

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 488<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 30 SETTEMBRE 1966

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente MACAGGI  
e del Vice Presidente SECCHIA

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

Deferimento a Commissioni permanenti  
in sede deliberante . . . . . Pag. 26183

##### INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interrogazioni . . . . . 26221

Annunzio di interrogazioni trasformate in  
interrogazioni con richiesta di risposta  
scritta . . . . . 26221

Annunzio di risposte scritte ad interroga-  
zioni . . . . . 26221

Svolgimento:

ADAMOLI . . . . . 26186  
CARON, Sottosegretario di Stato per il bi-  
lancio . . . . . 26198, 26220

\* MACAGGI . . . . . Pag. 26212  
MASCIALE . . . . . 26211  
PACE . . . . . 26217  
VALLAURI . . . . . 26194  
VERONESI . . . . . 26218  
VIDALI . . . . . 26205

ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte  
scritte ad interrogazioni . . . . . 26229

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



## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**P R E S I D E N T E** . La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

**Z A N N I N I** , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 29 settembre 1966.

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

### **Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante**

**P R E S I D E N T E** . Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

*alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

« Sistemazione dell'eccedenza di spesa relativa alle indennità e rimborso spese di trasporto per le missioni effettuate nel territorio nazionale durante gli esercizi passati, nell'interesse dell'Amministrazione periferica delle Imposte dirette » (1840);

« Abolizione della tassa di concessione governativa dovuta per il rilascio, da parte del Ministero del commercio con l'estero, dell'autorizzazione ad effettuare l'importazione di merci estere, l'esportazione di merci nazionali, la compensazione o gli affari di reciprocità tra merci nazionali e merci estere e la temporanea importazione od esportazione » (1841), previo parere della 9ª Commissione;

« Autorizzazione della spesa di lire tre miliardi, in dieci esercizi finanziari, per la costruzione di caserme per la Guardia di finanza » (1842), previo parere della 7ª Commissione;

*alla 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):*

« Modifiche agli articoli 23 e 24 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, e autorizzazione all'Istituto nazionale delle assicurazioni a stipulare una convenzione con il commissario liquidatore della Compagnia mediterranea di assicurazioni » (1849), previo parere della 5ª Commissione;

« Applicazione della legge 3 gennaio 1960, n. 15, per il completamento e l'aggiornamento della Carta geologica d'Italia e integrazioni alla legge stessa » (1851), previo parere della 5ª Commissione;

« Disciplina del rapporto di lavoro del personale estraneo all'Amministrazione dello Stato assunto dal Ministero dell'industria e del commercio per il completamento e aggiornamento della Carta geologica d'Italia, ai sensi della legge 3 gennaio 1960, n. 15 » (1852), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Sistemazione delle spese sostenute anteriormente al 31 dicembre 1964 per le missioni effettuate dal personale del servizio metrico » (1853), previo parere della 5ª Commissione.

### **Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze**

**P R E S I D E N T E** . L'ordine del giorno reca al punto primo lo svolgimento di sei interrogazioni e al punto secondo lo svolgimento di due interpellanze riguardanti la industria cantieristica nazionale.

Poichè si riferiscono allo stesso argomento, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle interrogazioni.

ZANNINI, *Segretario*:

VIDALI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sono a conoscenza che nella relazione Petrilli sul bilancio dell'IRI si prevede l'incorporazione dei CRDA in un'unica società navale con sede a Genova comprendente i cantieri di Sestri, Monfalcone e Castellammare.

Tale misura significa naturalmente la chiusura del cantiere San Marco, centro importante dell'economia triestina.

L'interrogante chiede un immediato intervento per evitare nuove sciagure ad una città già tanto provata dalle guerre e dalle loro conseguenze.

Soltanto smentendo le affermazioni di Petrilli il Governo potrà rasserenare i lavoratori di Trieste che in data 23 giugno 1966 hanno iniziato lo sciopero generale di 36 ore con l'appoggio completo di tutta la popolazione del territorio. (1309);

MASCIALE, DI PRISCO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile.* — Per sapere quali urgenti provvedimenti intendano adottare, in relazione alla minacciata chiusura dei cantieri navali di San Marco di Trieste, al fine di evitare ai lavoratori di quella generosa città un ulteriore grave disagio economico, specialmente dopo la già avvenuta liquidazione dei cantieri San Rocco di Muggia.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere come tutto ciò possa conciliarsi con le ripetute affermazioni fatte da esponenti del Governo soprattutto per quanto attiene alla ripresa economica e allo sviluppo industriale del Paese. (1323)

VIDALI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali obiettivi abbiano avuto le sue premature dichiarazioni, espresse in occasione di varie interviste concesse negli ultimi tempi, e fin dal 18 maggio 1966, sulle prospettive della cantie-

ristica nazionale. In ripetute circostanze, infatti, sono state date per scontate delle decisioni sulle quali, invece, il Governo e soprattutto il Parlamento ancora non si sono pronunciati e dalle quali, a quanto risulta, si differenzia anche il rapporto Caron rispetto agli stessi vari progetti dell'IRI.

Inesattezze e reticenze, smentite e correzioni, anticipazioni e contraddizioni su tutta l'impostazione della politica cantieristica nazionale, sulla sorte del cantiere San Marco e di altri cantieri navali, come pure sulla sede della progettata società unificata dei cantieri IRI hanno suscitato perniciose polemiche di carattere campanilistico, demagogici pronunciamenti di uomini politici e varie altre situazioni estranee ai metodi democratici, che avrebbero potuto e dovuto essere evitate, a giudizio dell'interrogante, nella chiarezza di un dibattito nella unica sede legittima per un argomento di tale importanza, quella parlamentare. (1378);

MACAGGI, BONACINA. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile.* — Per conoscere, date le varie e contraddittorie notizie divulgate dalla stampa sul programma di sistemazione e di sviluppo dell'industria cantieristica nazionale, quali siano le reali direttive di Governo in materia, con particolare riguardo alla struttura della proposta società unificata ITALCANTIERI e alla sua sede direzione. (1394);

NENCIONI, GRAY, CROLLALANZA, LESSONA, PINNA, PACE, TURCHI, CREMISINI, FERRETTI, FRANZA, FIORENTINO, GRIMALDI, LATANZA, MAGGIO, PICARDO, PONTE, BASILE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Con riferimento al piano IRI sulla ristrutturazione dell'industria cantieristica nazionale a partecipazione statale;

alla ventilata chiusura dei cantieri San Marco di Trieste, Muggiano di La Spezia ed alla creazione di un organismo a partecipazione statale risultante dalla fusione dell'Ansaldo, dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico

e Navalmeccanica in un'unica società a partecipazione statale con sede a Genova;

data la perplessità del programma quinquennale in materia ed il contrasto fra il programma stesso e il testo unificato in esame alla Camera dei deputati;

con riferimento ancora alle esigenze della città di Trieste, che dovrebbe ospitare un complesso per la costruzione di motori Diesel ed il rinnovato cantiere di Monfalcone in grado di costruire navi fino a 200 mila tonnellate di stazza lorda,

gli interroganti chiedono di conoscere le decisioni del Governo in ordine alla razionalizzazione dell'attività produttiva cantieristica minacciata dalla concorrenza estera e dall'assenza di tempestive direttive al settore. (1395);

BERGAMASCO, TRIMARCHI, VERONESI, PASQUATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, del bilancio, delle partecipazioni statali e della marina mercantile.* — Per conoscere, in relazione anche alle notizie apparse sulla stampa, quali provvedimenti il Governo intende adottare ai fini del riassetto dell'industria cantieristica nazionale, avuto riguardo alle necessità di un equilibrato sviluppo del settore nelle regioni interessate, con particolare riferimento alla grave situazione economica in cui versa dal dopoguerra il territorio triestino ed alla opportunità di considerarne i problemi e le loro soluzioni nel più ampio contesto prospettico dell'area del MEC. (1397)

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

Z A N N I N I, Segretario:

ADAMOLI, VIDALI, BERTOLI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere, in relazione alle notizie pubblicate dalla stampa, all'annuncio di decisioni da parte del Comitato dei ministri e al forte movimento di protesta che esse hanno provocato nelle zone interessate, se non intenda:

1) presentare al Parlamento un programma di potenziamento e di sviluppo del-

l'industria cantieristica diretto al mantenimento dell'attuale potenziale produttivo, al suo adeguamento al continuo aumento di commesse sul mercato internazionale per costruzioni navali, al ritorno della flotta mercantile italiana, sia sul piano quantitativo che sul piano qualitativo, al suo tradizionale livello nei confronti della flotta mondiale;

2) riesaminare l'atteggiamento del Governo nei confronti della penetrazione del capitale straniero nelle aziende di Stato che ha assunto nuove, grandi proporzioni con la progettata fusione dell'Ansaldo-S. Giorgio con la General Electric Corporation di New York e che ha posto gravi problemi alla politica di programmazione economica con il passaggio di importanti centri decisionali sotto il controllo di interessi e di programmi stranieri, nei confronti di un settore strategico dell'economia italiana qual è quello dell'elettromeccanica pesante, nei confronti dell'occupazione, nei confronti della politica di gruppo e di concentrazione che dovrebbe essere condotta nell'interno del settore pubblico dell'attività industriale. (479);

PELIZZO, VALLAURI, GARLATO, ZANNIER. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del bilancio.* — Per sapere quale sia — a giudizio del Governo — l'organo competente chiamato a prendere le decisioni complete e definitive sulle proposte formulate dalla Commissione interministeriale Caron per la ristrutturazione dell'industria cantieristica nazionale.

Gli interpellanti chiedono inoltre se, a giudizio del Governo, le soluzioni prospettate nel citato rapporto Caron, in particolare sulla concentrazione dei centri di produzione e sulla unificazione delle Società, debbano essere considerate globalmente, così come richiede la logica unitaria della programmazione, o se siano invece ammissibili parziali anticipazioni.

Inoltre, poichè le decisioni di Governo sono destinate ad incidere profondamente sul tessuto economico della Regione Friuli-Venezia Giulia ed in particolare della città di Trieste, gli interpellanti chiedono di sapere:

a) se le decisioni relative alla ubicazione della sede e della Direzione della pro-

posta società unificata Italcantieri saranno prese — sempre in coerenza con gli indirizzi della programmazione — tenendo conto degli squilibri regionali esistenti ed in modo speciale di quelli ulteriormente determinati dal ridimensionamento dei centri di produzione, come dovrebbe avvenire nel caso di Trieste, gli interpellanti fanno osservare che la valutazione di tali squilibri, sia essa riferita al potenziale economico generale o al settore delle aziende IRI delle Regioni interessate, è facilmente rilevabile dal Governo;

b) se in base alle considerazioni fin qui svolte, il Governo non ritenga urgentissima la definizione dell'intero problema cantieristico, nonchè indispensabile per un corretto equilibrio economico del settore e per gli interessi generali del Paese la fissazione a Trieste della sede e della Direzione dell'Italcantieri. (496)

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Adamoli ha facoltà di svolgere l'interpellanza.

**A D A M O L I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, ci dispiace dover rilevare anzitutto che non è stato facile portare questo problema di fronte al Parlamento. E non vorremmo che il Governo si fosse finalmente deciso a venire qui di fronte ai parlamentari solo nel momento in cui, secondo le sue posizioni, sta per scendere il sipario sulle decisioni già prese. Non vorremmo neppure che l'assenza di tutti i Ministri responsabili di un problema che ha investito lo stesso Presidente del Consiglio, l'onorevole Bo, l'onorevole Pieraccini, l'onorevole Natali, l'onorevole Tolloy, un Comitato dei ministri nel suo insieme, non vorremmo, dicevo, che tale assenza in una fase così delicata significasse che tutto è affidato solo alla responsabilità di una egregia e stimatissima persona, il nostro collega Caron, che compare però proprio all'ultimo momento di questo dramma e che i reali responsabili cercasse di uscire dalla comune.

Se è questa l'intenzione del Governo, se vi è questo tentativo di sottovalutare un problema drammatico, se si pensa che si sia di fronte al un problema di puro settore, io

ritengo che non soltanto le poche cose che potremo dire noi, ma la realtà stessa del Paese riporterà il Governo alle giuste valutazioni. Qui siamo di fronte ad un problema che non è settoriale; si tratta di un problema che investe la struttura economica del nostro Paese. La navalmeccanica è un punto nodale della struttura economica nazionale e non incide soltanto sulla politica economica, ma incide sulla politica generale del Governo di centro-sinistra. Qui si misurano i fatti di fronte alle parole. Si tratta di definire quale deve essere il posto del pubblico intervento nel settore della navalmeccanica. Tale intervento dovrebbe essere ridimensionato, e quel che resta dopo il ridimensionamento dovrebbe essere indebolito nelle sue capacità di funzione negli interventi pubblici con l'immissione di un grosso monopolio privato nella catena produttiva cantieristica, con l'immissione della FIAT proprio nel settore dei grandi motori.

L'aspetto più singolare del problema cantieristico è che da anni si perseguono certe finalità partendo da presupposti che si sono dimostrati completamente errati. Sono cambiate le cose, sono cambiati i dati, la realtà italiana e mondiale ha preso una direzione diversa, però quel punto di partenza ormai lontano, che aveva l'obiettivo del ridimensionamento dell'industria cantieristica italiana, è rimasto sempre immutato.

In definitiva ci sembra che non si tratta di parlare di razionalizzazione dell'industria cantieristica. È veramente strano che nel nostro Paese si debba presentare come una grande scoperta l'esigenza della razionalizzazione di una qualunque industria. Questo è un fatto vorrei dire obbligato; è un fatto automatico che le industrie cerchino di adattarsi allo sviluppo tecnologico, al progresso tecnico, allo stesso progresso sociale. Guai alle industrie che restan ferme! Sarebbe strano se noi dovessimo muoverci soltanto per ricordare al Governo e ai dirigenti delle industrie di Stato che bisogna curare l'aspetto della razionalizzazione. Non si tratta di razionalizzazione dunque — perchè sarebbe davvero sorprendente — ma si tratta di scelte che hanno radici lontane nel tempo e nello spazio.

Tutto è cominciato — e lei, onorevole Caron, nella sua relazione lo ha messo in evidenza molto chiaramente nel primo capitolo, vorrei dire, del suo romanzo più o meno giallo — tutto è cominciato da quando è entrato in funzione il MEC. La creazione di questo organismo comunitario europeo anche in questo settore ha fatto risaltare il prezzo che si chiede al nostro Paese. Poichè si addebita all'Italia di aver perseguito una politica di aiuti (noi non siamo d'accordo con la politica degli aiuti, ma queste sono le accuse che ci vengono dai settori comunitari), l'onorevole Caron ci ricorda che non c'è Paese che produca navi che non ricorra nelle più varie forme alla politica degli aiuti, dal Giappone, di cui si dicono meraviglie, alla Germania federale, questa nostra cara amica che troviamo sempre molto attenta alle nostre esigenze, dalle frontiere del Brennero ai cantieri navali.

Ora saremmo giunti a delle decisioni (o a nuove indecisioni, non so; vedremo che cosa ci dirà il Sottosegretario). Si parla di dare corso al famigerato piano Fincantieri che però non riguarda solo la chiusura di alcuni cantieri, ma riguarda anche il passaggio della produzione dei motori Diesel a una nuova società a partecipazione a mezzadria FIAT-IRI con sede a Trieste, che dovrebbe assorbire il reparto motori dell'« Ansaldo-Meccanico » di Genova e la « Fabbrica Sant'Andrea » di Trieste. È questa un'operazione, onorevole Sottosegretario, che tende di colpo a mutare la quantità e la qualità dell'intervento pubblico in un settore nevralgico. Infatti la navalmeccanica viene respinta ai margini della struttura industriale del nostro Paese. Alcune città il cui tessuto economico è costruito tutto o essenzialmente sulla navalmeccanica, come Trieste, come La Spezia, come è già accaduto per Livorno, vengono ridimensionate anche loro; e nell'interno della catena produttiva tutta pubblica fino ad oggi un anello fondamentale viene rotto passando sotto il controllo FIAT la produzione, i prezzi, i tipi dei grandi motori. Quindi non più soltanto concorrente la FIAT, come è stata fino ad oggi con le aziende di Stato, e qualche volta uno strano concorrente che vinceva facilmente: og-

gi la FIAT diventa arbitra assoluta. E questo è un processo di integrazione del capitale monopolistico privato italiano e straniero che continua. Noi ci siamo già riferiti all'« Ansaldo S. Giorgio » passata entro le fauci della Compagnia generale di elettricità di New York, la quinta grande società mondiale; e noi saremmo a mezzadria, con la nostra « Ansaldo S. Giorgio », con la quinta compagnia mondiale di elettricità! Ed in Italia saremmo a mezzadria con la FIAT, il più grosso monopolio italiano!

Tutto questo, soprattutto per il ridimensionamento, è in contrasto aperto con quanto accade nel settore della marina mercantile. Lo sviluppo dei traffici italiani e mondiali, le esigenze della nostra marina sono in stridente contrasto con tutte le affermazioni che hanno preceduto ed accompagnato questa linea. Il punto di partenza dei geni della Fincantieri, forse soltanto portavoce della linea del Governo — voglio augurarmelo per rispetto alla loro intelligenza — è stato che siamo di fronte ad una crisi nel settore delle costruzioni navali e ad un'esigenza di affrontare il grande tema della competitività delle nostre costruzioni.

Ma la crisi non è mai esistita ed è stata clamorosamente smentita anno per anno. Siamo arrivati ad un tetto di costruzioni navali nel mondo mai raggiunto: 12 milioni di tonnellate. Ora si fa la previsione — le fanno i grandi organismi internazionali — che per dieci anni si produrranno nel mondo ogni anno 14 milioni di tonnellate. Andremo oltre questo famoso tetto. I traffici sono aumentati come non mai: in dieci anni i traffici mondiali da 820 milioni di tonnellate sono passati a 1650 milioni, il doppio. L'Italia più del doppio, il triplo, perchè in dieci anni siamo passati da 65 milioni di tonnellate a 190 milioni.

E la stessa famosa crisi dei noli si è dimostrata non un motivo di caduta delle costruzioni navali, ma un motivo di incentivo perchè l'armatore che si trova di fronte al mercato mondiale con noli difficili ha un unico modo per poter continuare a fare il suo mestiere e tenere il campo di fronte alla concorrenza internazionale: quello di fare navi più moderne, come hanno fatto

anche gli armatori italiani. La crisi dei noli non è un motivo di depressione per le costruzioni navali, è anzi un motivo di spinta come si è rivelato nel nostro stesso Paese, pur con tutti i nostri limiti e con tutte le insufficienze della nostra politica. Abbiamo beneficiato di questa situazione perchè il tetto non ha raggiunto solo il mercato mondiale; anche noi nel 1965 abbiamo avuto nei nostri scali per tonnellaggio ordinato e costruito 792 mila tonnellate rispetto alle 675 mila tonnellate del 1964. In un anno il 17,33 per cento in più. Altro che crisi, onorevole Caron! Come si può continuare ad impostare una politica di rinuncia autolesionista di fronte a questa realtà? Sono dati, non è polemica, non sono delle congetture, delle interpretazioni ideologiche. Del resto la sua stessa relazione molti di questi dati li contiene.

E adesso parliamo dei costi.

La questione della competitività non è una scoperta per nessuno perchè sarebbe strano che si facessero delle produzioni partendo già battuti sul mercato. Ma che cosa vuol dire la competitività in questo settore? Quali sono le dimensioni di questo problema? Il Giappone, di cui si parla come di uno dei paesi-guida in questo campo tecnico, con 30-40 miliardi ha costruito cantieri modernissimi. La Svezia ha costruito un nuovo settore cantieristico ad Anderthal. Sapete quanto costa tutto questo alla Svezia? Venticinque miliardi. Krupp a Brema ha costruito un cantiere modernissimo che è costato 21 miliardi e ha ingaggiato i nostri operai, purtroppo, quelli cacciati via dalla nostra cantieristica.

Ebbene, noi non avevamo questi mezzi? Queste cifre sono così spaventose da dover pensare che non ce la facciamo? Ma noi abbiamo speso in Italia ben di più. La politica degli aiuti ci è costata 250-400 miliardi. Pensi un po', senatore Caron, se noi avessimo impiegato questi miliardi sul terreno della famosa competitività! Cosa c'entra la competitività quando noi abbiamo sperperato 350-400 miliardi? Sa, senatore Caron, quanto è stata la perdita delle costruzioni navali pubbliche in Italia dal 1961 al 1964? Novanta miliardi. Se noi invece avessimo investito questi

90 miliardi, che sono molto più di quelli che ha investito il Giappone, la Svezia, la Germania, avremmo i cantieri competitivi.

Ecco la nostra politica. Io mi auguro che lei possa smentirmi, ma è difficile che possa farlo. Ecco la nostra linea: aiuti, perdite e chiusure. E oggi, sulla pelle dei lavoratori e sulla pelle della vita economica del Paese, si vuole arrivare a queste conclusioni.

I traffici esplodevano, la flotta mondiale aumentava senza soste, si apriva una nuova era per la qualità delle navi, perchè siamo all'inizio della rivoluzione tecnica nei trasporti marittimi, noi siamo andati indietro con la flotta. In Italia i traffici aumentavano di tre volte mentre quelli mondiali solo di due volte, ma la marina italiana aveva un ritmo di aumento del 2 per cento, mentre la marina mondiale aveva un ritmo di aumento del 4,50 per cento. Nel 1950 noi avevamo 15 cantieri grandi e medi. È sparito il « Cerusa » di Voltri, è sparito il « San Rocco » di Trieste, è sparito il cantiere di Napoli, è sparito il cantiere di Taranto; quello di Livorno è stato ridotto a poco o niente, il cantiere navale « Mediterraneo » di Pietra Ligure è stato quasi liquidato. Da 15 cantieri siamo arrivati a 9 e neanche vi va bene. Di questi, 6 erano pubblici. Sono ora arrivati a 4, ma sono ancora troppi: bisogna arrivare a 3. E l'occupazione delle maestranze in questo settore ha avuto una contrazione che nessun altro settore ha registrato. Tra il 1955 e il 1965 gli effettivi occupati nel settore cantieristico sono passati da 36.378 a 27.723, con una riduzione del 25 per cento. E l'onorevole Sottosegretario dice che esuberante è solo il settore dei dirigenti. Non faccio malignità; dico solo che i lavoratori hanno avuto riduzioni del 25 per cento. Ma quando si passa al numero e agli stipendi, anche lei, senatore Caron, ci dice che i dirigenti della Fincantieri sono i meglio pagati, e per fare questa politica.

Nello stesso tempo le maestranze sono invecchiate. Oggi l'età media nei cantieri navali italiani è di 46 anni. Sapete quanti sono i giovani del cantiere di Sestri? Sette. Sapete quanti sono i giovani in tutti i cantieri italiani? Trenta. Questa è la competitività? No, questa è la linea della liquidazio-



ne che si è perseguita tenacemente, e vi sono state tutte le premesse: è un arco lungo che ci ha portato a queste conclusioni. Si è fatto una specie di piano clandestino che non ha cambiato niente nella competitività, perchè le aziende non diventano competitive facendo morire altre aziende. Lei può chiudere tutti i cantieri che vuole, ma se ai cantieri che restano non si destinano grossi, massicci investimenti, la competitività non viene risolta.

Cosa abbiamo investito però nella cantieristica negli ultimi cinque anni? Nel settore cantieristico pubblico noi abbiamo investito in media otto miliardi all'anno. Quando si prende la tabella degli investimenti dell'IRI e si vedono le percentuali degli investimenti, sapete che cosa ne vien fuori? Che la cantieristica ha un rapporto di investimenti che è il penultimo: l'1,20 per cento degli investimenti pubblici è andato alla cantieristica. Sapete chi ha meno della cantieristica? Soltanto le terme. Noi siamo al livello di Salsomaggiore, San Pellegrino e di Salice Terme. I cantieri sono stati mantenuti a questo livello. Ecco la famosa competitività! E che cosa resta adesso, dopo aver tanto parlato di competitività? Prima erano previsti 8 miliardi l'anno; oggi il piano Fincantieri, il piano dell'IRI, prevede sei miliardi l'anno, dopo queste chiusure. Per le autostrade: 470 miliardi, per i telefoni: 590 miliardi, per la Rai: 40 miliardi; per i cantieri soltanto sei miliardi l'anno.

Del resto tale discorso può essere fatto per tutto il settore marittimo se di pensa che per i trasporti marittimi, il piano Pieraccini, nelle condizioni in cui si trova la nostra flotta, prevede 23 miliardi, e che i porti italiani, che si trovano nel punto che tutti conoscono, hanno avuto solo quel famoso stralcio di 75 miliardi, senza però che a tutt'oggi sia stato ancora versato un soldo. A Genova degli ormai famosi 15 miliardi assegnati non è arrivata una lira, altro che il chiasso che si fa sul sabotaggio dei comunisti!

Questa è la situazione della politica del mare in questo nostro Paese del mare. Il problema è dunque quello di massicci investimenti in tutto il settore, non delle chiusure. Quanti miliardi occorrono? Qui non

si tratta di dare delle cifre, si tratta di accettare una linea. La misura degli investimenti è data dal livello che ha raggiunto l'industria navalmeccanica mondiale e dal ritardo in cui ci troviamo. Noi dobbiamo superare questo ritardo e possibilmente dobbiamo andare anche più avanti; e la misura del cammino da percorrere è in relazione con le massicce trasformazioni qualitative che si sono realizzate. È stata varata l'altro giorno la prima petroliera di oltre 200 mila tonnellate; è già sullo scalo una petroliera di oltre 300 mila tonnellate; vi sono degli studi — e non sono cifre riferite a caso, poichè si tratta di cose che i tecnici conoscono perfettamente — per petroliere da 500 mila tonnellate. C'è il problema dei contenitori, delle navi « container ». Gli Stati Uniti d'America hanno già costruito una flotta « container »; ora premono sull'Italia perchè i nostri porti si attrezzino. E se non costruiamo anche noi queste navi nuove succederà che attrezzeremo i nostri porti per gli americani. Si sta facendo una grossa campagna in America perchè in Italia non vi sono gli approdi per le grosse navi; e a Genova e a Napoli già si parla di costruire degli scali apposta per queste navi. Benissimo, ma dobbiamo forse spendere tutti questi soldi italiani per navi costruite in America, o dobbiamo farlo anche per le nostre navi? E chi le costruisce queste navi se molti dei cantieri si chiudono e non facciamo gli ammodernamenti necessari in quelli che restano? Il cantiere di Genova non permette nemmeno lontanamente la costruzione di queste navi, ma, si dice, le faremo a Monfalcone. Con 6 miliardi l'anno? Ecco che si precisa il carattere unitario dell'economia marittima, onorevole Sottosegretario; flotta, porti, riparazioni, bacini. Ecco perchè non siamo di fronte ad un problema di settore nè tanto meno siamo di fronte ad una ridicola questione di prestigio su una sede, ma di fronte ad una esigenza, ad una svolta radicale nella politica marinara. Mi auguro che i colleghi non scendano qui ad una discussione penosa che pare abbia tanto eccitato gli animi degli italiani in qualche settore per stabilire dove portare la sede della nuova società. È veramente triste che città come Genova e

Trieste ritornino al tempo delle secchie rapite, per che cosa? Per una sede, per gli uffici! A questo punto, siamo arrivati nel nostro Paese nella valutazione dei problemi? È veramente triste questo. Si fa addirittura del baratto, e il centro-sinistra di Genova minaccia le dimissioni ed accetta, purchè si fissi la sede a Genova, che si chiuda il reparto grandi motori dell'Ansaldo-meccanico di Genova, cosa che significa il licenziamento di 700 operai.

