico, infatti, delle comunicazioni dell'onorevole Ministro,

sul rammodernamento dei porti italiani, mi dichiaro soddisfatto delle buone intenzioni che sono state esposte questa mattina. Anch'io, però, ho delle riserve sulle possibilità di far fronte alle esigenze, non dico di tutti i porti italiani, ma anche soltanto di qualcuno dei principali, con quei limitati finanziamenti di cui abbiamo sentito fare parola stamane.

Comunque, qui siamo in un campo programmatico a lunga scadenza; anche in questo settore, evidentemente, abbiamo la prospettiva della programmazione, ma abbiamo una situazione congiunturale che si riferisce, in questo momento, proprio alla questione del lavoro nei porti.

L'interpellanza del senatore Adamoli e di altri senatori, ed anche la nostra interrogazione sull'attuale situazione dei porti italiani, sulle condizioni del lavoro portuale, con particolare riguardo alle controversie sindacali tuttora in atto, il tutto con riferimento ai problemi di competitività in campo internazionale, che giustamente preoccupano per la gravità di alcuni fatti recenti, vengono discusse a breve distanza dalla risposta del ministro Spagnoli ad una interrogazione degli onorevoli D'Amato, Belci e Gagliardi e a breve distanza anche dall'esame della questione del lavoro nei nostri porti marittimi, con particolare riferimento alla questione delle cosiddette autonomie funzionali, sollevata alla Camera dei deputati, dall'onorevole Machiavelli, genovese, rappresentante del Gruppo socialista.

Ed è precisamente sul problema delle autonomie funzionali che il ministro Spagnoli ha rilasciato dichiarazioni che toccano i punti essenziali della nostra interrogazione e dell'interpellanza oggi svolta dal senatore Adamoli, e per il loro contenuto giustificano la preoccupata attesa dei lavoratori portuali italiani, ed anche le nostre preoccupazioni di parlamentari, non alleviate dalle odierne dichiarazioni dell'onorevole Ministro della marina mercantile.

Comunque, in considerazione della necessità per il Paese e per il nostro Gruppo, come sempre sensibile ai problemi del lavoro, di chiarire la posizione della vasta categoria dei lavoratori portuali nella controversia che,

malgrado ormai annose discussioni, ancora costituisce un importante fattore dei perturbamenti verificatisi nell'attività dei nostri maggiori empori marittimi, ed in primo luogo nel porto di Genova, ho ritenuto di dover oggi intervenire onde non sorgano dubbi al riguardo sull'opinione dei senatori del Partito socialista italiano, tenuto anche conto dello sviluppo non confortante che la questione ha avuto in questi ultimi giorni.

Dirò subito con franchezza che, di fronte alle odierne dichiarazioni dell'onorevole Ministro della marina mercantile, che sostanzialmente, nelle conclusioni, ricalcano le risposte date alla Camera alle interrogazioni di alcuni deputati, risposte che il quotidiano economico « 24 Ore » ha pubblicato per esteso definendole la posizione del Governo sulle autonomie funzionali, noi del Gruppo socialista dobbiamo dolerci della presa di posizione ministeriale che, allo stato attuale delle questioni inerenti alle controversie portuali tra sindacati e Governo, giudichiamo intempestiva, in quanto non fa seguito ad una esauriente discussione dei problemi che stanno alla base delle controversie stesse, e ci appare, poi, unilaterale e non corrispondente alle attuali direttive politico-economiche del Governo.

Per diffondermi sui singoli e molti motivi di controversia già qui ampiamente trattati e non andare molto oltre il poco tempo a mia disposizione, limiterò le mie osservazioni orientandole prevalentemente sulle esperienze del porto di Genova e su alcuni dei principali punti di contrasto.

L'onorevole Ministro ha recentemente dichiarato, anche nel corso di interviste a giornali e rotocalchi, in un momento che, a nostro avviso, data la vertenza in atto, avrebbe dovuto consigliare più prudente riserbo, che i sindacati non vorrebbero riconoscere allo Stato il diritto di concedere autonomie funzionali in deroga al principio di cui all'articolo 110 del Codice della navigazione.

Si deve osservare al riguardo che i sindacati non negano al Ministro della marina mercantile il diritto di concedere autonomie funzionali nei termini e limiti definiti dall'articolo 110 del Codice della navigazione, ma hanno chiesto di non essere posti di

fronte a fatti compiuti in base a decisioni unilaterali, hanno proposto la regolamentazione del problema ed hanno espresso il rammarico che nella Commissione di studio nominata dal Ministro non vi siano rappresentanti dei sindacati, malgrado siano numerosi e delicati i problemi sindacali connessi alle autonomie funzionali.

In secondo luogo, si afferma da parte ministeriale che le autonomie funzionali recentemente concesse non minaccerebbero minimamente, e l'abbiamo sentito ripetere anche dal senatore Nencioni, la quantità di lavoro delle compagnie portuali e che pertanto nessun danno economico deriverebbe ai lavoratori portuali.

Si tratta di giudizi eccessivamente ottimistici smentiti dai fatti lontani e recenti. Sempre nell'ambito del lavoro portuale di Genova si è avuto un eloquente esempio degli effetti della concessione dell'autonomia funzionale fin dal lontano 1952, quando si concesse l'autonomia funzionale all'Italsider. Allora la compagnia Pietro Chiesa, forte di 600 soci, dovette ridurre il proprio organico di oltre due terzi.

Per quanto riguarda poi il danno economico ai lavoratori portuali, esso risulta di fatto grave se, negli ultimi 8 mesi, la compagnia dei « carbonai » del porto di Genova, la più direttamente interessata al problema delle autonomie funzionali dell'Italsider, ha visto ridotta la presenza media di lavoro per i soci a circa 15 giornate, con la conseguenza che questi operai portuali, pagati esclusivamente in proporzione alle giornate di lavoro compiute, hanno avuto decurtato il salario di circa il 50 per cento. E se si tiene poi conto del fatto che, pur lavorando solo quindici giorni, sono costretti ogni giorno, e spesso più volte al giorno, a presenziare alla chiamata, si vede chiaramente quanto tendenziosi e forse anche provocatori siano stati certi documentari proiettati per evidenti fini nei cinematografi italiani, dei quali è stato fatto già largo cenno, che certamente non hanno fornito una prova della sensibilità politica e del senso di opportunità, dato che questi problemi sono oggi in discussione, di coloro che dispongono di

questi mezzi propagandistici, e ancor più di coloro che se ne sono serviti.

Ma, per ritornare alla pretesa innocuità economica, per le compagnie e per i loro soci, delle autonomie funzionali, non viene forse una smentita, facilmente documentabile, anche dal fatto che queste legittime organizzazioni del lavoro portuale vengono ad essere automaticamente escluse da ogni incentivo di progresso economico collegato con lo sviluppo in atto dei nostri principali settori industriali, la cui vita ed i cui scambi sono intimamente connessi al commercio portuale?

Basta, a dimostrazione di questo enorme fattore di danno economico per le compagnie, tener conto, ad esempio, e proprio con riferimento agli sviluppi dell'attività dell'Italsider, dei dati pubblicati in questi giorni sullo sviluppo siderurgico in Italia negli ultimi dieci anni, dati che testimoniano che il consumo di acciaio si è più che triplicato in tale periodo, e l'Italsider ha sbarcato, nel 1963, oltre 9 milioni di tonnellate di materie prime per produrre 4 milioni di tonnellate di acciaio, con un movimento marittimo globale dei centri siderurgici a ciclo integrale che ha rappresentato il 22 per cento del movimento portuale italiano di merci solide, e con previsioni di raddoppio entro il 1967 sia della produzione di acciaio sia quindi del movimento portuale marittimo ad essa connesso; il che ha portato alle previsioni, nel piano Finsider, oltre che di un adeguato potenziamento degli impianti produttivi, di quello della flotta sociale, che già copre il 15 per cento del tonnellaggio italiano per carico secco. Questi dati e queste cifre debbono confortarci e ci confortano nella congiuntura economica che stiamo attraversando, ma, in una valutazione obiettiva dei riflessi economici delle autonomie funzionali concesse all'Italsider, non si può negare che, da un tal quadro di progresso siderurgico, nonchè del connesso sviluppo del traffico portuale marittimo, siano proprio le compagnie portuali e i loro soci a non trarre alcun vantaggio, data la loro esclusione dalla partecipazione al lavoro nell'ambito Italsider, sia di carico che di scarico.

Ne è a pensare, d'altra parte, che vantaggi economici adeguati a quelli imprenditoriali spetteranno ai manovali *bons à tout faire* con i quali l'Italsider sostituisce gli scaricatori portuali, venendo meno alle garanzie di copertura contrattuale, anche se uscendo vittoriosa, con una tenace impuntatura, su una questione di principio che sul piano giuridico meriterebbe ancora un esame approfondito, non apparendo convincentemente risolta nemmeno dalla nota sentenza del Consiglio di Stato dell'ottobre 1952 per quelle riserve che, sul concetto di ciclo di lavorazione, sono state opposte in sede sindacale e che ancora attendono una valida confutazione.

Terza questione alla quale è stata attribuita una fondamentale importanza dall'onorevole Ministro della marina mercantile, e sulla quale si è spinto a fondo anche da parte della stampa per impressionare l'opinione pubblica poco provveduta, è quella del costo delle operazioni portuali in regime pubblicistico; questione sulla quale si è recentemente intrattenuto anche l'onorevole ministro Spagnolli, il quale ha esposto cifre sui guadagni medi mensili dei lavoratori portuali che, superando normalmente (ha detto l'onorevole Ministro) le 200 mila lire, dovrebbero assumere carattere scandalistico, oltre che gran parte della responsabilità dell'alto costo dei porti italiani e di consuetudini deprecabili, come quella già accennata dei cosiddetti « spalloni » che in realtà costituiscono un'anomalia per fortuna non generalizzata (fortunatamente a Genova non si verificano casi simili) e facilmente eliminabile con un'efficace sorveglianza da parte dell'autorità di porto.

A parte comunque questa eccezione negativa, che non può essere generalizzata a scopo polemico, il problema degli alti costi attuali del lavoro portuale deve essere, a mio avviso, esaminato non in base alla troppo semplicistica considerazione dei guadagni della mano d'opera portuale, i quali poi notoriamente (del resto, è stato confermato anche dall'onorevole Ministro questa mattina) incidono soltanto per il 10-11 per cento sul costo del lavoro nei porti, ma deve essere studiato nella sua complessità, alla stre-

gua dei suoi essenziali fattori, che vanno dal carattere cottimistico del lavoro portuale alle modalità per lo più disagiate con cui esso viene eseguito, all'urgenza del suo esaurimento, alla stessa varia natura delle mercanzie, alla struttura delle navi, eccetera; ma soprattutto all'attuale inadeguatezza delle nostre attrezzature strumentali portuali allo smistamento delle merci, dato che alla imponente espansione dei traffici non ha corrisposto un moderno perfezionamento, per qualità e quantità, delle attrezzature stesse.

Che dire poi delle infrastrutture portuali, del lento e insufficiente sviluppo delle reti viarie e ferroviarie, sempre in arretrato a Genova, ad esempio, come ogni anno lamentiamo in occasione della discussione dei bilanci, con pesanti intralci a quella che è l'esigenza prima di un porto moderno, e cioè la possibilità di rapido spostamento delle merci e quindi di rapida spedizione delle navi con riduzione del loro tempo di sosta portuale? Non sono questi i fattori principali dell'alto costo del nostro porto maggiore e quindi dei dirottamenti che in realtà si stanno verificando e che spiegano l'attuale diminuzione degli affollamenti di navi in attesa nell'avamposto genovese e nel contempo quella allarmante riduzione di traffico che il Presidente del consorzio del porto, dottor Manzitti, ha lamentato nel giugno scorso in una riunione di Comitato?

E come non tener conto di questi fattori nelle dovute proporzioni, rispetto cioè al peso assai modesto dei guadagni dei lavoratori portuali, nell'esame comparativo della competitività di costo fra il porto di Genova e quelli moderni e attrezzatissimi di Rotterdam, Amburgo e Anversa portati sempre ad esempio, od anche nel calcolo di una competitività che potremmo definire « interna » fra costi di manodopera in regime strumentale portuale antiquato di un secolo, da una parte, e dall'altra in regime Finsider, con i suoi impianti moderni, con mezzi meccanici di scarico le cui gru sollevano trenta tonnellate di materiale per volta, ma che rappresentano anche investimenti di non pochi miliardi, per cui del loro costo di ammortamento e di manutenzione si deve pur tener conto, con le spese generali, nel calcolo del

costo del lavoro? Nè si dimentichi che nell'ambito portuale prosperano molte imprese private, sulle cui attività sarebbe opportuno un miglior controllo e che incidono sui costi in misura quadrupla, col 35-40 per cento, di quanto non incida la manodopera dei soci delle compagnie.

Interessante poi, al riguardo, il recentissimo rilievo dell'arbitraria applicazione nel porto di Genova, da parte di un gruppo di compagnie di navigazione, di un diritto forfettario variabile dalle 2.500 alle 2.800 lire la tonnellata per le merci varie e per il solo « compenso di disistivaggio » delle merci stesse; lavoro che dovrebbe essere fatto al prezzo di 917 lire la tonnellata in base alle tariffe consortili, regolarmente approvate e pubblicate.

Queste ed altre disfunzioni di ordine interno, nella vita dei nostri porti, incidono grandemente sul costo del lavoro, in misura di gran lunga maggiore delle tariffe delle compagnie, fra l'altro controllate dalle autorità locali e dal Ministero.

Di tutti questi elementi è da ritenersi abbiano tenuto conto le autorità competenti che, come il Presidente del Consorzio autonomo del porto, il Presidente della Provincia e il sindaco di Genova, hanno espresso giudizi molto prudentziali sulla opportunità delle autonomie funzionali, segnalando la necessità di diligenti controlli per la loro eventuale concessione e di soluzioni ponderate nel quadro generale, attraverso un dialogo in forma normale di trattativa e « senza arrivare a forme di imposizione, con un senso di responsabilità che implica l'assunzione della più larga base di informazione per una soluzione che consenta una vita tranquilla ». « Tale problema » — sono parole del Presidente del CAP di Genova, dottor Manzitti — « può essere risolto in un clima di accordo, in una atmosfera di collaborazione senza incidere ulteriormente sul buon nome del porto di Genova, già troppo danneggiato dalle trascorse agitazioni ».

Saggi consigli che non si può che sottoscrivere e ai quali in sostanza hanno aderito da tempo Ministro e sindacati, uniti in modo significativo questi ultimi di fronte al problema in discussione.

Si è venuta però a creare in queste ultime settimane una certa rigidità che dovrà, a nostro avviso, essere superata se non si vuole compromettere maggiormente un così importante settore dell'economia nazionale.

Le premesse vi sono, sia in certe dichiarate intenzioni del Ministro, sia nelle proposte conciliative dei sindacati per una partecipazione delle compagnie al lavoro oggi in autonomia e alle condizioni salariali adottate dall'Italsider. Superato l'isolamento dell'azienda IRI, discusse e chiarite le riserve, più teoriche che rispondenti a realtà, sui pericoli cui verrebbe esposto il ciclo integrale con la partecipazione dei portuali allo scarico e al carico dei materiali interessanti l'azienda stessa, è da augurarsi l'assunzione di posizioni conciliative, nel rispetto dei diritti delle compagnie portuali da un lato, e dall'altro delle esigenze dell'economia aziendale. Se così potrà rasserenarsi l'ambiente di lavoro, ci si potrà meglio dedicare, poi, all'urgente opera di ammodernamento delle strutture e attrezzature dei nostri porti, opera alla quale già attende la politica programmatica del Governo.