Basta che nell'elenco telefonico di Genova ci sia l'indirizzo della sede e non sia su quello di Trieste, tutto va bene. A Trieste si fa lo stesso; a Trieste le forze politiche di centro-sinistra accettano la chiusura del « San Marco » purchè l'indirizzo della sede sia sull'elenco telefonico triestino, minacciando, lo stesso, dimissioni in massa. Vediamo che cosa succederà; qualche sindaco democristiano dovremmo togliercelo dai piedi, ma non credo che succederanno di queste cose. (*ilarità*). Questa è veramente una farsa. Di fronte al problema della sede se ne sentono di tutti i colori, si sente dire che il Governo avrebbe deciso (qui addirittura abbiamo scomodato il Presidente del Consiglio Moro per questo problema) di fare a metà: gli uffici tecnici se li prenderebbe Trieste, gli uffici amministrativi se li prenderebbe Genova. Poi c'è un altro che dice: non scegliamo nè Genova nè Trieste, scegliamo Roma. Altri dicono: dovremmo anche unificare la flotta di Stato, le quattro società, ed allora possiamo cominciare a patteggiare anche su questa futura sede. Ma, anche se parliamo di sede, è questo il problema più importante della nuova società? Sta per nascere una nuova grande azienda pubblica, questo è giusto, ma questa nuova azienda pubblica non deve essere la sommatoria delle aziende preesistenti; deve essere un'azienda nuova che affronti in termini nuovi il problema delle costruzioni navali, che abbia una visione unitaria di tutto il ciclo produttivo, che non faccia più dei cantieri soltanto officine di montaggio, ma faccia dei cantieri il punto centrale di tutta la catena produttiva che deve rimanere sotto la direzione centralizzata, questo è vero. I motori, l'allestimento, la side-

rurgia, le riparazioni, certo, tutte queste cose hanno un concetto unitario. Questo è il problema della nuova azienda, non quello della sede. Quando si parla di politica unitaria nell'interno della catena produttiva si dicono cose molto note. La famosa potenzialità giapponese ha tante facce e credo che nessuno voglia tirar fuori il pugno di riso dei lavoratori del Giappone. Queste sono vecchie favole; in Giappone i lavoratori fanno i loro interessi come in qualunque altra parte del mondo e i loro salari sono salari degni della vita umana. Tutti sanno che non è questo il problema, perchè se fosse questo allora potremmo spiegarci l'esempio della Svezia. Nessuno dice che in Svezia gli operai sono trattati peggio degli italiani, però i cantieri svedesi hanno costi più bassi di quelli italiani. Ciò vuol dire che in tutti i modi il problema non è questo. Ma uno dei segreti della famosa capacità competitiva giapponese è che le costruzioni navali sono una parte, neanche la più importante, di tutti gli affari del gruppo. Le aziende giapponesi possono sospendere le costruzioni navali senza andare in crisi, perchè il settore produttivo resta ancora vasto.

Inoltre tutti sanno che la base delle costruzioni navali giapponesi è la flotta navale giapponese, che si ammodernava, si sviluppa, entra in fase competitiva anche sul mare, non solo sugli scali.

Noi abbiamo la flotta declassata, non siamo riusciti ancora a fare una politica di gruppo nell'interno del sistema cantieristico; però chiudiamo i cantieri e rompiamo quel poco che c'era ancora di unitario, con la creazione di una nuova azienda con la FIAT!

Parliamo tanto di una nuova sede, ma della Fincantieri cosa facciamo? Cosa facciamo di questa società? Resterà ancora oltre la nuova società unificata?

Contro questo piano si sono levati tutti: partiti di Governo, partiti di opposizione, amministrazioni locali, organismi sindacali, parlamentari. Lo stesso onorevole Caron, nella sua relazione, sfugge un po' nelle conclusioni finali, e per alcuni aspetti, anche importanti, se la cava col dire che non ha elementi sufficienti. E fa ancora altre proposte, di cui parlerò, perchè il discor-

so diventa diverso, si comincia a fare un discorso più completo. Ma l'IRI e il Governo pare che siano su un altro pianeta, che ignorino quello che accade in Italia: non contano i parlamentari, non contano le città, non contano i sindacati, conta la linea della Fincantieri che ha un punto di partenza profondamente sbagliato. È incredibile questa situazione, che cioè non si riesca a cambiare niente.

L'onorevole Bo dice, in una intervista, che Genova e Trieste sono città che hanno dei grossi problemi. Strano questo nostro Paese! Quando voi vi riferite all'Italia nel suo insieme, parlate di un Paese che va verso le grandi prospettive di benessere; appena cominciate a parlare dei problemi di questa o di quella città, allora riconoscete che sono tutte nei guai, perfino Genova, che dovrebbe rappresentare una delle forze trainanti dell'economia italiana!

Il ministro Bo dice che Genova è nei guai; e, bontà sua, riconosce che anche Trieste è nei guai.

Ma, detto questo, a quali conclusioni arriva? Dice, ripeto, che Trieste è nei guai, e il collega Vidali parlerà di queste cose con maggiore competenza di quanto non possa fare io; ma voi sapete cosa vuol dire chiudere il cantiere « San Marco » a Trieste?

Il professor Francesco Forte ha detto che il cantiere « San Marco » di Trieste rappre-

senta il 40 per cento di tutta la struttura industriale di Trieste. Ha fatto i conti in miliardi: i 18 miliardi che rappresentano il giro produttivo di questo cantiere costituiscono il 40 per cento di tutta la potenzialità industriale di Trieste. Sembra niente questo? Ci stupiamo che questa città si muova tutta unica non per la sede, ma per il cantiere?

E vediamo La Spezia, un altro punto storico della cantieristica italiana. Cosa vuol dire chiudere il cantiere « Muggiano » di La Spezia, se non un declassare questa città che ha già avuto tutto un travaglio per l'eredità della sua destinazione a base della marina militare, e non riesce ancora a trovare una nuova collocazione definitiva?

A Genova, il Consiglio comunale unanimemente protesta — ripeto testualmente — « per le irrazionali proposte che, se attuate, sarebbero in contraddizione con l'intendimento più volte affermato di voler difendere, aumentando la capacità competitiva, l'industria italiana delle costruzioni navali ».

E afferma che « il piano IRI-Fincantieri deve fondarsi su un serio — evidentemente vuol dire che fino ad ora non è stato troppo serio — ed obiettivo impegno per la ristrutturazione di un settore vitale dell'economia nazionale, da attuarsi nell'ambito della programmazione economica e non già su passioni o tendenze municipalistiche ».

## Presidenza del Vice Presidente MACAGGI

(Segue A D A M O L I). Chiede ancora, il Consiglio comunale unito di Genova, « la sospensione di qualunque provvedimento pregiudizievole per il potenziale economico e industriale o per la piena occupazione ». A Trieste la regione Friuli-Venezia Giulia affronta il problema della cantieristica non sulle crisi esterne ma sulle crisi interne di struttura ed afferma la necessità di una revisione del piano IRI ribadendo la necessità che l'intero problema dell'industria naval-

meccanica sia esaminato e risolto nel quadro del programma di sviluppo economico nazionale opportunamente collegato con quello regionale.

Ecco che cosa chiedono coloro che sono più responsabili a Genova e a Trieste: la revisione, attraverso una visione organica, di tutto il problema nel quadro della programmazione nazionale e regionale.

A La Spezia si è tenuto un convegno di tutte le città cantieristiche, le quali unani-

memente hanno respinto questo piano. Era presente il sottosegretario Donat Cattin, il quale ha riconosciuto giusta questa impostazione ...

**VERONESI.** Donat Cattin riconosce sempre giusto tutto.

**A DAMOLI.** Io non parlo del personaggio Donat Cattin, ma del rappresentante del Governo. Egli era giunto a dire che, se ciò dipendeva dal MEC, era necessario rivedere gli accordi del MEC piuttosto che sacrificare l'economia nazionale.

Nel campo sindacale tutte le grandi organizzazioni hanno assunto la stessa posizione. Anche questa mattina è uscito un comunicato congiunto della CGIL, della UIL, della CISL, che respinge questo piano annunciando grandi battaglie. Pare che il CIP abbia preso delle decisioni; ma nel frattempo a Genova è stato annunciato lo sciopero generale per martedì prossimo, e a Trieste e La Spezia sono in corso grandi agitazioni. Si va verso un periodo difficile.

Il Governo le conosce e le valuta queste cose? Crede forse che un piano di questo tipo possa passare facilmente, mentre già si esprime una potente opposizione generale, giusta, non solo sindacale ma legata ai problemi economici del nostro Paese? Nel campo parlamentare c'è forse qualcosa che può tranquillare all'interno del centro-sinistra? Qui ci troviamo di fronte alle contraddizioni più profonde, non dico tra le Giunte triestina e genovese di centro-sinistra, che si contendono la sede, abbandonando le cose sostanziali per l'economia cittadina, ma fra gli stessi parlamentari. Questa mattina i colleghi Vallauri e Zannier hanno richiesto, come sede, Trieste, mentre il collega Macaggi ha presentato un'altra interrogazione dove si adombra qualcosa sulla sede e si capisce bene dove vuole andare a finire.

Del resto, nella relazione al piano di sviluppo per il settore della marina mercantile, il relatore alla Camera dei deputati, l'onorevole Macchiavelli socialista, dice: « Per l'industria cantieristica nazionale la politica di programmazione deve rappresentare una garanzia seria, soddisfare la necessità

di una razionalizzazione di questo settore, curando il mantenimento della capacità produttiva globale nel rispetto dei legittimi interessi dei lavoratori, oltre che dell'economia delle zone interessate ». Inoltre deputati socialisti e socialdemocratici hanno presentato un'interrogazione con la quale chiedono al Governo « se sono ancora validi i criteri della produttività e della redditività degli investimenti IRI anche in relazione alla politica di programmazione e se è possibile conciliare le necessità della concentrazione della cantieristica con la sopravvivenza di vecchi cantieri di indiscussa tradizione ».

Ed in campo governativo le cose sono chiare? Moro è intervenuto dando riconoscimento a Bo non si sa perchè, ma si capisce bene anche perchè, ed è grave che debba intervenire anche il Presidente del Consiglio su un problema di ubicazione di sede, pur se afferma che tutto è stato fatto con rigorosa imparzialità e secondo i dati tecnici. Ma lei, onorevole Caron, dice di non essere in grado, nella sua relazione, di valutare gli elementi tecnici produttivi che sono stati alla base delle decisioni relative alla chiusura del « S. Marco » e del « Muggiano ». Lei se ne lava le mani e dice: non ne so niente, hanno deciso così, avranno ragione; mentre poi Moro dice a Bo: sei stato molto bravo, hai fatto tutte le cose per bene. E lei che è stato il relatore del Governo dice di non sapere niente. Lei ha anche affermato che nessuna informazione circa eventuali programmi dell'armamento a partecipazione statale nei settori siderurgici è in suo possesso. E le par poco, onorevole Caron? Ma come, noi facciamo un programma che tocca la struttura cantieristica, abbiamo flotta di Stato, flotta idrocarburi, flotta di siderurgia tutta pubblica e lei dice: io non conosco questi programmi, non ne so niente. Ma dove siamo? È possibile che un Governo non sia in grado di conoscere i programmi di questo gruppo di aziende di Stato che hanno una grande importanza?

Il ministro Pieraccini ha detto ancora altre cose: su richiesta dei sindacati di Genova e di Trieste, sulla revisione totale del piano IRI, ha contrapposto, dice il comunicato,

l'idea di considerare i problemi della navalmeccanica di Genova e di Trieste — chissà perchè poi solo di Genova e di Trieste — nell'ambito di due piani globali regionali; idea secondo noi discutibile perchè non passa attraverso il piano di sviluppo ma che comunque è diversa da quella dell'IRI perchè ammette sempre almeno una discussione nell'ambito di una certa programmazione, sia pure solo quella regionale, mentre l'IRI di queste cose non si interessa affatto. La Commissione Caron conclude dicendo che, dopo attento esame dei dati in suo possesso, si è formata la convinzione che la crisi delle costruzioni navali deve essere considerata di natura prettamente strutturale. Complimenti! Queste cose le abbiamo dette dieci anni fa. Lei le dice perchè non può non dirle, perchè sono cose obiettive. Però questa sua conclusione non ha niente a che fare col piano sui cantieri. Questa sua conclusione che si tratta di una crisi strutturale vuol dire che si è sbagliata tutta la valutazione, perchè si è basato tutto sulla crisi dei traffici, sulla crisi dei noli, sulla crisi delle costruzioni mondiali ed ora si riconosce che la crisi è nostra, nella nostra struttura, nel modo come si è operato.

Basta questa affermazione, onorevole Sottosegretario, perchè un Governo responsabile riveda questo piano. Basta la sua affermazione che contrasta e smentisce tutta l'impostazione del piano IRI e della Fincantieri. La stessa Fincantieri, oggi che non può più sostenere la tesi della crisi nelle costruzioni navali, dice che siamo di fronte ad una evoluzione tecnologica molto intensa e che l'offerta mondiale ha subito un processo di caduta dei prezzi rapido e imponente. Ossia la stessa Fincantieri dice che i nostri cantieri non hanno tenuto il passo con questo famoso sviluppo delle costruzioni.

E che cosa ha a che fare tutto questo con il ridimensionamento? Come va affrontato il problema? Lei stesso, onorevole Caron, quando conclude articola in un modo più complesso la politica cantieristica. Lei non parla solo di concentrazione, lei non parla solo di specializzazione, lei affronta un grande quadro che si può discutere nelle varie componenti; però quando lei dice che se

vogliamo affrontare il problema della cantieristica questo è il quadro, e ci mette dentro la questione previdenziale, tributaria, le questioni delle esportazioni, le questioni creditizie, tutto questo richiede un'altra impostazione perchè anche se noi chiudiamo i cantieri non facciamo tutto il resto. Lei stesso ricorda giustamente che i cantieri sono anelli terminali di una lunga catena e che due terzi dei costi di una costruzione navale si formano, come dice lei, « a monte », cioè prima di giungere ai cantieri.

Che cosa vuol dire affrontare il problema della competitività di un cantiere se non si affronta tutto il problema degli altri due terzi che mancano? Non si tratta solo di investire nei cantieri, si tratta di affrontare l'intero panorama. Questa è la strada giusta, lo sanno i tedeschi, lo sanno i giapponesi, lo sanno gli svedesi; e noi italiani, che abbiamo le aziende IRI, che partono dalle miniere e arrivano fino alla flotta passando per tutti gli anelli (siderurgia, fonderie, grandi motori, costruzione, allestimento, riparazioni), noi che abbiamo già tutte queste disponibilità, ne prendiamo un punto, un momento, diciamo che esso va male e ne sbaracciamo una parte.

Finora nè le concentrazioni nè gli aiuti hanno dimostrato che si può reggere la concorrenza mondiale sui cantieri. Reggono la concorrenza mondiale i cantieri di quei Paesi che hanno scelto una politica cantieristica organica e a lunga scadenza sul piano degli indirizzi economici e finanziari, egregi colleghi di centro-sinistra.

Anche questa volta davvero voi perdetevi una grande occasione e confermate che la vostra politica non solo non si differenzia da quella condotta in tutti questi anni dai Governi che hanno preceduto il centro-sinistra ma, vorrei dire, l'aggrava anche in questo settore. Abbiamo già visto l'« Ansaldo-San Giorgio » data in appalto ad un grande gruppo internazionale straniero; vediamo adesso i cantieri chiusi, e una parte della produzione data in appalto alla FIAT.

Onorevole Sottosegretario, noi non le chiediamo una informazione, noi le chiediamo degli impegni. Deve venire da lei una parola precisa, che dia una risposta al Paese. Non

so se lei ha la piena autorità per farlo, ma in questo momento lei rappresenta il Governo, e quindi assume le responsabilità anche di Governo. Lei non può ignorare che, mentre noi parliamo, nel Paese si attendono con ansia i risultati di questo dibattito. Questa mattina tutti i giornali italiani dicono che il Senato discute sulla cantieristica. Su che cosa discutiamo? Sulle chiusure o su degli impegni di lavoro futuro comune? Noi abbiamo cercato di precisare quali devono essere le linee di una politica cantieristica reale, quella affermata da tutti coloro che si pongono in un modo serio (ed insisto sulla parola « serio ») di fronte a questo drammatico problema. Occorre il mantenimento dell'attuale potenziale produttivo: ne abbiamo bisogno per la nostra flotta, ne abbiamo bisogno per la presenza dell'Italia nel mondo in questo settore; occorrono investimenti adeguati alle esigenze dell'ammodernamento e della competitività; occorre una nuova strutturazione, sulla base del ciclo unitario della produzione navalmeccanica; occorre inserire il riassetto cantieristico in un contesto globale di politica marittima del nostro Paese, ponendo l'avvenire della navalmeccanica non su un piano settoriale, ma come fattore primario per la necessaria svolta nel complesso dell'economia marittima; occorre potenziare l'attività della ricerca tecnica e scientifica. Noi abbiamo 100 milioni in questo settore. Basta ricordare l'ultimo stanziamento inglese, che è di 1.300 milioni e ricordare che l'Inghilterra non è oggi il Paese più progredito in questo campo.

Occorre un miglioramento delle condizioni generali di lavoro nell'interno del gruppo e una politica dell'apprendistato. Per tutto questo è necessario quindi sospendere questi provvedimenti. Sarebbe davvero una irrisione anche per i colleghi che stanno discutendo a Montecitorio il piano di sviluppo, se un grosso settore della politica economica nazionale fosse oggi qui portato a certe conclusioni, indipendentemente da qualunque collegamento con tutti gli altri problemi dell'economia.

Questo sarebbe un segno di irrisione, ma sarebbe soprattutto un segno di distacco da quella che è la realtà del nostro Paese.

Genova, Trieste, La Spezia, Livorno, Napoli, e non solo queste città, devono pur contare qualcosa per voi, ma soprattutto bisogna tener conto delle prospettive nell'avvenire dell'Italia per quanto si riferisce ad un settore tipico delle sue tradizioni e dei suoi impegni.

Io le ricordo ancora una volta, onorevole Sottosegretario, che se voi confermerete questo piano creerete un motivo di grande tensione nel nostro Paese. Sono fatti che si manifestano già con grande evidenza. Voi aprite una crisi che, sotto questo aspetto, non credo possa far piacere a nessuno. Le nostre proposte vanno quindi incontro alle esigenze di conservare non solo un settore vitale dell'economia nazionale, ma di non perdere ancora altro tempo per camminare nella giusta direzione.

Onorevole Caron, io la invito a raccogliere questo appello che non proviene solo da una parte e a prendere tutte le sue iniziative affinché queste decisioni siano sospese e affinché si cambi completamente politica verso la prospettiva di sviluppo e di conquiste di nuove frontiere economiche. *(Vivi applausi dall'estrema sinistra).*

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Vallauri ha facoltà di svolgere l'interpellanza.

**V A L L A U R I .** Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi. L'interpellanza presentata dai senatori Pelizzo, Garlato, Zannier e da me si riferisce in particolare alla proposta di ristrutturazione e concentrazione delle aziende cantieristiche a partecipazione statale. La Commissione preposta all'esame dei criteri che sono alla base di questa operazione, resa indispensabile per raggiungere un livello efficiente di competitività, ha formulato alcune conclusioni di ordine generale che possiamo in gran parte condividere. Il Governo, e per esso l'onorevole Ministro del bilancio e della programmazione, insediando la Commissione presieduta dal senatore Caron, ha dimostrato di voler pervenire al riassetto del settore delle costruzioni navali secondo una visione di insieme nell'ambito del programma quinquennale di sviluppo dell'economia nazionale.

Esso prevede una funzione riequilibratrice dei divari esistenti tra le varie aree economiche mettendo in particolare rilievo come « nello scorso decennio gli scompensi si sono aggravati, specialmente nelle regioni settentrionali, creando situazioni e congestioni nelle aree urbane di maggior attrazione e fenomeni di ristagno e deterioramento economico nelle aree di esodo ».

In particolare il programma quinquennale afferma che nell'ambito dell'Italia settentrionale la regione Friuli-Venezia Giulia è caratterizzata da una situazione di depressione economica particolarmente estesa e grave, che determina un rilevante esodo di forze di lavoro, in larga misura dirette verso il triangolo industriale.

A riguardo viene ricordato che nelle regioni a statuto speciale « compiti determinanti saranno chiamate a svolgere le aziende a partecipazione statale ».

La Commissione Caron ha esaminato il piano formulato dalla Fincantieri, di cui si conoscono soltanto gli aspetti generali e le conclusioni operative rilevabili attraverso la relazione al bilancio 1965 dell'IRI.

A noi interessano fino a un certo punto tali conclusioni che sono delle semplici proposte che solo in sede governativa debbono essere vagliate secondo criteri programmatici indicati dal piano di sviluppo quinquennale summenzionato. In base alla relazione della Commissione Caron si possono invece riscontrare i criteri secondo i quali la razionalizzazione degli impianti cantieristici può conseguire quella competitività che è il fattore determinante di una sana economia in questo settore produttivo; non solo, ma essa non trascura la realtà del nostro inserimento nell'area comunitaria della CEE e della graduale diminuzione degli aiuti consentiti alle autorità governative dei Paesi membri per sostenere l'industria delle costruzioni navali e per proteggere l'insieme nei confronti dei Paesi terzi. Siamo d'accordo quando la relazione Caron afferma la necessità che un processo di razionalizzazione dell'industria cantieristica nazionale non possa prescindere da operazioni di concentrazione aziendale e produttiva, a simiglianza di

quanto si sta facendo in Francia, in Germania e in Gran Bretagna. Siamo d'accordo che la concentrazione aziendale deve essere perseguita attraverso la fusione di società esistenti con l'obiettivo di assicurare maggiore funzionalità ed economia agli strumenti aziendali amministrativi ed organizzativi della cantieristica. Siamo d'accordo che il criterio di tipizzazione sia una costante del processo di espansione delle industrie navalmeccaniche più progredite, senza tuttavia dare ad esso una fisionomia rigida, ma invece una possibilistica per il futuro. Siamo d'accordo sul criterio di razionalizzazione che debbono seguire anche le lavorazioni a monte, quali quelle dei motori navali e quelle delle apparecchiature ausiliarie. Siamo d'accordo infine che la razionalizzazione produttiva esige una efficiente politica degli investimenti.

Le indicazioni dei criteri su menzionati riferite alle proposte contemplate dal programma presentato dall'IRI Finmeccanica o Fincantieri fa ritenere alla Commissione Caron che detto programma sia in linea con le finalità che si vogliono raggiungere. Pertanto dichiara che ritiene conveniente la unificazione aziendale della cantieristica pubblica, da attuarsi mediante la confluenza in una sola azienda di tutti i cantieri a partecipazione statale. Ciò comporta evidentemente l'analisi delle possibilità che offrono ai fini della razionalizzazione gli attuali centri cantieristici e l'incidenza che la loro ristrutturazione conseguente alla concentrazione determina nello spazio economico in cui sono localizzati. Per questo la Commissione sottolinea la necessità di provvedere con adeguati interventi al mantenimento e al progressivo miglioramento delle condizioni di sviluppo economico e di occupazione delle regioni e delle località interessate al piano di risanamento cantieristico. Le proposte IRI che contemplano la chiusura del cantiere « San Marco » di Trieste vanno riguardate, secondo la Commissione, solo nel quadro di un programma concreto di misure che tengano conto di tutte le ripercussioni negative, in effetti di reddito, che le operazioni di concentrazione dei punti di produzione possono avere. Tenuto

conto dei criteri che sono stati ricordati e delle indicazioni prospettate dal programma IRI, abbiamo la convinzione di poter considerare, negli aspetti più conformi agli obiettivi che la programmazione nazionale vuol raggiungere nello specifico settore della cantieristica, la situazione della regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia e per essa dei centri cantieristici di Trieste e Monfalcone.

Questo rappresenta una responsabile valutazione delle possibilità economiche che offre la regione sotto l'aspetto del divario esistente tra la sua economia depressa e quella di uno dei vertici del triangolo industriale. Orbene, se lo scopo della programmazione nazionale è quello di riequilibrare tale divario, non si può prescindere da esso quando si tratta di considerare la ristrutturazione della cantieristica, che è inclusa nella programmazione stessa.

Non esistono altri criteri più validi di questo per determinare la scelta, se non si vuole peggiorare la situazione esistente. Questo può essere raggiunto tenendo conto dei seguenti fattori.

Il cantiere « San Marco » di Trieste, topograficamente, non si trova in condizioni peggiori di altri centri cantieristici. È perciò prevedibile che esso possa mantenere una funzione importante come centro di attività cantieristica se la sua trasformazione ed il suo ridimensionamento potranno essere affrontati con convenienti investimenti. La trasformazione del cantiere « San Marco » va riguardata in funzione della costruzione di un bacino di carenaggio all'Arsenale, già previsto con esplicito impegno governativo, che lo metterebbe in grado di esercitare una funzione ragguardevole nel settore delle riparazioni navali, e ciò in considerazione della posizione di partenza del « terminal » dell'oleodotto Trieste-Baviera.

Il cantiere di Monfalcone dovrebbe assumere, per converso, una funzione preminente nella prevista concentrazione e razionalizzazione delle costruzioni navali. La sua potenzialità verrà moltiplicata dopo la realizzazione dello scalo-bacino in costruzione il quale prevede l'impostazione di navi fino a 200 mila tonnellate di stazza lorda. Esso

diventerà pertanto l'impianto più grande ed efficiente della cantieristica nazionale ed altamente competitivo nell'ambito almeno europeo.

La fusione delle attuali tre società cantieristiche a partecipazione statale in una sola società, sia come sede, sia come direzione, progettazione ed amministrazione, trova la sua naturale soluzione confluendo verso la più importante di essa, che è appunto la Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Trieste.

È chiaro che con ciò si indica una situazione di fatto, la quale coincide con la rilevanza che sempre ha distinto la tecnica progettistica navale del centro cantieristico di Trieste e che il potenziamento ulteriore del cantiere di Monfalcone mette in evidenza ancora maggiore.

Non si tratta perciò di voler determinare una scelta arbitraria, ma di prendere atto di una situazione che solo forzatamente può essere disconosciuta.

La trasformazione ed il ridimensionamento del cantiere « San Marco » porta come conseguenza la necessità di una suppletiva destinazione a Trieste di altre attività, capaci di assorbire la inevitabile disoccupazione che si provocherà. Il potenziamento del cantiere di Monfalcone non potrà assorbire che in misura minima l'eccesso di mano d'opera che il cantiere « San Marco » renderà disponibile, giacché le condizioni di competitività che si vogliono raggiungere non lo consentiranno.

Gli aspetti negativi dell'economia del Friuli-Venezia Giulia, e in particolare delle provincie di Trieste e Gorizia, non possono venir peggiorati ulteriormente, ma, al contrario, debbono far riflettere seriamente sulla opportunità di inserire validamente nel tessuto nazionale quelle energie tradizionali che sono sempre state l'elemento caratteristico delle sue capacità di intelligenza, di tecnica e di cultura.

Chi ha l'onore di parlare, ha già ripetutamente illustrato in quest'Aula le condizioni geopolitiche nelle quali le due provincie si trovano in conseguenza degli eventi bellici. Oggi, l'istituto regionale ha assunto la funzione di propulsione di questa area eco-



nomica, così duramente provata, e abbiamo messo in rilievo la necessità appunto di un organismo amministrativo di tipo speciale, onde assicurare il mantenimento ai confini nord-orientali della Nazione di una situazione economica e sociale risanata. Occorre por mente locale e rinvenire per tempo, senza esitazione, quei fattori di propulsione che si inseriscono entro l'ambito della programmazione nazionale. Deve cessare una situazione di esodo delle migliori energie di lavoro e occorre ristabilire l'equilibrio economico con il resto d'Italia.

Quello dei cantieri è un problema di ordine politico, oltre che tecnico, poichè questo ha dimostrato la storia di queste terre così care alla Patria: gli sconvolgimenti po-

litici derivanti da eventi bellici mettono sempre in ginocchio l'economia.

Le condizioni attuali delle nostre provincie nord-orientali sono la testimonianza palpabile di quello che dico. La particolare situazione del confine, risultata dall'esito dell'ultimo conflitto, va considerata così come è; senza contrapposizioni, ma anche senza illusioni. La funzione di ponte pacifico verso le aree sud-orientali dell'Europa deve essere potenziata e gli scambi mercantili, industriali e culturali trovano il loro naturale punto di partenza nelle nostre terre, rette da organismi di alta civiltà democratica e, perciò stesso, sorgenti di progresso nelle relazioni pacifiche fra i popoli.

## Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

(Segue VALLAURI). Per raggiungere tale potenziamento non basta scongiurare un ulteriore depauperamento in termini di insediamento, di intelligenza e di lavoro umano, ma occorre creare quelle necessarie infrastrutture che sono indispensabili allo sviluppo particolare che la regione Friuli-Venezia Giulia deve promuovere. Ciò diventa la garanzia per l'insediamento di industrie, di commerci e di traffici, che sono essenziali per ristabilire l'equilibrio economico sociale di tutta la regione nei confronti delle altre regioni dell'Italia settentrionale.

Lo strumento regionale da noi appassionatamente voluto è complementare rispetto al piano di programmazione nazionale nel quale esso si inserisce con serietà e consapevolezza.

Non è nelle mie intenzioni rifare tutta la storia di queste terre di confine nelle quali siamo chiamati politicamente ad operare. Ricordo solo le gravi ore attraversate nell'ultimo decennio da queste popolazioni: i tardivi interventi, le crisi attraversate per l'occupazione, l'afflusso di profughi delle ter-

re istriane, le incerte prospettive politiche che tanto incidono sulle determinazioni imprenditoriali e infine anche le speculazioni politiche di carattere eversivo e quelle non meno rilevanti di carattere sciovinista. Si aggiunga a ciò il trasferimento di società industriali, armatoriali e mercantili; il ridimensionamento, l'occupazione dei cantieri, con pesi durati anni di sospensioni produttive di lavoratori. Tutto ciò deve finire e solo considerando realisticamente le cose, approntando gli strumenti idonei che in gran parte sono devoluti all'iniziativa e alla capacità imprenditoriale dell'Azienda a partecipazione statale, si possono avviare prospettive di maggiore sicurezza e di maggiore sviluppo economico e sociale della regione.

La ristrutturazione delle aziende cantieristiche pubbliche deve rientrare in queste prospettive e non può limitarsi a una semplice concentrazione di interessi. Gli interventi delle partecipazioni statali non possono essere indirizzati a concessioni non convincenti, ma diventare elementi di polarizzazione industriale che vanno insediati laddove, come nelle regioni di confine delicate come

la nostra, assolvono una funzione suppletiva nei confronti delle imprese privatistiche che ragioni di rischio stentano a far promuovere.

Con questa visione globale, realistica e coraggiosa, la dirigenza politica e amministrativa della regione Friuli-Venezia Giulia spiega le sue energie di programmazione. Il Governo comprende queste esigenze ed ha già avviato un'azione di sostegno in questo senso. Essa va mantenuta e perseguita con tenacia nei confronti delle provincie di Trieste, di Gorizia e di Udine. Le infrastrutture di sostegno sono così indicate: 1) il completamento dell'autostrada Venezia-Trieste; 2) la costruzione dell'autostrada Udine-Tarvisio; 3) l'istituzione dell'Ente porto di Trieste, per il quale è stato già presentato il disegno di legge governativo con adeguato finanziamento; 4) la prosecuzione e il completamento della costruzione del molo 7° del porto di Trieste, di cui 35 mila metri cubi, cioè un settimo è già stato realizzato; 5) il bacino di carenaggio dell'Arsenale triestino, per la cui realizzazione concorre anche la regione.

Nell'ambito IRI, oltre alle già accennate industrie compensative per il ridimensionamento del cantiere « San Marco »: 1) il potenziamento del cantiere di Monfalcone per la costruzione di navi mercantili, petroliere e navi passeggeri; 2) il rinnovo e il miglioramento delle provvidenze di agevolazioni per contingenti della zona di Gorizia; 3) la stabilizzazione e il potenziamento dell'industria SAFOG di Gorizia; 4) l'insediamento, nella costituita zona industriale di Gorizia, di una industria a partecipazione statale di media grandezza.

Onorevole Ministro, l'interpellanza presentata dai senatori democristiani del Friuli-Venezia Giulia, da me sinteticamente svolta, non ha scopi nè polemici ne demagogici; riflette una situazione che ho voluto illustrare per sommi capi nei suoi termini reali e con la consapevolezza che il Governo, cui è demandata la competenza e la responsabilità, saprà valutare e decidere per attuare la migliore ed efficiente ristrutturazione della cantieristica pubblica, secondo quelle indi-

cazioni e integrazioni sollecitate dalla Commissione Caron.

La programmazione nazionale si muove su un binario di priorità e di scelte. Abbiamo cercato di portare un contributo per individuare le priorità e le scelte che possono aprire alla regione Friuli-Venezia Giulia la via del progresso economico e sociale e la stabilità per una feconda politica di confine.

**P R E S I D E N T E .** L'onorevole Sottosegretario di Stato per il bilancio ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

**C A R O N ,** *Sottosegretario di Stato per il bilancio.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, nel prendere la parola mi pare sia doveroso, innanzitutto, dichiarare che nessuna astuzia o nessun pensiero nascosto tiene lontani gli onorevoli Ministri interessati da questo dibattito.

La circostanza che oggi si tiene un Consiglio dei ministri, che deve discutere ed approvare la Nota previsionale per l'anno 1967, e la scadenza è resa imperativa dalla legge, è la sola causa di questa assenza.

Prima di rispondere partitamente alle interpellanze e, spero, nella maniera più esauriente, e di dare altresì, come è convenuto, una risposta ai singoli senatori che hanno presentato delle interrogazioni, mi pare sia necessario premettere alcuni chiarimenti sui motivi che hanno spinto il Governo ed il Comitato interministeriale della programmazione economica a nominare la Commissione interministeriale di studio sui cantieri navali, sui suoi metodi di lavoro, sui fini che essa si proponeva e sulle sue conclusioni.

Questo perchè e nelle Aule parlamentari ed anche nel dibattito odierno e nella stampa a lungo si è parlato di questa Commissione, e talvolta con accenti che non sono sempre adatti al tipo di studio condotto, con molte inesattezze sulle sue conclusioni, anche se qua e là approvazioni non siano, per nostra soddisfazione, mancate.

Mi lusingo che gli onorevoli senatori convengano sul fatto che il problema del riassetto della cantieristica nazionale comporta

una serie di implicazioni di natura internazionale, interna, economica e sociale che contribuiscono a rendere la questione estremamente delicata e complessa.

Il Governo, sensibile ai vari aspetti del problema, a seguito delle polemiche e delle preoccupazioni sorte per quanto contenuto, in merito, nel Programma di sviluppo quinquennale 1965-69, ma in relazione anche alle decisioni della Commissione della CEE di subordinare l'autorizzazione di aiuti speciali e diretti alla cantieristica nazionale, alla realizzazione di un piano di riassetto che la rendesse competitiva, decise, nell'ottobre del 1965, la costituzione di una Commissione di studio composta di alti funzionari dei Ministeri della marina mercantile, dell'industria e del commercio, degli affari esteri, del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale, delle partecipazioni statali, e naturalmente del bilancio e della programmazione. Commissione, come è noto, da me presieduta.

Nello svolgimento del suo lavoro, condotto attraverso la raccolta di tutta la documentazione utile, interna ed internazionale; attraverso il riesame critico dei dati raccolti, incontri con la CEE, testimonianze di esperti, datori di lavoro, sindacati eccetera, la Commissione doveva tener conto di due ordini di riferimento.

Primo: dei vincoli di natura internazionale derivanti al nostro Paese dalla sua adesione alla CEE. Mi corre l'obbligo a questo punto di chiarire al senatore Adamoli che non è solo al nostro Paese che la Commissione della CEE ha chiesto un piano di razionalizzazione e la cessazione o il temperamento degli aiuti concessi ai cantieri nazionali; ragion per cui non può dirsi assolutamente che da parte della Comunità economica europea si siano adoperati pesi e misure differenti per quanto riguarda soprattutto il nostro Paese.

Basta che io citi a questo proposito un episodio recentissimo, e cioè la messa in mora della Francia per gli aiuti concessi e per la non applicazione del piano di razionalizzazione, approvato quando ancora avevo l'onore di essere in quel consesso a Bruxelles.

Secondo riferimento per la Commissione doveva essere quello di natura interna, deri-

vante dal programma di sviluppo economico nazionale e dai suoi obiettivi. L'indagine della Commissione interministeriale doveva concludere con le opportune indicazioni di politica economica e sociale, da considerarsi come base per la formulazione di un piano di risanamento del settore e degli schemi di provvedimenti legislativi considerati idonei ed utili.

Apparve subito che il pericolo di decadimento delle possibilità concorrenziali della cantieristica italiana era reale.

E ciò determinato da una serie di cause non di natura congiunturale ma strutturale, per cui si imponeva un esame approfondito delle cause generali e specifiche dell'industria in questione, ma soprattutto un serio programma di risanamento ed una sua attuazione.

Quando la Commissione parla, senatore Adamoli, di crisi di struttura, essa intende parlare, soprattutto, della crisi che si è determinata su scala mondiale in seguito ad uno squilibrio crescente tra la domanda, arrivata come lei ha ben detto a 12 milioni di tonnellate di stazza lorda, e l'offerta, capacità produttiva, valutabile a 15-16 milioni di tonnellate di stazza lorda. Da ciò l'esigenza fondamentale per noi di rendere competitiva l'industria cantieristica italiana perchè essa non resti tagliata fuori dalla gara mondiale, soprattutto europea.

Erra quindi lei, senatore Adamoli, quando confonde, mi pare, la situazione internazionale con la nostra situazione interna.

Vorrei anche rilevare che la mancanza di competitività della cantieristica si riflette negativamente — e la Commissione, che ho avuto l'onore di presiedere, ne fa ampio cenno — anche sullo sviluppo della flotta che deve competere su scala internazionale e deve pertanto avere costi concorrenziali per approvvigionarsi di naviglio.

Ho detto, e ripeto, che la necessità di un programma di risanamento era stata determinata anche dagli impegni internazionali derivanti dall'adesione al trattato di Roma.

La Commissione, come chiaramente apparirà, non certo da questa mia esposizione doverosamente schematica, ma dalla lettura dell'ampio documento che sono certo sarà

diffuso e nel Parlamento e nel Paese, ha attentamente valutato gli aspetti caratteristici dei cantieri navali italiani a partecipazione statale e privati. Essa ha condotto studi particolari sulla produzione, sui costi, sugli ambienti di lavoro, sulla domanda e sull'offerta mondiale di naviglio, sul credito navale, arrivando, dopo questi studi approfonditi, a concludere che la prima stesura del Programma di sviluppo quinquennale 1965-69 appariva superata.

Apprezzando infatti come le prospettive della domanda mondiale di naviglio offrano la possibilità alla cantieristica nazionale, una volta riorganizzata e razionalizzata, di operare economicamente, il punto di vista della Commissione, che il Governo si appresta a fare proprio, è che l'attuale capacità produttiva globale debba essere mantenuta.

Mi pare quindi che la richiesta, in sede di discussione del Programma di sviluppo, ricordata dal senatore Adamoli, o formulata dall'onorevole Macchiavelli, sia da considerarsi accolta dal Governo.

Tale linea direttiva che — diciamo la parola esatta — ribalta ogni precedente impostazione, rende tanto più necessaria la ristrutturazione dello strumento produttivo, soprattutto per quanto riguarda le aziende a partecipazione statale che, come è noto, rappresentano il 75 per cento della capacità produttiva del nostro Paese e ciò per ridurre i costi rendendo il settore competitivo.

Si noti che, nel settore privato, la fondazione Piaggio, per prima, ha imboccato autonomamente proprio questa strada.

La ristrutturazione produttiva comporterà da un lato una adeguata politica degli investimenti, dall'altro concentrazioni aziendali e produttive che si verificano in tutti i Paesi, non esclusa la Repubblica federale tedesca, che certamente, nel Mercato comune, è quella più competitiva. Concentrazioni aziendali e produttive accompagnate dalla razionalizzazione delle produzioni a monte dei cantieri, da una incentivazione alle specializzazioni ed alla ricerca tecnico-scientifica.

Anche su questo punto la Commissione, che ho avuto l'onore di presiedere, è stata estremamente chiara e nella relazione sulla

ricerca scientifica, che sarà allegata alla nota previsionale, che sarà presentata domani al Parlamento, si noterà come venga insistito sulla necessità di un più ampio sforzo di ricerca per questo settore. Pare al Governo che il costo che verrà sopportato dalla collettività per leggi di sostegno in favore della cantieristica, per gli investimenti massicci da effettuare e per perdite eventuali di aziende pubbliche del settore trovi soltanto allora piena giustificazione in relazione cioè allo obiettivo di una efficiente realizzazione che porti la navalmeccanica italiana ad un certo grado di competitività variabile a seconda i tipi di nave e se s' tratta dell'area europea o di quella mondiale.

Una tale linea è apparsa essere coerente anche con il punto di vista della Comunità economica europea, ma ciò che preme, preme al Governo italiano, preme certamente al Senato e alla Camera dei deputati, preme a tutti i cittadini italiani, perfettamente aderente agli interessi dell'intero nostro Paese. La riorganizzazione e la razionalizzazione dello strumento produttivo implica, in campo cantieristico, però, una serie di gravi problemi di natura sociale sia in ordine al livello di occupazione che alla situazione economica ed alle prospettive di sviluppo di determinate zone critiche. Tali questioni nella visione globale, che deve essere caratteristica della programmazione, assumono notevole importanza in ordine alla necessità di assicurare un'armonica evoluzione economica a tutto il Paese. Ove quindi decisioni e scelte derivanti dal riassetto del settore venissero ad incidere sui livelli di occupazione locale nelle zone interessate, il Governo è conscio che dovranno essere salvaguardate le strutture di fondo delle economie regionali, eventualmente colpite. Tale delicatissimo problema dovrà essere affrontato da un punto di vista globale sia nel campo infrastrutturale che in quello dei servizi e delle attività sostitutive, senza mai perdere di vista l'esigenza di una sincronizzazione dei diversi interventi per evitare sfasamenti nei livelli di attività economica e, ciò che preme da un punto di vista sociale, dell'occupazione.

Durante il lavoro della Commissione fu presentato il cosiddetto piano Fincantieri, sul quale era doveroso che la Commissione stessa esprimesse un suo giudizio, che confermo essere stato positivo, in quanto detto piano, nel complesso, sostanzialmente, appare conforme alle indicazioni contenute nelle conclusioni finali. Quando nella relazione si afferma che mancavano alla Commissione gli elementi tecnici e produttivi che sono alla base di certe scelte del programma Fincantieri, si faceva riferimento in particolare al problema degli uffici più che dei centri di produzione.

Noi non avevamo, secondo le indicazioni del CIPE, l'obbligo stretto di esaminare il piano Fincantieri nel dettaglio: non era compito della Commissione fare l'analisi di esso, ed andare più in là delle linee presentateci. Non potevamo certamente discutere un problema che è stato eccessivamente drammatizzato: quello dello spostamento della direzione da una città ad un'altra, problema legittimamente proponibile, ma piccola cosa di fronte al complesso delle questioni trattate dalla relazione.

È il Governo che, se farà proprie, come pare dopo la mia esposizione al CIPE, le conclusioni della Commissione, dovrà esaminare, modificare, rigettare od approvare quello che, in fin dei conti, onorevoli senatori, è un piano aziendale, anche se esso inciderà notevolmente sulla vita del Paese.

La Commissione ha avuto però delle parole chiarissime su detto piano, giudicando che la sua applicabilità doveva essere strettamente condizionata alla soluzione delle questioni di natura sociale e di natura economica delle zone interessate dalle proposte di concentrazione produttiva, che la detta Commissione ha sempre distinto dal problema della unificazione delle società a partecipazione statale.

Non sfuggono al Governo le rilevanti conseguenze, per lo stato dell'occupazione, sulle prospettive di sviluppo delle economie locali che detto piano, anche se valido ai fini del risanamento tecnico-economico della azienda, può portare.

Tale problema assume ancora maggiore rilevanza in ordine alla programmazione,

che è ormai alla vigilia di essere applicata finalmente nel nostro Paese: programmazione che deve assicurare agli italiani un armonico sviluppo economico e sociale.

Il riassetto dell'industria cantieristica italiana implica pertanto un giudizio tecnico-produttivo ed uno di politica economica. Ed è perciò che vengo così a rispondere più particolarmente al senatore Vallauri, che ha svolto l'interpellanza in discussione.

Appare chiaro da quello che ho già detto come le decisioni necessarie saranno assunte dal Governo sia ai fini interni che a quelli internazionali, dipendenti dalla adesione dell'Italia alla Comunità economica europea. E infatti il Governo l'interlocutore italiano di fronte alla Comunità stessa.

A D A M O L I . E il Parlamento niente?

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Ma questo non è il caso, senatore Adamoli! Mi permetta di rispondere solo a quello che ha chiesto il senatore Vallauri il quale non ha messo certo in dubbio i diritti del Parlamento, che il Governo non intende mettere in dubbio nè con questa mia risposta, nè mai.

Come ho già detto in sede preliminare, le indicazioni prospettate dal rapporto della Commissione, che ho avuto l'onore di presiedere, debbono essere quindi inquadrare in una visione globale, secondo la logica programmatica, come rilevano giustamente gli onorevoli interpellanti, con i quali non posso che trovarmi d'accordo.

Quanto all'incidenza dei possibili provvedimenti per la regione Friuli-Venezia Giulia e per la città di Trieste, sulle quali legittimamente si è trattenuto il senatore Vallauri, mi richiamo a quanto già detto per ripetere che soltanto una considerazione globale di tutte le questioni permetterà un esatto apprezzamento di esse. Quando saranno note cioè le misure del programma di ristrutturazione del settore ed altre misure ad esso strettamente connesse, si dovrà sicuramente curare la salvaguardia della situazione economica e delle prospettive di sviluppo delle zone interessate.

Venendo a parlare in dettaglio dell'interpellanza del senatore Adamoli, per quanto riguarda il primo punto che postula il mantenimento dell'attuale potenziale produttivo dei cantieri italiani nel loro complesso, credo di aver detto a sufficienza che le indicazioni del programma, per l'approfondimento compiuto dalla Commissione interministeriale di studi, risultano completamente nuove, per cui posso rispondere positivamente alla richiesta degli interpellanti, che non fa altro che postulare quanto è già espresso in un documento che il Governo farà proprio. La politica del Governo è diretta, infatti, lo ripeto ancora, al mantenimento dell'attuale potenziale produttivo globale nel settore cantieristico.

Credo a questo punto doveroso parlare del problema dell'« Ansaldo-San Giorgio » al quale il senatore Adamoli ha fatto cenno nella sua interpellanza. Penso si debba respingere l'interpretazione tendente a riconoscere nella partecipazione di capitale estero nel nostro Paese solo e necessariamente un tentativo di penetrazione e l'imposizione di un vassallaggio economico. La partecipazione di capitale straniero invece, se opportunamente controllata, come avviene di fatto, può anche contribuire ad accelerare i tempi dello sviluppo economico, ad elevare il livello occupazionale ed a promuovere il progresso tecnologico. Non è senza significato che Paesi vicini al nostro, che avevano adottato soluzioni del tipo preconizzato dal senatore Adamoli, ritornino sui propri passi.

Venendo al caso particolare al quale fanno espresso riferimento il senatore Adamoli e gli altri firmatari della interpellanza, devo ricordare che l'accordo per la fusione dell'« Ansaldo-San Giorgio » con la Compagnia generale di elettricità, approvato dal Comitato dei ministri per le partecipazioni statali il 24 giugno 1966, prevede che alla nuova società, che sarà denominata « Ansaldo San Giorgio-CGE - beni strumentali » partecipino in maniera paritetica la Finmeccanica e la CGE italiana. Alla Finmeccanica viene attribuita la conduzione aziendale mediante la nomina, ad essa riservata, del presidente del consiglio di amministrazione e dell'amministratore delegato. A capo della direzio-

ne generale e del collegio sindacale saranno inseriti elementi provenienti dall'una e dall'altra società, in via paritetica. La specializzazione produttiva dei singoli stabilimenti, che è alla base della progettata opera di concentrazione, consentirà di raggiungere una sensibile riduzione dei costi di lavorazione, con favorevoli evidenti riflessi per una maggiore penetrazione dei mercati.

Inoltre l'assistenza tecnica, che sarà prestata dalla CGE americana, consentirà di continuare in piena autonomia con ampie possibilità di sviluppo l'attività di ricerca della nuova azienda.

A questo punto è utile ricordare il testo dell'accordo stipulato: « Il gruppo "Ansaldo-San Giorgio" e il gruppo CGE conven-gono che l'assistenza tecnica della General Electric Corporation non deve ritenersi come una limitazione ad un'autonoma attività di ricerca e di sviluppo da parte della nuova società, ma debba consentire invece, attraverso la conoscenza di quanto realizzato dalla General Electric nel campo di produzione specifico della nuova società, un più efficace utilizzo di quelle risorse che i due gruppi "Ansaldo-San Giorgio" e CGE intendono essenzialmente dedicare a tale autonoma attività ».

A conferma di quanto ho affermato in linea generale e in base al testo dell'accordo posso dichiarare che la nuova società costituirà un'apposita direzione per la ricerca e lo sviluppo, che sovrintenderà anche al settore sperimentale della progettazione. Di conseguenza le cento unità attualmente impiegate all'« Ansaldo-San Giorgio » nell'attività di ricerca e di sviluppo, pari al 3 per cento della forza, aumenteranno inizialmente a 266 unità, pari al 4,1 per cento della forza totale della nuova società e i già programmati sviluppi successivi saranno destinati ad aumentare sia il numero assoluto degli addetti a questo settore sia la loro incidenza percentuale sul totale.

Aggiungo poi che l'operazione di cui si tratta — e questo mi pare sia importante io l'affermi sulla base di dati ufficiali — non dovrà avere riflessi negativi sul livello di occupazione delle due unità sociali interessate alla fusione.

A D A M O L I . Hanno già licenziato degli operai a Genova dopo questa concentrazione.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Non escludo vi possano essere licenziamenti parziali ma l'obiettivo da raggiungere permetterà di assumere nuovo personale qualificato.

Tutto ciò dimostra che il fine è quello di promuovere il progresso tecnologico e la produttività, consentendo alla nuova società quel grado di competitività notevolmente più elevato che è strettamente necessario. Onorevole senatore Adamoli, non mi sarei permesso di dire quello che ho detto se non avessi io stesso, in rappresentanza del Ministro del bilancio, partecipato, nella data indicata, al comitato per le partecipazioni statali. Le risposte che io do fanno seguito a precise domande che, nel doveroso rispetto del programma economico nazionale, ho posto in quella sede a nome del Ministro competente.

Avrei a questo punto tutta una serie di spunti polemici del discorso del senatore Adamoli da raccogliere ma mi pare che non sia il caso di farlo; penso che il senatore Adamoli mi perdonerà e che gli onorevoli colleghi ne saranno lieti data l'ora tarda.

Passo quindi, secondo le intese, a dare ora le risposte del Governo alle singole interrogazioni presentate dagli onorevoli senatori Vidali, Masciale, Macaggi, Nencioni e Bergamasco.

Circa la richiesta specifica formulata dal senatore Vidali nella sua interrogazione (un po' anzianotta a dire il vero) n. 1309, devo far presente ancora che la relazione dell'IRI sul bilancio è un documento dell'ente di gestione e deve essere interpretata per quello che è, cioè come una relazione riferita all'attività svolta dal gruppo, nella fattispecie dal gruppo Fincantieri. Una serie di proposte quindi, come è stato detto chiaramente dal senatore Vallauri, per la soluzione di determinati problemi. Non può essere pertanto considerato un atto di Governo, il quale appunto sulla base della più volte ricordata relazione della Commissione interministeriale di studio sui problemi dei can-

tieri navali prenderà in sede legislativa ed in sede amministrativa le proprie decisioni.

Per quanto riguarda la seconda interrogazione, direi che mi pare veramente più che legittimo che un Ministro, come ogni cittadino, possa esprimere il proprio pensiero in determinate circostanze, soprattutto quando si tratta di decisioni che gli competono. Va da sé che le decisioni finali sono del Governo e vengono sempre prese in sede collegiale.

V E R O N E S I . Il guaio è, onorevole Sottosegretario, che talora i Ministri parlano in piazza e non vengono a rispondere al Parlamento. Purtroppo ho delle tristi esperienze in proposito.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Non so a cosa si riferisca l'appunto: io appartengo alla categoria di chi parla al Senato e non parla molto in piazza, evidentemente.

V I D A L I . Non si deve dire una cosa a Trieste e un'altra a Genova.

A D A M O L I . Secondo le elezioni!

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Per quanto riguarda l'interrogazione del senatore Masciale, in relazione alle perplessità circa le ripercussioni sull'economia triestina conseguenti alle operazioni di ristrutturazione del settore cantieristico a partecipazione statale, tengo ancora una volta a precisare che il Governo è ben conscio del fatto che, ove si dovesse prendere un giorno, in base a delle precise ragioni, la decisione di chiudere un qualsiasi cantiere, esso Governo avrebbe il dovere di salvaguardare la potenzialità economica delle zone interessate...

A D A M O L I . Lasciando le cose come sono...