Una revisione del Codice della navigazione riteniamo sarebbe opportuna particolarmente in ordine ad una più definitiva precisazione dell'intervento ministeriale nelle deroghe alle attribuzioni delle compagnie portuali di cui all'attuale articolo 110. I casi speciali dovrebbero cioè essere definiti, sia pure sul piano generico, tenuto conto della non felice esperienza dell'attuale legislazione e, soprattutto, della casistica che ormai è abbastanza ampia in materia.

Potranno così essere meglio affrontate le immancabili future controversie in tale importante settore di lavoro nel rispetto delle reali esigenze della produzione nazionale, ma anche delle gloriose tradizioni delle vecchie nostre compagnie portuali, che difendono oggi loro legittime posizioni, non di privilegio o a sfondo corporativo, come arbitrariamente è stato affermato, ma eredità di istituzioni nate all'inizio del secolo per volontà di uomini, come Pietro Chiesa, il primo deputato operaio, e Stefano Canzio, forti assertori della libertà di lavoro, che con

la istituzione delle prime compagnie portuali sottrassero i lavoratori genovesi al peso della speculazione privata, fino allora padrona assoluta del maggiore emporio marittimo italiano.

Questi titoli di vecchia nobiltà impongono, a nostro avviso, una rapida chiarificazione delle reciproche posizioni, che potrà ottenersi se sarà messo in atto il proposito opportunamente espresso dall'onorevole ministro Spagnoli, di dare cioè « immediatamente considerazione e sollecite cure a tutto ciò che riguarda le ragionevoli esigenze dei lavoratori portuali, nel quadro di un armonico e giusto sistema sociale ».

La considerazione di queste esigenze, se portata in ambiente di serena obiettività, dovrà naturalmente tener conto della pericolosità di una eccessiva estensione delle autonomie funzionali per il fatto che esse incrinano il carattere pubblicistico dei porti, alla cui difesa sono impegnate tutte le organizzazioni sindacali. Il che non toglie che esista per il Governo il diritto di concederle, nei limiti però della eccezionalità che sola giustifica la deroga alla norma e che deve essere comunque esaurientemente vagliata, caso per caso, con consultazioni fra le parti interessate, e non con atti d'imperio che porterebbero ad un contrasto fra la norma del Codice della navigazione ed il rispetto dei principi democratici oggi vigenti nel nostro Paese.

Entro tali limiti non abbiamo difficoltà anche a riconoscere una situazione di privilegio alle aziende di Stato, i cui maggiori responsabili dovrebbero però assumere atteggiamenti consoni al clima politico nel quale oggi viviamo in Italia, nella dovuta considerazione degli interessi delle aziende, ma anche nella debita considerazione dei diritti acquisiti di categorie di lavoratori, nella fattispecie dei portuali, che non chiedono in sostanza che di innestare le loro attività nell'ambito che loro compete, concordandone limiti e condizioni, così da evitare qualsiasi riflesso negativo sui procedimenti tecnici che sono imposti dalla continuità ed efficienza della funzionalità aziendale.

Le premesse di simili accordi si trovano del resto negli impegni che le compagnie

portuali si erano dichiarate pronte ad assumere durante le trattative dell'anno scorso con l'allora ministro Dominedò, al quale va il merito di avere indicato i mezzi di conciliazione di posizioni allora, come oggi, tese e difficili.

Si tratta ora di superare tensioni e risentimenti che, determinati da irrigidimenti aziendali e da reazioni sindacali, non debbono e non possono compromettere oltre e più gravemente l'attività dei nostri traffici marittimi, essenziale per l'economia del Paese.

È questo ciò che il Gruppo dei senatori del PSI consiglia, allo scopo di conseguire un rapido chiarimento della pesante situazione del lavoro portuale, in una maggiore aderenza alla realtà dei nostri vitali interessi, e onde creare le premesse indispensabili a quella serenità di lavoro, che è la migliore garanzia della ripresa economica, alla cui realizzazione dobbiamo tutti collaborare in unità di intenti e d'opere. (*Applausi dalla sinistra*).

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

G A R L A T O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, data l'ora tarda cercherò di contenere la replica nei termini di tempo che il Regolamento consente agli interroganti.

La nostra interrogazione è stata presentata sotto la spinta delle preoccupazioni, espresse ormai ripetutamente da tutti i settori di questa Assemblea, che si riferiscono alla crisi veramente grave che tormenta la vita dei nostri porti. È una crisi alla quale concorrono vari fattori, ma evidentemente il principale a me pare sia quello dell'insufficienza e dell'arretratezza delle attrezzature portuali, aggravate da una carenza di manutenzione veramente deplorabile ed anche da una carenza di infrastrutture che vadano al di là delle strette strutture portuali. La Commissione che ho l'onore di presiedere ha visitato parecchi porti italiani e il senatore Adamoli che ci ha accompagnato sa quale impressione ne abbiamo avuto. Personalmente direi che ne ho ricavato un'impres-

sione tanto più penosa in quanto ho avuto occasione di visitare i porti della Germania, dell'Olanda e del Belgio, da Lubecca fino ad Anversa, e vi assicuro che il confronto è tutt'altro che confortante. Qui si parla da parecchio tempo del piano nazionale dei porti, ma finora sono state purtroppo soltanto parole, tentativi di studio, raccolta di dati statistici, di fabbisogni segnalati dai vari porti. Onorevole Ministro, lei ha accennato a qualche cifra di probabili investimenti, ma non ha più parlato di piano, ha parlato di programma. Confido che nella programmazione generale che verrà presentata dal Governo, almeno secondo le promesse, entro l'anno corrente, noi riusciremo a trovare elementi di tranquillità per questo grave problema dell'ammodernamento e dell'ampliamento delle strutture portuali in armonia con i traffici moderni che vanno sempre più aumentando. Su questo punto mi pare che siamo tutti d'accordo e vorrei dire che è anche concorde lo spirito informatore delle varie interpellanze ed interrogazioni.

Vi è però un'altra causa che influisce sulla crisi dei porti, particolarmente acuta in questo periodo, causa derivante dal contrasto esistente nel campo del lavoro portuale per il carico e lo scarico delle merci. E qui si inserisce il problema che ha appassionato più di tutti in questa discussione, cioè il problema delle autonomie funzionali. Io non mi meraviglio dell'opposizione comunista alle autonomie funzionali, debbo però dichiarare che non siamo d'accordo perchè, secondo noi, le autonomie funzionali sono necessarie e non sono in contrasto o a danno delle compagnie portuali per le quali esprimiamo tutta la nostra solidarietà ed alle quali non intendiamo sottrarre nessuna delle conquiste che esse hanno finora raggiunto. Noi sosteniamo la necessità delle autonomie funzionali in tutti quei casi in cui l'interesse non dell'economia delle industrie, ma della economia nazionale possa essere tutelato meglio impiegando maestranze alle dirette dipendenze degli stabilimenti industriali costieri, piuttosto che quelle delle compagnie portuali.

Ci sono, per esempio, dei grossi stabilimenti — mi riferisco soprattutto agli sta-

bilimenti di siderurgia — per i quali l'autonomia funzionale è indispensabile.

Io ricordo — e perdonate l'accenno personale — che ero Sottosegretario alle partecipazioni statali quando si trattava di decidere l'impianto siderurgico di Taranto; e ricordo che quella volta gli studi fatti hanno dimostrato che una delle condizioni essenziali per dichiarare economico questo impianto era proprio l'acquisizione dell'autonomia funzionale.

Quindi ci sono certi settori in cui non si può farne a meno. Ed è indispensabile, questa autonomia funzionale, sia sul piano tecnico-organizzativo della produzione, sia sul piano economico della competitività; e vorrei accennare soprattutto alla competitività internazionale, perchè non bisogna dimenticare, onorevoli colleghi, che la nostra economia è inserita irreversibilmente nel Mercato comune europeo e quindi dobbiamo preoccuparci della concorrenza di tutti i Paesi che sono associati.

Occorre dunque trovare il modo di sanare questi contrasti esistenti, non con la soppressione delle autonomie funzionali, ma con provvedimenti tali che riescano ad armonizzare tutto il complesso. E sono provvedimenti che non possono essere studiati isolatamente, ma che devono per forza essere inquadrati in tutto il problema della sistemazione dei porti, a cominciare dalle strutture, dalle infrastrutture e quindi anche da tutto il sistema di lavoro portuale.

Io vorrei permettermi di dire al senatore Adamoli che mi pare di aver notato una certa contraddittorietà nel suo discorso. Leggo nella sua interpellanza: « una delle ultime e più odiose manifestazioni di una vita politica portuale direttamente influenzata dagli interessi e dagli obiettivi dei grandi gruppi monopolistici, e nei fatti accettata dal Governo, sarebbe il tentativo di concentrare il dibattito sui problemi del lavoro è di isolarlo da tutta la complessa realtà portuale ».

Senatore Adamoli, se non erro proprio lei questa mattina ha detto che, quasi come pregiudiziale a tutto il resto, bisogna risolvere isolatamente questo problema delle autonomie funzionali. Ora, ci sarebbe una con-

traddizione con quello che lei ha scritto nella sua interpellanza.

D'altra parte, chi è che fa questo tentativo? Non sono forse gli stessi portuali quando, sotto la spinta dei vostri sindacati, fanno degli scioperi a ripetizione, proprio per rivendicare, per ottenere la soluzione isolata di questo problema e chiedere la soppressione delle autonomie funzionali?

F A B R E T T I . Senatore Garlato, gli scioperi sono guidati anche dalla CISL, dalla UIL; non sono solo i nostri sindacati, ma tutte le organizzazioni sindacali!

G A R L A T O . Va bene, qui la discussione si potrebbe estendere, ma io ho promesso di non divagare. Comunque mi pare di avere espresso abbastanza chiaramente quale è il pensiero nostro per quanto riguarda le autonomie funzionali.

Io ho fatto una interrogazione veramente molto generale. Avevo chiesto all'onorevole Ministro di dirmi a quale stadio è il lavoro di quella famosa Commissione interministeriale che è appunto incaricata di procedere a questi studi. L'onorevole Ministro non ha forse risposto appieno, per quanto abbia accennato abbastanza ai lavori di quella Commissione, ma io ho una speranza: conoscendo la tempra del nostro Ministro della marina mercantile, io confido veramente che egli, con la tenacia del montanaro dimostrata nell'assumere con tanta passione il Dicastero della marina mercantile, riesca a promuovere i provvedimenti che diano un moderno e ordinato sviluppo alla vita dei nostri porti. Grazie signor Presidente. (*Vivi applausi dal centro*).

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

R O V E R E . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'interrogazione urgente che, quale parlamentare ligure, ho sentito il dovere di presentare e che fa seguito a precedente interrogazione con richiesta di risposta scritta presentata il 9 settembre, è motivata dalla grave situa-

zione esistente nei porti italiani, e in quello di Genova in modo particolare, per cui si impone ormai una urgente opera di revisione nel settore del lavoro portuale e dell'ordinamento dei porti italiani in genere.

Esaminando il problema, ecco però sorgere spontanea una prima domanda: il motivo di questa situazione è da ricercarsi esclusivamente nell'insufficienza delle strutture portuali, nell'inadeguatezza degli impianti ormai divenuti tecnicamente superati, nella mancanza di efficaci collegamenti, data la ben nota carenza delle nostre comunicazioni, sia stradali che ferroviarie (e qui mi riferisco specificatamente alla nostra Genova), oppure ad altri motivi?

L'interrogazione che, con i senatori Pasquato, Chiariello e Veronesi ho presentato e che ho l'onore di illustrare, vuole praticamente ottenere la risposta a questo quesito e si pone, sotto questo profilo, in contrapposizione all'interpellanza di parte comunista firmata dai senatori Adamoli, Vidali, Bertoli e Gianquinto, la quale, con voluto artificio, a nostro modo di vedere, tenta di spostare il tema su degli argomenti che hanno certamente una loro importanza, ma non costituiscono il nocciolo della questione, punta cioè su falsi scopi per mascherare quello che è il vero vizio del sistema, vizio costituito dall'invasione settaria e dal predominio incontrastato ed incontrollato del Partito comunista nelle compagnie dei lavori portuali.

Non è mia intenzione fare tutta la cronistoria degli scioperi ricorrenti e delle continue, incombenti minacce di nuove agitazioni che hanno paralizzato il porto di Genova negli ultimi mesi quale forma di protesta avverso l'estensione dell'autonomia funzionale al nuovo molo dell'Italsider. Ma è un fatto che questi scioperi hanno toccato soprattutto Genova, dove più pesante è l'azione di propaganda, l'azione di coercizione svolta nell'ambito del porto, pressione che si fa particolarmente sentire in sede di chiamata ed avvio al lavoro delle maestranze, mentre, nello stesso periodo, a Venezia, Napoli, Livorno, La Spezia si è lavorato, ancorchè Venezia e La Spezia siano state egualmente e forse ancor più toc-

cate dai provvedimenti di concessione delle autonomie funzionali.

Non è mia intenzione, dicevo, fare la cronistoria della travagliata esistenza del porto di Genova, ma quando si vuole parlare unicamente di inadeguatezza e di arretratezza degli impianti, e poi vediamo il boicottaggio che si fa ad un'opera come la nuova banchina degli stabilimenti Oscar Senigallia costruita dall'Italsider con una spesa di 17 miliardi di lire e che rappresenta quanto di più avanzato esiste negli scali nazionali ed esteri per capacità tecnica e per rapidità operativa, senza calcolare poi che questo nuovo impianto portuale consentirà di restituire entro l'anno al Consorzio autonomo del porto di Genova il molo Nino Ronco, con evidente beneficio per l'alleggerimento della congestione portuale, allora ci si accorge che il ragionamento non fila più e che le cause tecniche sono solo un pretesto ed un falso scopo per fuorviare le discussioni. Perchè, onorevole Ministro, se è vero, come è vero, che i porti sono vie obbligate per il 90 per cento delle materie prime e delle merci importate e per il 60 per cento delle nostre esportazioni, e che l'efficienza ed i costi dei servizi portuali si ripercuotono sempre di più sui costi e sulla capacità competitiva di tutto l'apparato produttivo del Paese, dovrebbe accogliere con viva soddisfazione il sorgere di questa opera che è certamente un nuovo, fondamentale passo avanti sulla via di quel perfezionamento tecnico, di quella riduzione dei costi di produzione da cui dipende l'ulteriore affermazione della siderurgia italiana, affermazione di cui non possiamo trascurare l'importanza, specialmente in un momento, come questo, di recessione economica.

Dobbiamo infatti, onorevole Ministro, tenere presente che le materie prime — cioè, principalmente, il carbone e i minerali — incidono per circa il 60 per cento sul prezzo dei prodotti, e che proprio l'approvvigionamento di queste materie prime, che ha sempre costituito un fattore purtroppo notevolmente negativo per il nostro Paese, ha subito nell'ultimo ventennio una decisa inversione di rotta. Infatti, l'attuale indi-

rizzo tecnologico si è orientato verso i minerali cosiddetti ricchi (cioè ad alta percentuale di ferro), minerali che sono scarisimi in Europa; per questo, la siderurgia italiana a ciclo integrale, con i suoi impianti dislocati sul mare, si trova nelle condizioni ideali per approvvigionarsi economicamente. Questo però a patto che i costi di imbarco e di sbarco delle materie prime siano contenuti entro i limiti più stretti possibili.