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. ...conformemente allo spirito della programmazione economica generale

che mira a sanare e non a creare squilibri territoriali e settoriali.

Vede, onorevole Adamoli, lei mi dà un altro spunto che io avevo lasciato cadere. Ma se lei stesso afferma che siamo in piena rivoluzione industriale del settore cantieristico, come vuole che lasciamo le cose come stanno, appellandoci solo alle tradizioni? Lei è in contraddizione con se stesso.

A D A M O L I . Non è vero; io ho parlato chiaro: ci vogliono investimenti, non chiusure.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Noi abbiamo chiaramente parlato di investimenti.

Per quanto concerne il quesito proposto dall'onorevole senatore Macaggi, in ordine alla sede della istituenda società unificata, riconfermo che, al momento in cui parlo, per quanto possa essere imminente, nessuna decisione è stata presa ancora dal Governo. Relativamente invece al programma di sistemazione e di sviluppo dell'industria cantieristica nazionale, allo stato attuale degli atti, pare evidente che esso si fonderà sul rapporto della Commissione che ho avuto l'onore di presiedere. Questo naturalmente per le grandi linee di soluzione del problema. Penso che questo dibattito sarà estremamente utile per prendere le decisioni in questione.

Al senatore Nencioni, che certo sarà rappresentato dagli altri firmatari dell'interrogazione qui presenti, ricordo che, come ho già avuto occasione di dire, la relazione della Commissione di studio per i cantieri navali ha approfondito i problemi navalmeccanici italiani che erano già stati affrontati dal programma di sviluppo quinquennale. Ripeto, altresì, ove gli onorevoli firmatari non fossero stati presenti quando parlavo all'inizio di questa seduta, che a seguito di questo studio più accurato e delle prospettive della domanda mondiale di naviglio, noi abbiamo modificato, ciò che è saggio a mio giudizio, le previsioni programmatiche. La relazione della Commissione interministeriale di studio per i cantieri navali pare a noi del Ministero del bilancio essere il primo esempio di quei programmi di settore che dovranno approfondire e sviluppare

sempre di più le idee del programma del testo unificato in corso di approvazione alla Camera.

Ho già delineato, in modo mi pare sufficientemente chiaro, quale sia il valore, nel contesto di questa questione, del piano IRI-Fincantieri. Credo sia sufficiente che io aggiunga come il Governo non pensi alla nazionalizzazione del settore ma solamente ad una sua ristrutturazione, in base ad un preciso programma, per mettere il settore stesso in grado di far fronte alla concorrenza estera sempre più impegnativa mentre ritiene opportuno mantenere il sistema delle partecipazioni statali.

B A T T A G L I A . Vi dovrete dar da fare a Bruxelles per questo!

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Non credo che avremo grandi difficoltà! Forse lei non era presente quando affermavo, e lo confermerò passando adesso all'interrogazione del senatore Bengamasco, che noi abbiamo lavorato in accordo con la Commissione della CEE, anche se conservando la nostra autonomia.

Posso assicurare perciò il senatore Bengamasco e gli altri suoi colleghi che hanno firmato l'interrogazione che la relazione della Commissione interministeriale di studio per i cantieri navali ha tenuto ampio conto del contesto europeo e mondiale nel quale debbono produrre e vendere i cantieri nazionali. Riconfermo che opportuni contatti sono stati sempre tenuti con la Comunità economica europea per far sì che il programma che la relazione sottintende e le sue conclusioni non fossero in contrasto, almeno macroscopico, con le direttive della Comunità stessa.

Io mi auguro, signor Presidente, di aver fornito agli onorevoli interpellanti e agli onorevoli senatori interroganti i massimi chiarimenti possibili. Vorrei auspicare altresì che questo lavoro della Commissione interministeriale fatto con tanta accuratezza — parlo non certo per il suo Presidente ma per i membri della Commissione stessa — che dà una visione globale, come è stato ripetutamente richiesto, dei vari pro-



blemi e delle possibili soluzioni costituisca la base di un programma di ristrutturazione dei cantieri, a partecipazione statale e privata, che li porti a quella competitività che è assolutamente necessaria in un campo così aperto alla concorrenza internazionale.

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

**V I D A L I .** Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, nel mese di maggio di quest'anno ho svolto in quest'Aula una interpellanza sul problema della cantieristica e sul problema dell'economia triestina e non voglio tediarvi ripetendo gli argomenti sostenuti allora contro una politica del Governo deleteria per l'economia della mia città e della mia provincia.

Io farò anche, alla fine, delle osservazioni sulle risposte date dal sottosegretario Caron all'interpellanza del senatore Adamoli, firmata anche da me e dal senatore Bertoli. Con le interrogazioni che ho presentato e specialmente con quella del 16 settembre, ho desiderato sottolineare il fatto, che ritengo di particolare gravità, che fino ad oggi sul problema della cantieristica in genere e sulla sorte del cantiere « San Marco », sull'opportunità o meno di una unificazione dei cantieri a partecipazione statale sotto una unica direzione, sulla sede di questa eventuale direzione unificata (Italcantieri), così come sull'unificazione delle società di navigazione di preminente interesse nazionale di cui si parla, mentre si diffondono notizie di decisioni che starebbero per essere attuate, il Parlamento non è stato chiamato a discutere nè il Governo ammette di aver adottato una chiara linea di condotta.

Infatti il Sottosegretario ci ha detto che il documento della Commissione da lui presieduta si trova in questo momento nelle mani del Governo. Questo documento, egli ci ha assicurato, verrà diffuso fra i rappresentanti dei due rami del Parlamento e nel Paese.

Io insisto affinché questo documento non venga solo diffuso fra i membri dei due rami del Parlamento e nel Paese, ma sia discusso nel Parlamento perchè si tratta di

fissare una linea del Governo per ciò che riguarda non soltanto la cantieristica, ma anche la politica dei porti, la politica per la marina mercantile e la politica per la pesca, ossia una politica per i trasporti marittimi.

Insisto ancora una volta su ciò che ha detto il senatore Adamoli, cioè che tutte le decisioni devono essere sospese finchè il Parlamento non si sia pronunciato su quel documento o piano presentato dalla Commissione presieduta dal sottosegretario Caron.

In questa legislatura, come già nella precedente alla Camera dei deputati, personalmente ed assieme ad altri colleghi del mio Gruppo ho presentato numerose interrogazioni per conoscere gli intendimenti del Governo nei confronti del cantiere « San Marco » di Trieste, facendo — fin dal giugno 1963, ossia più di tre anni fa — esplicito riferimento al piano di ridimensionamento dell'attività cantieristica italiana ed agli impegni che i rappresentanti italiani avevano assunto di fronte alle richieste della Commissione esecutiva della Comunità economica europea, sempre senza alcun mandato da parte del Parlamento.

Il 1° ottobre 1963 mi si rispose da parte dell'allora Ministro della marina mercantile Dominedò — alla cui memoria rendo omaggio — che nel programma predisposto e trasmesso alla Comunità economica europea non fu previsto alcun ridimensionamento del cantiere « San Marco » di Trieste. In questa e in successive risposte anche del Ministero delle partecipazioni statali (mi riferisco a quella del 22 marzo 1965) si rilevava sempre, come più volte mi è stato precisato anche nel corso di dibattiti in Aula e in sede di Commissione, che malgrado l'opera di riorganizzazione intrapresa dalla Fincantieri per una più efficiente struttura del gruppo, per il momento non risultava compromessa la sorte di alcun cantiere. In fondo anche dalla risposta data oggi dal sottosegretario Caron risulterebbe che la sorte di nessun cantiere è compromessa, nel mentre le organizzazioni sindacali stanno organizzando tutte le settimane scioperi unitari affinché non si chiuda il cantiere « Muggiano » di

La Spezia e il cantiere « San Marco » di Trieste. Allo stesso tempo il ministro Bo nella citata risposta del marzo 1965 aggiungeva: « Qualora infine nel quadro della programmazione economica nazionale si dovesse rendere necessario un ridimensionamento dell'industria cantieristica nazionale e ciò dovesse colpire anche il cantiere « San Marco » di Trieste, assicuro che questo Ministero non mancherà di adoperarsi affinché le eventuali perdite di posti di lavoro vengano adeguatamente compensate ».

Di fronte a questa e a tante altre risposte dello stesso tenore, alquanto sibillino ed elusivo, ho ripetutamente insistito per avere una chiara risposta senza conseguire alcun elemento di chiarezza nè tanto meno alcuna concreta assicurazione, ciò che è successo anche oggi con la risposta del sottosegretario. Anzi, contrariamente agli impegni da tempo espressi dal Governo per alcune limitate opere di ammodernamento delle attrezzature del cantiere triestino, è risultato poi che i finanziamenti già previsti, 3 miliardi e 800 milioni, ad un certo punto non sono stati neppure utilizzati per il completamento di quelle opere rimaste incomplete: infatti si spese un miliardo e 200 milioni. Da tempo negli stessi bilanci preventivi della Fincantieri la voce cantiere « San Marco » è completamente scomparsa, non esiste più. Da anni si negano allo stabilimento i fondi per il rinnovo dei macchinari e delle attrezzature, non si assumono apprendisti (gli apprendisti veramente non si assumono più in nessun cantiere italiano; il senatore Adamoli ha detto che oggi in tutti i cantieri italiani esistenti ci sono 30 apprendisti), si scorporano lavori e si ricorre agli appalti, si trascurano i quadri tecnici ed amministrativi e si parla sempre più spesso di inevitabili esigenze di ridimensionamento della cantieristica nazionale, anche se il Governo stesso ha dovuto ad un certo momento riconoscere, così come lo ha ammesso anche oggi il sottosegretario Caron, che le previsioni per il futuro delle costruzioni navali della stessa Comunità economica europea sono risultate errate e che pertanto la capacità produttiva del settore non dovrà più, come si annunciava un tem-

po, essere ridotta, ma mantenuta al livello attuale seppure soggetta a riorganizzazione (riorganizzazione che verrebbe effettuata al di fuori degli ambienti parlamentari con iniziative e programmi che i parlamentari ignorano). E risulta ancora più strano il fatto che, una volta ammessa da parte della stessa Commissione presieduta dal sottosegretario Caron la necessità di mantenere l'attuale tonnellaggio contieristico, il cantiere « San Marco » debba sparire, debba venire cancellato dalla cantieristica nazionale. In maniera del tutto analoga pare si stia andando incontro all'unificazione delle società che gestiscono le linee di preminente interesse nazionale, malgrado che ripetutamente anche a questo proposito mi sia stato risposto che la questione era allo studio di un'apposita Commissione e che una eventuale fusione sarebbe avvenuta soltanto attraverso un provvedimento legislativo. Infatti, a Trieste si dà già per scontata la sparizione del « Lloyd triestino », naturalmente con dispiacere e proteste dei triestini.

Per quanto riguarda la cantieristica e la sorte del cantiere « San Marco », recentemente la situazione è precipitata alla luce delle dichiarazioni prima del professor Petrilli (malgrado tutte le illusioni ottimistiche diffuse dal nuovo Ministro del commercio con l'estero Tolloy quando è venuto a Trieste per prendere contatto con i circoli triestini e per rappresentare il Governo alla Fiera triestina) e poi del Ministro delle partecipazioni statali stesso, dichiarazioni che il Sottosegretario ha riconosciuto legittime. Quindi un Ministro oggi in una campagna elettorale può tranquillamente andare in un qualsiasi comizio elettorale a dichiarare quali sono le decisioni future del Governo di centro-sinistra. Se accettiamo questo costume e questo metodo, naturalmente il nostro Paese andrà ancora peggio di come sta andando in questo momento.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Onorevole Vidali, io non ho detto questo, per cortesia. Siccome lei nell'interrogazione chiede quali obiettivi il Ministro aveva, ho risposto che il Ministro ave-

va un solo obiettivo, quello di legittimamente esprimere il suo pensiero.

V I D A L I . Ma ha espresso un'opinione che il Governo non aveva ancora espresso su un problema che aveva creato una polemica tra Trieste e Genova e che aveva provocato degli scioperi generali ai quali aveva partecipato tutta la popolazione. Il Ministro non ha il diritto di fare dichiarazioni che provocano conseguenze gravi in città importanti come Genova e Trieste, cercando di seminare dissidi tra due popolazioni che debbono invece marciare unite per il bene del Paese.

V E R O N E S I . E che finiscono con il forzare la situazione.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Non è affatto vero...

V I D A L I . L'intervista concessa dal senatore Bo al mensile « Leader » (e sarebbe stato bene che il Ministro fosse qui presente oggi perchè la mia interrogazione è rivolta a lui personalmente) ha suscitato, come tutti sanno, gravissime polemiche di carattere campanilistico, deleterie sia per Genova che per Trieste, demagogiche e contraddittorie prese di posizione di esponenti politici nazionali e locali ed ha ottenuto come risultato la deviazione, almeno in alcuni settori economici e politici, dell'attenzione dai problemi di fondo, che sono quelli della cantieristica nazionale, per concentrarla su un problema molto meno importante quale è quello della sede di un ufficio direttivo della ipotizzata Italcantieri, sulla quale il Parlamento mai è stato interpellato fino a questo momento. Nella sua intervista il ministro Bo ha smentito che il Governo abbia ancora operato una scelta sul delicato problema della riorganizzazione dei cantieri, ma non ha certamente spiegato in base a quale diritto egli abbia dichiarato, il 18 maggio di quest'anno, a Genova — e cito le sue parole testualmente — che « nei prossimi tre anni non mancheranno di registrarsi effetti positivi da un evento importante com'è quello dell'accentramento

a Genova della nuova società cantieristica IRI, in conseguenza della progettata fusione delle tre maggiori aziende navalmeccaniche esistenti ».

Nella stessa occasione il Ministro ha detto: « La riorganizzazione è del resto già in atto ». È andato un poco avanti, molto più avanti di quanto si dice contenga il suo documento, onorevole Sottosegretario Caron: ha già rivelato quello che il suo documento dovrebbe dirci domani, quando sarà diffuso nel Parlamento e nel Paese.

Che cosa ha detto? « La riorganizzazione è del resto già in atto. Il cantiere "Orlando" di Livorno fu ridimensionato alcuni anni fa ». « Una soluzione analoga, a giudizio degli organi tecnici dell'IRI, si impone, benchè in tempi diversi, per il cantiere "San Marco" di Trieste e "Muggiano" di La Spezia. Con tale riduzione di centri produttivi l'IRI concentrerebbe — è sempre il ministro Bo che parla — a Genova e Sestri Levante ("Ansaldo"), a Napoli ("Navalmeccanica") ed a Monfalcone (CRDA) la sua attività, ritenendo così di poter condensare gli investimenti e di portare i costi di produzione a livelli competitivi ».

A nome di chi parlava il ministro Bo? È possibile che un Ministro parli a titolo personale di queste cose, che poi, come ho detto, hanno suscitato tante agitazioni? Martedì ci sarà uno sciopero generale a Trieste ed un altro a Genova, di tre ore, proprio per queste questioni.

Ed oggi il sottosegretario Caron ci dice che il Governo su tali questioni non ha deciso niente. Io so perchè non ha deciso niente: perchè intende decidere probabilmente dopo il 27 novembre, dopo le elezioni.

Il ministro Bo ha insistito sul fatto che i progetti dell'IRI sono soltanto delle proposte — questo l'ha detto dopo le elezioni di Genova — che vanno poi autorizzate dal Governo; ma evidentemente ha dato per scontata tale autorizzazione, data la funzione che egli effettivamente ha nel Governo stesso.

Del resto — ecco un'altra strana novità — il Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Moro, massima autorità del Governo, ha pur dato atto allo stesso Mini-

stro (non sappiamo se l'abbia chiesto il Ministro) della sua obiettività ed imparzialità, considerando con ciò legittime le anticipazioni espresse dal Ministro rispetto alle decisioni ancora da adottare da parte del Governo.

Come vedete, il groviglio è veramente notevole malgrado i chiarimenti che ha cercato di darci il sottosegretario Caron.

Nello stesso documento della Commissione Caron si trascura la necessità di stabilire un coordinamento — cosa di cui ha parlato il senatore Adamoli — fra tutte le attività marinare del nostro Paese e la cantieristica (sviluppo dei traffici, prevalenza della bandiera estera nei nostri porti, anzianità della nostra flotta, indebolimento delle società di preminente interesse nazionale, rapporti commerciali con i Paesi socialisti e con quelli in via di sviluppo, nuove esigenze degli scambi internazionali e così via) e quella di affidare alla flotta a partecipazione statale un ruolo propulsivo. Con ciò si avallano, secondo noi, le deliberazioni prese in altra sede dall'IRI e dai rappresentanti dell'Italia nella Comunità economica europea. È su questa base che la stessa Commissione Caron accetta, in effetti, la chiusura del cantiere « San Marco » e quella del « Muggiano », pur dichiarandosi « non in grado » — cito le parole — « di valutare compiutamente gli elementi tecnico-produttivi che sono alla base di queste decisioni ».

A Trieste, nel giudizio estremamente allarmato che prevale per la sorte del « San Marco », certamente conta molto la dolorosa esperienza fatta per il cantiere « San Rocco » che doveva essere ammodernato e per il quale non giunsero tempestivamente i finanziamenti, sicché poi finì, praticamente, chiuso e amministrativamente assorbito dall'arsenale triestino.

Onorevole Sottosegretario, a parte il documento della Commissione da lei presieduta, vi sono altri due documenti, il famoso primo piano IRI e il secondo piano IRI, nei quali si parla chiaramente della sorte del cantiere « San Marco », si propone di trasformarlo qualitativamente da cantiere di costruzione in cantiere di riparazioni, di aggregarlo all'arsenale triestino, ossia di far

fare al « San Marco » la fine del « San Rocco » per il quale, come ho detto, si parlò di ammodernarlo, di trasformarlo in cantiere di riparazioni e di aggregarlo all'arsenale; lo si aggregò e poi fu chiuso ed oggi non esiste più.

Ecco perchè a Trieste diffidiamo di questi metodi del Governo per risolvere un problema tanto importante come quello del « San Marco ».

Lo stesso ministro Bo, assieme a vari uomini di Governo, ha accompagnato al suono delle campane a morto per il « San Marco » il suono di promesse, d'iniziative sostitutive atte ad assorbire la mano d'opera che dovesse rimanere disoccupata. Si tratta di progetti che potrebbero essere visti come attività da aggiungere a quelle esistenti attualmente a Trieste nel settore navalmeccanico, ma assolutamente da respingere come alternativa. È infatti evidente a chiunque che l'ibrido connubio IRI-FIAT motori Diesel non significherebbe che la liquidazione della « Fabbrica macchine Sant'Andrea » già produttrice di motori e il declassamento del futuro cantiere di Monfalcone per lo allontanamento dei centri di produzione piegati o liquidare uno dei pilastri fondamentali alle costruzioni navali per esso previste.

Un operaio della fabbrica macchine ha scritto una lunghissima lettera alla stampa di Trieste ponendo dei problemi che io ripropongo a lei, senatore Caron. Noi avremo la Navalmeccanica di Napoli che si occuperà di costruire navi di piccolo tonnellaggio; avremo l'« Ansaldo » in Liguria per la costruzione di navi di medio tonnellaggio e avremo il CRDA di Monfalcone che si occuperà di costruire navi di grande e di massimo tonnellaggio. L'operaio osserva: noi sappiamo molto bene che per le navi di piccolo e medio tonnellaggio ci vogliono i motori Diesel, mentre per le navi di grande tonnellaggio oggi ci vogliono le turbine e per quelle di massimo tonnellaggio, domani, strumenti azionati ad energia nucleare. Dov'è il razionamento e l'economicità nella mente del Governo, quando porta a Trieste ciò che è utile a Genova e a Napoli e a Genova ciò che è utile a Monfalcone? Io ho interrogato tec-

nici e dirigenti d'azienda a Trieste e tutti hanno riconosciuto che quell'operaio ha ragione.

Di qui la diffidenza degli operai monfalconesi, i quali sostengono che fra due o tre anni, quando si costruiranno le cisterniere di duecento o duecentocinquanta mila tonnellate e avremo bisogno delle turbine o di motori azionati a energia nucleare, sarà molto più difficile portare da Genova questi motori che portare da Trieste a Genova o a Napoli i motori Diesel per far funzionare navi di piccolo e medio tonnello. Non c'è forse, dietro tutto ciò, proprio l'intenzione di liquidare completamente l'industria IRI nel Friuli-Venezia Giulia?

Si dice: ma allora voi credete che noi gettiamo i miliardi dalla finestra? Ma vediamo il caso di Livorno! Un giorno si disse che si doveva ammodernare il cantiere di Livorno e si spesero dai 3 ai 5 miliardi: ora non esiste più. Anche per il « San Marco » avete speso un miliardo e mezzo e volevate spendere 3 e mezzo: ebbene non importa, si chiude. Si può anche fare questo trasferimento e creare la « grandi motori » a Trieste, si possono anche spendere 5 o 10 miliardi: poi tra 5, tra 10 anni vedremo cosa si farà. Come diceva il senatore Adamoli, bisognerebbe fare una investigazione speciale nel campo cantieristico per vedere come sono stati sprecati 90 o 100 miliardi.

Non voglio qui elencare altri aspetti negativi di queste soluzioni che vengono prospettate come sostitutive ed avrebbero per effetto soltanto una riduzione della presenza delle partecipazioni statali nell'economia regionale e con ciò prospettive sempre più gravi per l'intera economia regionale, privata dei suoi fondamentali strumenti per un valido piano di sviluppo. Liquidare il « San Marco » non significa soltanto liquidare un'azienda che occupa 3.000 operai e ingli apparati turboreattori e termoneucleari mentali intorno ai quali ruota l'economia triestina. No, significa anche liquidare un'infinità di imprese e di aziende artigianali che occupano nei lavori del cantiere più di altri 10 mila operai. Si tratta veramente di ridurre del 40 per cento la vita economica della nostra città, già tanto provata.

Ancora due parole sulla mia città. Voi sapete, onorevoli colleghi, che la provincia di Trieste, in conseguenza delle numerose ragioni note a tutti, ha subito una riduzione della sua superficie, del numero dei suoi abitanti, dei comuni in essa compresi, delle comunicazioni con l'entroterra internazionale e dei suoi collegamenti marittimi, aerei, ferroviari e stradali. Ha subito inoltre una diminuzione delle sue imprese commerciali, dell'entità dei traffici da e per l'estero. Anche limitando l'esame a un unico grande settore, quello dell'attività nel campo delle partecipazioni statali, si possono citare: la riduzione delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale da 31 a 19, la riduzione delle linee che toccano quel porto da 1149 a 340 rispettivamente dal 1938 al 1964, la riduzione da 4 linee aeree civili ad una (con cambio a Venezia), l'abbandono del cantiere « San Rocco », la riduzione della produzione delle « Officine ponti e gru » annesse al « San Marco », i provvedimenti a danno delle aziende monfalconesi, la chiusura delle officine di materiale ferroviario ed aeronautico, il trasferimento delle officine elettromeccaniche a Genova, l'assegnazione ad altri cantieri della produzione di macchinari ausiliari di bordo e della costruzione del motoscafo in plastica « Bora I ».

Conseguenze di questo depauperamento delle iniziative IRI nella zona e degli altri fattori negativi che hanno influito sull'economia triestina: il numero degli abitanti del comune di Trieste è ridotto da 280.782 nel 1955 a 280.719 nel 1965; mentre la popolazione di tutti gli altri centri industriali è aumentata cospicuamente in questo decennio dal 18, al 20, al 25, al 30 per cento, la popolazione triestina è diminuita, benché in questi dieci anni sia aumentata di 50 mila profughi istriani che evidentemente non hanno sopperito alla perdita per emigrazione di giovani lavoratori di laureati e di tecnici in altre regioni del Paese e all'estero: lo scarso aumento del reddito netto prodotto per abitante rispetto a tutte le altre provincie (infatti siamo ormai all'ultimo posto); la retrocessione del porto di Trieste nella graduatoria dei maggiori porti italiani dal terzo posto nel 1938 al settimo nel 1954 al

dodicesimo nel 1965; l'insufficiente aumento del volume dei traffici commerciali rispetto agli altri porti. Questa è la situazione in cui oggi deve essere valutata la politica governativa verso i problemi del mare, della cantieristica, dell'industria a partecipazione statale di Trieste.

E mentre ormai — ed è corso oltre un decennio dal passaggio della città all'amministrazione italiana — si impongono all'interno del Paese nuovi indirizzi per questi settori fondamentali dell'economia nazionale, nei quali Trieste potrebbe rappresentare un elemento di sviluppo, attraverso reticenze e smentite si profila proprio una politica opposta a quella che sarebbe necessaria da parte del Governo nell'interesse di Trieste e in generale del Paese. I piani dell'IRI di varia numerazione, quello elaborato dalla Commissione Caron, il piano Pieraccini, anche esso di varia numerazione, confermano che le preoccupazioni e lo sdegno suscitato dalle soluzioni che emergono dalle dichiarazioni premature del senatore Bo sono pienamente giustificati. Più che mai perciò noi insistiamo perchè questi problemi generali che investono le sorti di importanti centri locali come Trieste ed altre città siano trattati nella sede giusta, in quella parlamentare, alla luce di un dibattito che noi da tempo sollecitiamo per l'intera politica marinara.

Fino ad oggi di ciò non sono stati capaci i vari Governi che si sono succeduti perchè è mancata la volontà politica di operare democraticamente, ed i Governi di centro-sinistra non hanno a tutt'oggi migliorato la situazione anzi hanno esteso anche ai nuovi componenti della compagine governativa gli stessi metodi che tendono ad eludere la trattazione dei problemi di fondo con la dovuta chiarezza ed a creare diversivi e fallaci illusioni.

Cosa chiediamo ancora una volta noi triestini al Governo? Chiediamo di rivedere tutto quello che è stato fatto a Trieste, di rivederlo in senso critico ed autocritico, di studiare gli errori, le debolezze, le deficienze e di elaborare, con l'aiuto di tutti i settori parlamentari, un piano per ricostruire economicamente la nostra città e la nostra

regione, prendendo anche in considerazione le conclusioni di quella conferenza economica convocata dalla Giunta comunale alla quale intervenne il professor Forte; un piano di rinascita che possa dare una nuova speranza ai triestini.

Infine due parole sulla risposta del sottosegretario Caron. Noi siamo contenti che la Commissione sia arrivata alla conclusione che il ridimensionamento cantieristico in Italia si faccia dal punto di vista quantitativo sulla base del tonnellaggio oggi esistente. Forse, onorevole Sottosegretario, pensandoci un poco di più, questo tonnello si dovrebbe aumentare se si vuole veramente rinnovare la nostra flotta, se si vuol diminuire il dominio della bandiera straniera nell'Adriatico e nel Mediterraneo, se si vuol corrispondere all'incremento del commercio interno ed estero del nostro Paese. Ripeto ancora una volta: siamo contenti che quel documento sia diffuso tra noi e nel Paese, ma insistiamo che il problema venga discusso in Parlamento, che si sospendano tutte le misure intese a liquidare il cantiere « San Marco » o a stabilirne la sede in una o nell'altra città; si tratta della politica marinara del Governo italiano nella quale rientra l'atteggiamento nei confronti del campo cantieristico, della marina mercantile, dei porti della pesca. Lei ci ha detto che il Governo discuterà il suo rapporto. Io so che a Trieste, per esempio, i membri della Giunta di centro-sinistra hanno deciso di non partecipare alle elezioni del 27 novembre anche nel caso che il Governo rinvi la decisione. Io non credo che faranno così, perchè anche la Giunta democristiana, repubblicana, socialdemocratica di Trieste aveva deciso di dare le dimissioni nel caso che venisse chiuso il cantiere « San Rocco » ma non c'è stato nessun gigante capace di staccarla da quelle poltrone. Lo stesso, probabilmente, succederà anche adesso.