Lo scopo delle autonomie funzionali è appunto quello di ridurre i costi dei servizi portuali senza danno, anzi con indiretto ma rilevante vantaggio per l'occupazione. Secondo dati già resi noti, mi pare, dall'onorevole Ministro, a Vado Ligure lo sbarco di una nave autostivante da 15 mila tonnellate costa, in regime di autonomia funzionale, poco più di 350 mila lire, mentre con l'impiego delle compagnie portuali ammonterebbe a tre milioni e mezzo. Questo esempio (e se ne potrebbero citare a volontà) dovrebbe già essere notevolmente dimostrativo; ma non si deve assolutamente dimenticare, inoltre, che proprio queste autonomie, limitate agli approdi industriali, rendono possibile il sorgere di complessi e di nuclei industriali come quello di Marghera e quello di Trieste, che rivestono una importanza fondamentale per la vita dell'economia di tutta la zona e delle rispettive regioni.

Questa è veramente una questione di progresso tecnico e di diminuzione dei costi, senza la quale (come ho già detto) non solo non potrebbero sorgere nuovi nuclei industriali, ma anche quelli già esistenti andrebbero fatalmente in crisi, alimentando il sempre più preoccupante fenomeno della disoccupazione. Vogliamo forse fermare anche l'industria siderurgica, come già siamo riusciti a fermare quella edilizia?

Siamo tutti d'accordo che è necessario un programma organico di opere portuali, siamo tutti d'accordo che è necessario lo stanziamento di fondi adeguati per l'ammodernamento degli impianti (e d'altra parte mi pare che esista, se non vado errato, un programma decennale di opere portuali che richiede la spesa di 650 miliardi di lire);

su queste cose da fare siamo tutti d'accordo. Sulle questioni tecniche non c'è nulla da obiettare, tutto al più vorremmo che ci fossero delle disponibilità maggiori di bilancio, per poter far di più e per poter far più presto. Dove invece siamo nettamente dissenzienti è quando si passa al lato politico della cosa o, per meglio dire, al lato demagogico. Quando si passa al solito ritornello dei « grossi profitti delle imprese che operano nell'interno degli empori marittimi, spesso godendo di privilegi che hanno inciso sul carattere pubblico dei porti », oppure quando si parla di « pesante attacco ai diritti conquistati da decenni dalle compagnie portuali, e che rispondono all'interesse economico e tecnico dei porti », ci viene voglia di domandare con una punta di malizia: quale interesse economico, quello di far pagare tre milioni e mezzo ciò che si può avere per 350 mila lire?

La verità è, onorevoli colleghi, che per pura demagogia si è pronti, in un così delicato momento di congiuntura economica, a sacrificare dei pubblici servizi, chiamati ad assolvere precisi compiti al servizio della comunità, per difendere dei cosiddetti diritti che non possono e non devono essere riconosciuti ad un'esigua minoranza, anche se agguerrita, in uno Stato democratico dove la legge deve essere sempre difesa e rispettata. E questo, onorevole Ministro, soprattutto se teniamo presenti due cose: primo, che esiste una sentenza della Corte costituzionale che conferma la legittimità dell'articolo 330 del Codice penale che punisce come delitto contro la pubblica Amministrazione l'abbandono collettivo del lavoro da parte di dipendenti di imprese esercenti servizi di pubblica necessità; secondo, che la responsabilità dell'effettuazione del servizio pubblico portuale è affidata alle autorità dei porti con potere, fra l'altro, di disciplina nei confronti delle compagnie portuali e delle maestranze.

Occorre riportare disciplina nel settore portuale, occorre assicurare l'effettiva libertà di lavoro soprattutto nei grandi porti dove la pressione della Confederazione generale italiana del lavoro è maggiore; occorre riportare fiducia negli operatori che,

a causa della continua incertezza e precarietà circa le date di imbarco delle merci, stanno abbandonando il nostro massimo porto italiano per avvalersi, per le loro correnti di traffico, dei porti del nord Europa. Gli episodi che si vogliono minimizzare, come quello della Fiat che devia su Brema un notevole quantitativo di autovetture destinate all'esportazione, o quello degli esportatori di vino piemontesi che decidono di servirsi anch'essi di porti tedeschi, o come la decisione della *Société mutuelle d'assurance des transports de La Chaux de Fonds* di rifiutare l'assicurazione della merce in transito per il porto di Genova e, passando ad un'altra zona, la constatazione che importatori tedeschi, austriaci e svizzeri stanno sistematicamente abbandonando il porto di Trieste, sono tutte perle di una collana che finirà per soffocare, per strozzare la vita dei nostri porti e con essa l'economia nazionale.

Noi non vogliamo difendere nessun privilegio, e d'altronde l'Italsider sa difendersi da sola e non ha bisogno di difensori d'ufficio, ma sono i piccoli e medi imprenditori che vengono soffocati da questi sistemi antiquati, da questi sistemi trogloditici, da questi privilegi di categoria, da queste conduzioni di esclusiva istituite in altre e ben diverse situazioni politiche, economiche e sociali, ma soprattutto tecniche, per salvaguardare allora la sicurezza, la regolarità e l'economicità delle operazioni di carico e scarico. Questi fini oggi non esistono più, onorevole Ministro: oggi l'esistenza di un regime di monopolio che accresce i costi e che ritarda le operazioni non è più tollerabile. (*Vivaci interruzioni dall'estrema sinistra*).

È inutile che facciate i difensori dei monopoli! Lo so che sono cose spiacevoli per voi, ma sono verità!

Per questo, onorevole Ministro, le diciamo non solo di continuare la sua serena ma ferma difesa degli interessi dei nostri porti, ma se esiste, come pare, una Commissione di studio per la riforma dell'ordinamento dei porti italiani, le chiediamo di farne accelerare i lavori.

Urge infatti, onorevole Ministro, una liberalizzazione del lavoro dei porti italiani.

Urge rendere nota alle maestranze portuali l'illegittimità dell'azione cui esse vengono spinte, non per motivi di tutela sindacale, ma nel quadro di un piano di agitazione tendente a sabotare l'economia nazionale. Urge intervenire per porre termine ai continui scioperi dichiarati illegittimi e per ristabilire quelle condizioni di sicurezza e di garanzia della continuità del lavoro che sono il presupposto immediato per porre freno ai dirottamenti delle merci dall'emporio genovese e dagli altri empori italiani verso gli scali esteri. Ed urge soprattutto, onorevole Ministro, porre l'autorità portuale in grado di assolvere al suo compito che è quello di avere il controllo effettivo del lavoro dei porti, il controllo effettivo della selezione dei lavoratori portuali, per i quali potrebbero istituirsi anche dei corsi di qualificazione professionale che avrebbero certamente il vantaggio di darci un miglioramento qualitativo dei lavoratori stessi; miglioramento che servirebbe a rendere queste maestranze maggiormente sensibili ai problemi generali della vita del loro porto, maggiormente consapevoli, oltre che dei loro legittimi diritti, anche dei loro doveri verso la comunità. Solo in questo modo, onorevole Ministro, io penso che si possa e si debba difendere l'avvenire dei nostri porti e, soprattutto, l'avvenire del nostro Paese.

Sulla presentazione di un disegno di legge

T E R R A C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T E R R A C I N I . Signor Presidente, secondo notizie certe, nel corso della giornata odierna il Governo farà pervenire alla Presidenza del Senato un disegno di legge che apporta modifiche alle aliquote dell'IGE, disegno di legge del quale hanno largamente parlato, nel corso di questi ultimi giorni, i giornali e del quale si è profondamente interessata l'opinione pubblica alla luce del voto col quale il 24 settembre la nostra Assemblea ha rifiutato di ratificare

il decreto-legge 1° settembre nella stessa materia.

Ora, signor Presidente, io desidero soltanto esprimere la mia certezza che la Presidenza del Senato saprà essere nell'occasione, come lo è sempre stata, una severa custode e applicatrice del nostro Regolamento, che è legge per tutti noi inderogabile ed è garanzia per i cittadini del retto funzionamento dell'istituto parlamentare.

P R E S I D E N T E . Senatore Terracini, fino a questo momento non è pervenuto nessun disegno di legge e quindi non posso esprimere nessun parere.

T E R R A C I N I . Ho detto: nel corso della giornata.

Per lo svolgimento di interpellanze

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

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I O V A N O . Signor Presidente, ho chiesto la parola per pregarla di rendersi interprete presso il Ministro della pubblica istruzione della richiesta del nostro Gruppo che venga sollecitata la discussione dell'interpellanza n. 210 sulla situazione della scuola e in particolare sul problema degli insegnanti delle materie cosiddette « sacrificate », che è stata presentata il 22 settembre ultimo scorso. La questione ci sembra di grande importanza e di estrema urgenza.

F A B R E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . Signor Presidente, ho chiesto la parola per sollecitare una risposta alla nostra interpellanza n. 183 relativa ai danni provocati dall'alluvione del 7 giugno scorso abbattutasi sulla costa adriatica e sull'immediato retroterra.

In particolare mi riferisco ai danni subiti dai pescatori e di cui non si sa niente. È

noto che si sono avuti morti, barche affondate, eccetera. La prego quindi, signor Presidente, di farsi portavoce di questa nostra richiesta.

P R E S I D E N T E . La Presidenza prega il ministro Spagnoli di rendersi interprete presso i Ministri competenti delle richieste dei senatori Piovano e Fabretti.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

B O N A F I N I , *Segretario:*

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non possa, come sarebbe desiderabile e necessario, attribuire al comune di Cimbergo (Brescia) la integrazione di otto milioni, chiesta nel settembre 1964, in adizione al contributo erariale sulla spesa di sedici milioni necessaria per la costruzione del primo tronco di fognatura, realizzabile in relazione al mutuo già concesso dalla Cassa depositi e prestiti, ma insufficiente per l'avvenuto aumento dei prezzi del capitolato di appalto che non consente alle imprese costruttrici di adire alle gare (2170).

ROSELLI

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare, ciascuno per la parte di propria competenza, per la repressione della pesca di frodo.

Gli interroganti fanno rilevare come in questi ultimi tempi si siano verificati in varie zone e recentemente a Taranto una serie di atti criminosi ai danni di onesti lavoratori, che traggono il loro sostentamento dalla pesca, i quali per aver denunciato alle autorità competenti pescatori di frodo, sono stati criminalmente danneggiati con atti di rappresaglia consistenti nella minaccia alle

persone e nella distruzione degli strumenti di lavoro.

Gli interroganti fanno rilevare altresì come tutto quanto denunciato spesso accade sotto lo sguardo degli stessi organi preposti al controllo o addirittura con la connivenza degli stessi.

A tal fine gli interroganti invocano, particolarmente per Taranto, una inchiesta da parte del Ministero della marina mercantile al fine di accertare eventuali responsabilità (2171).

GIANCANE, FERRONI, GATTO Simone, MACAGGI

Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se non ritenga giusto e necessario che, nella ripartizione interna dei fondi attualmente a disposizione della Cassa, una parte adeguata sia destinata al settore degli elettrodomesti rurali, « congelato » da oltre due anni, nonostante la sua particolare importanza ai fini del miglioramento del livello di vita civile delle campagne; per modo che i relativi progetti, da tempo predisposti, spesso con notevole spesa soprattutto dai piccoli Comuni, siano finalmente dissepolti dagli archivi della Cassa ed avviati a sia pur graduale esecuzione (2172).

MILILLO

Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se corrispondano al vero le allarmanti notizie pubblicate dal giornale « Il Tempo » di Roma, del 29 settembre 1964 edizione per la Puglia — a pagina 4 nella cronaca della Puglia —, in merito al presunto « Scandalo a Trani — Il muro dello Stadio costa 100 milioni, ma deve essere abbattuto — »;

se tale muro è stato progettato dai competenti organi tecnici, con il rispetto delle formalità previste dalle leggi;

se la realizzazione della « Tribuna », di cui il « muro » è parte essenziale, e di tutte le opere dello stadio sono state deliberate dai competenti organi amministrativi civili;

se, ove esistano, tali delibere sono state ratificate dagli organi tutori;

se la realizzazione del « muro » è stata effettuata sotto la direzione ed il controllo di funzionari qualificati;

se, ed a chi, debba attribuirsi la responsabilità dei danni provocati dal cedimento del « muro » all'attiguo stabilimento « Appia Marmi »;

se effettivamente il « muro » possa costituire pericolo per la incolumità degli spettatori che, in occasione delle partite di calcio, affluiscono numerosi allo stadio;

se, infine, non ritengano opportuno, anzi doveroso, interessare i competenti Uffici amministrativi e civili della prefettura di Bari, e quelli tecnici del Genio civile e del Provveditorato alle opere pubbliche di Bari, perchè, nella propria competenza, svolgano indagini ed ispezioni in merito alla regolarità e legittimità delle procedure amministrative e tecniche adottate, e ne individuino le eventuali responsabilità, al fine di scongiurare, se del caso, l'eventuale ulteriore sperpero del pubblico denaro e la deprecabile eventualità di luttuosi avvenimenti (2173).

MONGELLI

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 6 ottobre 1964

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 6 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Ratifica ed esecuzione del Trattato per il bando degli esperimenti di armi nucleari nell'atmosfera, nello spazio cosmico e negli spazi subacquei, firmato a Mosca il 5 agosto 1963 (607) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Ratifica ed esecuzione degli Accordi internazionali firmati in Ankara il 12 settembre 1963 e degli Atti connessi relativi all'Associazione tra la Comunità economi-

ca europea e la Turchia (772) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Jugoslavia per il regolamento del traffico di persone, nonchè dei trasporti e delle comunicazioni terrestri e marittime tra le aree limitrofe, concluso ad Udine il 31 ottobre 1962 (587).

4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale sull'olio d'oliva 1963, adottato a Ginevra il 20 aprile 1963 (704).

5. Delega al Governo ad emanare una nuova tariffa dei dazi doganali (672).

6. Provvedimenti tributari per l'agricoltura (751) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 12,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

ALLEGATO

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

ADAMOLI (VIDALI, BERTOLI) (1122)	Pag 9979
BERLANDA (2125)	9980
BERMANI (1956)	9981
BOCCASSI (1911)	9981
BOCCASSI (BRAMBILLA, CAPONI, TREBBI, MACCAR- RONE, FIORE) (1995)	9982
BONALDI (1897)	9982
CIPOLLA (1180)	9983
CONTE (KUNTZE) (1942)	9983
DI PRISCO (1913, 1950)	9984, 9985
GIARDINA (1022, 1573)	9985
KUNTZE (CONTE) (1966)	9986
MACCARRONE (1980)	9987
MILILLO (1440)	9988
MOLINARI (1951, 2004)	9989
PERRINO (2005)	9990
PICARDO (GRIMALDI, PACE) (2081)	9990
PIOVANO (VERGANI) (1777)	9991
PIRASTU (1800)	9991
PREZIOSI (1983)	9992
ROMAGNOLI CARETTONI Tullia (1065)	9993
ROSELLI (833, 1623)	9993, 9994
SAMEK LODOVICI (LORENZI, BUSSI, MACAGGI, D'ERRICO, INDELLI, ZONCA) (995)	9995
SIMONUCCI (1479)	9996
SPIGAROLI (ZACCARI) (1923)	9997
TEDESCHI (1636)	9997
TERRACINI (1999)	9998
TOMASSINI (1920)	9998
TREBBI (BRAMBILLA, FIORE) (1844)	9999
VIDALI (1071, 1172, 1886)	9999, 10000
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i>	9989
BO, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>	9997, 10000
DELLE FAVE, <i>Ministro del lavoro e della pre- videnza sociale</i>	9981 e passim
FERRARI AGGRADI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>	9993
GUI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>	9983, 9987, 9997
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	9981 e passim

MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i>	Pag. 9984, 9987, 9995
PASTORE, <i>Ministro senza portafoglio</i>	9988
RUSSO, <i>Ministro delle poste e delle teleco- municazioni</i>	9990
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	9979, 9992
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i>	9980

ADAMOLI (VIDALI, BERTOLI). — *Ai Ministri della marina mercantile e del tesoro.* — Per conoscere se non intendano disporre con urgenza la regolarizzazione della posizione debitoria che lo Stato mantiene nei confronti delle società di navigazione del gruppo FINMARE le quali, in base alle disposizioni vigenti prima dell'entrata in vigore della legge del 2 giugno 1962, n. 600, sul riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati, sono tuttora creditrici per oltre 65 miliardi di lire.

Si tratta di somme che si sono andate accumulando fra gli anni 1956-62 ed il cui mancato versamento ha appesantito e appesantisce sempre più la gestione finanziaria di aziende di interesse pubblico che, per fronteggiare le normali esigenze di servizio, sono costrette a ricorrere a onerosi finanziamenti bancari che comportano una ulteriore perdita annua di 5 miliardi di lire per interessi passivi (1122).

RISPOSTA. — Rispondo anche per conto del Ministro del tesoro.

Faccio presente all'onorevole interrogante che è stato approvato dal Consiglio dei

Ministri un disegno di legge che prevede il rimborso delle somme dovute dallo Stato, a termine del regio decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081, alle quattro Società di premiente interesse nazionale (Italia, Loyd Triestino, Adriatica e Tirrenia) per un importo pari a lire 65,5 miliardi.

Il predetto disegno di legge è attualmente all'esame del Senato.

Il Ministro

SPAGNOLLI

BERLANDA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se gli risulti che la Confederazione italiana proprietà edilizia, con sede in Roma, ha iscritto di « autorità » tutti i proprietari edilizi negli elenchi dei contribuenti a favore della stessa, senza che — nella generalità dei casi — vi sia stata regolare domanda di associazione.

La riscossione a mezzo esattoria della quota associativa fissata d'ufficio è stata autorizzata dal Ministero delle finanze — Direzione generale imposte dirette — con nota n. 404811 del 31 marzo 1964 ed è stata estesa indiscriminatamente a tutti i proprietari edilizi, anche se non associati.

Naturalmente gli elenchi generali sono stati forniti da pubblici uffici. L'azione intrapresa ha destato notevoli perplessità e giustificato malumore per il metodo insolito e certamente irregolare prescelto, con l'appoggio della Pubblica Amministrazione, che sembra legalizzare una situazione di reale abuso.

A documentazione di quanto sopra affermato, l'interrogante trasmette la fotocopia di una cartella esattoriale del comune di Trento e un articolo apparso sul quotidiano « L'Adige », il 19 settembre 1964.

L'interrogante gradirà conoscere quali provvedimenti siano stati presi per eliminare l'abuso segnalato (2125).

RISPOSTA. — L'autorizzazione alla Confederazione italiana della proprietà edilizia, a riscuotere i contributi volontari tramite gli esattori, è stata accordata in applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 3

del testo unico 15 maggio 1963, n. 858, con l'obbligo dell'osservanza delle istruzioni impartite con la circolare 28 settembre 1963, n. 411810/405, che fra l'altro tassativamente dispone che gli avvisi di pagamento portino chiaramente espresso che si tratta di contributo volontario e fa divieto all'esattore di agire esecutivamente nei confronti degli inadempienti.

Atteso il disposto della legge anzidetta, si osserva, in linea generale, che non sarebbe giustificato negare l'autorizzazione alle associazioni contemplate dalla norma ed il problema, quindi, è riposto nel buon uso dell'autorizzazione da parte dell'ente interessato.

Sotto tale profilo, ogni qual volta sono state segnalate irregolarità si è disposta immediatamente la sospensione del servizio e richiamate le organizzazioni alla osservanza delle condizioni poste per il suo espletamento.

Nel caso in esame, questo Ministero, venuto a conoscenza della pubblicazione di articoli sui quotidiani genovesi dai quali risultava che la Confederazione italiana della proprietà edilizia non si era attenuta alle istruzioni di cui alla richiamata circolare del 1963, disponeva per Genova, con telegramma del 22 maggio 1964, la immediata sospensione del servizio da parte di quella esattoria, e l'Intendenza di finanza di Genova successivamente comunicava di aver fatto pubblicare, sui giornali, precisazioni sulla natura volontaria del contributo.

A seguito di ulteriori segnalazioni di situazioni analoghe a Torino, Milano e Napoli, con telegramma del 5 agosto 1964, è stato disposto di sospendere il servizio in tutto il territorio fino a quando la Confederazione non si sarà attenuta alle prescrizioni della circolare n. 405. Nello stesso tempo le Intendenze di finanza sono state invitate ad accertare, anche a mezzo della Guardia di finanza, se gli elenchi consegnati agli esattori contengano soltanto nominativi di effettivi aderenti alla Confederazione.

Il Ministro

TREMELLONI

BERMANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza dei gravi ritardi nella discussione dei ricorsi alla Commissione di vigilanza presso la Direzione generale edilizia statale sovvenzionata, costituita a sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, ritardi che causano in taluni casi anche notevoli danni; per sapere altresì se non intenda intervenire anche per stabilire una accurata revisione delle norme, sia procedurali che sostanziali, regolanti la materia (1956).

RISPOSTA. — I ricorsi prodotti alla Commissione di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica da soci di cooperative edilizie avverso l'operato dei rispettivi consigli di amministrazione vengono notificati, a cura della Segreteria della Commissione stessa, alle parti interessate e ciò in ossequio al principio del contraddittorio, che trova applicazione anche nel procedimento innanzi alla Commissione di vigilanza, atteso il carattere contenzioso dell'attività che, tra l'altro, essa svolge, ai sensi dell'articolo 131 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e talora giurisdizionale, ai sensi dell'articolo 239 del citato testo unico.

I consigli di amministrazione debbono controdedurre in merito ai ricorsi, esibire copia degli atti impugnati e prendere chiarimenti e dettagliate relazioni in difesa del loro operato.

Poichè i ricorsi, nella quasi totalità, investono deliberazioni che si ripercuotono su posizioni giuridiche di altri soci controinteressati ai ricorsi stessi, occorre, in questi casi, che questi siano notificati anche ai soci anzidetti per le loro controdeduzioni.

Espletata la necessaria istruttoria che, pur non richiedendo le rigorose forme della procedura del contenzioso amministrativo, è tuttavia complessa, i ricorsi sono sottoposti all'esame della Commissione di vigilanza, la quale, essendo rilevantissimo il numero dei ricorsi già istruiti, non può ovviamente definire le vertenze dinanzi ad essa pendenti con lo stesso ritmo con cui continuamente vengono prodotti i ricorsi stessi.

Da tutto ciò consegue talvolta un certo ritardo nella definizione delle vertenze.

Se poi si considera che il contraddittorio delle parti si svolge per iscritto, che i termini che si fissano per la produzione di atti, di osservazioni, deduzioni e controdeduzioni sono semplicemente ordinatori e che le parti stesse ritardano notevolmente ad adempiere a quanto viene loro ordinato dall'ufficio preposto alla istruttoria dei ricorsi, si può ben giustificare il ritardo che intercorre tra la proposizione dei ricorsi e la loro definizione.

In merito all'ultima parte dell'interrogazione s'informa che una nuova disciplina delle norme riguardanti la Commissione di vigilanza è stata stabilita, fra l'altro, con il decreto del Presidente della Repubblica del 23 maggio 1964, n. 655, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 12 agosto 1964, riguardante le assegnazioni di alloggi economici e popolari.

Il Ministro
MANCINI

BOCCASSI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intende prendere perchè allo stabilimento Frine di Tortona non sia violata la libertà di sciopero, e non siano perpetrate rappresaglie dalla Direzione dello stabilimento in contrasto con le leggi fondamentali dello Stato, ma sia tutelata la libertà delle lavoratrici.

In seguito allo sciopero nazionale delle lavoratrici della categoria indetto per il 2 luglio 1964 per il rinnovo del contratto nazionale, i dirigenti dell'azienda non si limitavano alle minacce ed ai ricatti, ma prelevarono a domicilio le dipendenti contro la loro volontà e perpetrarono ogni sorta di pressioni fino a giungere alla rappresaglia di sospendere a tempo indeterminato sei lavoratrici (1911).

RISPOSTA. — Dagli accertamenti effettuati è risultato che in data 1° luglio 1964 la direzione della s.r.l. FRINE di Tortona (Alessandria), venuta a conoscenza dello sciopero di categoria indetto dalle organizzazioni sindacali per il giorno successivo, convocò i rappresentanti della Commissione interna

per richiamare la loro attenzione sul difficile momento congiunturale, impegnandosi ad estendere immediatamente ai propri dipendenti ogni miglioramento economico e normativo, già concordato in campo nazionale, per scongiurare lo sciopero nell'ambito dell'azienda.

I membri di detta Commissione, ritenendo soddisfacente quanto affermato dalla Direzione aziendale, invitarono le maestranze a desistere dallo sciopero.

Il giorno successivo, 2 luglio 1964, il direttore dell'azienda, per evitare che fosse coartata la libertà di lavoro, metteva a disposizione dei lavoratori che intendevano recarsi al lavoro cinque automezzi dell'azienda. Risulta che hanno fruito di tale facilitazione circa 30 dipendenti, mentre gli altri, circa 137, si sono recati al lavoro con i propri mezzi.

Non risulta che alcun operaio sia stato prelevato a domicilio e tanto meno che l'azienda abbia minacciato o coartato la volontà dei lavoratori.

Circa la sospensione a tempo indeterminato delle sei lavoratrici, è risultato che essa è del tutto estranea all'agitazione del 2 luglio 1964. Infatti, delle dette lavoratrici, solo una ha partecipato allo sciopero, dimessasi, poi, per recarsi all'estero per ragioni di lavoro; le altre sono state sospese, con decorrenza 8 luglio 1964, per mancanza di commesse. Tuttavia, a seguito dell'intervento dell'Ispettorato del lavoro di Alessandria, una di esse è stata riammessa al lavoro poichè si trovava in stato di gravidanza, accertato da certificato medico presentato alla direzione aziendale dopo la sospensione. Il medesimo Ispettorato sta svolgendo ulteriori indagini per stabilire con maggiore certezza l'assenza di qualsiasi arbitrio in ordine al provvedimento di sospensione.

*Il Ministro
DELLE FAVE*

BOCCASSI (BRAMBILLA, CAPONI, TREBBI, MACCARRONE, FIORE). — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sa-*

nità. — Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere in seguito al mancato accordo tra le mutue di malattia e le organizzazioni della categoria dei proprietari di farmacia, il cui comitato di agitazione ha deciso che dal 15 settembre 1964 tutti gli assistiti dalla mutua paghino in proprio le medicine delle quali eventualmente avessero bisogno.

La grave decisione, qualora si dovesse effettuare, metterebbe in estrema difficoltà e serio disagio i lavoratori assistiti dalle diverse mutue e specialmente gli assistiti dall'INAM, ed in particolare i vecchi lavoratori pensionati che maggiormente hanno bisogno di medicine per inevitabili esigenze dell'età e pertanto costretti a subire le maggiori conseguenze (1995).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro della sanità.

Si informa che il mancato accordo tra l'INAM ed i farmacisti, per il rinnovo della convenzione, ha formato oggetto di varie riunioni presso questo Ministero.

Nella riunione del 9 settembre 1964, su richiesta dei rappresentanti dei farmacisti, è stato convenuto di rinviare la definizione delle trattative in corso, relative al rinnovo dalla convenzione stessa, alla prima decade di ottobre.

I rappresentanti responsabili della categoria interessata hanno dato formale assicurazione allo scrivente che, nel frattempo e sino alla definizione della convenzione, nessuna agitazione sarà effettuata dalla categoria dei farmacisti nei confronti dell'INAM.

*Il Ministro
DELLE FAVE*

BONALDI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle finanze.* — Per conoscere quali iniziative intendano prendere affinché le norme contrattuali riguardanti gli impiegati esattoriali, specie per quanto concerne la qualifica del personale, vengano rispettate da tutte le esattorie, anche da quelle cioè di minore importanza, senza co-

stringere gli interessati a svolgere le azioni necessarie a far valere i propri diritti.

Nel caso in cui i titolari di piccole esattorie non riescano a gestirle nel rispetto delle norme contrattuali di lavoro l'interrogante desidera conoscere in che modo si intenda assicurare il servizio di tali esattorie e di quelle che già ora sono vacanti (1897).

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro delle finanze.

Il trattamento economico e normativo del personale delle esattorie è regolato dalla disciplina, con validità *erga omnes*, di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1655, e 2 gennaio 1962, numeri 318 e 654, nonché da pattuizioni collettive di diritto privato.

L'osservanza di queste ultime è ugualmente obbligatoria, in virtù degli articoli 102 e 103 del testo unico delle leggi sui servizi della riscossione delle imposte dirette, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 15 maggio 1963, n. 858. Per l'articolo 102 la inadempienza agli obblighi derivanti dai contratti collettivi di lavoro è considerata irregolarità che comporta la decadenza dell'esattore, alla cui pronuncia, secondo il successivo articolo 103, provvede il Prefetto su proposta dell'Ispettorato del lavoro.

Ciò premesso, stante la genericità della segnalazione, è necessario, perchè si possa far luogo agli interventi auspicati dalla S.V. onorevole e previsti dalla legge, che si disponga della individuazione delle ditte che non osservano le disposizioni contrattuali e di legge sopra menzionate.

Il Ministro
DELLE FAVE

CIPOLLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere per quali motivi non è stata concessa l'autorizzazione ad istituire una sezione distaccata dell'Istituto tecnico per geometri « Filippo Parlatore » a Polizzi Generosa (provincia di Palermo), per l'anno scolastico 1963-64.

L'interrogante chiede altresì di conoscere se per l'anno scolastico 1964-65 potrà finalmente essere accolta questa aspirazione delle popolazioni di Polizzi e dei Comuni vicini (1180).

RISPOSTA. — S'informa l'onorevole interrogante che, a decorrere dall'inizio dell'anno scolastico 1964-65, sarà istituita a Polizzi Generosa la 1ª classe della sezione staccata dell'Istituto tecnico per geometri « Filippo Parlatore ».

Il Ministro
GUI

CONTE (KUNTZE). — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

1) quali tratti dell'autostrada Canosa-Bologna sono attualmente in costruzione e per quali tratti sono stati quindi approvati i progetti esecutivi;

2) se non ritenga che, nella costruzione di detta autostrada, che fra l'altro dovrebbe servire allo sviluppo turistico della riviera adriatica, il tracciato della stessa non annulli le possibilità di tale sviluppo, togliendo spazio e respiro alle spiagge;

3) in particolare se non ritenga di dover aderire al voto del Consiglio comunale di Serracapriola (Foggia), perchè sia adottata una variante al progetto approvato per impedire che le iniziative turistiche in corso di attuazione sulla Marina di Chienti, ed alle quali sono interessati parecchi Comuni della provincia di Foggia, all'uopo costituiti in Consorzio, non vengano irreparabilmente compromesse (1942).

RISPOSTA. — Sulla scorta del progetto di massima a suo tempo redatto per la costruzione dell'autostrada Bologna-Canosa, la Società concessionaria ha presentato i progetti esecutivi per il tratto compreso tra Bologna e Rimini e i relativi lavori, da tempo iniziati, sono attualmente in stadio molto avanzato. Per la rimanente estesa fra Rimini e Canosa la progettazione esecutiva già iniziata, secondo il tracciato del progetto di massima, è stata sospesa a seguito delle ri-

chieste di alcuni Comuni, ubicati lungo il litorale, che, per esigenze urbanistiche, chiesero lo spostamento del tracciato verso monte.

Da parte della detta Società concessionaria è in corso lo studio di un nuovo tracciato inteso, per quanto possibile, a conciliare le esigenze degli Enti locali con quelli dell'Autostrada, ma non tutti i Comuni hanno presentato i propri piani di sviluppo urbanistico. Si ritiene comunque che l'Autostrada nulla abbia a togliere agli interessi locali.