Ma se c'è un rapporto del sottosegretario Caron, se l'onorevole Bo ha detto come sarà ridimensionata l'industria cantieristica, perchè il Governo non ha il coraggio, prima delle elezioni, di dire cosa si farà per il cantiere « San Marco », dove andrà la sede della Fincantieri, se è vero che il

Governo intende, come si dice, liquidare le quattro società di preminente interesse nazionale, di crearne soltanto una e di stabilirne la sede a Roma? Noi siamo convinti che queste decisioni voi le avete già prese e siete d'accordo. L'oratore della Democrazia cristiana che mi ha preceduto, e per il quale io ho molta stima, ha fatto un certo discorso. Ma lei, onorevole Sottosegretario, ci ha mostrato una cosa: che la Democrazia cristiana di Trieste è al cento per cento d'accordo con tutta la politica del Governo di Roma per quanto si riferisce alla cantieristica di Trieste.

Io ripeto ancora una volta sia all'onorevole Bo che ad altri Ministri che essi non hanno alcun diritto di andare in giro durante le campagne elettorali e dando già per scontate decisioni che devono venir prese dal Governo e dal Parlamento. Grazie.

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

**M A S C I A L E .** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, come dichiararsi soddisfatti della laconica risposta alla mia interrogazione sottoscritta anche dal collega Di Prisco? Siamo insoddisfatti perchè è evidente a tutti che la condizione economica della città di Trieste diventa sempre più grave ed ha significative manifestazioni nel basso tasso d'incremento del reddito, dato rilevabile nell'esodo dei lavoratori, in particolare dei più giovani, nel declino delle attività portuali, nella flessione dell'occupazione industriale, ed è evidente che queste crescenti difficoltà hanno la loro ragione nella condizione geoeconomica della città, tagliata fuori dalle correnti di traffico dell'Europa centro-orientale, nel grave ritardo tecnico delle attrezzature portuali, nelle scelte generali di politica economica che tendono a ristrutturare l'economia padana lungo l'asse Lombardia-Venezia, abbandonando alla depressione il Friuli-Venezia Giulia come il Veneto meridionale, nella riduzione delle attività industriali a carattere pubblico che sole potrebbero avere un effetto propulsivi sullo sviluppo di Trieste e della regione.

Nè deve sfuggire a nessuno, e nemmeno a lei, onorevole Sottosegretario, che ha presieduto una Commissione d'indagine, che il piano Fincantieri, il quale comporta la chiusura dei cantieri « San Marco » — anche se lei lo ha smentito in parte stamane — nel quadro di un generale ridimensionamento del settore, farà precipitare in modo definitivo la crisi dell'economia triestina che verrebbe così privata dell'ultimo consistente nucleo industriale.

Ecco perchè noi invitiamo il Governo a modificare la decisione della smobilitazione dei cantieri « San Marco » e a realizzare invece nella città una adeguata modernizzazione e un consistente sviluppo delle attività cantieristiche, a preparare e ad eseguire un piano di iniziative industriali affidato all'industria pubblica e tale da garantire a Trieste non solo più alti livelli di occupazione, ma una nuova funzione economica, a costituire rapidamente l'ente porto modernizzando in modo adeguato le attrezzature portuali, a definire e realizzare un programma di investimenti pubblici destinati a rendere moderni e funzionali i collegamenti di trasporto con il resto d'Italia e con l'estero, ad affrettare l'effettiva realizzazione di opere pubbliche in attuazione o previste, a prendere nelle sedi internazionali le opportune iniziative per favorire, in rapporto con la modernizzazione del porto e con la creazione di nuove attività industriali, lo sviluppo degli scambi con i Paesi dell'Europa centro-orientale. Invece, dopo quello che ci ha detto, onorevole Sottosegretario, risulta che i vostri intendimenti collegiali, cioè i vostri piani e quelli dell'IRI, comportano un duro ridimensionamento del settore navalmeccanico: a Trieste volete chiudere il cantiere « San Marco » e assorbire la fabbrica di macchine « Sant'Andrea » in una nuova industria a compartecipazione tra IRI e FIAT; a Genova volete liquidare il reparto grandi motori della « Ansaldo Meccanico ». Lei poi non si deve meravigliare per alcune affermazioni del senatore Adamoli che faccio anche mie: a Genova si è con i genovesi, a Trieste si è con i triestini, in Senato con gli uni e con gli altri, al Viminale contro gli uni e contro gli altri, per continuare nella

vecchia politica accendendo così artificiose polemiche tra Trieste e Genova per la sede dell'Italcantieri. Non è chiaro agli altri che si tratta di un falso scopo, ma a noi è chiarissimo. Ma come giustificate tutto questo? La Commissione da lei presieduta e il ministro Pieraccini sostengono che vi sono ragioni di carattere internazionale relative ad un necessario processo di ristrutturazione. Ma di quali ragioni si tratta? Nessuno le ha mai specificate, anzi ella, onorevole Caron, nel documento della Commissione parlamentare dice espressamente di non conoscerle. In un primo tempo si era detto che occorreva ridurre la produzione perchè la richiesta di navi era insufficiente. Questo argomento è oggi insussistente poichè vi è una enorme richiesta di naviglio e i cantieri tedeschi, giapponesi, svedesi sono lanciati verso un'impressionante espansione. Si è detto che i cantieri italiani hanno costi troppo alti — è stato anche ripetuto questa mattina — e non possono sostenere la concorrenza. Questo è in parte vero, ma una tale condizione impone non il ridimensionamento, bensì il rilancio, lo sviluppo e la modernizzazione dei cantieri, impone massicci investimenti e creazioni di nuovi posti di lavoro. Infine il Governo lascia intendere che i cantieri devono essere in parte smobilitati per realizzare una divisione del lavoro su scala europea. Se così è, il Governo deve dire con chiarezza di quale divisione di lavoro si tratta, quale è la contropartita che viene all'Italia e come Trieste, Genova, La Spezia, Monfalcone, Livorno ed altre città colpite dalla smobilitazione possono avere una adeguata fetta della contropartita. Ma su tutto ciò voi non volete aprire la pagina, volete tacere e tacete perchè sapete cosa c'è dentro. Il piano governativo, in nome di interessi misteriosi ma non troppo, danneggia dunque sia i lavoratori di Trieste che quelli di Genova. Ebbene, noi del PSIUP faremo tutto quanto è nelle nostre possibilità perchè Trieste e le altre città non siano condannate a morire.

Per queste ragioni mi dichiaro insoddisfatto della sua risposta, onorevole Sottosegretario.

**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 .** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, vedrò di essere il più breve possibile anche perchè le mie condizioni di salute non sono quelle ideali per parlare. Vorrei premettere che non intendo seguire i nostri oppositori dell'estrema sinistra presentando i problemi che oggi sono stati discussi quasi come una futura tomba del centro-sinistra. Io, pur appartenendo alla maggioranza, mi ritengo libero di inserire qualche spunto critico in ciò che dirò, seguendo il desiderio dell'onorevole Sottosegretario il quale, molto signorilmente, ha dichiarato che intende ascoltare ciò che viene detto oggi nel Senato per poter trarre poi delle deduzioni per le decisioni che saranno prese in seguito. Ora, ciò che conta è l'importanza degli argomenti che sono stati sottolineati questa mattina, importanza rilevata anche dal senatore Caron il quale ha chiaramente detto che si tratta di argomenti che toccano da vicino tutti i lavoratori italiani; ed è proprio su questo terreno che specialmente noi socialisti ci preoccupiamo di restare.

L'importanza dei problemi cantieristici trova una riprova in ciò che avviene nel mondo dove, contro le previsioni di alcuni anni addietro (si era pessimisti da questo punto di vista), nel 1966 siamo già arrivati, con notevole rapidità, ad 11 milioni di tonnellate di varato nel mondo. Di questo ha tenuto conto il Ministero del bilancio che ha rinunciato al suo primo progetto di piano, il quale prevedeva una riduzione di oltre 300 mila tonnellate del potenziale dei nostri cantieri, riconoscendo che tale potenziale non deve avere riduzioni, ma anzi deve avere uno sviluppo che è previsto nell'ordine di un milione-un milione e mezzo di tonnellate nel quinquennio; sviluppo che non dovrebbe trovare ostacoli nemmeno nelle concentrazioni previste dalla relazione Caron, concentrazioni che — siamo su ciò d'accordo — sono necessarie di fronte alla necessità di specializzazione dei cantieri e sono necessarie anche per riunire i vari uffici, progettistici, commerciali eccetera, che oggi in realtà nel nostro Paese sono polverizzati.



Bisogna rendere i cantieri competitivi anche in previsione delle decisioni della Commissione della CEE.

Ristrutturazione, ammodernamento, concentrazione. Giustamente nella relazione del senatore Caron è sottolineato, e di questo dobbiamo ringraziarlo, il fatto che concentrazione e riduzione non debbono significare — lo dice in modo assolutamente deciso — riduzione di personale. Prima di chiudere i cantieri, si aggiunge, occorre predisporre delle attività sostitutive per l'impiego della mano d'opera e per la difesa dell'economia delle zone ove la stessa mano d'opera lavora.

Su questa strada, del resto, si sono posti altri Paesi: la Svezia, ad esempio, ha accettato per prima la sfida del Giappone; la Gran Bretagna ancora recentemente, ha proposto la riunione di tutti i suoi maggiori cantieri in quattro grandi gruppi che saranno dei gruppi specializzati. Quindi la strada da seguire è quella.

Dovremmo qui venire ai « si dice ». Oggi l'onorevole Sottosegretario ci ha lasciato pensare che tutte queste cose non siano ancora completamente decise. Ma certo le notizie vanno sui giornali, le voci corrono nel nostro Paese; ed anche ciò che abbiamo sentito esporre dagli altri colleghi ci dà conferma circa certe possibilità che non sono evidentemente ipotetiche.

Monfalcone diventerà uno dei primi cantieri d'Europa, con possibilità di costruire navicisterna fino a 200 mila tonnellate e forse più e grandi transatlantici. Si prevedono quindi degli investimenti massicci in questo campo. Sarebbe bene che fossimo anche informati, poi, sulla misura di questi investimenti in rapporto anche alle critiche che sono state rivolte da diverse parti circa la relativa esiguità delle possibilità finanziarie a tale riguardo. A Monfalcone, quindi, sarà realizzato l'ammodernamento delle attrezzature cantieristiche ed anche l'aumento — l'abbiamo sentito confermare anche stamane — della mano d'opera.

E veniamo all'« Ansaldo » di Genova. Permettete — finora abbiamo sentito suonare le campane di San Giusto, alle quali rendiamo omaggio e abbiamo udito anche un pic-

colo suono che è venuto da Bitonto, che pure fa piacere perchè in fondo siamo tutti dello stesso Paese — permettete, dicevo, che anche un tocco della campana di San Lorenzo sia ascoltato in quest'Aula. Spero che non sarà un tocco stonato, anzi vorrei che si armonizzasse con quello delle campane di San Giusto, perchè da questa armonia dovrebbe sorgere quel risultato cui si deve arrivare, vale a dire un'azione concorde nell'interesse del nostro Paese, senza creare questi contrasti artificiosi, municipalistici, senza entrare in certi argomenti a sfondo eccessivamente politico, senza assumere certe posizioni che io ritengo, da qualunque parte siano state assunte, assolutamente imprudenti, come minimo, perchè penso che in regime democratico qualsiasi Giunta comunale o provinciale possa esporre e possa far valere le proprie ragioni, ma non debba avanzare minacce come quelle che sono state purtroppo fatte da ambedue le parti, anche da Genova.

L'« Ansaldo » di Sestri verrà specializzato per le navi mercantili (merci secche) di tonnellaggio medio e medio-grande. Perderà quindi parte del suo lavoro riguardante le navi passeggeri per il quale — e qui salta fuori la tradizione, sulla quale non insisto — esistono a Genova maestranze e ditte ausiliare specializzate; bisognerà quindi anche pensare come queste potranno essere impiegate, o a Genova o eventualmente altrove, dovunque vi sia bisogno di personale adeguato, che evidentemente in questo campo non è facile trovare.

Il senatore Vidali ha già sottolineato il contrasto che nasce dalla costruzione dei motori Diesel a Trieste quando servono a Genova e dei motori a turbina a Genova quando servono a Trieste. È chiaro che siano di fronte ad una incongruenza. Pensiamo soltanto alle difficoltà di trasporto. Vediamo talvolta le nostre autostrade ingombre dal trasporto di un solo motore di potenza e di volume limitati. Immaginiamo cosa può succedere per il trasporto dei grossi motori, a meno che non si pensi di trasportarli via mare facendo il periplo della penisola. È comunque un rilievo che io faccio presente all'onorevole Sottosegretario.

A Castellamare, dunque, navi militari; il cantiere « San Marco » dovrebbe chiudere, si dice, per mancanza di spazio e perchè a Monfalcone, a soli 27 chilometri di distanza, si concentreranno i massimi sforzi dell'IRI. E poichè ad essere influenzata è la medesima zona della Venezia Giulia, la chiusura del San Marco, secondo i piani del Governo, non dovrebbe avere ripercussioni eccessivamente negative, tenuto anche conto che per Trieste sono previsti la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio, l'incremento di attività meccaniche per le riparazioni navali e nuove importanti iniziative industriali e commerciali di sicuro potenziamento del porto, a parte la progettata creazione del complesso per la costruzione dei motori marini Diesel che interesserà imprese di grande prestigio internazionale e i vantaggi che all'economia triestina deriveranno dall'autostrada Trieste-Udine-Treviso. Resta « Muggiano », senza dire poi che la liquidazione dei principali cantieri, se proprio sarà necessaria, deve essere comunque subordinata a possibilità di soluzioni alternative, che però oggi non esistono.

Indiscrezioni giornalistiche e anticipazioni ufficiose o ufficiali su questo ed altri programmi e propositi hanno creato nella scorsa primavera allarmi e speranze che hanno interessato particolarmente Genova e Trieste. Così nello scorso maggio il Governo, tramite l'onorevole ministro Bo, annunciava che, per compensare Trieste, sarebbe stata concentrata in quella città la costruzione dei motori Diesel con una nuova società IRI FIAT, donde allarme a Genova, già depressa da disoccupazione per trasferimenti e cessazioni di attività industriali. È bene che ricordiamo ciò che è avvenuto negli ultimi mesi nella mia città, dove migliaia di lavoratori sono stati licenziati per la chiusura della « Mortea » e delle ferriere « Bruzzo » per il trasferimento nei grandi centri direzionali petroliferi, per non dire delle decine di officine secondarie che hanno dovuto chiudere i battenti per non fallire e di altre che si trovano in condizioni economiche difficilissime. Se poi vogliamo considerare la perdita della costruzione dei motori Diesel dell'« Ansaldo Meccanica », dobbiamo prevedere al-

meno altri 700 licenziamenti e quindi altrettanti lavoratori disoccupati; una perdita forte, troppo forte, che Genova in questo momento non può sopportare, a meno che non si adottino dei provvedimenti sicuri di contropartita. Dico « sicuri » perchè in altre occasioni sono stati promessi dei provvedimenti sostitutivi, che si sono poi dimostrati assolutamente parziali e inefficaci nei confronti della maggior parte degli operai che sono stati licenziati.

Il ministro Bo, poi, assicurava a Genova la direzione generale dell'Italcantieri, la direzione unica della cantieristica di Stato; e nessuno allora oppose valide obiezioni. Forse si pensava a ciò che rappresenta Genova sotto questo punto di vista, ed è bene dirlo in questo momento, dato che a Genova vi è già la direzione dell'« Ansaldo », dato che Genova è sede dell'80 per cento dell'armamento italiano e quindi della relativa clientela, dato che Genova è sede di tre registri navali, quello italiano, quello nord-americano e quello inglese, dato che a Genova fanno capo oltre 200 linee regolari di navigazione, dato che tutti gli armatori del mondo hanno una sede a Genova. La scelta quindi sembrava logica, basata su indicazioni che anche la « Piaggio » — come lei, onorevole Sottosegretario, ha avuto occasione di ricordare — ha accettato, mantenendo a Genova la sua direzione generale, pur avendo il suo maggior cantiere a Palermo.

La scelta dell'IRI e del Governo fu inoltre definita dal professor Petrilli — e questo si sa perchè è stato uno degli argomenti che hanno maggiormente scandalizzato — come l'*optimum* della scelta che si poteva fare in quel momento.

Questo è stato un vento di primavera; poi è venuto il vento dell'estate (non dirò la bora!) e Trieste si è ribellata ed ha chiesto il mantenimento del « San Marco », la costruzione dei motori Diesel ed anche la direzione generale dell'Italcantieri. Io sono d'accordo nel ritenere che in fondo questa sia una questione secondaria. Però, se può essere secondaria per città che non hanno la tradizione e l'importanza marinara nazionale e internazionale che ha Genova, per Genova la perdita di tale direzione ge-

nerale indubbiamente non costituirebbe una perdita di secondario valore.

Ad ogni modo, tutto ciò ha dato luogo a poco edificanti polemiche, al trasferimento di questioni tecniche sul piano politico, fino a che, grazie al buon senso di qualche Ministro, e particolarmente dei rappresentanti dei sindacati di Trieste e di Genova, con una recente serie di incontri questa polemica campanilistica per la sede e la direzione dei cantieri e per lo spostamento di alcune importanti aziende è stata decantata e si è stabilito che i problemi delle due città vengano esaminati — qui veniamo al concreto — nell'ambito del piano quinquennale e nel quadro del migliore sviluppo delle due regioni, sviluppo da promuovere adottando opportune misure prioritarie con rispetto dell'equilibrio produttivo delle due regioni nel piano della produzione nazionale, e che — cito le parole conclusive di questo lavoro collegiale che è stato fatto e che a mio avviso delimita molto bene le questioni su ciò che dovrebbe essere fatto — « i provvedimenti con riflessi negativi sulle economie locali, specie rispetto all'occupazione, siano accompagnati da realizzazioni positive senza soluzione di continuità o di sfasamento nella vita economica regionale ».

Anche la ristrutturazione del settore navalmecanico e di quello delle riparazioni e demolizioni è stata oggetto di un esame, forse un po' superficiale in questa occasione, ma che dovrà essere proseguito con il sistematico intervento, dimostratosi molto efficace, dei sindacati operai. E a questo riguardo vorrei ricordare anche al senatore Vidali che lo sciopero che è stato minacciato per il 4 ottobre non riguarda la questione del trasferimento della sede o della chiusura degli stabilimenti o dei cantieri, ma riguarda il fatto che è stata tenuta dal CIPE una riunione senza che i sindacati siano stati preventivamente sentiti. Non dico che i sindacati debbano partecipare alle riunioni del CIPE: ma si sarebbe potuta fare una consultazione preventiva dato che vi era stata una precedente consultazione, forse con la promessa di consultazioni successive. In fondo anche il Governo dovrebbe dimostrare — questo lo dico libe-

ramente, anche se faccio parte di un partito che è nel Governo — una maggiore diligenza nel prendere questi contatti con i rappresentanti dei lavoratori, che poi sono dei contatti sempre utili e fruttuosi.

Anche in questa conferenza è stata sottolineata la necessità, in rapporto ai problemi delle attività sostitutive e compensative, di un efficace rilancio industriale, soprattutto già raccomandato nella relazione del CIPE, collegato allo sviluppo cantieristico e a quello dei traffici; di tali principi economici dovrà tenersi il massimo conto in rapporto alla indiscutibile posizione prioritaria di alcuni nostri empori portuali e in primo luogo di quello di Genova, che oggi è al settimo posto tra i porti mentre prima era in una posizione migliore. Il potenziamento e il progresso del porto di Genova non debbono proprio in questo momento subire remora o, peggio, subire arresto o regresso di fronte alle necessità, sia pure urgenti e degne di ogni riguardo, di altri centri industriali e commerciali di minor peso sulla economia generale del Paese. Le scelte che ci sono imposte dalle difficoltà economiche nazionali contingenti non credo possano consigliare, sul piano della logica, tempi di arresto nello sviluppo del nostro principale porto marittimo, che per fortuna e malgrado tutto, sia pure a fatica, si avvia alla riconquista del posto preminente che ebbe nel passato nei traffici marinari e mondiali e che, se aiutato, potrà impedire che nella moderna lotta concorrenziale in questo settore il nostro Paese venga estromesso da ogni possibilità di primato.

Genova lavora per il proprio recupero sul piano internazionale. Abbiamo tanti programmi per l'ampliamento del porto di Voltri, che in questo momento sono fermi perchè alla Camera è stato chiesto il rinvio in Aula del disegno di legge. Ma questo è un lavoro da farsi con la massima sollecitudine se vogliamo arrivare a qualcosa di positivo. La conquista di spazi, l'ammodernamento delle banchine, degli attracchi sono necessari. Oggi la maggioranza delle navi, specialmente italiane, non hanno fatto un passo avanti nel progresso tecnico ma nelle altre Nazioni i carichi arrivano già sistemati, in

appositi *containers* che richiedono degli attracchi particolari, ma hanno il grandissimo vantaggio di permettere lo scarico di una nave in brevissimo tempo. E questo per il nostro porto sarebbe una manna caduta dal cielo, perchè purtroppo noi vediamo ogni giorno fuori del porto 15-20 navi che aspettano di poter attraccare per scaricare ed occorrono tre-quattro giorni con sperpero di milioni per gli armatori, con danni enormi, che comportano a loro volta un danno al porto che non viene più frequentato come prima dalle navi estere, le quali preferiscono fare il loro giro nel Nord e scaricare a Rotterdam e ad Anversa e mandare qui le merci con altri mezzi. Genova sotto questo punto di vista ha le sue esigenze. Certo, se noi pensiamo di depauperarla ancora non so fin dove potremo arrivare lungo la strada della rinuncia ad un porto che è sempre stato uno dei principali del mondo. Credo invece che il Governo dovrebbe fare un'azione di spinta per accelerare questo ammodernamento del nostro porto per renderlo capace di reddito economico, non solo per i genovesi, ma proporzionalmente ed in misura notevole per lo Stato.

È per questo che Genova chiede allo Stato, al Governo, comprensione e cooperazione anche in quest'occasione, nell'interesse comune e senza sacrifici altrui, dato che io non vedo proprio perchè si debbano porre dei contrasti tra città che si trovano in situazioni del tutto diverse.

Purtroppo Trieste, è vero, è in situazione di depressione, non solo dal punto di vista portuale. Noi che siamo ancora reduci della prima guerra mondiale, tutte le volte che ci rechiamo a Trieste abbiamo una stretta al cuore nel vedere quel porto vuoto. È una città che potrebbe essere viva e vitale. Io non so di chi sia la colpa, semmai di tutti i Governi che fino a questo momento hanno governato il nostro Paese.

Ma anche sotto altri punti di vista Trieste potrebbe esser viva e vitale. Io, come professore universitario, pochi giorni fa ero a Trieste per un congresso e ho visto come quella città si dà da fare, per esempio, per acquisire delle possibilità culturali nella sua

stessa università, che meritano di essere maggiormente appoggiate dal Governo.

Qualche cosa si è fatto, ma a Trieste, che deve essere veramente un faro di italianità, per la posizione in cui si trova, io ritengo che prima cura dovrebbe essere quella di dare sviluppo all'università. In quest'Aula si parla proprio in questi giorni della questione dell'edilizia universitaria. Ebbene, Trieste ha sacrificato molto sotto questo riguardo, ma, come mi è stato ripetutamente detto dalle maggiori autorità triestine, attende dallo Stato un aiuto che permetta di allargare il numero delle sue facoltà universitarie, e soprattutto la facoltà di medicina (che già esiste, ma con solo i primi corsi), le cui attrezzature cliniche dovrebbero essere sviluppate. Questo però solleva un altro problema, che è quello delle condizioni degli ospedali.

A Trieste gli ospedali potrebbero essere clinicizzati, ma non pensiamo di clinicizzare gli ospedali di Trieste nelle condizioni in cui sono oggi. Raramente ho visto in una città di tale importanza degli ospedali così arretrati. Noi siamo di fronte ad un edificio costruito dagli Asburgo, che ha conservato le sue vecchie caratteristiche, e dove nei corridoi sono ammassati gli ammalati, dove i direttori vivono in uno scantinato perchè non hanno posto, dove le condizioni igieniche sono, vorrei dire, assolutamente vergognose.

Mi si scusi se ho aperto questa parentesi, ma io, che mi preoccupo delle condizioni di Trieste, pur sostenendo i diritti di Genova, ho voluto ricordare queste gravi deficienze della città alle quali noi tutti, italiani, dobbiamo cercare di porre rimedio.

Genova chiede quindi — e queste richieste le ha formulate con i voti di tutti i suoi consessi democratici, lasciando da parte le minacce pervenute al Governo — sulla linea delle chiare indicazioni generali della relazione Caron la ristrutturazione del territorio ligure in una visione organica dei problemi del suo sviluppo industriale e portuale, il riesame a livello CIPE dei provvedimenti sull'esecutività del piano recentemente riveduto al fine di evitare decisioni precipitose, la ripresa immediata, quindi, di

conferenze triangolari (partecipazioni statali, enti locali, sindacati) per definire obiettivi che siano veramente armonizzati con le esigenze economiche nazionali. In fondo, sono queste, mi pare, anche le direttive che l'onorevole Sottosegretario ci ha esposto per quanto riguarda la prima parte della mia interrogazione.

In conclusione, riferendomi anche alla relazione Caron che ho avuto la possibilità di leggere — e ringrazio il Ministero che me l'ha fatta avere in bozze — e che ho trovato interessante (e penso che se potessero realizzarsi tutti i punti forse la questione cantieristica italiana potrebbe essere risolta) mi posso dire soddisfatto.

Per quanto riguarda la seconda parte, cioè quella attinente alla questione della sede della direzione generale, una soddisfazione potrà forse venire domani da una decisione che possa contentare noi genovesi.

Vi sono tante strade, tante possibilità da seguire, e quindi mi rimetto al buonsenso e alla considerazione di ciò che ha esposto l'onorevole Sottosegretario. Vorrei dire che, non essendo vero ciò che era stato pubblicato in questi giorni sui giornali, da cui risultava che tutto fosse già stato deciso per Trieste, posso anche dichiararmi soddisfatto per la seconda parte.

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

**P A C E .** Al contrario, onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, il Gruppo del Movimento sociale italiano è dolente di non potersi dichiarare soddisfatto della risposta avuta alla propria interrogazione.