In merito alle richieste del comune di Serracapriola s'informa che:

il progetto esecutivo, praticamente ultimato, del tronco che interessa tale Comune ricalca il progetto di massima da tempo approvato;

tale tracciato risulta approvato anche dalla Sezione per la riforma fondiaria della provincia di Foggia, che l'ha ritenuto come il meno lesivo agli interessi degli appoderamenti localizzati nel comune di Serracapriola;

durante la progettazione esecutiva — effettuata in base ad accordi presi con tutti gli Enti locali interessati — il comune di Serracapriola non è mai intervenuto per chiedere modifiche o varianti al progetto.

Il Ministro
MANCINI

DI PRISCO. — *Al Ministro della sanità.* — Premesso che una trentina di bambini dell'orfanotrofio « Maria Immacolata » di Cologna Veneta (Verona) retto dalle suore della Misericordia, ospiti della colonia estiva in Torbe di Negrar (Verona), sono stati ricoverati all'Ospedale di Verona nella giornata del 20 luglio 1964 per intossicazione alimentare; l'interrogante chiede di conoscere le conclusioni alle quali arriverà la competente autorità per stabilire le cause della intossicazione e quindi le eventuali responsabilità e, in riferimento ad esse, i provvedimenti che verranno presi (1913).

RISPOSTA. — Il 20 luglio 1964 a Torbe (Negrar), sede estiva dell'Orfanotrofio di Co-

logna Veneta, è scoppiato un episodio acuto che ha colpito n. 60 bambini e 4 adulti su un totale di circa 110 soggetti presenti nella colonia.

La sintomatologia è stata caratterizzata da malessere, febbre 39-40, modica diarrea (non in tutti i colpiti), poco vomito, obnubilamento del sensorio.

All'Ospedale Alessandri di Verona, dove sono stati ricoverati la maggior parte dei colpiti, è stata fatta diagnosi di enterocolite.

Le coproculture effettuate dal Laboratorio provinciale di igiene e profilassi di Verona hanno dato esito positivo per salmonella paratifo B, mentre le emocolture sono rimaste negative.

Da indagini effettuate sul luogo dal Medico provinciale di Verona, è risultato che i pazienti avevano mangiato, il giorno prima del malessere, pollo arrosto, pollo lessato cucinati il giorno antecedente la consumazione e lasciati a temperatura ambiente per circa 24 ore, gelato Motta, latte fornito dagli Aiuti internazionali.

L'attenzione si è polarizzata sul brodo residuo e sul pollo arrosto, alimenti che sono stati ancora reperibili.

Il latte degli Aiuti internazionali viene periodicamente controllato dal reparto medico del laboratorio provinciale.

Gli esami batteriologici, nel brodo e nel pollo residui, eseguiti dal predetto laboratorio hanno dato esito negativo per salmonelle e stafilococco patogeno, mentre sono stati riscontrati presenti germi del gruppo proteus e coli.

Si è prospettata l'ipotesi che la forma clinica di paratifo B fosse dovuta a qualche portatore sano o a qualche persona ammalata di forma ambulatoriale.

Il controllo dei bambini di recente immissione nella colonia e di soggetti non presentanti sintomatologia, pure avendo mangiato gli alimenti sospetti, ha dato esito assolutamente negativo sia sierologico che colturale, positivo per salmonella paratifo B nelle feci.

In tutti i colpiti il decorso è stato benigno, e dopo pochi giorni dal ricovero in ospedale sono stati dimessi guariti.

I colpiti con coprocultura leggermente positiva sono sotto controllo di laboratorio.

L'Ufficio del medico provinciale ha disposto un'accurata disinfezione della colonia.

Per quanto riguarda il personale, la direttrice e la cuoca della colonia sono state sostituite.

Il Ministro
MARIOTTI

DI PRISCO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'interno.* — Nelle scorse settimane si è svolta nella città di Napoli una agitazione sindacale dei dipendenti delle lavanderie di quella città.

Una normale controversia di lavoro è stata fatta degenerare, per l'intervento della polizia, in un attacco antioperaio con l'avvenuto arresto di alcune lavoratrici.

L'interrogante chiede quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendono prendere per garantire la libertà del diritto di sciopero e di manifestazione per i lavoratori e per ridare la libertà alle operaie fermate (1950).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro dell'interno.

Il 23 giugno 1964, a seguito di varie astensioni dal lavoro, iniziate il 19 di detto mese, i lavoratori delle tintorie e lavanderie *Papoff* e *Bernard* di Napoli attuarono un ulteriore sciopero di protesta per il mancato accoglimento, da parte dei datori di lavoro, della richiesta avanzata dal sindacato di categoria di ottenere la rivalutazione del compenso del lavoro a cottimo ed un premio per il ferragosto.

Secondo le notizie fornite dal Ministero dell'interno, nella circostanza, numerosi lavoratori delle anzidette aziende si portarono fuori dei cancelli della lavanderia partenopea, la cui maestranza non era interessata alla vertenza, per indurre i dipendenti di quello stabilimento ad aderire, per solidarietà, allo sciopero. Poichè questi ultimi non accolsero l'invito, gli scioperanti impedirono con violenze e minacce l'ingresso nell'opificio degli automezzi della « Partenopea », iniziando, altresì, un nutrito lancio di sassi, che provocò la rottura di al-

cuni vetri della sede dell'azienda e il blocco del traffico veicolare di via Gianturco.

La forza pubblica, riuscite vane le reiterate esortazioni rivolte ai dimostranti, fu costretta ad intervenire per far cessare le violenze e per evitare che si potessero verificare più gravi episodi.

Pertanto, l'intervento della polizia, sempre secondo quanto riferisce il Ministero dell'interno, si rese necessario per reprimere azioni illegali occasionate da contrasti tra operai e non per impedire lo svolgimento di una controversia di lavoro.

Si comunica comunque alla S.V. onorevole che la vertenza è stata composta in data 8 luglio 1964, a seguito di accordo raggiunto tra le parti presso il locale Ufficio regionale del lavoro, in virtù del quale è stata concessa al personale delle aziende suddette una somma *una tantum* a saldo di ogni eventuale spettanza maturata fino al dicembre 1963.

Il Ministro
DELLE FAVE

GIARDINA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare nei confronti del comune di Roma, il cui Assessorato ai lavori pubblici tollera che il costruendo edificio sito in via Francesco Dall'Ongaro 65 (Monteverde Vecchio) superi i limiti di altezza previsti dalla relativa licenza di costruzione (n. 1167-1962 del Comune stesso) (1022).

GIARDINA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento all'interrogazione n. 315 del 19 luglio 1963, diretta al Ministro della pubblica istruzione, della cui risposta si dichiara insoddisfatto, e all'interrogazione n. 1002 del 23 gennaio 1964 diretta al Ministro dei lavori pubblici e rimasta sino ad oggi inevasa, si chiede una sollecita e completa indagine al fine di accertare a chi risalgano le responsabilità per i fatti verificatisi nel comune di Roma in merito alla licenza di costruzione n. 1167-1962.

L'interrogante rileva che il proprietario del costruendo edificio sito in via Francesco

Dall'Ongaro 65 (Monteverde Vecchio), violando i termini della licenza di costruzione n. 1167-62 del comune di Roma, ha costruito due piani in più rispetto al progetto approvato; e rileva inoltre che, soltanto dopo che le dette sopraelevazioni abusive furono compiute, quasi a sanatoria della grave illegalità commessa dal costruttore, la Sovrintendenza alle arti del Lazio ha revocato il proprio vincolo « a verde » di detta zona ed il Comune ha accolto le varianti al progetto proposte dal costruttore.

Ogni interpretazione del comportamento della Pubblica Amministrazione è certamente superflua. Si chiede che venga considerata l'opportunità, anche al fine che quanto avvenuto non costituisca un pericoloso precedente, di revocare la licenza n. 1167-62 e di disporre la demolizione delle sopraelevazioni indicate (1573).

RISPOSTA. — Si risponde per delega ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

La Ditta Tonelli-De Sanctis, dopo avere ottenuto regolare licenza dal comune di Roma in data 10 maggio 1962, n. 1167, per la costruzione di un villino composto di un piano rialzato e due piani superiori con copertura a tetto sopra il livello della via Dall'Ongaro, con ordinanza comunale n. 2302 del 17 luglio 1963, venne invitata dal predetto Comune, a seguito di intervento della Sovrintendenza ai monumenti del Lazio, a sospendere i lavori in quanto la detta licenza era da ritenersi in contrasto con il vincolo paesistico, imposto sulla zona di via Dall'Ongaro con decreto del Ministro della pubblica istruzione 19 gennaio 1959.

La ditta interessata presentò ricorso al Consiglio di Stato e richiese contemporaneamente al Ministero della pubblica istruzione l'aggiornamento e la rettifica del predetto decreto ministeriale 19 gennaio 1959, eccependo che l'area sulla quale insiste la propria costruzione doveva ritenersi esclusa dal vincolo stesso, risultando interessare particelle catastali non menzionate nel predetto decreto.

Da parte sua il Ministero della pubblica istruzione ha informato che il riesame del

vincolo imposto con decreto 19 gennaio 1959 ha inteso porre una esatta delimitazione alla zona tutelata, in relazione alla omissione nel decreto stesso di particelle catastali inerenti alle aree marginali su cui insistono le costruzioni di proprietà della società Dall'Ongaro e della ditta Tonelli.

Si era verificato, infatti, che le delimitazioni al lato nord-est della zona vincolata, indicate con una retta immaginaria congiungente i confini delle particelle catastali 119 e 197 con la via Dall'Ongaro fino al vertice della particella catastale 125, venivano a differire dai dati delle aree di proprietà Tonelli e della società « Dall'Ongaro », che non figurano nel decreto di vincolo 19 gennaio 1959, dando adito a difficoltà interpretative e ad incertezze circa la reale situazione giuridica del bene, che solo in parte avrebbe potuto ricadere nei limiti della zona tutelata.

Resosi necessario il riesame della questione — già oggetto di un sopralluogo effettuato collegialmente da funzionari di detto Ministero e della Sovrintendenza ai monumenti del Lazio — la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali, appositamente convocata, nel riscontrare la circostanza e la veridicità dei rilievi mossi dagli interessati, ritenne di non poter imporre nuovi vincoli per le particelle omesse, in quanto la precedente proposta della Commissione provinciale era diretta alla « tutela della visuale godibile nel tratto di via Dall'Ongaro immediatamente a valle dell'incrocio con via Filopanti e in corrispondenza del futuro belvedere previsto dal Comune in piano regolatore nel tratto stesso di tale via », e rilevò che fosse invece legittimo « modificare la planimetria, escludendo semplicemente quelle particelle non menzionate nel decreto stesso ».

Non ricorrono, peraltro, le condizioni previste dall'articolo 27 della legge urbanistica per l'annullamento dell'autorizzazione rilasciata dal Comune.

Il Ministro
MANCINI

KUNTZE (CONTE). — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ri-

tenga di elevare a Conservatorio di musica il Liceo musicale di Foggia, in considerazione:

a) della serietà degli studi, dell'alto grado di preparazione dei docenti, della qualificazione degli studenti, e delle numerose benemeritenze nel campo dell'insegnamento e di ogni altra iniziativa musicale, che costituiscono indubbio merito, unanimemente riconosciuto, del suddetto Istituto;

b) del numero degli allievi, che affluiscono al citato Liceo musicale non soltanto dall'esteso territorio della Provincia, ma anche dalle province limitrofe;

c) del fatto che il Liceo stesso dispone di degnissima sede, fra le migliori del Mezzogiorno, per la notevole disponibilità di aule, sale, uffici, per la completezza delle attrezzature musicali e per l'esistenza di un ottimo *auditorium* destinato a manifestazioni artistiche, anche di alto livello;

d) del fatto, infine, che l'elevazione a più alto organismo di studi musicali di Stato del Liceo musicale di Foggia contribuirebbe ad onorare, nella maniera più degna, la memoria del maestro Umberto Giordano, cittadino di Foggia, al cui nome il Liceo musicale si intitola (1966).

RISPOSTA. — Nella Regione pugliese è stato già istituito, qualche anno fa, un Conservatorio di musica con sede in Bari.

Pertanto, non si è ravvisata, ora, l'opportunità di procedere alla statizzazione dello Istituto musicale pareggiato « U. Giordano » di Foggia, atteso anche che i titoli di studio conseguiti negli Istituti musicali pareggiati hanno lo stesso valore giuridico di quelli conseguiti nei Conservatori di musica statali.

Il Ministro
GUI

MACCARRONE. — Al Ministro della sanità. — Per sapere quali veterinari provinciali, delle province ove l'idatidosi assume notevole diffusione, abbiano chiesto fino ad oggi, ai sensi dell'articolo 4 dell'ordinanza ministeriale 21 aprile 1964, *Gazzetta Ufficiale* n. 112

dell'8 maggio 1964, l'autorizzazione per rendere obbligatorio, con apposita ordinanza, il trattamento antielmintico periodico contro l'*Echinococcus granulosus* (1980).

RISPOSTA. — È noto che il trattamento antielmintico dei cani contro *echinococcus granulosus* viene praticato in due distinti periodi e, precisamente, all'inizio della primavera e dell'autunno.

Tale azione profilattica è effettuata sistematicamente da alcuni anni nelle province dove la parassitosi assume notevole diffusione (Cagliari - Sassari - Nuoro - L'Aquila - Lucca - Campobasso).

Per rendere più efficace la lotta contro la idatidosi, il Ministero della sanità ha ritenuto opportuno emanare l'ordinanza 21 aprile 1964, che disciplina in modo organico la attuazione pratica degli interventi anti-parassitari.

Alla data dell'entrata in vigore del provvedimento ministeriale e cioè al 24 maggio 1964, poteva considerarsi quasi ultimato il ciclo operativo che coincide col periodo primaverile, per cui non ha potuto avere applicazione il disposto dell'articolo 4 dell'ordinanza in argomento.

In proposito rendo noto alla S.V. onorevole che la Amministrazione sanitaria ha impostato la propria azione, nelle zone dove si opera da anni, sui seguenti punti basilari che rispecchiano le raccomandazioni formulate dagli organismi internazionali interessati al problema e cioè FAO - OMS - OIE:

- a) trattamento antielmintico dei cani;
- b) misure repressive contro la loro reinfezione;
- c) campagna di educazione igienico-sanitaria della popolazione.

Perciò nel 1963 sono stati trattati complessivamente n. 94.531 cani, distribuiti 760 litri di soluzione di bromidrato di arecolina e concessi contributi, pari a lire 22 milioni, per l'esecuzione gratuita dei trattamenti antielmintici.

La profilassi contro la reinfezione dei cani è stata imperniata sulla rigorosa applicazione delle misure che prevedono la distruzione totale dei visceri infestati da cisti di

echinococco nonchè l'assoluto divieto di introdurre dei cani nei macelli, sia pubblici che privati.

Nel campo dell'educazione igienico-sanitaria della popolazione, è stato divulgato uno schema di lezione sulla idatidosi ad uso degli insegnanti elementari per illustrare nelle scuole, specie rurali, le peculiari caratteristiche della malattia nell'uomo e negli animali e per diffondere fra i giovani la conoscenza delle comuni norme igieniche di difesa sanitaria. Sempre nell'ambito di questo settore, è stato realizzato anche un documentario cinematografico che viene proiettato nelle scuole, nei cinema rurali, nei raduni di allevatori ed agricoltori, eccetera.

Per iniziativa e sotto gli auspici dell'Amministrazione sanitaria è stato, inoltre, istituito, presso la facoltà di veterinaria di Pisa, il « Centro veterinario della idatidosi » con lo scopo di promuovere e coordinare studi e ricerche sulla malattia idatidea degli animali.

Il Ministro
MARIOTTI

MILILLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri per il Mezzogiorno ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza della grave vertenza in atto tra le maestranze della SPICA di Teramo e la sua Direzione e in qual modo intendano intervenire sia per risolverla sia per assicurare in via permanente la tutela dei diritti di quei lavoratori e il rispetto dei patti sindacali, nel quadro della normale attività produttiva dell'azienda.

Secondo la tesi della Direzione aziendale, la Società attraverserebbe un periodo di crisi in conseguenza della sfavorevole congiuntura generale. Sta invece di fatto che:

1) la SPICA nel giro di pochi anni ha ottenuto dall'ISVEIMER un finanziamento complessivo di lire 1.690.000.000, oltre che, da parte del comune di Teramo, la cessione gratuita di metri quadrati 33.000 di terreno con relativi servizi, un contributo a fondo perduto di lire 10 milioni e l'esenzione fino al 1967 da vari tributi locali;

2) fra il 1961 e il 1964 essa ha ampliato le sue attrezzature con l'assunzione anche di altri — se pur pochi — operai nel reparto pressatrici, tanto da raddoppiare la produzione, continuando peraltro per ben 9 anni a corrispondere salari inferiori a quelli previsti dal contratto collettivo di categoria;

3) l'amministratore unico dottor Potito Randi, che è poi significativamente Presidente della locale Unione industriali, con i prodotti così accumulati non solo ha costituito in Teramo una nuova società — la SPEA — per l'impianto, sempre finanziato dalla ISVEIMER, di una seconda fabbrica di ceramiche, ma ha potuto acquistare uno stabilimento dello stesso genere in Svizzera.

In queste condizioni lo Stato non può — per un male inteso omaggio ai principi della libertà economica — abdicare al suo diritto di verificare la situazione aziendale, al fine di controllare l'impiego dei cospicui fondi pubblici fin qui corrisposti e sospenderne eventualmente la erogazione, ove persistano le illegalità e le inosservanze contrattuali a danno dei lavoratori.

In particolare si impone la necessità che l'azienda sia obbligata all'applicazione integrale del vigente contratto nazionale di lavoro, ponendo termine all'avvilente ed in-costituzionale pratica del sottosalario, tuttora largamente seguita nel Mezzogiorno da avventurieri e operatori senza scrupoli e sia ritirata la minaccia del licenziamento di ben 250 operai che la Direzione, a scopo chiaramente ricattatorio, fa pesare sulla già esile e precaria struttura economica di quella provincia (1440).

RISPOSTA. — Si risponde alla interrogazione sopra riferita anche per conto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

La Ditta SPICA di Teramo ha trasmesso alla Cassa per il Mezzogiorno una nuova domanda per ottenere il contributo previsto dagli articoli 18, 19 e 20 della legge 29 luglio 1957, n. 634: la domanda stessa è attualmente in fase istruttoria.

In relazione a quanto segnalato nella interrogazione in oggetto ed in osservanza del disposto di cui all'articolo 43 della citata legge n. 634 (il quale subordina la concessione dei

benefici previsti dalla legge medesima alla applicazione, da parte delle imprese richiedenti nei confronti dei dipendenti lavoratori, di condizioni non inferiori a quelle risultanti dai contratti collettivi di lavoro della categoria e della zona), la « Cassa » ha interessato il competente Ispettorato del lavoro, allo scopo di avere notizia circa il rispetto o meno di tale prescrizione.

Analoga richiesta è stata rivolta da questo Comitato al Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Quest'ultimo Dicastero ha comunicato che, a seguito dell'accordo stipulato il 14 agosto ultimo scorso, la Ditta SPICA si è risolta ad applicare integralmente al personale dipendente l'accordo reso obbligatorio con decreto del Presidente della Repubblica 28 luglio 1960, n. 1060, la cui disciplina normativa — come assicura il competente Ministero anzidetto — non differisce di molto da quella ultima del contratto collettivo del 5 aprile 1962 per gli addetti all'industria della ceramica.

Le parti, comunque, si sono riservate di applicare la predetta ultima disciplina normativa non appena la situazione congiunturale dell'azienda migliorerà.

Il Ministro
PASTORE

MOLINARI. — *Ai Ministri della difesa e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se siano edotti del grave stato di disagio determinatosi tra gli operatori turistici pubblici e privati di Diano Marina a seguito del ripristino in quella località del Presidio militare e delle caserme militari di Diano Castello.

Diano Marina — piccola località di 4.500 abitanti, di eccezionale rilievo per le bellezze naturali, per il clima e per le attrezzature — è un importante centro turistico internazionale che annovera 139 alberghi di ogni categoria con oltre novemila posti letto, circa 170 bar-caffè ed innumerevoli esercizi per la vendita di generi alimentari, di abbigliamento, di articoli di artigianato. Il movimento turistico fa registrare oltre un milione di « presenze » annue, di cui oltre

700.000 date da turisti stranieri, cosa che assicura alla bilancia commerciale nazionale valuta pregiata per diversi miliardi.

Il ripristino delle ricordate attrezzature militari rappresenta una remora per l'ulteriore sviluppo turistico della cittadina, la quale vede già determinarsi una notevole flessione nel movimento dei forestieri, in specie stranieri.

Ciò premesso, l'interrogante chiede ai Ministri competenti se non ritengano, nell'interesse dell'economia turistica nazionale, di sospendere il lamentato ripristino delle citate attrezzature e di studiare, nel contempo, una utilizzazione degli impianti che non contrasti con gli interessi turistici di Diano Marina e di tutta la Liguria (1951).

RISPOSTA. — Diano Castello è da lungo tempo sede di reparti dell'Esercito. Il presidio è stato temporaneamente soppresso — dall'agosto 1963 al luglio 1964 — in conseguenza del riordinamento di alcune unità. Dal 20 luglio 1964 è stata dislocata a Diano Castello una compagnia di fanteria.

La presenza di un presidio militare in Diano Castello rappresenta la continuazione di una tradizione che dovrebbe costituire motivo non di doglianza ma di favorevole apprezzamento; nè sembra possa essere ora di pregiudizio per il turismo, come non lo fu per il passato.

Si aggiunge che il Ministero del turismo e dello spettacolo è intervenuto nella questione, sottolineando le esigenze turistiche della zona che consiglierebbero di spostare altrove il presidio suddetto, ma la Difesa, per esigenze funzionali, non ravvisa di poter modificare la situazione in atto.

Il Ministro
ANDREOTTI

MOLINARI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — L'interrogante nella seduta del 25 ottobre 1963 presentava al Ministro la seguente interrogazione:

« Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti intenda far prendere alla RAI-TV, affinché

nella zona di Sciacca (Agrigento) ed in specie nella detta città, possa essere risolta la situazione del II canale della televisione che per ragioni non comprensibili non viene in alcuna località della zona, come in alcuni quartieri della città di Sciacca, ben chiaramente visto mentre in altre non appare in nessun modo sul video.

« L'interrogante fa presente che i numerosi reclami e proteste degli abbonati alla TV non hanno mai avuto nessuna risposta, nè la risoluzione della questione, la quale suscita un malcontento sempre più profondo nelle popolazioni interessate.

« L'interrogante chiede che provvedimenti urgenti vengano al più presto ad eliminare gli inconvenienti lamentati ».

Avendone la risposta che si riporta:

« Al riguardo si informa che il problema della estensione della rete del secondo programma televisivo alle località alle quali attualmente non giunge il relativo segnale è particolarmente considerato ed alla sua soluzione la RAI sta dedicando il massimo sforzo.

« Entro la fine del corrente anno il secondo programma TV raggiungerà tutti i capoluoghi di provincia non ancora serviti o serviti in modo insufficiente.

« Successivamente saranno predisposti altri programmi di lavori onde soddisfare le esigenze di quelle zone che, al pari di Sciacca, non saranno state ancora raggiunte.

Il Ministro RUSSO ».

Non essendo stato a tutt'oggi provveduto ad ovviare alle lamentele messe in evidenza con la sua interrogazione in nome delle popolazioni interessate, l'interrogante torna a chiedere al Ministro delle poste e telecomunicazioni se per una buona volta e per sempre vogliasi da parte della RAI-TV ovviare alle deficienze segnalate facendo installare un ripetitore nella zona di Sciacca o altro sistema tecnico che possa definitivamente sistemare la ripresa del secondo canale ed il miglioramento del primo (2004).

RISPOSTA. — Al riguardo si assicura che nel piano di costruzioni che la RAI ha in corso di realizzazione, e che dovrà essere portato a termine entro il 31 dicembre 1966,

è compreso l'impianto per la ricezione del 2° programma TV a Sciacca.

Il Ministro

RUSSO

PERRINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

se e quale azione intende svolgere per comporre la grave vertenza — di carattere essenzialmente normativo — sorta tra l'INAM e l'Associazione titolari di farmacia e che rischia di turbare la erogazione dell'assistenza farmaceutica in regime assicurativo;

per quale ragione il Ministero della sanità, direttamente e primieramente interessato alla vita ed alla legalità sanitaria del Paese, è tenuto estraneo a vertenze del genere che riguardano i sanitari ed il servizio sanitario (2005).

RISPOSTA. — Si informa che il mancato accordo tra l'INAM ed i farmacisti, per il rinnovo della convenzione, ha formato oggetto di varie riunioni presso questo Ministero.

Nella riunione del 9 settembre ultimo scorso, su richiesta dei rappresentanti dei farmacisti, è stato convenuto di rinviare la definizione delle trattative in corso, relative al rinnovo della convenzione stessa, alla prima decade di ottobre.

I rappresentanti responsabili della categoria interessata hanno dato formale assicurazione allo scrivente che, nel frattempo, e sino alla definizione della convenzione, nessuna agitazione sarà effettuata dalla categoria dei farmacisti nei confronti dell'INAM.

Il Ministro

DELLE FAVE

PICARDO (GRIMALDI, PACE). — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sanità.* — Per sapere se, in considerazione della grave vertenza insorta tra l'INAM ed i farmacisti che ha determinato la sospensione dal 15 settembre 1964 della fornitura gratuita

dei prodotti farmaceutici agli assistiti, con grave nocumento all'assistenza ai lavoratori, che il più delle volte non sono in condizioni di anticipare le somme necessarie,

non ritengano urgente ed inderogabile intervenire per il superamento della vertenza contemperando i diritti delle parti, nel supremo interesse dell'assistenza sanitaria ai lavoratori (*già interp. n. 202*) (2081).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro della sanità.

Si informa che il mancato accordo tra l'INAM ed i farmacisti, per il rinnovo della convenzione, ha formato oggetto di varie riunioni presso questo Ministero.

Nella riunione del 9 settembre ultimo scorso, su richiesta dei rappresentanti dei farmacisti, è stato convenuto di rinviare la definizione delle trattative in corso, relative al rinnovo della convenzione stessa, alla prima decade di ottobre.

I rappresentanti responsabili della categoria interessata hanno dato formale assicurazione allo scrivente che, nel frattempo e sino alla definizione della convenzione, nessuna agitazione sarà effettuata dalla categoria dei farmacisti nei confronti dell'INAM.

Il Ministro
DELLE FAVE

PIOVANO (VERGANI). — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza della situazione determinatasi nello stabilimento FIRTE di Pavia, dove la Direzione in data 5 giugno 1964 ha inviato lettere di licenziamento agli impiegati ed operai dipendenti (circa 400), e annunciato la completa cessazione della produzione dell'azienda.

I dipendenti si sono rivolti alla Direzione e alle autorità locali per chiedere:

che siano loro pagati i salari e gli stipendi per l'attività prestata fino alla data odierna, salari e stipendi arretrati fin dal mese di marzo;

che non venga ulteriormente rinviata la riunione di tutti i creditori già convocata per il 22 giugno 1964;

che sia ultimata la lavorazione dei televisori (oltre 1.500), per i quali occorre poco materiale, al fine di utilizzare le somme da realizzare per il pagamento dei salari e degli stipendi;

quale interessamento immediato possa essere messo in atto per la cessione della azienda ad una ditta tedesca che già è interessata per tale operazione oppure come ottenere un intervento statale (IRI) per salvare una industria già affermata per la qualità dei prodotti sia sul mercato italiano che su quelli esteri (1777).

RISPOSTA. — La S. p. a. FIRTE, produttrice di elettrodomestici e televisori, nel maggio scorso, venutasi a trovare in difficoltà finanziarie, fu costretta a sospendere dal lavoro tutti i suoi dipendenti.

Di costoro, circa 150 rassegnarono le dimissioni, mentre il restante personale è stato licenziato il 25 giugno scorso.

Recentemente, su decreto di autorizzazione dell'Autorità giudiziaria competente, la FIRTE, che era in regime di amministrazione controllata, è stata ceduta al gruppo industriale tedesco NECKERMANN di Francoforte, che subentrerà ad essa con la denominazione di KARTING ITALIANA.

Questa si è impegnata a riassumere tutti i dipendenti della ex FIRTE ed a pagare ad essi il 70 per cento dei salari arretrati. Il residuo 30 per cento potrà essere conseguito nei confronti della cessata società attraverso i normali mezzi di tutela giuridica consentiti dalla procedura dell'amministrazione controllata o da quella fallimentare.

A questi ultimi mezzi di tutela potranno ricorrere anche i dipendenti della ex FIRTE non assunti dalla nuova società.

Il Ministro
DELLE FAVE

PIRASTU. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione di disagio che si sta determinando anche quest'anno per coloro che devono viaggiare sulla linea Cagliari-Civitavecchia.

L'interrogante fa rilevare che, mentre la Tirrenia ha deciso il potenziamento, sia pure insufficiente, delle linee marittime Olbia-Civitavecchia e Porto Torres-Genova, nessun provvedimento è stato annunciato per l'incremento dei traffici marittimi, almeno durante il periodo estivo, tra la parte meridionale dell'Isola ed il Continente — per quanto Cagliari sia il centro di un intenso traffico turistico e graviti sulla città un ampio retroterra — costringendo gli interessati a prenotare i posti sulla nave con mesi di anticipo o ad usufruire delle altre linee marittime che fanno capo ad Olbia e a Porto Torres con evidenti disagi e inconvenienti.

Si chiede pertanto di conoscere quali provvedimenti straordinari intende adottare per potenziare la linea Cagliari-Civitavecchia, almeno durante il periodo estivo, con l'istituzione di nuove corse e l'utilizzazione di navi adeguate alle esigenze del traffico, anche in considerazione della necessità di favorire lo sviluppo economico e turistico della provincia di Cagliari e della Sardegna (1800).

RISPOSTA. — Comunico all'onorevole interrogante che almeno per il momento non è possibile adottare provvedimenti straordinari per potenziare la linea Cagliari-Civitavecchia, data l'attuale indisponibilità di naviglio da parte della Società di navigazione « Tirrenia ».

Posso comunque assicurare che, nella programmazione per il miglioramento e il potenziamento dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, la predetta richiesta sarà senz'altro tenuta presente per quelle soluzioni che sarà possibile adottare nel quadro delle esigenze generali.

Il Ministro
SPAGNOLLI

PREZIOSI. — *Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per cui non sono state date le disposizioni necessarie per liquidare i piccoli proprietari dei terreni espropriati nella zona dei comuni di Apollosa e Ceppaloni in

provincia di Benevento, a causa dell'ampliamento della strada Appia. In effetti trattasi di piccoli proprietari che riuscivano a trarre il minimo sostentamento coltivando direttamente i loro terreni ed oggi si trovano in una tragica situazione di bisogno (1983).

RISPOSTA. — Si risponde in luogo del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.

Nel luglio del 1963 sono stati consegnati all'impresa Tomassini i lavori di sistemazione ed ammodernamento del tratto della strada statale n. 7 compreso tra Montesarchio e Benevento.