Prende atto dell'impegno del Governo che l'attuale capacità produttiva sarà mantenuta; prende atto che i cantieri « San Marco » di Trieste e « Muggiano » di La Spezia non saranno chiusi; ma, ciò detto, le ansie, le perplessità, le preoccupazioni che hanno dettato l'interrogazione permangono inalterate.

Concentrazione e razionalizzazione sono concetti cardinali sui quali pare che tutti siano d'accordo, a patto però che sia scongiurata la disoccupazione o anche una fles-

sione dell'attuale occupazione e a patto che siano salvaguardate le economie regionali, non per rispetto della tradizione, come giustamente diceva il nostro onorevole Sottosegretario, ma per l'insostituibile validità delle loro forze specializzate, delle loro attrezzature, della loro capacità produttiva che è ormai collaudata nel tempo. Il riassetto dell'industria cantieristica nazionale è un'esigenza imperiosa di inderogabile urgenza per poter essere presenti a livelli europei e a livelli extraeuropei. Ma bisogna fare presto perchè mi sembra — io e il mio Gruppo non conosciamo la relazione della Commissione — che in questo settore ritardare significa rendere sempre più difficile il riacquisto dei mercati che parzialmente abbiamo perduto. Giappone, Svezia e Germania di Bonn dominano oggi il mercato. Il Giappone solo copre il 45 per cento delle esigenze mondiali con una produzione che è sbalorditivamente rapida e a prezzi inferiori anche del 15 per cento ai prezzi che noi possiamo praticare allo stato. Svezia e Germania dal loro canto hanno da tempo razionalizzato gli impianti e offrono un naviglio modernissimo.

Quindi dobbiamo far presto nella competitività dei prezzi e nel pregio della produzione per contendere questi mercati. Ma concentrazione e razionalizzazione, parole che ricorrono concordi nelle attese di tutti, vogliono l'elaborazione nel concorso di tutte le categorie interessate, non quelle prescelte per convocazione dall'alto secondo criteri non sempre tecnici, e soprattutto nel rispetto delle competenze. La capacità produttiva dei cantieri italiani è di circa 800 mila tonnellate l'anno: di queste 680 mila vengono dall'industria a partecipazione statale. Noi scongiuriamo che razionalizzazione e ammodernamento non si prestino allo scopo di insediare alla direzione dei benemeriti per virtù di tessera politica. L'ora è tarda: carità di patria, prudenza, discrezione non mi consentono di dare avvio ad un tale discorso con riferimenti specifici; ma certo tecnici e competenti, essi ed essi soli, non eminenze di patriarato politico, possono darci la garanzia della serietà e del successo. Per il bene del Paese ci auguriamo che que-

ste nostre previsioni e questo nostro scetticismo siano vinti dalla realtà, ma purtroppo allo stato nessuna concreta prospettiva ci conforta.

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

**V E R O N E S I.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, la nostra insoddisfazione non riguarda tanto il merito del riassetto dell'industria cantieristica IRI e delle linee obiettive qui esposte dall'onorevole Sottosegretario, ma riguarda le modalità che il Governo ha usato in questo problema. Vorrei rileggere, per impostare un po' il problema, alcune righe che danno la sintesi dell'infelice situazione in cui ci troviamo; così un autorevole quotidiano scriveva ieri: « Il pasticciaccio brutto della riorganizzazione cantieristica è divenuto tale per l'irresponsabile condotta di esponenti governativi ». Non riguarda lei certo questo, onorevole Sottosegretario. « Se oggi quasi un milione e mezzo di italiani vive ore di angoscia e due intere città nutrono reciproco rancore, se una decisione di dirigenti industriali che dovrebbe essere guidata soltanto da criteri economici costituisce motivo di mercanteggiamento politico ormai avulso da ogni considerazione tecnica e produttivistica, se, come accade, il fiele del sospetto sui politici ed il veleno del discredito delle istituzioni si propagano in tutto il Paese, la colpa è tutta esclusivamente dell'abnorme leggerezza con la quale è stata impostata e sviluppata una linea che è espressione insieme di ambiguità elettorale, di miopia politica e forse anche di ignoranza economica ».

Non voglio aggiungere altre parole.

Debbo dare atto che, forse, proprio per questa triste realtà il Governo ha ritenuto opportuno mandare lei, uomo molto garbato, di naturale gentilezza e di naturale equilibrio, come veneto, il quale ha cercato in questa guerra dei cantieri di mettere sulle onde piuttosto burrascose olio per calmare le acque.

Però mi chedo se in questa situazione il perdurare ancora nel non prendere una decisione sia un elemento di favore o un elemento che finisce per eccitare questa guerra dei cantieri. Abbiamo preso atto, con soddisfazione, di quello che lei ha detto e che ci ha assicurato, cioè che la capacità produttiva globale sarà mantenuta.

Abbiamo preso atto, con soddisfazione, del fatto che lei ci ha assicurato che saranno salvaguardati i livelli di occupazione per entrambe le zone interessate, e tutto questo senza sfasamenti.

Abbiamo anche preso atto con soddisfazione che il Governo dovrebbe far proprie — sono le sue testuali parole — « le conclusioni del CIPE e della Commissione » e le è scappato ad un certo momento anche che « il Governo si atterrà a queste decisioni ».

Vogliamo augurarci che queste decisioni responsabili vengano prese il più presto possibile, perchè il perdurare di questa situazione a mio avviso non è favorevole nè per Trieste nè per Genova.

Per mia parte non sono così abile, come il collega senatore Macaggi, che mi ha preceduto, il quale ha fatto un inno alla concordia, però ha chiuso dicendo che in fondo poteva essere abbastanza soddisfatto stante che lei non aveva manifestato una decisione e se ne augurava una per la sua Genova. La realtà è che vi sono delle situazioni contrapposte di fronte alle quali bisogna che il Governo, come il Parlamento se ed in quanto fosse stato investito doverosamente, deve prendere posizione. E poiché ha avuto la gentilezza di dirci — e di questo gliene diamo atto — che ritiene questo nostro dibattito utile e determinante per le decisioni che andranno ad essere prese, riterrei, molto brevemente, di dovere esprimere alcune considerazioni politiche di nostra parte, acciocchè ella, se risponde al vero che questo dibattito sarà d'interesse per il Governo, ne possa prendere quello che ritiene utile per la conclusione e le decisioni finali che saranno adottate.

Noi riteniamo che nel problema del riassetto dell'industria cantieristica IRI, oltre a tutte le considerazioni obiettive da lei dette in linea generale, debba essere tenuta

presente anche la particolare situazione in cui versa dal dopoguerra il territorio triestino, e l'opportunità di considerarne i problemi e le soluzioni nel più ampio contesto prospettico dell'area del MEC.

E qui vorrei aggiungere, siccome ella mi ha risposto che tutto il riassetto dell'industria cantieristica era giustamente visto nel quadro della CEE, che la nostra interrogazione voleva sottolineare non un aspetto generale, che era ovvio, dell'inquadramento dell'industria cantieristica, ma il particolare problema in cui si trova il territorio triestino, proprio nel più ampio prospettico contesto dell'area del MEC.

I motivi per i quali noi invitiamo il Governo a tenere in particolare considerazione lo stato attuale dell'economia triestina sono i seguenti:

1) dal 1951 al 1965 Trieste ha realizzato il più basso tasso di sviluppo del reddito prodotto tra tutte le provincie italiane;

2) questa circostanza si appalesa ancora più grave se si pensa che i dati statistici triestini si riferiscono ad una zona priva di *hinterland* provinciale e priva, praticamente, del settore agricolo, priva, cioè, di alcune fonti di reddito che, nella media nazionale, temperano i più brillanti dati relativi alle zone puramente cittadine ed ai settori extra agricoli;

3) gli accordi di intercambio di frontiera italo-jugoslavi inducono una parte sensibile della cittadinanza triestina a spendere una ingente massa monetaria per l'acquisto di beni di consumo (in ispecie: benzina, caffè, carne, grassi, cioccolato, liquori eccetera), in Jugoslavia;

4) il settore commerciale ha visto moltiplicarsi il numero delle licenze di vendita in seguito anche alle legittime richieste dei profughi istriani dei territori ceduti alla Jugoslavia mentre il volume delle vendite va riducendosi;

5) la crisi del commercio al minuto facilita l'infiltrazione di capitali jugoslavi in tale settore, alterando sempre più a sfavore di Trieste e dell'Italia le correnti di intercambio;

6) l'andamento demografico della città e della zona triestina è dal 1951 al 1961 assolutamente stazionario nel suo complesso, e ciò malgrado il rientro di molte decine di migliaia di istriani e dalmati dalle zone ora appartenenti alla Jugoslavia o da essa amministrate, fatto questo che, in pari tempo con l'invecchiamento medio della popolazione triestina, determina anche una pericolosa tendenza alla riduzione delle forze attive della produzione;

7) i licenziati ed i laureati dalle scuole ed università triestine, sempre più frequentemente si trovano obbligati a lasciare la città in cerca di lavoro in altre parti d'Italia o all'estero e, di conseguenza, il disagio nel settore occupazionale colpisce al tempo stesso gli operai ed in maniera anche più forte il settore impiegatizio e direzionale; per cui Trieste si viene sempre più a trovare nell'incresciosa situazione di aver sopportato le spese della preparazione delle forze di lavoro per poi non poter direttamente usufruirne, malgrado le obiettive potenzialità della sua struttura economica e sociale;

8) la mancata o ritardata attuazione o ammodernamento di infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e di telecomunicazioni da parte dello Stato e di altri enti pubblici hanno reso sempre più disagiata la vita economica della città nei suoi indispensabili collegamenti con il resto del Paese e con i Paesi esteri;

9) gli scarsissimi investimenti pubblici nelle attrezzature del porto, la ritardata costituzione dell'ente porto, la scarsa attenzione data dall'IRI alle linee marittime facenti capo a Trieste hanno continuamente peggiorato le possibilità competitive del porto di Trieste, specie in concorrenza coi porti di Fiume e di Capodistria, che la Jugoslavia continuamente potenzia per ragioni di prestigio politico e a tutto e diretto danno del porto triestino;

10) il traffico portuale con sempre crescente preminenza della bandiera jugoslava, le già ricordate infiltrazioni di capitale jugoslavo nel commercio al minuto e quelle nel commercio di import-export stanno ponendo le basi di una graduale slavizzazione

dell'economia triestina con il pericolo sia per la città in particolare sia per l'Italia in generale;

11) per la concorrenza politica di Fiume e la concorrenza dei porti automatizzati del nord Europa il grosso commercio internazionale di transito sta allontanandosi da Trieste e, per la mancanza del naturale entroterra, il commercio all'ingrosso regionale è quasi del tutto cessato;

12) i programmi di sostegno o di ridimensionamento dell'economia triestina, quali si possono desumere dai programmi dell'IRI e dal « Programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 », oltre che essere sostanzialmente errati in alcuni loro aspetti importanti, sono anche tali da deprimere la fiducia dei triestini nell'avvenire dell'economia della città e in un suo pronto ed adeguato inserimento nello sviluppo economico nazionale;

13) le provvidenze previste nelle leggi 21 marzo 1958, n. 298, e 26 marzo 1955, numero 173, non sono state mai attuate o solo parzialmente iniziate salvo per ciò che riguarda l'autostrada Trieste-Udine.

Per tali considerazioni, per le decisioni che il Governo afferma che prenderà entro breve tempo, noi pensiamo che tra le altre realizzazioni, in maniera prioritaria, il Governo dovrà tenere in considerazione: la realizzazione della costruzione di un bacino di carenaggio fisso con capacità di accogliere navi fino a 200-250 mila tonnellate di stazza lorda collegato al costruendo molo VII. Tale bacino dovrebbe essere pronto per non perdere i vantaggi della prossima entrata in funzione dell'oleodotto; la costruzione di un impianto di degassificazione per le petroliere che serviranno l'oleodotto e per quelle che dovranno eventualmente entrare nel bacino di carenaggio; la fissazione a Trieste del centro direzionale della costituenda unica azienda cantieristica dell'IRI; la rapida attuazione della fabbrica « grandi motori » a Trieste; il rammodernamento e la ristrutturazione del cantiere « San Marco »; il completamento del potenziamento degli esistenti impianti siderurgici di Trieste.

Noi pensiamo che, accanto ad una particolare impostazione di doverosa benevolenza e considerazione nei confronti di Trieste, si possano e si debbano tenere nel dovuto conto le obiettive esigenze di Genova. Dalla stampa di ieri ci pare di poter rilevare che un orientamento in questo senso sia stato preso dal Governo. Abbiamo, infatti, letto che dalla discussione sarebbe emerso l'orientamento di assegnare a Trieste la parte cantieristica e a Genova quella dell'industria meccanica e nucleare, settori che presentano aspetti quanto mai interessanti per gli sviluppi futuri.

Per concludere, noi ci auguriamo che il Governo, nelle persone dei suoi autorevoli membri, voglia evitare gli errori volontari o involontari in cui è incorso e che hanno fatto molto male, e che, al più presto, nella sua responsabilità collegiale, prenda le obiettive, definitive, sagge decisioni del caso.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R O N , *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Onorevole Presidente, credo mio dovere, alla fine di questo dibattito così serio ed impegnativo sulle due interpellanze e sulle molte interrogazioni presentate, di fare delle responsabili dichiarazioni a nome del Governo. Innanzi tutto debbo dire che ho molto apprezzato la rara misura entro la quale si sono mantenuti gli oratori ma ringrazio specialmente chi, come il senatore Macaggi, ha dimostrato tanta comprensione per le difficoltà del Governo.

Io credo di poter dichiarare che un Governo serio di un Paese bene ordinato, quale vuol essere il nostro, non può prendere decisioni di tanta gravità, in un settore così delicato, se non sulla base di precisi studi e di precise indagini. La relazione della Commissione, che ho avuto l'onore di presiedere, integrando, approfondendo le questioni e dando alla politica della navalmeccanica nazionale nuovi e più vasti obiettivi che hanno trovato accoglimento, anche se non soddi-



sfazione completa, in tutti gli interpellanti e gli interroganti, sarà la base per le decisioni del Governo.

Ma soggiungo che saranno tenute ben presenti le ragioni qui oggi esposte ed anch'esse illumineranno il Governo per le decisioni che esso dovrà presto prendere. Suo obiettivo sarà soltanto — lo dichiaro agli onorevoli senatori — il beninteso interesse economico e sociale del nostro Paese. (*Applausi dal centro*).

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

#### **Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni**

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

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

#### **Annunzio di interrogazioni**

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

**C A R E L L I ,** Segretario:

**MURDACA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non ritenga d'impartire disposizioni per l'urbanizzazione e la conseguente lottizzazione della residua area di mq. 5.600 comprensiva del piano regolatore di Natile Nuovo (Careri) a suo tempo espropriata ed indennizzata, per la sistemazione della quale, nel 1960, erano stati iniziati i lavori che vennero sospesi poi, per mancanza di fondi.

Quali provvedimenti intende adottare ad evitare il malcontento che si è creato fra i lavoratori emigrati ai quali non sono state concesse le aree per la ricostruzione con i benefici di cui alla legge 6 novembre 1955,

n. 1177, delle case danneggiate dall'alluvione 1951.

L'urbanizzazione e la conseguente lottizzazione dell'area, di cui trattasi, rappresentano una inderogabile esigenza, a tutela della legittima aspettativa degli aventi titolo.

Ai lavori occorrenti per l'urbanizzazione dell'area potrà sopperirsi con i fondi previsti dalla legge 6 luglio 1964, n. 608, in armonia con la finalità cui si ispira la legge 26 giugno 1965, n. 717. (1399)

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

**VENTURI.** — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze.* — Per conoscere se intendano promuovere urgentemente provvedimenti intesi al riconoscimento, anche ai fini tributari, dei pollicoltori quali imprenditori agricoli, eliminando una palese contraddizione ed incoraggiando lo sviluppo dell'importante settore zootecnico. (5178)

#### **Annunzio di interrogazioni trasformate in interrogazioni con richiesta di risposta scritta**

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'elenco di interrogazioni trasformate dai rispettivi presentatori in interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

**C A R E L L I ,** Segretario:

n. 1026 del senatore Gramegna nell'interrogazione n. 5175; n. 1172 del senatore Trebbi nell'interrogazione n. 5176; n. 1305 del senatore Granata nell'interrogazione numero 5177.

#### **Ordini del giorno per le sedute di martedì 4 ottobre 1966**

**P R E S I D E N T E .** Il Senato tornerà a riunirsi martedì 4 ottobre in due sedute

pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con i seguenti ordini del giorno:

ALLE ORE 10

I. Interrogazioni.

II. Interpellanze.

ALLE ORE 17

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Nuove norme per l'edilizia scolastica e universitaria e piano finanziario dell'intervento per il quinquennio 1966-1970 (1552).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Trapianto del rene tra persone viventi (1321).

2. Concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale (695).

3. MORVIDI. — Abrogazione degli articoli 364, 381, 651 e modificazioni agli articoli 369, 398, 399 del Codice di procedura civile (233).

4. Riapertura del termine indicato nell'articolo 31 della legge 19 gennaio 1963, n. 15, per l'emanazione di norme delegate intese a disciplinare l'istituto dell'infortunio *in itinere* (1748) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per la unificazione di servizi nel Ministero della sanità (588).

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

7. BOSCO. — Inclusione dei tribunali di Brescia, Cagliari, Lecce, Messina, Salerno e S. Maria Capua Vetere fra quelli

cui sono addetti magistrati di Corte di cassazione in funzioni di Presidente e di Procuratore della Repubblica (891).

8. Approvazione ed esecuzione della Convenzione tra il Governo italiano ed il Consiglio superiore della Scuola europea per il funzionamento della Scuola europea di Ispra-Varese, con Scambio di Note, conclusa a Roma il 5 settembre 1963 (1431).

9. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per la protezione delle denominazioni di origine, delle indicazioni di provenienza e delle denominazioni di alcuni prodotti, con Protocollo annesso, e della Convenzione tra l'Italia e la Francia per i disegni e modelli, concluse a Roma il 28 aprile 1964 (1538).

10. Adesione al Protocollo di proroga dell'Accordo internazionale del grano 1962, adottato a Washington il 22 marzo 1965 e sua esecuzione (1677).

*Interrogazioni all'ordine del giorno*

BRAMBILLA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le ragioni che hanno indotto il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ad autorizzare l'INPS ad emanare una circolare alle aziende industriali così titolata: « Sistema semplificato di versamento dei contributi base ».

In base a tale disposizione si introduce un nuovo sistema di versamento di contributi previdenziali, con l'abolizione delle marche assicurative e col ricorso all'impiego di speciali tessere, sulle quali vengono effettuate le trascrizioni dei contributi cui il lavoratore ha diritto in base alla retribuzione percepita.

Ora si chiede: come potranno, con tale sistema di trascrizione, l'Ispettorato del lavoro, l'INPS e gli stessi lavoratori, esercitare un efficace controllo, dovendosi accontentare della validità della trascrizione padronale? Come si ritiene di potere, col ricorso a tali metodi, effettuati al solo scopo

di favorire l'introduzione di mezzi elettro-contabili, e quindi la riduzione dei costi di amministrazione aziendale, fare fronte al grave fenomeno della evasione dagli obblighi contributivi da parte di imprenditori senza scrupoli, sempre solleciti ad approfittare del denaro dei lavoratori, destinato alla previdenza sociale, favoriti in ciò dalle serie lacune che lo stesso sistema già in atto determina? (1159)

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

1) se risponde al vero che il Ministro del lavoro, a mezzo dei suoi rappresentanti, ha disposto in una riunione straordinaria, tenuta il 29 luglio 1966, del Comitato di vigilanza del Fondo di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto l'assorbimento del cospicuo avanzo di gestione del Fondo, dando a tale assorbimento carattere retroattivo, disponendo la riduzione delle aliquote contributive per gli anni 1964, 1965 e 1966;

2) se non ritiene che una tale decisione viene a violare i diritti dei pensionati autoferrotranvieri le cui pensioni debbono legittimamente essere adeguate alle nuove pensioni;

3) se il Ministro è a conoscenza che al Senato sono all'esame della 10ª Commissione i disegni di legge dei senatori Fiore e Viglianesi e dell'impegno del Presidente della Commissione e del rappresentante del Governo di esaminare, alla ripresa parlamentare, tali proposte di legge nel quadro degli avanzi di gestione del Fondo;

4) se non crede iniquo e contro la volontà del Parlamento fare sparire gli avanzi di gestione alla vigilia della discussione in Senato dei citati disegni di legge. (1365)

SAMARITANI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Da oltre dieci mesi la Direzione zonale dell'Enel di Ravenna ha concordato con la Commissione interna la promozione di qualifica a venti dipendenti. Soltanto a quattro di questi, che non hanno partecipato allo sciopero proclamato il

13-14 ottobre 1965, è stata data comunicazione di conferma.

Le organizzazioni della CGIL, CISL e UIL hanno denunciato davanti all'opinione pubblica la decisione della Direzione come un atto teso ad esercitare un'evidente pressione antisindacale.

Si chiede di conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché sia data integrale attuazione all'accordo sopradetto e dall'Enel, azienda di Stato, siano banditi metodi e misure che rivelano una politica basata sulla discriminazione. (1074)

PIRASTU. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere se è a conoscenza del rifiuto opposto dalla direzione generale del personale dell'Enel alla richiesta di incontro avanzata dai sindacati per l'esame della sistemazione contrattuale dei lavoratori di Carbonia, trasferiti alle dipendenze dell'ente elettrico, rifiuto che ha provocato una massiccia agitazione delle maestranze, sostenute nella loro lotta da tutta la popolazione di Carbonia e dalla Regione, con grave pericolo per la stessa sicurezza delle attrezzature delle miniere.

Si chiede, pertanto, con carattere di urgenza, di sapere quali interventi il Ministro intenda, immediatamente, assumere per invitare la direzione dell'Enel alla riapertura delle trattative con i sindacati al fine di concedere ai minatori di Carbonia, trasferiti all'Enel, un trattamento analogo a quello già praticato in identiche situazioni — quali Trasimeno, S. Barbara, Larderello — riportando la normalità nel lavoro delle miniere e la serenità negli operai che non sono disposti ad accettare un trattamento inferiore ed ingiusto. (1196)

FRANCAVILLA. — *Al Ministro dell'industria e del commercio ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere quale intervento intendano esplicare per evitare l'attuazione di un piano di riduzione di attività dello stabilimento della Montecatini di Barletta, che attualmente produce acido tartarico e concimi perfosfati semplici ed ammonizzati granulati;

se una tale riduzione di attività, che comporterebbe una considerevole riduzione dell'organico di fabbrica, non sia da considerare in contrasto con il preventivato incremento dell'occupazione e con lo sviluppo industriale del Mezzogiorno;

se la fabbrica della Montecatini di Barletta non abbia, invece, la possibilità di essere ampliata ed incrementata nei settori che più sono rispondenti alle esigenze dello sviluppo dell'agricoltura meridionale, e cioè in particolare nell'ampliamento delle attuali attrezzature per i prodotti già indicati, e per la costruzione di reparti di concimi specializzati, come ad esempio il nitrato ammonico, il nitrato di calcio, eccetera, prodotti che sono attualmente assorbiti in misura assai larga dalla stessa agricoltura pugliese.

L'interrogante chiede, infine, di conoscere quali finanziamenti ed in quale misura siano stati finora concessi sia dalla Cassa del Mezzogiorno che dall'ISVEIMER e dagli Istituti specializzati per il credito e le agevolazioni all'industria meridionale, alla società Montecatini per l'ampliamento e lo sviluppo della fabbrica di Barletta;

se i programmi per i quali i finanziamenti sono stati concessi siano stati attuati e se non si ritenga che vi siano ragioni di contrasto tra il previsto ampliamento, per il quale i finanziamenti sono stati attribuiti, e l'attuale espressa volontà di riduzione di attività. (1271)

CARELLI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non ritengano necessario intervenire per fissare un valido rimedio al grave disservizio che da tempo serpeggia nel settore « taxistico » del comune di Roma che, pur potendo disporre di non meno di tremila mezzi, limita la sua attività ad appena un terzo della disponibilità indicata. (966)

GULLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere come giudica l'atteggiamento del Prefetto di Cosenza, il quale non ha ri-

tenuto di intervenire alle celebrazioni di G. V. Gravina svoltesi ad iniziativa dell'Amministrazione comunale di Roggiano Gravina, patria del celebrato. Il Prefetto, così come del resto le altre autorità, era stato regolarmente invitato, anche perchè il discorso celebrativo era tenuto dal senatore Carlo Levi e la cerimonia si accompagnava con la fase conclusiva di un premio letterario di tipo nuovo, dedicato anch'esso alla memoria del Gravina.

L'assenza del Prefetto, che ha prodotto nella folla degli intervenuti una penosissima impressione, può essere attribuita o a insensibilità culturale o, non si sa se peggio, a un deplorabile senso di faziosità politica, dato che l'Amministrazione comunale di Roggiano Gravina è diretta da un sindaco comunista.

Si domanda al Ministro se la condotta del Prefetto non sia fortemente da riprovare. (1050)

MORVIDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

a) se è a conoscenza che, avendo il Sindaco di Civitella d'Agliano (Viterbo), onorevole Angiolo La Bella, usufruito per una conferenza elettorale la sera del 27 novembre 1965 — dato il pessimo tempo che non consentiva di parlare all'aperto e in mancanza di altri locali idonei — della sala del Consiglio comunale — a nessun partito mai negata in situazioni eccezionali come nella fattispecie — il Prefetto di Viterbo, con lettera 30 novembre 1965, protocollo n. 1964, div. gab. avente per oggetto « Contestazione di addebiti », contestò formalmente al Sindaco suddetto « nella sua qualità di ufficiale di Governo il grave abuso di funzioni commesso con tale comportamento » (cioè « di avere tenuto nella sala consiliare un comizio che avrebbe dovuto svolgersi nella piazza Cardinale Dolci »);

b) se non ritenga che abuso delle funzioni di Governo sia stato commesso dal Prefetto attribuendo al Sindaco il grave abuso di funzioni di Governo per l'uso temporaneo e necessitato suddetto, allo scopo di svolgere un'attività di interesse pubblico, ricono-

sciuta dalla Costituzione della Repubblica, quale è quella politico-elettorale, di un bene patrimoniale, sia pure indisponibile, del Comune;

c) se non ritenga altresì che nella successiva lettera 21 dicembre 1965 diretta al suddetto Sindaco, onorevole La Bella, scrivendo che « il richiamo alla qualità di ufficiale di Governo era diretto in particolare ad ottenere esaurienti giustificazioni sul comportamento tenuto la sera del 27 novembre 1965 », il Prefetto abbia aggravato ulteriormente il suo abuso insistendo in richieste di giustificazioni non dovutegli. (1109)

MORVIDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza:

a) che il questore di Viterbo, in risposta alla comunicazione dei cittadini Luigi Petroselli del PCI e Achille Poleggi del PSIUP per tenere un comizio il 1° aprile 1966 in piazza delle Erbe a Viterbo, ha concesso, bontà sua, l'autorizzazione ponendo, come prima brillantissima condizione, la seguente: « 1) gli altoparlanti debbono essere tenuti ad un volume che consenta la ricezione della voce soltanto nell'ambito della piazza delle Erbe prescelta per il comizio. In caso diverso il comizio sarebbe sostanzialmente tenuto anche nelle vie e piazze in cui si potrebbero sentire gli altoparlanti, contravvenendo così alle disposizioni di legge »;

b) che la piazza suddetta è molto piccola — non però chiusa come una sala — ed in essa sboccano sei vie (dell'Orologio vecchio, Saffi, Roma, della Rimessa, Macelgattesco e corso Italia), per modo che un qualsiasi altoparlante non può non essere sentito — ammenochè non sia completamente afono, nel qual caso sarebbe sicuramente sentita la voce naturale degli oratori sempre che anche questi afoni non fossero — come infatti è stato sentito anche per un buon tratto delle suddette vie, non avendo gli oratori potuto procurarsi, nemmeno presso la questura di Viterbo, un altoparlante talmente regolabile, in relazione alla potenzialità ricettizia degli orecchi delle varie persone al di fuori della piazza delle Erbe,

da aversi certezza che per esse la ricezione della voce non avvenisse;

c) che pertanto molte persone, oltre l'ambito della piazza delle Erbe, hanno potuto sicuramente recepire, la sera del 1° aprile 1966, la voce degli oratori Petroselli e Poleggi.

Si desidera anche sapere:

se risulta che il questore di Viterbo abbia, per i fatti suddetti, provveduto a denunciare all'autorità giudiziaria gli oratori e gli altoparlanti o, eventualmente, i cittadini i cui orecchi hanno consentito la ricezione della voce degli oratori fuori della piazza delle Erbe;

in caso affermativo, per quali specifiche contravvenzioni a disposizioni di legge è stata presentata denuncia;

se, in ogni caso, il Ministro abbia provvedimenti da prendere, per i fatti suddetti, e quali. (1197)

MACCARRONE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se, in considerazione della difficile situazione in cui si trova l'Ospedale psichiatrico di Volterra che ricovera ammalati a carico dell'amministrazione dell'interno, non ritenga doveroso intervenire per una immediata liquidazione delle rette di degenza già maturate e per concludere le trattative in corso con l'amministrazione ospedaliera per definire le nuove rette, a carico del Ministero dell'interno, sulla base del costo del malato determinato dagli organi periferici dello stesso Ministero. (1204)

#### *Interpellanze all'ordine del giorno*

MAMMUCARI, GIGLIOTTI, COMPAGNONI, MORVIDI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non intenda intervenire presso gli Enti pubblici e privati che adottano l'orario spezzato, allo scopo di esaminare la necessità di adottare, almeno negli uffici operanti nelle grandi città, l'orario unico, così da porre un freno al dilagare del caos del traffico cittadino, allo sviluppo degli incidenti au-

tomobilistici, al crescente costo sociale del traffico stesso. (234)

SIMONUCCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se ritenga giusto e doveroso intervenire per porre fine ad una situazione tra le più scandalose e indecorose che si è venuta a creare nella città di Spoleto in conseguenza della manifesta incapacità del Consiglio comunale (composto di: 18 consiglieri del PCI, 11 della DC, 6 del PSI, 1 del PRI, 1 del PLI, 1 del PSIUP e 2 del MSI) di dar vita ad una Giunta e ad una attività amministrativa che sia in grado di affrontare e avviare a soluzione i gravi problemi cittadini.

La Giunta comunale di Spoleto, cosiddetta di centro-sinistra, nonostante l'apporto di un consigliere liberale, è una Giunta di minoranza che è stata eletta non già in base al maggior numero di voti riportati dal Sindaco e dagli assessori, ma in base alla maggiore anzianità dei medesimi rispetto ad altri consiglieri che hanno ottenuto lo stesso numero di suffragi.

Degli otto assessori eletti con tale sistema, quattro di parte comunista e del PSIUP non hanno ritenuto decoroso far parte di una Giunta che potrebbe definirsi gerontocratica e che non riesce a funzionare sia perchè incompleta, sia per il frequente verificarsi della mancanza del numero legale. Il fatto che non si sia ancora proceduto alle attribuzioni delle rispettive competenze agli assessori, malgrado siano trascorsi diciotto mesi dalle elezioni, sta a dimostrare lo stato di carenza di detta Giunta.

Il Consiglio comunale, del quale si trascura la convocazione per lunghi mesi, non ha tenuto che sedute infruttuose e non è stato in grado di affrontare nessun serio problema di interesse cittadino, mentre una grave crisi economica travaglia la città umbra.

La discriminazione nei confronti del Partito comunista italiano, che è più che mai assurda in questa situazione e che è stata imposta dalla Democrazia cristiana e subita dal Partito socialista italiano, ha reso impossibile la formazione di una stabile mag-

gioranza capace di amministrare la città. Sono state infatti respinte tutte le proposte del gruppo consiliare comunista, compresa quella dell'appoggio esterno ad una Giunta di centro-sinistra fondata su di un programma concordato e sulla fine della discriminazione.

Il bilancio di previsione dell'anno in corso non è stato ancora presentato e quello del 1965, respinto dal Consiglio comunale, è stato fatto approvare nel mese di ottobre da un Commissario prefettizio. Il Prefetto di Perugia, invece di trarre le logiche conseguenze da quel voto negativo sull'atto fondamentale dell'attività del Consiglio, ha preferito comportarsi in modo da procrastinare una situazione che, oltre ad arrecare danni gravissimi all'economia della città, mortifica la coscienza democratica della laboriosa popolazione spoletina.

L'invio di un commissario per fare approvare il bilancio respinto dal Consiglio è un atto chiaramente antidemocratico che, violando l'espressa volontà dell'organo elettivo, è lesivo dell'autonomia degli Enti locali ed è un atto che non torna certamente a onore di chi lo ha ordinato e di coloro che lo hanno sollecitato per continuare ad esercitare un vero e proprio sopruso.

L'interpellante, tenendo presente, oltre che il rispetto delle norme democratiche, l'interesse generale della città i cui gravi problemi non possono essere nè affrontati nè tanto meno risolti in questa situazione di disordine e di paralisi amministrativa, chiede al Ministro dell'interno che si provveda proponendo al Presidente della Repubblica lo scioglimento del Consiglio comunale di Spoleto per consentire il prima possibile alla popolazione di pronunciarsi, per condannare con il voto i responsabili di quanto accaduto e per dare alla nobile città umbra una amministrazione democratica degna delle sue migliori tradizioni. (453)

La seduta è tolta (ore 13,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari







## ALLEGATO

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

ADAMOLI, MINELLA MOLINARI Angiola: Sistemazione delle strade statali delle valli Bormida ed Esso (4670) . . . . .	Pag. 26230	pa concernente l'inquinamento delle acque in Europa (3875) . . . . .	Pag. 26241
ALBARELLO, DI PRISCO, MILILLO: Cause della collisione tra navi da guerra a Punta Stilo (4234) . . . . .	26230	PERRINO, MORANDI, PIGNATELLI, GIANCANE: Unificazione degli orari del personale civile degli arsenali militari di Taranto, La Spezia e Brindisi (4920) . . . . .	26241
BERGAMASCO, VERONESI: Recupero delle opere d'arte trafugate in Germania (4147) . . . . .	26230	SAMARITANI: Gravi danni causati da calamità atmosferiche all'agricoltura in provincia di Ravenna (5019) . . . . .	26242
BERGAMASCO, GRASSI: Gravi danni all'agricoltura arrecati dal nubifragio in provincia di Pavia (4914) . . . . .	26231	TERRACINI: Ammontare delle operazioni compiute dalla sezione del credito cinematografico della Banca del lavoro (4853) . . . . .	26242
BOCCASSI: Liquidazione della Compagnia Mediterranea di assicurazioni (5007) . . . . .	26232	TORELLI: Revisione dei canoni per la concessione di aree lacuali (4976) . . . . .	26245
CANZIANI: Aumento della compartecipazione dei Comuni al gettito dell'IGE (4982) . . . . .	26233	VERONESI, CATALDO, ROVERE: Istituzione di un marchio di razza per le carni dei bovini macellati (4619) . . . . .	26246
CASSESE: Inosservanza dei principi igienici nel macello di Eboli (5012) . . . . .	26234	VIDALI: Derequisizione della zona denominata Lazzaretto nel comune di Muggia (4837) . . . . .	26248
CATALDO, ROVERE, VERONESI: Scarsa produzione di foraggio causata dalla siccità (5003) . . . . .	26234		
DE LUCA Luca, SCARPINO: Aumento della disoccupazione in Calabria (4321) . . . . .	26234	ANDREOTTI, <i>Ministro dell'industria e del commercio</i> . . . . .	26232
D'ERRICO, CHIARIELLO, ALCIDI REZZA Lea: Disciplina della produzione alimentare (2935) . . . . .	26236	CORONA, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i> . . . . .	26238, 26240, 26242
FERRARI Francesco: Sistema adottato nelle gare di appalto per lavori stradali (4788) . . . . .	26237	GASPARI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	26239
GIORGI: Repressione delle frodi nella produzione enologica (4958) . . . . .	26237	MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	26230, 26237, 26241
GRANZOTTO BASSO: Dichiarazione di pubblica utilità delle piste sui campi da sci (4272) . . . . .	26238	MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i> . . . . .	26234, 26236
GRASSI, BERGAMASCO, CATALDO, ROTTA, VERONESI: Restituzione ai contribuenti dell'imposta di incremento sulle aree fabbricabili (4910) . . . . .	26238	PASTORE, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . . . .	26235
MAMMUCARI, MORVIDI: Trasferimento di dipendenti dell'ACI alla società Soccorso stradale (4985) . . . . .	26239	PRETI, <i>Ministro delle finanze</i> . . . . .	26233, 26245
MAMMUCARI, COMPAGNONI: Trasferimento di dipendenti dell'ACI alla società Soccorso stradale (4986) . . . . .	26240	RESTIVO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> . . . . .	26231 e passim
MONTINI. Raccomandazione approvata dalla Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa		TREMELLONI, <i>Ministro della difesa</i> . . . . .	26230, 26241, 26248
		ZAGARI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> . . . . .	26231

ADAMOLI, MINELLA MOLINARI Angiola. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere a che punto si trovano i programmi ripetutamente annunciati di allargamento, sistemazione ed ammodernamento delle strade statali nn. 29-30-334 delle valli Bormida ed Esso, secondo i voti espressi dalla Amministrazione provinciale di Savona e dalle Giunte comunali di Cairo Montenotte ed Acqui Terme.

Si tratta di strade che, oltre a costituire l'unica secolare via di comunicazione della Riviera Ligure di ponente, dei porti di Savona e Vado con l'entroterra piemontese e, attraverso la pianura padana, con l'Europa meridionale, sono diventate, con la forte industrializzazione della val Bormida, congestionate anche da traffico pesante.

Gli interroganti ritengono che l'urgenza della soluzione dell'annoso problema della viabilità delle valli Bormida ed Esso sia imposta da necessità che superano i confini locali e regionali. (4670)

RISPOSTA. — L'ANAS è già intervenuta per la sistemazione e l'ammodernamento delle SS.SS. nn. 30 e 334 con l'esecuzione di lavori vari per un importo rispettivo di oltre 220 e 360 milioni.

Inoltre per quanto concerne la S.S. n. 30 « di Val Bormida » sono stati anche appaltati o sono in corso di appalto lavori di risanamento del piano viabile per un ammontare di lire 61 milioni. Nell'adunanza del 31 maggio ultimo scorso il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto dei lavori per la costruzione lungo la S.S. n. 30 stessa della variante di Acqui; inoltre è in fase di avanzata progettazione la variante nord di Gamalero. È anche in elaborazione una perizia per la sistemazione di tratti della sede stradale tra Piana Crixia e Merana.

Per quanto riguarda la S.S. n. 334 « del Sassello » di recente statizzazione, premesso che a detta strada non sono mai mancate cure manutentorie, si fa presente che attualmente sono in corso di appalto i lavori relativi alla costruzione del nuovo ponte sul torrente Erro ed è in elaborazione un pro-

getto per la eliminazione di viziostà planometriche.

Da ultimo per quanto concerne la S.S. n. 29 « del Colle di Cadibona » si è intervenuti negli ultimi esercizi finanziari, con vari lavori di sistemazione.

Inoltre sono stati disposti ulteriori lavori per migliorarne le caratteristiche ed è nelle previsioni dell'ANAS la costruzione di due importanti opere quali la variante all'abitato di Rocchetta e quella all'abitato di Cairo Montenotte.

Il Ministro  
MANCINI

ALBARELLO, DI PRISCO, MILILLO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le cause che hanno provocato la collisione tra navi da guerra a Punta Stilo con dolorose perdite di vite umane. (Già interr. or. n. 757) (4234).

RISPOSTA. — Sul grave incidente della collisione tra la fregata Castore e la nave Etna avvenuta il 22 marzo 1965 durante una esercitazione notturna della Squadra navale, nel quale hanno purtroppo perduto la vita quattro marinai, l'Amministrazione militare ha subito condotto rigorosi accertamenti.

Gli atti dell'inchiesta sono stati trasmessi all'autorità giudiziaria che ha iniziato procedimento penale nei confronti del comandante e di tre altri ufficiali della fregata.

In attesa delle decisioni del giudice penale non si ritiene di poter, almeno per ora, fare dichiarazioni sulle cause del doloroso incidente e sulle connesse responsabilità.

Il Ministro  
TREMELLONI

BERGAMASCO, VERONESI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — In relazione all'interrogazione presentata dagli interroganti circa i provvedimenti adottati per assicurare il ricupero delle opere d'arte trafugate in Germania, durante la guerra, ed alla risposta, pubblicata il 21 maggio 1965, del Ministro, che affermava essere « in cor-

so intese con i Ministeri interessati per la più pronta attuazione dei provvedimenti idonei a dare alla questione una soluzione definitiva », si chiede di conoscere quali provvedimenti siano stati di fatto adottati e quali risultati siano stati fino ad ora conseguiti. (4147)

RISPOSTA. — Rispondo anche a nome del Ministro della pubblica istruzione.

Sono tuttora in corso contatti fra questo Ministero e quello della pubblica istruzione per determinare i criteri tecnico-scientifici di un serio elenco definitivo e completo delle opere d'arte illecitamente esportate dall'Italia.

Si confida che tale opera, che richiede una accurata valutazione tecnica circa l'entità e l'importanza artistica delle opere ancora da recuperare, possa essere condotta a termine nel prossimo futuro.

*Il Sottosegretario di Stato*  
ZAGARI

BERGAMASCO, GRASSI. — *Ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e delle foreste.* — Gli interroganti, rilevato che il violentissimo nubifragio abbattutosi il 23 giugno 1966 su diverse zone della provincia di Pavia e particolarmente in Lomellina ha cagionato danni gravissimi alle colture, alle piantagioni, ai fabbricati ed alle attrezzature aziendali;

vista la legge 29 novembre 1965, n. 1314, in relazione alla legge 26 luglio 1965, n. 965, ed alla legge 6 aprile 1965, n. 351, che dettano provvidenze per le zone danneggiate da calamità naturali e da eccezionali avversità atmosferiche,

invitano il Ministro dell'agricoltura e delle foreste a far individuare e precisare i danni stessi dal competente Ispettore agrario;

ed interrogano i Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze per conoscere se e quali provvidenze di quelle previste dalle richiamate leggi intendono concedere ai coltivatori diretti, agli imprenditori agricoli ed ai proprietari fondiari delle

zone come sopra colpite da detto nubifragio. (4914)

RISPOSTA. — L'ispettorato agrario di Pavia ha riferito che il fortunale del 23 giugno 1966 ha interessato il territorio di alcuni comuni della Lomellina e, in misura più limitata, la zona del pavese, causando danni principalmente al frumento e al granturco, alle colture ortive e foraggere, nonché, anche se in misura molto più lieve, a quella del riso.

A causa del vento, si sono, inoltre, avuti lo sradicamento di pioppi e lo scoperchiamento di qualche fabbricato rustico.

Il danno alla produzione, anche se elevato in valore assoluto, soltanto in pochi comuni e per limitate estensioni ha superato, mediamente, il 40 per cento della produzione lorda vendibile aziendale, mentre i danni alle strutture non hanno assunto carattere di sostanziale rilievo in rapporto alla consistenza fondiaria ed economica dei complessi aziendali interessati. In considerazione di ciò non ricorrono, a giudizio dell'Ispettorato agrario, le condizioni per far luogo all'applicazione delle provvidenze contributive previste dalla legge 21 luglio 1960, n. 739.

È invece possibile, per i casi di perdite di prodotto di tale entità che ne sia risultato compromesso il bilancio economico delle aziende colpite, il ricorso ai prestiti quinquennali di conduzione, a tasso di interesse particolarmente agevolato, di cui all'articolo 2 della legge 14 febbraio 1964, n. 38, e successive integrazioni. A tal fine, questo Ministero ha disposto recentemente, a favore della provincia di Pavia, una ulteriore assegnazione di 20 milioni di lire, che consentirà di effettuare operazioni creditizie per un volume complessivo di 600 milioni di lire e che si aggiunge alle precedenti assegnazioni.

Il predetto Ispettorato è stato poi invitato ad accordare agli agricoltori danneggiati la precedenza nella concessione delle varie provvidenze previste dalla legislazione in vigore.

Intanto, questo Ministero ha interessato tutti gli Ispettorati agrari perchè svolgano accertamenti al fine di individuare le zone

agrarie nelle quali, in conseguenza delle eccezionali avversità climatiche verificatesi nel periodo novembre 1965-luglio 1966, si sono determinate le condizioni per la concessione della proroga, fino a 24 mesi, della scadenza dei prestiti agrari di esercizio, ai termini della legge 25 luglio 1956, n. 838.

Il Ministero delle finanze ha assicurato che, qualora a conclusione dell'istruttoria in corso risulti che ne ricorrono le condizioni, non mancherà di adottare, a favore dei possessori dei fondi rustici danneggiati, le provvidenze di cui alla citata legge 21 luglio 1960, n. 739.

*Il Ministro*  
RESTIVO

BOCCASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria e del commercio.* — Constatato che in seguito al decreto del Presidente della Repubblica del 28 settembre 1964 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 13 ottobre 1964 è stata posta in liquidazione coatta la Compagnia Mediterranea di Assicurazione,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti sono stati presi per aiutare gli assicurati della Compagnia Mediterranea che si trovano in gravi difficoltà finanziarie e non possono far fronte al pagamento dei sinistri; come per esempio è il caso del signor Varallo Giuseppe, residente in via Schiavina, 11 - Alessandria - di professione corriere, che è stato dichiarato fallito l'8 luglio 1966 per non poter far fronte al sinistro occorsogli il 10 gennaio 1963 per cui è stato condannato dal Tribunale di Alessandria.

L'interrogante chiede inoltre di sapere per quali disposizioni il liquidatore della Mediterranea richiede il pagamento dei premi di assicurazione scaduti dopo la pubblicazione del 1° decreto ministeriale di sospensione per mancanza di garanzie. (5007)

RISPOSTA. — Nel rispondere per il Governo all'interrogazione sopra trascritta, si fa presente che il Ministero dell'industria e del commercio ha promosso ogni possibile azione per accelerare le conclusioni delle operazioni liquidatorie della Compagnia Mediter-

anea di assicurazioni, svolte, peraltro, con ogni sollecitudine dalla Gestione liquidatoria compatibilmente alle difficoltà derivanti dalla complessità della procedura e dalla natura dell'attività assicurativa.

Lo stato passivo della liquidazione può dirsi in fase di completamento, per quanto onerosi e molteplici siano stati e siano gli adempimenti e le questioni affrontate, anche se si deve tener conto degli ostacoli che si frappongono alla soluzione di taluni problemi e salvo impreviste difficoltà che potessero ancora manifestarsi. Solo nel settore della R.C. auto, ad esempio, si è dovuto procedere all'esame di n. 17.771 sinistri insinuati oltre a quelli non insinuati per 71 mila sinistri.

Circa la situazione in cui versano gli ex assicurati, il Ministero dell'industria e del commercio ha sempre considerato la possibilità di venire loro incontro anche se difficoltà procedurali, che ora sembrano in via di risoluzione, ritardano la loro attuazione completa.

Per la distribuzione dei fondi messi a disposizione delle imprese assicuratrici, tenuto conto del loro carattere assistenziale, sono in corso contatti tra il Ministero dell'industria e del commercio e il Ministero dell'interno per l'esame e la risoluzione dei problemi che la distribuzione comporta.

Inoltre, nel disegno di legge che introduce l'assicurazione obbligatoria contro la responsabilità civile dei veicoli a motore, sono poi previsti interventi per il pagamento degli indennizzi non percepiti agli ex assicurati della Mediterranea. Detto disegno di legge è stato già messo a punto a seguito dei pareri di competenza delle Amministrazioni interessate.

Il caso del signor Varallo Giuseppe, ricordato dall'onorevole S.V., potrà, per quanto possibile, essere preso in considerazione in attuazione di tali provvidenze.

Con altro disegno di legge, già approvato dal Consiglio dei ministri, viene autorizzato l'Istituto nazionale delle assicurazioni a stipulare una apposita convenzione con il Commissario liquidatore della Mediterranea per provvedere al pagamento delle somme spettanti agli ex assicurati vita della predetta società.

Si fa poi presente che il Commissario liquidatore della Mediterranea ha ritenuto di dover richiedere, nell'ambito della propria responsabilità funzionale e su conforme parere del Comitato di sorveglianza sulle operazioni di liquidazione, il pagamento dei premi di assicurazione scaduti dopo la pubblicazione del primo decreto ministeriale di divieto di assunzione di nuovi affari, tenuto conto dell'esigenza fondamentale di salvaguardare e tutelare ogni possibile diritto della liquidazione alla riscossione dei premi arretrati nel quadro delle norme legislative e regolamentari che disciplinano la particolare materia e nell'interesse esclusivo della massa dei creditori. Ciò in quanto la esecutività di tale primo decreto venne sospesa dal Consiglio di Stato. Naturalmente il Commissario liquidatore si è astenuto dal richiedere premi dovuti per contratti scaduti successivamente alla decorrenza del secondo decreto ministeriale di divieto di assunzione di nuovi affari.

È da aggiungere che nei casi in cui è risultato, per accertamenti di ufficio e su segnalazione degli interessati, che l'assicurato, debitore del premio, vantava crediti per sinistri verificatisi, la Liquidazione si è limitata all'invio di lettere interruttrive della prescrizione riservandosi di applicare la eventuale compensazione in sede di formazione dello stato passivo. Inoltre, allorquando gli interessati hanno risposto a tali lettere, la Liquidazione, previ gli opportuni accertamenti, si è regolata di conseguenza astenendosi, se del caso, da ulteriori richieste e comunque non procedendo a notifica di decreto ingiuntivo.

Va sottolineato, infine, che gli importi generalmente modesti dei ratei premi dovuti dai singoli ex assicurati, che non siano creditori di indennità per sinistri, ammontano nel loro complesso ad una somma notevole, la cui realizzazione si rivolge a vantaggio della massa degli assicurati che hanno avuto sinistri non liquidati e degli altri creditori che sono i veri danneggiati dal dissesto della Compagnia Mediterranea di assicurazioni.

*Il Ministro*  
ANDREOTTI

CANZIANI. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso che, in conseguenza della decisione della Corte costituzionale che ha dichiarato incostituzionale il secondo comma dell'articolo 5 della legge n. 246, del 5 marzo 1963, il comune di Gallarate verrà a subire una perdita di lire 300 milioni, così ripartiti:

a) partite a ruolo od in contestazione non più esigibili per l'importo di lire 200 milioni;

b) rimborso imposte versate nel 1965 e retro per lire 100 milioni;

considerato che molti altri Comuni verranno a trovarsi nella stessa situazione, l'interrogante chiede se il Ministro non creda opportuno, con l'urgenza che il caso impone, promuovere un provvedimento legislativo atto a compensare le perdite che subiranno i Comuni stessi, provvedendo alla transitoria integrazione dei bilanci comunali mediante l'aumento della compartecipazione sul gettito dell'IGE. (4982)

RISPOSTA. — Non è dato ancora conoscere con sufficiente esattezza le ripercussioni economiche concrete che la sentenza della Corte costituzionale n. 44 del 4/23 maggio 1966 (con la quale è stata dichiarata la illegittimità costituzionale dell'articolo 25, secondo comma, della legge 5 marzo 1963, n. 246, istitutiva dell'imposta sugli incrementi di valore delle aree fabbricabili) esplicherà sui rapporti tra enti locali impositori e contribuenti e, in definitiva, sulle finanze degli enti stessi.

Tanto premesso e considerato, peraltro, che in linea di principio non sembra possa ammettersi la compensazione di minori entrate derivanti da dichiarazioni di illegittimità costituzionale, si deve far presente che la soluzione della questione cortesemente posta dalla S.V. onorevole resta comunque subordinata alla difficoltà di disporre al presente interventi finanziari a favore dei Comuni, attesa l'attuale rigidità del bilancio dello Stato.

*Il Ministro*  
PRETI

CASSESE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere quali provvedimenti intende prendere per ovviare ai numerosi inconvenienti derivanti dalla mancanza di idonea attrezzatura e dall'inosservanza dei più elementari principi di igiene nel macello comunale di Eboli (SA). (5012)

RISPOSTA. — Quest'Amministrazione sanitaria ha dato disposizioni al Veterinario provinciale di Salerno di intervenire prontamente presso il comune di Eboli perchè vengano eliminati tutti quegli inconvenienti sanitari e tecnici che incidono sfavorevolmente sulla efficienza igienica degli impianti di quel pubblico macello.

In particolare è stato raccomandato di provvedere allo sgombero ed alla attivazione dei locali adibiti abusivamente a deposito di materiale vario, all'attrezzatura ed alla funzionalità dei vari reparti ed alla costituzione di una sufficiente riserva di acqua potabile, indispensabile per i molteplici servizi del pubblico macello.

Il Ministro  
MARIOTTI

CATALDO, ROVERE, VERONESI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se, stante il prolungarsi dello sfavorevole andamento stagionale per cui una eccezionale siccità continua a colpire numerose zone agricole italiane, specialmente collinari, dove risultano gravemente compromesse le produzioni di foraggio, il che si aggiunge come fattore negativo alla crisi che da anni ha investito il settore zootecnico, con speciale riferimento agli allevamenti bovini da carne, non ritenga opportuno disporre con urgenza provvedimenti a favore delle zone più fortemente colpite dalla siccità e prive d'irrigazione.

In particolare se fra i provvedimenti non ritenga opportuno disporre la concessione di premi di mantenimento per i soggetti nati nelle aziende nell'anno 1966 e che verranno allevati fino all'età di 15 mesi. (5003)

RISPOSTA. — Gli agricoltori delle zone gravemente colpite dallo sfavorevole andamento

stagionale, segnalato dalle SS.LL. onorevoli, hanno la possibilità di avvalersi dei prestiti quinquennali di esercizio, con il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi, previsti dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1964, n. 38, e successive integrazioni, facendone, all'uopo, domanda agli ispettorati provinciali dell'agricoltura, competenti per territorio.