Nel settembre 1963 sono state iniziate le pratiche espropriative e relative occupazioni per la esecuzione della variante denominata « Corvo 1 » nel comune di Apollona, i cui lavori sono compresi in quelli di ammodernamento e sono tuttora in corso. Trattasi in genere di seminativi di 2ª e 3ª classe, occupati per zone di limitata superficie, per le quali sono stati redatti gli stati di consistenza, relativi alle 353 ditte espropriande.

Alcuni proprietari hanno consentito la immediata occupazione ed il relativo decreto prefettizio di occupazione temporanea in corso di emissione, mentre per altri che non avevano consentito l'occupazione è stato già emesso il decreto di occupazione.

Per il momento non è possibile procedere alla liquidazione delle indennità da corrispondere per le occupazioni definitive in quanto, essendo i lavori ancora in corso, non si può allo stato definire con esattezza le superfici necessarie ai lavori stessi.

Non vi è pertanto alcun ritardo nelle liquidazioni sia per i motivi suddetti e sia perchè si è ancora ampiamente nel termine biennale stabilito dalla legge 25 giugno 1955, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Per quanto riguarda la zona del comune di Ceppaloni si precisa che le occupazioni sono state iniziate da appena tre mesi.

Comunque il Compartimento della viabilità di Napoli curerà la definizione di tutte le pratiche espropriative nel più breve tempo possibile.

S'informa, infine, con riferimento all'ultima parte dell'interrogazione, che agli espro-

priandi sarà corrisposta, in base alla suindicata legge sulle espropriazioni, sia l'indennità di esproprio, che quella per danni, mancato raccolto, frutti pendenti ed altro, nonchè gli interessi legali dalla data di occupazione del fondo a quella del pagamento diretto ovvero del deposito dell'importo presso la Cassa depositi e prestiti.

Il Ministro
MANCINI

ROMAGNOLI CARETONI Tullia. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per riportare alla normalità la situazione del Consorzio generale di bonifica della Capitanata retto da ben sette anni da una gestione straordinaria e da almeno cinque anni da un medesimo commissario.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere se non si ritenga di dover dare subito adempimento all'articolo 31 della legge sul « piano verde » ed al successivo decreto di attuazione emesso dal Capo dello Stato nel luglio 1962 per consentire il libero svolgimento di elezioni per riportare alla guida dell'importante ente le categorie interessate, come richiesto in ordini del giorno, mozioni ed interrogazioni parlamentari. Si chiede infine di sapere se non si ritenga oltremodo incompatibile l'ulteriore permanenza dell'attuale commissario al Consorzio alla luce delle notizie di stampa relative ad un procedimento giudiziario promosso d'ufficio dalla Procura della Repubblica di Foggia nei suoi confronti (1065).

RISPOSTA. — In ordine alla prima parte della interrogazione si fa presente che la riorganizzazione strutturale del Consorzio generale di bonifica della Capitanata trovasi attualmente in fase di istruttoria e che a seguito del nuovo assetto si provvederà a predisporre tutti gli atti occorrenti per il ripristino in seno all'Ente dell'amministrazione ordinaria.

In merito alla seconda parte, si precisa che questo Ministero ha disposto nei con-

fronti del Consorzio gli opportuni accertamenti amministrativi i quali hanno, sotto taluni aspetti, carattere integrativo delle indagini in corso da parte dell'Autorità giudiziaria.

Per ogni esigenza di giustizia è stata comunque trasmessa all'Autorità giudiziaria copia della relazione dalla quale risulta lo esito degli accertamenti ispettivi.

Il Ministro
FERRARI AGGRADI

ROSELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.* — Per conoscere se non possano accelerare gli adempimenti necessari alla realizzazione nel comune di Vezza d'Oglio (Brescia) e riguardanti i lavori progettati e in fase di realizzazione o in attesa di decisione da parte degli organi ministeriali, circa la strada di allacciamento del capoluogo con le frazioni di Grano e Tu ai sensi delle leggi n. 647 del 1950 e n. 622 del 1959, inoltre la ricostruzione di quattro ponti danneggiati dall'alluvione del 1960 ancora in attesa di riparazione, nonostante la situazione dei manufatti sia veramente pericolosa, e la costruzione delle fognature delle frazioni di Daveno, Grano e Tu, nonchè dello stesso capoluogo, e, infine, le arginature del fiume Oglio e la sistemazione della platea del torrente Valgrande in relazione anche a danni subiti e preoccupazioni ancor vive (833).

RISPOSTA. — Il primo lotto della strada di allacciamento del capoluogo di Vezza di Oglio (Brescia) con le frazioni di Grano e Tu è stato realizzato con i fondi di cui alla legge 10 agosto 1955, n. 647 e successive modificazioni.

Tali fondi sono stati completamente assorbiti dalle opere finanziate.

Pertanto il Comune predetto ha presentato a questo Ministero domanda intesa ad ottenere il contributo statale di cui alla legge 3 agosto 1959, n. 589 nella spesa occorrente per il completamento dell'opera, domanda che sarà tenuta presente in sede di

formazione dei prossimi programmi di opere del genere, compatibilmente con le disponibilità di fondi e con le altre numerose analoghe richieste.

Non risulta, invece, che il Comune abbia presentato alcuna domanda tendente ad ottenere il contributo statale per la costruzione della fognatura nel capoluogo e nelle frazioni di Davena, Grano e Tu.

S'informa, inoltre, che questo Ministero ha autorizzato il Provveditorato alle opere pubbliche di Milano a disporre l'esecuzione dei lavori di ricostruzione dei quattro ponti danneggiati dall'alluvione nel Comune in parola, per l'importo di lire 20 milioni, ai sensi della legge 3 gennaio 1963, n. 4.

Per quanto riguarda le arginature del fiume Oglio, questo Ministero si riporta alla risposta data alle interrogazioni n. 838 e 928 presentate dall'onorevole interrogante sullo stesso argomento.

Relativamente, poi, al torrente Valgrande, il cui bacino è classificato tra quelli montani, s'informa che tale corso d'acqua effettivamente necessita di opportune opere di sistemazione idraulico-forestale, che questo Ministero non ha potuto sinora finanziare, stante la limitatezza dei fondi disponibili, in relazione anche alle numerose pressanti esigenze per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani del fiume Po e dei suoi affluenti.

La necessità in parola viene, comunque, tenuta in evidenza per i possibili provvedimenti, qualora in un prossimo avvenire possano essere superate le attuali difficoltà.

Il Ministro
MANCINI

ROSELLI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — L'interrogante, ringraziando per l'interesse fino ad oggi dimostrato, chiede di conoscere i termini di soluzione dei problemi proposti dalle tre costruende strade Pisogne-Grignaghe, Siniga-Pontasio, Fraine-Palot; nonchè sempre nel comune di Pisogne (Brescia), le possibilità risolutive della costruzione delle fognature di Fraine, della fornitura della scuo-

la prefabbricata di Grignaghe e della sistemazione della scuola Palot-Fraine (1623).

RISPOSTA. — La strada Pisogne-Pontasio-Siniga-Grignaghe venne iniziata con i benefici di cui alle leggi 10 agosto 1950 n. 647 e 29 luglio 1957, n. 635, per l'importo complessivo di lire 100 milioni.

Poichè i fondi di cui alle leggi predette sono completamente esauriti, questo Ministero ha recentemente concesso il contributo statale, ai sensi della legge 15 febbraio 1953, n. 184, sulla spesa di lire 15 milioni per il completamento di detta strada.

Per la strada Fraine-Palot non risulta avanzata alcuna richiesta da parte del Comune interessato, che invece ha presentato domanda intesa ad ottenere il contributo dello Stato, ai sensi della legge 21 aprile 1962, n. 181, sulla spesa di lire 191 milioni per la sistemazione della strada Pisogne-Fraine.

Tale opera potrà essere tenuta presente, suddivisa in lotti, in sede di predisposizione dei futuri programmi, compatibilmente con le altre numerose analoghe istanze presentate.

S'informa, inoltre, che la domanda del Comune in parola intesa ad ottenere i benefici della legge 3 agosto 1949, n. 589, per i lavori di costruzione della fognatura nella frazione Fraine, è inclusa nella graduatoria compilata, ai sensi dell'articolo 1 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, dall'Ufficio del Genio civile di Brescia per il prossimo esercizio.

Anche la richiesta suddetta sarà presa in considerazione, nei limiti delle future disponibilità di bilancio, comparativamente con tutte le altre numerose istanze del genere.

Da parte sua il Ministero della pubblica istruzione, per conto del quale anche si risponde, ha reso noto che per il momento non vi è alcuna disponibilità di fondi per venire incontro alla richiesta del comune di Pisogne, intesa ad ottenere l'assegnazione di un edificio scolastico prefabbricato per la frazione di Grignaghe.

Peraltro il Comune è stato invitato, tramite il Provveditore agli studi, a regolarizzare la domanda, con l'invio di tutta la do-

cumentazione prescritta, al fine di creare i presupposti per una eventuale assegnazione, qualora nuovi stanziamenti consentano altre forniture di scuole prefabbricate.

Per quanto attiene all'edificio scolastico di Palot, detto Ministero ha informato che fu concesso, nell'esercizio finanziario 1962-1963, con i fondi della legge 17 dicembre 1957, n. 1229, un contributo di lire 1.300.000 per i lavori di adattamento e per l'arredamento dell'edificio stesso.

Il Ministro

MANCINI

SAMEK LODOVICI (LORENZI, BUSSI, MACAGGI, D'ERRICO, INDELLI, ZONCA). — *Ai Ministri della sanità e della pubblica istruzione.* — Richiamato l'ordine del giorno presentato dal senatore Samek Lodovici ed altri nella seduta tenuta dalla 11ª Commissione (Igiene e sanità) il 5 aprile 1962, si prega di far conoscere se sono state tenute le invocate lezioni e conferenze sui pericoli del fumo e comunque se non si ritenga ora di dare esecuzione a quanto richiesto nel detto ordine del giorno approvato all'unanimità dall'11ª Commissione, in considerazione anche del recente, preoccupante rapporto delle Autorità mediche degli Stati Uniti (1965).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministero della pubblica istruzione.

Il Ministero della sanità, in questi ultimi anni, ha promosso in ogni Provincia lo svolgimento di corsi di aggiornamento sulle malattie sociali, con particolare attenzione alle neoplasie e alle cardiovascolopatie che sono appunto quelle forme morbose nella cui eziopatogenesi le osservazioni epidemiologiche indicano avere notevole importanza l'uso o l'abuso dei prodotti da fumo.

Nel corso delle lezioni, da parte dei docenti sono stati messi in evidenza gli aspetti correlativi del fenomeno.

Altre iniziative sono state sviluppate dal Centro di educazione sanitaria, istituito presso l'istituto di igiene dell'Università di Perugia, il quale svolge corsi di educazione sanitaria per medici, assistenti sanitarie, in-

segnanti ed infermiere diplomate, allo scopo di formare degli esperti in educazione sanitaria capaci di diffondere ulteriormente le tecniche e le nozioni relative.

In tali corsi sono argomento di particolare studio le tecniche di educazione sanitaria per eradicare l'uso del fumo.

Insieme alle iniziative suddette, che tendono a creare un gruppo di esperti in educazione sanitaria, ne sono state assunte altre che possono essere considerate preparatorie, tra cui quelle intese ad accertare le cause che sono alla base della abitudine fumatoria particolarmente presso gruppi di popolazione scolastica.

Infatti l'opera di educazione sanitaria deve attuarsi tenendo conto dei soggetti a cui è destinata e, per quanto riguarda la popolazione scolastica, sembra che particolare importanza, più che la illustrazione dei pericoli, abbia la conoscenza delle cause che sono alla base della abitudine al fumo, e quindi la rimozione delle medesime.

Sulla scorta dei dati forniti da altre Nazioni si è potuto rilevare che campagne contro il fumo, pure condotte con larghezza di mezzi, hanno conseguito risultati assai modesti; donde la necessità che l'opera di propaganda e di educazione sia bene programmata.

Anche a seguito della nuova mobilitazione degli spiriti, determinatasi dalla pubblicazione di recenti rapporti sulla importanza del fumo nella eziopatogenesi dei tumori polmonari e delle malattie cardiovascolari, il Ministero della sanità ha in animo di dare il maggiore sviluppo a conferenze e lezioni sui pericoli del fumo e di realizzare con documentari e cortometraggi cinematografici quelle iniziative pubblicitarie che illustrino la pericolosità della nicotina.

Questo Ministero ha anche proposto di sanzionare penalmente il divieto nei locali di pubblico spettacolo, sui treni e su tutti gli automezzi di linea.

La proposta è attualmente all'esame della 11ª Commissione del Senato.

Il Ministro

MARIOTTI

SIMONUCCI. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere per correggere le gravi irregolarità nell'assistenza specialistica dell'INAM lamentate dagli assistiti della sezione di Spoleto i quali sono costretti, anche con sistemi intimidatori e con discriminazioni basate sul loro diverso livello sociale e intellettuale, a servirsi per le prestazioni specialistiche delle sole attrezzature e dei medici del poliambulatorio mutualistico, essendo loro preclusa ogni scelta, in particolare di poter accedere all'ambulatorio dell'ospedale sebbene regolarmente convenzionato.

Le più accese proteste, di cui si è fatta eco a più riprese la stampa, riguardano in particolare il settore specialistico della radiologia, la cui importanza ai fini del giudizio diagnostico è tale da giustificare la richiesta dei mutuatati dell'INAM della più ampia libertà di scelta dello specialista, ammessa del resto per gli assistiti di tutti gli altri Enti mutualistici.

In proposito si ricorda che l'articolo 31 — ultimo comma — della Convenzione INAM-medici (generici, specialisti e ospedalieri) del 1955 recita testualmente: « Nella circoscrizione territoriale di propria residenza — non oltre comunque l'ambito del Comune — l'assistibile ha facoltà di libera scelta del medico specialista tra quelli che esercitano negli ambulatori gestiti dall'Istituto e quelli eventualmente convenzionati ».

Sollecitata al rispetto di detto accordo la Direzione provinciale di Perugia rispondeva che « la libertà di scelta » è sancita, dalla vigente normativa, solo in relazione a specialisti convenzionati che esercitano nei propri ambulatori privati (lettera della Direzione provinciale INAM di Perugia, protocollo 1/10023) dando una interpretazione che è da ritenere restrittiva fino a tradire lo stesso principio della libertà di scelta (non esistendo a Spoleto radiologi liberi-professionisti convenzionati) ed inoltre di comodo perchè non applicata laddove tale circostanza si avvera; senza considerare che con tale accezione si giunge all'assurdo di preferire il privato libero professionista all'Ospedale che rappresenta il perno fondamentale su cui

deve articolarsi l'organizzazione della sicurezza sociale.

Cade opportuno ricordare a questo punto che, ai fini di una armonica distribuzione delle attrezzature sanitarie nel Paese — compito specifico della programmazione — è auspicabile un più stretto legame fra Enti mutualistici e ospedalieri per non cadere nella paradossale situazione che si sta verificando a Spoleto ove l'ospedale ha acquistato una apparecchiatura radiologica modernissima (apparecchio con telecomandi, televisione, roentgencine, eccetera) della quale potranno giovare oltre i malati ricoverati in ospedale anche gli assistibili delle varie Mutue, ad eccezione di quelli dell'INAM che pure si avvale nel proprio ambulatorio di una attrezzatura radiologica quanto mai limitata (1479).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro della sanità.

L'INAM, ai sensi dell'articolo 6 della legge istitutiva dell'11 gennaio 1943, n. 138, è tenuto alla erogazione delle prestazioni specialistiche esclusivamente in sede ambulatoriale.

L'articolo 8 della precitata legge, al terzo comma, stabilisce che l'attrezzatura sanitaria, attraverso la quale l'INAM attua i suoi compiti, dovrà svilupparsi secondo un piano di organizzazione territoriale in modo da aderire alle reali esigenze dell'assistenza.

Con accordo del 13 gennaio 1955, convenuto in sede ministeriale tra l'INAM e la FNOOMM, è stato stabilito all'articolo 31 che l'organizzazione dei presidi specialistici è attuata dall'Istituto mediante ambulatori direttamente gestiti. Tuttavia, ad integrazione di tali ambulatori, laddove i medesimi non siano sufficienti per soddisfare le necessità di assistenza sanitaria specialistica degli assistibili, l'INAM può convenzionarsi con enti pubblici o privati, nonchè con singoli medici specialisti.

In aderenza a tali disposizioni l'INAM, nel corso degli anni, ha provveduto alla istituzione di presidi polispecialistici, a gestione diretta, ed alla stipula di convenzioni esterne che, per quanto stabilito dalla legge istitutiva e dal predetto accordo, non pos-

sono avere se non carattere di complementarietà.

Per quanto riguarda, in particolare, la situazione assistenziale radiologica in Spoleto, si precisa che le relative prestazioni vengono erogate dall'INAM attraverso il presidio in diretta gestione, efficientemente attrezzato, ove operano due specialisti per complessive 30 ore settimanali e, in via complementare, attraverso il locale Ospedale civile.

Al riguardo si fa presente alla signoria vostra onorevole che nel 1963 gli esami radiologici effettuati nell'Ospedale civile di Spoleto a favore degli assistiti dell'INAM sono stati 1436 rispetto ai 3169 prestati nell'ambulatorio gestito direttamente da detto Istituto.

Peraltro, qualora l'INAM si dovesse avvalere della sola convenzione esterna, il predetto nosocomio non sarebbe assolutamente in grado di soddisfare tempestivamente tutte le richieste, provocando rinvii a lungo termine con conseguenze dannose per gli assistiti.

D'altra parte, il gabinetto radiologico dell'INAM esplica un'attività prettamente diagnostica, che di norma si estrinseca attraverso il lavoro di insieme di tutti gli altri presidi specialistici, in modo che gli assistiti trovino la possibilità di ricevere le prestazioni sanitarie necessarie senza dover essere smistati in altro luogo.

Il Ministro
DELLE FAVE

SPIGAROLI (ZACCARI). — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritiene di impartire precise disposizioni ai Provveditorati agli studi in merito alla valutazione delle abilitazioni conseguite per gli insegnanti nelle ormai quasi del tutto scomparse scuole tecniche, ai fini delle graduatorie per gli incarichi e le supplenze relative agli analoghi insegnamenti attualmente impartiti negli istituti professionali.

La necessità e l'urgenza delle richieste precisazioni sono determinate dal fatto che la mancanza di un'univoca interpretazione del valore delle predette abilitazioni ha dato origine ad incresciose situazioni di spe-

requazione tra provincia e provincia ai danni degli aspiranti agli incarichi negli istituti professionali, che ne sono in possesso (1923).

RISPOSTA. — Si premette che il conferimento degli incarichi negli istituti professionali è disciplinato, in maniera autonoma rispetto agli altri tipi di scuola, dalla legge 15 febbraio 1963, n. 354, che attribuisce alla competenza dei Consigli di amministrazione la determinazione dei titoli di abilitazione che possono essere riconosciuti affini o corrispondenti agli insegnamenti richiesti.

Peraltro, con circolare n. 130 del 2 aprile 1964, il Ministero ha fornito alcuni suggerimenti e chiarimenti ai fini di una più esatta interpretazione delle norme contenute nella predetta legge, n. 354 e, in tale occasione, è stato anche rilevato che, nel determinare i titoli di abilitazione da considerare corrispondenti o affini, non possa non tenersi conto della sostanziale affinità degli scopi istituzionali delle scuole tecniche con quelli degli istituti professionali.

Il Ministro
GUI

TEDESCHI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere in merito alla lunga vertenza fra i minatori di Abbadia San Salvatore e la Società « Monte Amiata ». Da venti giorni i minatori sono in agitazione per ottenere dalla Società il rispetto di norme contrattuali sancite dal contratto nazionale di lavoro del 10 marzo 1962, ed in particolare per ciò che riguarda gli utili di bilancio, il premio di rendimento, decurtato arbitrariamente dalla Società suddetta, ed una migliore attrezzatura dell'ospedale, antiquato ed inadatto alle cure più elementari (1636).

RISPOSTA. — Al riguardo, nel rispondere anche a nome dell'onorevole Ministro del lavoro e previdenza sociale, comunico che — come è noto — la vertenza insorta fra i minatori di Abbadia San Salvatore e la Socie-

tà « Monte Amiata » si è risolta in sede sindacale in data 8 luglio 1964.

Per quanto concerne, in particolare, la richiesta di migliorare l'attrezzatura dell'Ospedale di Monte Amiata l'IRI ha in merito riferito a questo Ministero che detto Ospedale, per curare le malattie e gli infortuni degli impiegati ed operai dell'azienda — relativamente ai quali le spese di ricovero facevano carico all'Associazione di mutuo soccorso costituita in seno alla Società — a causa della mancanza di altri istituti di cura nella zona, estese l'assistenza sanitaria all'intera popolazione di quel Comune e di altri limitrofi.

Poichè, d'altra parte, il testo unico delle leggi sanitarie dispone che gli ospedali possono essere amministrati da Enti pubblici e la Società Monte Amiata, per continuare a gestire un tale complesso, dovrebbe trasformare il nosocomio in casa di cura, attività, peraltro, che esorbita dagli scopi previsti dallo statuto. La società stessa ha ritenuto opportuno interessare il Medico provinciale di Siena affinché assuma l'iniziativa idonea a dare un assetto legale alla organizzazione amministrativa dell'ospedale, al di fuori della Monte Amiata medesima.

Il Ministro

Bo

TERRACINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere come abbia potuto avvenire che l'INAM non abbia tempestivamente affrontato e risolto, dopo la scadenza prorogata della convenzione regolante il procedimento di acquisto dei medicinali da parte dei suoi assistiti presso le farmacie, il gravissimo problema della continuità di tale importantissimo servizio;

e per conoscere in qual modo intenda provvedere per sanare senza ritardo la situazione difficile e deplorabile così insorta, nella quale già stanno operando surretiziamente gruppi di interessi privati per trarne vantaggi speculativi a danno degli assicurati e della collettività (1999).

RISPOSTA. — Si informa che il mancato accordo tra l'INAM ed i farmacisti, per il

rinnovo della convenzione, ha formato oggetto di varie riunioni presso questo Ministero.

Nella riunione del 9 settembre ultimo scorso, su richiesta dei rappresentanti dei farmacisti, è stato convenuto di rinviare la definizione delle trattative in corso, relative al rinnovo della convenzione stessa, alla prima decade di ottobre.

I rappresentanti responsabili della categoria interessata hanno dato formale assicurazione allo scrivente che, nel frattempo e sino alla definizione della convenzione, nessuna agitazione sarà effettuata dalla categoria dei farmacisti nei confronti dell'INAM.

Il Ministro

DELLE FAVE

TOMASSINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non intenda riesaminare il problema, già segnalato dall'interrogante con interrogazione con richiesta di risposta scritta n. 309 del 1963, concernente la necessità di rendere la strada statale Appia più adeguata ai bisogni del traffico, sempre più intenso e convulso.

La soluzione non può essere ulteriormente procrastinata, se si vogliono evitare vittime dei frequenti incidenti, che quasi quotidianamente si verificano sull'Appia.

L'opinione espressa dal Ministro nella risposta alla su citata interrogazione, secondo la quale « la strada " Mediana " può considerarsi un vero e proprio raddoppio dell'Appia », non è esatta, giacchè la « Mediana » risponde a scopi strettamente turistici ed è comunque contraddetta dall'aumento del traffico sull'Appia in questi ultimi tempi e dall'aumento degli incidenti stradali.

A dimostrazione si trascrivono i rilievi statistici eseguiti dalla Sezione polizia stradale di Latina:

incidenti rilevati dalla Polizia stradale: anno 1962, n. 333 con 37 morti;

incidenti rilevati dai Carabinieri: anno 1962, n. 50 con 2 persone decedute;

incidenti rilevati dalla Polizia stradale nel 1963: n. 286 con 30 morti;

incidenti rilevati dai Carabinieri nell'anno 1963: n. 49 con 4 persone decedute.

Rilevamento del volume della circolazione stradale al chilometro 85: il giorno 18 luglio 1964 veicoli transitanti n. 1.993; giorno 19 luglio 1964, n. 2.419; giorno 20 luglio 1964 n. 5.970.

Inoltre va rilevato che l'Appia ha una larghezza di metri 6,20-6,30 che a mala pena consente il sorpasso di due autoveicoli pesanti.

In quest'ultimo periodo si è registrata una maggiore frequenza di incidenti, con conseguenze gravi (1920).

RISPOSTA. — Il tratto della S.S. 7 « Appia » compreso fra Cisterna e Terracina e precisamente fra i km. 55+200 (Bivio Latina) e 101+300 (Terracina), comprendente tutta la cosiddetta « Fettuccia di Terracina » è sottoposto ad un continuo intenso traffico anche veloce, per il suo andamento pianeggiante e rettilineo.

La strada « Mediana » — che poteva considerarsi un vero e proprio raddoppio dell'Appia, nel tratto suddetto — per la mancata realizzazione dei tratti iniziali e terminali da parte dell'Amministrazione provinciale di Latina non può assorbire per il momento che il traffico turistico per Sabaudia e per San Felice Circeo, proveniente da Roma.

Con l'apertura al traffico da circa un anno della strada provinciale Cisterna-Campoleone S.S. 207 « Nettunense », il traffico pesante, che prima dirottava dall'Appia al bivio per Latina (km. 73+ 500) attraverso la S.S. n. 156 e la S.S. n. 148, attualmente preferisce percorrere tutta l'Appia fino al citato bivio ricadente in Cisterna (Km. 52+200) e lungo la detta provinciale e la Nettunense raggiunge nuovamente l'Appia al chilometro 20 (Frattocchie di Marino).

Per l'adeguamento della S.S. 7 « Appia » tra il Km. 56+600 e 102 circa sono stati preventivati sia l'allargamento della sede a m. 7,50, più banchine pavimentate di m. 1, che la fornitura e posa in opera di barriere metalliche ai lati; ma la spesa necessaria raggiunge il considerevole importo di lire 800 milioni, e pertanto alla realizzazione dei relativi lavori si provvederà non appena le disponibilità finanziarie lo consentiranno.

Se poi verranno realizzati da parte dell'Amministrazione provinciale i tratti iniziali e terminali della « Mediana », la S.S. 7 « Appia », almeno in quel tratto, non sopporterà che il traffico locale.

Il Ministro

MANCINI

TREBBI (BRAMBILLA, FIORE). — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quali misure intende prendere affinché la gestione del Fondo speciale di previdenza per i dipendenti da pubblici servizi di trasporto, superando tutti gli ostacoli che ancora vi si frappongono, proceda alla riliquidazione delle pensioni, valutando nel calcolo anche la indennità di mensa, come ormai accetta un costante orientamento della Magistratura.

Per sapere se non ritiene, anche in considerazione del continuo aumento del costo della vita, e del parere favorevole del Comitato speciale del fondo, che tale intervento debba avere carattere di particolare urgenza (1844).

RISPOSTA. — Si comunica che in ordine alle questioni che investono la richiesta della signoria vostra onorevole è stato chiesto il parere del Consiglio di Stato.

Si fa pertanto riserva di comunicare le decisioni che al riguardo saranno adottate.

Il Ministro

DELLE FAVE

VIDALI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare al fine di assicurare ai capifamiglia di Erto e di Casso la possibilità di esprimere, nella forma più democratica, la scelta della zona ove potrà riprendere la vita dei profughi di quelle località.

L'interrogante fa riferimento alla protesta espressa con un manifesto redatto da oltre sessanta capifamiglia di Erto e di Casso ed alla viva indignazione sollevata fra quelle popolazioni dal fatto che i carabinieri hanno strappato quel manifesto nel quale si indicavano gli impegni assunti dall'Am-

185ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

2 OTTOBRE 1964

ministrazione comunale e provinciale di organizzare i necessari sopralluoghi per gli interessati diretti alla nuova sistemazione. L'interrogante ravvisa altresì la necessità di un intervento diretto del Ministro competente al fine di rendere possibile la consultazione preventiva della popolazione prima che una decisione sia presa, corrispondentemente alle assicurazioni date dallo stesso Ministro (1071).

RISPOSTA. — La questione prospettata dall'onorevole interrogante esula dalle competenze specifiche di questo Ministero e l'Amministrazione di Erto e Casso è libera di prendere qualsiasi iniziativa.

Tuttavia, questo Ministero medesimo ha mantenuto continui contatti con i sinistrati onde trovare la migliore soluzione che tenga conto delle aspirazioni e delle esigenze delle famiglie di Erto e Casso.

Tale problema è comunque strettamente legato alla situazione geologica e di sicurezza idraulica dell'intera zona a monte del Vajont.

Il Ministro
MANCINI

VIDALI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali siano gli intendimenti del Ministero competente nell'attuale nuova fase di vicende riguardanti la costruzione del molo VII nel porto di Trieste.

Riferendosi alle ampie assicurazioni ricevute dall'interrogante in proposito nell'ottobre 1963, in occasione della presentazione di un ordine del giorno nel corso del dibattito sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici, si rileva la profonda delusione esistente negli ambienti economici triestini per il fallimento della recente nuova licitazione privata per l'appalto dei lavori e l'esigenza che siano adottati provvedimenti atti a garantire finalmente la costruzione del molo VII (1172).

RISPOSTA. — Dopo due esperimenti di licitazione privata, risultati purtroppo infruttuosi, è stato possibile, accettando offerte in aumento, procedere, nella licitazione del 6 maggio ultimo scorso, alla aggiudica-

zione all'impresa Farsura dei lavori di costruzione del molo VII nel porto di Trieste, con l'aumento del 5,08 per cento.

Poichè detto aumento costituisce modifica alle previsioni di progetto, si è reso necessario sentire in proposito il parere degli organi competenti.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è già pronunciato favorevolmente in data 24 giugno ultimo scorso, mentre si è ora in attesa di conoscere il richiesto parere del Consiglio di Stato.

Appena perfezionata l'istruttoria saranno adottati con ogni urgenza i successivi provvedimenti necessari alla definizione degli atti contrattuali per poter dar inizio alla esecuzione dei lavori.

Il Ministro
MANCINI

VIDALI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se non intenda intervenire al fine di garantire che gli addetti alla vigilanza all'interno degli stabilimenti dei CRDA circolino disarmati.

L'interrogante fa presente che da tempo le organizzazioni sindacali e la Commissione interna avevano sollecitato tale provvedimento, la cui fondatezza trova conferma anche nel grave episodio avvenuto venerdì 10 luglio 1964 nello stabilimento di Monfalcone dove un vigile ha ferito tre suoi colleghi (1886).

RISPOSTA. — In proposito comunico che la Società CRDA sta esaminando la possibilità di limitare anche a Monfalcone il servizio di vigilanza armato alle sole ore notturne, come già praticato a Trieste.

Per quanto riguarda l'episodio al quale la signoria vostra onorevole ha fatto esplicito riferimento, è noto che sono già in corso indagini, da parte dell'autorità giudiziaria, per accertare le cause che hanno originato l'episodio stesso e le circostanze in cui si è verificato.

Prima di conoscere l'esito di tali accertamenti, ogni illazione è ovviamente prematura.

Il Ministro
Bo