Si aggiunge che questo Ministero ha interessato gli ispettorati agrari, perchè svolgano i necessari accertamenti intesi ad individuare le zone nelle quali le aziende agricole, a causa delle eccezionali avversità verificatesi nel periodo novembre 1965-luglio 1966, abbiano subito danni di almeno il 40 per cento del prodotto lordo vendibile per cui possono fruire della proroga, fino a 24 mesi, della scadenza dei prestiti agrari di esercizio, a norma della legge 25 luglio 1956, n. 838. Si assicura, perciò, che non appena acquisiti i necessari elementi di giudizio, si farà luogo all'emissione, di concerto con il Ministero del tesoro, dei prescritti decreti di delimitazione delle zone stesse e di autorizzazione agli istituti ed enti che esercitano il credito agrario a concedere le predette proroghe.

Per quanto concerne la specifica domanda posta dalle SS. LL. onorevoli nell'ultima parte della interrogazione, si rammenta che le vigenti disposizioni legislative a favore della zootecnia già prevedono, tra l'altro, la concessione di premi di mantenimento per i soggetti destinati alla rimonta.

Gli ispettorati provinciali dell'agricoltura, quando lo ritengono necessario ed opportuno, possono provvedere all'attuazione della iniziativa di cui trattasi, con precedenza sugli altri interventi previsti a favore del patrimonio zootecnico.

Il Ministro  
RESTIVO

DE LUCA Luca, SCARPINO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei lavori pubblici.* — Premesso che il fenomeno della disoccupazione in Calabria si è aggravato sia in conseguenza della sempre più crescente espulsione dai posti di lavoro di operai meridionali nell'Italia del Nord,

sia in conseguenza delle misure restrittive adottate dal Governo federale svizzero nei confronti dei nostri emigranti, per conoscere quali provvedimenti urgenti s'intendono prendere per fronteggiare tale drammatica situazione, tenendo conto che trattasi di una regione per cui si impone, oltre che un intervento immediato, una vera e propria scelta nella spesa pubblica che possa impedire la sua ulteriore degradazione economica. (*Già interr. or. n. 705*) (4321)

**RISPOSTA.** — Si risponde alla interrogazione sopra riferita in luogo dei Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei lavori pubblici.

Il problema della disoccupazione in Calabria non ha mancato di costituire oggetto di attento esame sia da parte dell'Amministrazione ordinaria, che della Cassa per il Mezzogiorno.

Quanto all'attività svolta da quest'ultima si fa presente che, in attuazione del piano quindicennale 1950-65 nonché dei programmi della legge speciale, le provincie calabresi sono interessate ad un complesso di lavori in corso di esecuzione, o di prossimo inizio.

Particolari attenzioni in ordine ai problemi di natura socio-economica della regione sono contenute nel primo piano pluriennale di cui all'articolo 1 della legge 26 giugno 1965, n. 717, recentemente approvato dal CIPE, le cui direttive investono tutta una gamma di settori d'intervento, in cui le finalità dell'azione della « Cassa » hanno come precipuo obiettivo lo sviluppo e il potenziamento di tutto il territorio calabrese; e ciò al fine di ridurre progressivamente lo squilibrio, in termini di reddito e produttività, tra la regione in parola e le altre.

Tale azione consentirà di fronteggiare il fenomeno della disoccupazione attraverso l'insediamento e il potenziamento di strutture industriali, la valorizzazione dei comprensori di sviluppo turistico ed il riordino delle attività agricole, creando così le premesse per l'avvio di un concreto sviluppo economico e sociale della regione calabrese.

Lo scrivente ha di recente presieduto la riunione conclusiva del gruppo di lavoro in-

caricato di predisporre un rapporto sull'attuazione della legge speciale. In base a tale rapporto sarà sottoposta al Comitato dei Ministri ed al Parlamento la relazione riassuntiva sullo stato di attuazione dei provvedimenti straordinari per la regione calabra (art. 6, legge 10 luglio 1962, n. 890).

Il rapporto in parola, oltre ad un approfondito esame dei risultati sin qui conseguiti con l'applicazione della cennata legge speciale, conterrà concrete indicazioni in ordine alle attuali esigenze della Calabria.

Il Ministero delle partecipazioni statali, dal canto suo, fa presente di non aver trascurato di sollecitare e indirizzare l'azione degli enti controllati allo scopo di localizzare, nella regione in argomento, iniziative dirette a promuovere ed avviare il processo di industrializzazione. In tale quadro va appunto considerata la realizzazione, nei comuni di Vibo Valentia e di Reggio Calabria, degli stabilimenti del Nuovo Pignone, da parte dell'ENI, dell'EFIM e dell'OMEGA, da parte dell'IRI, in compartecipazione con la FIAT, operanti, rispettivamente, nel campo della carpenteria metallica e della meccanica pesante. Attualmente è in corso uno studio approfondito volto a stabilire le suscettività economiche industriali del territorio calabrese al fine di una migliore qualificazione della politica di intervento del suddetto Dicastero.

Per quanto riguarda gli interventi di competenza del Ministero del lavoro, lo stesso comunica che nel corrente esercizio finanziario sono state assegnate, complessivamente, alle provincie della Calabria n. 237.010 giornate-operaio per lo svolgimento di cantieri di lavoro e di rimboschimento.

In relazione ai progetti pervenuti al suddetto Ministero, risultano sinora utilizzate solo 132.595 delle predette giornate, mentre ne rimangono ancora da utilizzare 104.415, con l'impiego delle quali si ritiene di poter fornire un apprezzabile contributo al sollievo della disoccupazione nelle provincie di cui trattasi.

*Il Ministro*  
PASTORE

D'ERRICO, CHIARIELLO, ALCIDI REZZA Lea. — *Ai Ministri della sanità, dell'interno, dell'industria e del commercio, dell'agricoltura e delle foreste e del commercio con l'estero.* — Gli interroganti, premesso che l'opinione pubblica è rimasta grandemente scossa dai comunicati e dalle altre informazioni di stampa, che potrebbero essere almeno in parte interessati all'allarmismo e dai quali si desume che da molti anni l'industria alimentare italiana, in genere, e quella molitoria, della pastificazione e della panificazione, in particolare, hanno posto in commercio prodotti sofisticati eludendo la sorveglianza degli organi preposti, chiedono di conoscere se è vero:

1) che le sofisticazioni denunciate, almeno nella generalità dei casi, si riferiscono all'impiego di additivi non nocivi, ovvero di correttivi, che in altri Paesi del mondo, fuori e dentro il MEC (USA, Inghilterra, Francia, Germania Occidentale, Olanda, Belgio, eccetera), sono considerati come di « arricchimento » o « integrazione » alla composizione naturale delle materie prime impiegate;

2) che i prodotti alimentari, già per molti anni importati dagli USA, anche sotto forma di aiuti internazionali, e distribuiti a comunità, scuole, ospedali, eccetera, erano legalmente trattati con additivi, di cui la legislazione italiana, per carenza di aggiornamento, vieta tuttora l'adozione.

Gli interroganti ritengono che una risposta urgente, chiara e definitiva ai suddetti quesiti sia indispensabile, non solo per tranquillizzare l'opinione pubblica, ma anche per evitare che una indiscriminata campagna di esagerato allarmismo arrechi discredito alle industrie alimentari italiane, impegnate in una dura competizione commerciale nei Paesi comunitari ed extra comunitari.

Infine, gli interroganti chiedono di sapere se, in sede di attuazione della legislazione comunitaria, i Ministri interrogati non ritengano di provvedere alla disciplina della produzione alimentare, adottando tutti i mezzi necessari, al fine di ottenere che i prodotti italiani affrontino con successo

la concorrenza degli altri Paesi della Comunità. (2935)

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto dei Ministri per l'interno, per l'industria e il commercio, per l'agricoltura e le foreste e per il commercio con l'estero.

Sebbene talune campagne di stampa sugli additivi alimentari siano state esageratamente allarmistiche, si conferma che sono stati riscontrati, nell'industria alimentare, sia casi di impiego di additivi nocivi sia, più frequentemente, casi di impiego di additivi non nocivi ma comunque non consentiti.

Tra i primi, si può citare l'impiego di cloropicrina, acido azotidrico e fluoruri nei vini, di acido borico in biscotteria, di difenile negli agrumi, e di ormoni e giallo burro (p-dimetilammino azobenzolo) nei mangimi. Questo colorante, dotato di azione carcinogenica, passa nel grasso degli animali, specialmente polli, e quindi nell'alimentazione umana. Nel caso delle farine è frequente l'impiego di persolfato d'ammonio che, benché ammesso da qualche legislazione straniera, non è sicuramente innocuo, tanto che di recente è stato vietato anche nella Repubblica federale tedesca, ove prima era consentito.

Per quanto riguarda gli additivi non consentiti anche se non nocivi (ad esempio, acido ascorbico nelle farine e alcuni tipi di addensanti o tensio-attivi in vari prodotti alimentari), nel precisare che si può escludere che il loro impiego sia fatto allo scopo di « arricchire o integrare » gli alimenti trattati, si chiarisce che i divieti di impiego vigenti nell'ordinamento italiano non sono attribuibili ad una carenza di aggiornamento della nostra legislazione (il primo elenco degli additivi consentiti del 19 gennaio 1963, già modificato in data 3 dicembre dello stesso anno, è stato completamente aggiornato e sostituito — anche in armonia alle direttive della CEE sinora emanate — con il decreto del 31 marzo 1965), ma sono rispondenti al principio seguito anche da altri Paesi, come la Francia, per cui il trattamento degli alimenti con additivi chimici, oltre che innocuo per la salute pubblica, deve anche essere utile ed



opportuno e non prestarsi a frodi commerciali.

Nel sottolineare che gli organi dipendenti dall'Amministrazione sanitaria, così come quelli appartenenti alle altre Amministrazioni competenti, non mancano di esercitare la più assidua vigilanza per prevenire e reprimere le infrazioni nel settore dell'industria alimentare, si fa presente, da ultimo, che sono in corso in sede CEE i lavori per l'armonizzazione delle legislazioni anche nel settore degli sfarinati, del pane e delle paste alimentari. Ad armonizzazione avvenuta non vi sarà pertanto difformità tra le varie legislazioni nazionali nell'ambito della Comunità europea, anche nei riguardi degli additivi eventualmente consentiti per i prodotti di che trattasi.

*Il Ministro*  
MARIOTTI

FERRARI Francesco. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere per quali motivi, nonostante l'emanazione di disposizioni con le quali si richiama l'attenzione degli organi appaltanti d'usare nelle gare di appalto per lavori stradali e per importi superiori ai 50 milioni il sistema del minimo e del massimo, la Direzione generale dell'ANAS indice invece, particolarmente nell'Italia meridionale, gare con il sistema del libero ribasso. (4788)

RISPOSTA. — In materia di aggiudicazione dei lavori a seguito di licitazione privata le norme vigenti prevedono, di regola, il sistema di aggiudicazione con la preventiva fissazione dei due limiti di massimo e minimo e solo in via del tutto eccezionale il sistema di aggiudicazione al migliore offerente, avuto riguardo alla particolare natura dei lavori da appaltarsi.

Pertanto si assicura il senatore interrogante che anche i lavori appaltati dall'ANAS sono stati, a suo tempo, previo esame degli organi competenti, aggiudicati nel pieno rispetto della legislazione vigente.

*Il Ministro*  
MANCINI

GIORGI. — *Ai Ministri dell'industria e del commercio e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se e con quali provvedimenti intendono andare incontro alle esigenze dei rappresentanti delle cantine sociali delle provincie di Bologna, Ferrara e Ravenna, per la « moralizzazione » della produzione enologica e del mercato vinicolo, « come dal verbale della riunione di giunta dell'8 giugno 1966, in cui fanno voti alle autorità di competenza affinché i Ministri dell'agricoltura e delle foreste, della sanità e dell'interno, impegnino, rafforzandoli e coordinandoli, i loro servizi nei compiti di repressione delle frodi ». (4958)

RISPOSTA. — Si assicura la signoria vostra onorevole che, allo scopo di stroncare le sofisticazioni perpetrate nel settore vinicolo, viene esercitata una continua ed assidua vigilanza, mediante controlli sia presso le aziende produttrici, sia presso le ditte commerciali, ponendo ogni cura per garantire la genuinità del prodotto e per tutelare i consumatori

Ad ogni modo, questo Ministero sta esaminando la possibilità di rafforzare il proprio servizio per la repressione delle frodi nella preparazione e nel commercio dei prodotti agrari e delle sostanze di uso agrario.

Intanto, con decreto ministeriale del 29 settembre 1965, emanato in applicazione dell'articolo 113 del decreto presidenziale 12 febbraio 1965, n. 162, è stato costituito un apposito comitato di coordinamento per il servizio di repressione delle frodi, di cui fanno parte rappresentanti di questo Ministero, nonché di quelli delle finanze, della sanità, dell'interno e dell'industria e del commercio.

Tale comitato, che ha già tenuto le sue prime sedute, ha il compito: di realizzare una costante collaborazione tra le Amministrazioni interessate; di proporre provvedimenti di carattere amministrativo al fine di combattere le frodi in base ad indirizzi uniformi; di proporre eventuali modifiche delle vigenti disposizioni in materia di vigilanza.

*Il Ministro*  
RESTIVO

GRANZOTTO BASSO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, del turismo e dello spettacolo, dei trasporti e dell'aviazione civile e dell'industria e del commercio.* — Per conoscere se non ritengano utile all'incremento delle zone turistiche, in agevolazione dell'economia delle zone stesse, che sia modificata per estensione la disposizione del regio decreto-legge 7 settembre 1938, n. 1696, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 8, con la quale sono dettate norme per l'impianto e l'esercizio di slittovie ed altri mezzi di trasporto terrestre a funi senza rotaia, allo scopo di consentire la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera per gli impianti di particolare importanza turistica ai sensi dell'articolo 2, legge 23 giugno 1927, n. 1110, sulle funivie, affinché sia ciò consentito anche per le piste in discesa, che in base a tale disposizione sono escluse dalla dichiarazione di pubblica utilità.

Tali piste sono quelle per servirsi delle quali gli sciatori utilizzano appunto gli impianti per il loro trasporto al culmine della salita.

Ora, il carattere di pubblica utilità si rende necessario più specificamente per la costruzione di dette piste in discesa, che impone opere di sistemazione del terreno e taglio a raso di alberi radicati nel percorso prescelto, il che provoca gravi difficoltà per le opposizioni dei proprietari e per le loro elevate richieste, che spesso fanno rinunciare alla costruzione, con ripercussione negativa per il richiamo che esercitano sui turisti sciatori le attrezzature e gli impianti di piste in discesa.

Si chiede che i Ministri cui la presente è rivolta prendano in esame quanto esposto per una provvida estensione, all'impianto di piste in discesa, del beneficio della dichiarazione di pubblica utilità dei terreni che sono impegnati ai relativi progetti. (4272)

RISPOSTA. — Si risponde in luogo dei Ministri dei lavori pubblici e anche a nome del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e del Ministro dell'industria e commercio.

Come è noto, per i proprietari degli impianti di trasporto a fune, la legge 23 giu-

gno 1927, n. 1110, prevede la possibilità di imporre coattivamente la servitù di passaggio.

Non altrettanto è, invece, previsto per le piste di discesa, sicché spesso dai proprietari dei terreni vengono frapposte difficoltà per il passaggio o l'esercizio dei lavori.

L'aggiornamento della legislazione — invocato dalla S.V. onorevole — che dovrebbe tendere all'estensione della dichiarazione di pubblica utilità alle piste di sci, ha formato oggetto di attento studio nel corso dei Convegni sul turismo invernale di Belluno (1963) di Bormio (1964) e di Limone Piemonte (1965).

Questo Ministero, accogliendo i voti formulati nel corso del convegno di Bormio e le istanze rappresentate dagli Enti provinciali per il turismo maggiormente interessati allo sviluppo delle stazioni invernali, ha proceduto alla costituzione di un'apposita commissione di studio composta dai rappresentanti delle competenti Amministrazioni dello Stato e delle organizzazioni turistiche sportive e di operatori economici.

La complessità dei problemi (in particolare quelli attinenti a limitazioni di diritti di proprietà ed alla statuizione di equi criteri di risarcimento) non ha consentito una sollecita definizione delle questioni prospettate. Tuttavia molteplici argomenti sono stati discussi e varie proposte sono state formulate.

Allo stato attuale, si sta procedendo all'esame della regolamentazione vigente nei Paesi europei al fine di pervenire, sulla base di tale indagine comparativa, ad adeguate soluzioni del problema.

*Il Ministro*

CORONA

GRASSI, BERGAMASCO, CATALDO, ROTA, VERONESI. — *Ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Gli interroganti, in relazione alla sentenza n. 44 della Corte costituzionale che dichiara la illegittimità costituzionale delle norme relative all'incremento di valore applicate a vendite di aree fabbricabili, perfezionate nel decennio anteriore all'entrata in vigore della legge 5

marzo 1963, n. 246, e la conseguente inefficacia degli accertamenti non ancora definiti e comunque per i quali ancora non è stata percepita la relativa imposta come pure la decadenza *ipso jure* di tutte le procedure davanti alle commissioni tributarie ed alle Giunte provinciali amministrative; tenuto presente che sulla sperata riscossione di quella imposta molte Amministrazioni comunali avevano fatto assegnamento per prevenire ed alcune per fare spese che oggi risultano non più finanziate, chiedono di conoscere se e quali istruzioni, direttive o consigli hanno dato alle Amministrazioni comunali stesse per sopperire a tale cospicua deficienza di mezzi finanziari e nel contempo per sapere se, di fronte alla grave, evidente e stridente discriminazione fra contribuenti solleciti nell'adempimento dei loro oneri tributari, che vengono a trovarsi danneggiati, e contribuenti prudenti o, comunque, giustamente od ingiustamente dilazionatori, che si trovano ad essere premiati, non ritengano di consigliare alle Amministrazioni comunali per la loro stessa convenienza di restituire senz'altro quanto abbiano già riscosso in difformità dell'insegnamento della Corte costituzionale, ristabilendo in tal modo eguaglianza di trattamento tra contribuenti di uno stesso tributo ed esaltando la equità e la correttezza dello Stato di diritto. (4910)

RISPOSTA. — La sentenza della Corte costituzionale n. 44 del 23 maggio 1966, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del secondo comma dell'articolo 25 della legge 5 marzo 1963, n. 246, incide, indubbiamente, sia sulla situazione finanziaria dei Comuni, ai quali verranno meno le entrate derivanti dall'applicazione dell'imposta sulle alienazioni di aree fabbricabili effettuate nel decennio antecedente all'entrata in vigore della legge, sia nei confronti dei contribuenti, i quali si troveranno in situazioni diverse a seconda se abbiano o meno provveduto all'adempimento dei loro oneri tributari.

Poichè, ai sensi dell'articolo 46 della legge n. 246, il 50 per cento del gettito di tale imposta deve essere contabilizzato a parte e destinato all'esecuzione di opere pubbli-

che, i Comuni, che non potranno realizzare le opere progettate per il venir meno degli introiti tributari di cui trattasi, saranno costretti, eventualmente, a far ricorso al credito, secondo le disposizioni vigenti.

Circa gli effetti della citata sentenza sulle posizioni dei vari contribuenti, che abbiano già corrisposto il tributo o che abbiano impugnato l'accertamento nella competente sede, si fa presente che il Ministero delle finanze ha rivolto specifici quesiti all'Avvocatura generale dello Stato in ordine ai complessi problemi sorti in conseguenza della menzionata pronuncia di incostituzionalità.

Non appena l'Avvocatura generale avrà fatto conoscere il suo parere sulle questioni prospettate, non si mancherà di diramare le opportune istruzioni agli organi periferici.

*Il Sottosegretario di Stato*  
GASPARI

MAMMUCARI, MORVIDI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se intende intervenire in merito alle vertenze in corso all'ACI, determinate dalla decisione della Presidenza dell'Ente di trasferire circa 20 dipendenti fuori ruolo addetti alla Direzione centrale del soccorso stradale — servizio, al centro, organicamente legato all'ACI — dalla Direzione alla Società per azioni « Servizio soccorso stradale ».

Gli interroganti fanno presente che la vertenza si prolunga da un mese ed è caratterizzata da uno sciopero a tempo indeterminato, rafforzato da scioperi di solidarietà dei 2.700 dipendenti dell'ACI.

Cause della lotta sindacale sono la volontà degli addetti alla Direzione del Servizio di non perdere lo stato giuridico, che regola i rapporti di lavoro nell'Ente parastatale, e la loro opposizione al trasferimento in sedi dell'ACI site in altre città minacciato dalla Direzione, se costoro non accettassero il passaggio alla S.p.a. « Servizio soccorso stradale », ove il trattamento retributivo e normativo è parificato a quello dei

dipendenti da aziende private metalmeccaniche.

Possibilità di soluzione delle vertenze esiste, sol che si volessero trasferire i 20 addetti in altri servizi eserciti dall'ACI a Roma, nei quali vi è esigenza di assunzione di personale. (4985)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dell'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

Per assicurare la funzionalità della S.p.A. « Servizio soccorso stradale », l'Automobile Club d'Italia distaccò presso detto « Servizio » personale proprio, già assunto a contratto a tempo indeterminato, in numero di 24 unità.

Successivamente, gli organi responsabili dell'ACI non hanno ritenuto regolare tale provvedimento ed hanno deliberato di regolarizzare la posizione di detto personale dando facoltà agli interessati di optare tra l'assegnazione ai servizi delle sedi provinciali, considerato che tutti i posti presso la sede centrale risultano occupati, e l'assunzione presso la Società del « Servizio soccorso stradale ». In questo ultimo caso, per altro — per accordi intervenuti — al detto personale sono riconosciute tutte le garanzie derivanti dal precedente rapporto, ivi compresa l'anzianità di servizio.

Trattandosi, come precisato, di rapporto a carattere precario, e tenuto conto della situazione di bilancio dell'ACI, non si ritiene che la decisione possa offrire il fianco a censure.

*Il Ministro*  
CORONA

MAMMUCARI, COMPAGNONI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quali sono le difficoltà che si frappongono a un'equa soluzione della vertenza in atto all'ACI - Direzione soccorso stradale da oltre un mese.

La vertenza interessa circa 20 dipendenti della Direzione, che sono in sciopero da circa 4 settimane e hanno la piena solidarietà di tutto il personale ACI.

Gli interroganti fanno presente che la vertenza assume un aspetto e un'importanza superiori al numero dei lavoratori direttamente interessati, perchè coinvolge questioni di principio, concernenti la modificazione del contratto, dell'organico, dello stato giuridico e addirittura della stessa funzione dell'ACI.

Gli interroganti vogliono ricordare che i 20 lavoratori lottano per non essere esclusi dall'organico ACI — ove operano un contratto e uno stato giuridico di carattere pubblicistico — e per non essere trasferiti alla S.p.A. « Servizio soccorso stradale », ove opera un contratto di natura privatistica assimilato a quello dei metalmeccanici, pur se Presidente e Direttore generale di tale Servizio sono il Presidente e un alto funzionario dell'ACI.

Gli interroganti, infine, si permettono di attirare l'attenzione del Ministro sul metodo posto in atto dalla Presidenza dell'ACI, al fine di piegare la volontà degli scioperanti, consistente nella minaccia di trasferimento in sedi dell'Ente site in altre città, qualora non accettassero il passaggio al « Servizio soccorso stradale ». (4986)

RISPOSTA. — Per assicurare la funzionalità della S.p.A. « Servizio soccorso stradale », l'Automobile Club d'Italia distaccò presso detto « Servizio » personale proprio, già assunto a contratto a tempo indeterminato, in numero di 24 unità.

Successivamente, gli organi responsabili dell'ACI non hanno ritenuto regolare tale provvedimento ed hanno deliberato di regolarizzare la posizione di detto personale dando facoltà agli interessati di optare tra l'assegnazione ai servizi delle sedi provinciali, considerato che tutti i posti presso la sede centrale risultano occupati, e l'assunzione presso la Società del « Servizio soccorso stradale ». In questo ultimo caso, per altro — per accordi intervenuti — al detto personale sono riconosciute tutte le garanzie derivanti dal precedente rapporto, ivi compresa l'anzianità di servizio.

Trattandosi, come precisato, di rapporto a carattere precario, e tenuto conto della situazione di bilancio dell'ACI, non si ritie-

ne che la decisione possa offrire il fianco a censure.

*Il Ministro*  
CORONA

MONTINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per conoscere il punto di vista del Governo sulla Raccomandazione n. 436, relativa alla lotta contro l'inquinamento delle acque dolci in Europa, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa — su proposta della Commissione culturale e scientifica —; ed in particolare se il Governo italiano intenda prendere o abbia preso iniziative nel senso indicato in detta Raccomandazione, in cui si traccia un programma organico, da realizzarsi a livello nazionale ed europeo, per la protezione delle acque dall'inquinamento. (3875)

RISPOSTA. — Si è grati al senatore interrogante per la cortese segnalazione sulla Raccomandazione n. 436 relativa alla lotta contro l'inquinamento delle acque dolci in Europa, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa.

In proposito si assicura che il Ministero dei lavori pubblici fin dal 1964 ha istituito un'apposita Commissione, presieduta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di cui fanno parte qualificati rappresentanti di tutte le Amministrazioni interessate, nonché di esperti nel settore per raccogliere e coordinare il materiale occorrente, ivi compresa la legislazione straniera in materia, onde pervenire a funzionali, pratiche ed esecutive conclusioni che saranno le basi dei necessari interventi legislativi. In tale quadro di azione logicamente si inserisce la citata Raccomandazione, nella quale sono stati recepiti alcuni principi proposti anche dai Rappresentanti italiani, e che sarà tenuta presente anche dalla Commissione di questo Ministero.

*Il Ministro*  
MANCINI

PERRINO, MORANDI, PIGNATELLI, GIANCANE. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso che gli impiegati civili in servizio presso il Ministero della difesa-marina, presso gli Arsenali della marina militare di Augusta, Messina e Napoli, presso i Comandi in capo, i Comandi marina, le Sezioni di Commissariato marina militare, gli Uffici del Genio marina e presso altri Enti della marina militare osservano l'orario unico, dalle ore 8 alle ore 14;

premesso che, invece, gli impiegati civili degli Arsenali della marina militare di Taranto, La Spezia e Brindisi osservano l'orario spezzato, dalle ore 8 alle ore 12 e dalle ore 14 alle ore 17;

premesso che alle reiterate richieste di unificazione degli orari, avanzate dagli organi sindacali rappresentativi degli impiegati civili dei predetti tre Arsenali è stata sempre data risposta negativa con la giustificazione che gli operai degli arsenali citati resterebbero senza l'ausilio degli impiegati dalle ore 14 alle ore 16,30, in cui i predetti operai cessano il servizio;

rilevato come l'osservanza dell'orario spezzato da parte degli impiegati civili evidentemente contrasti con la detta giustificazione, in quanto comunque essi restano assenti per ben due ore,

gli interroganti chiedono di conoscere se non ritenga equo ed opportuno estendere l'osservanza dell'orario unico, dalle ore 8 alle ore 14, agli impiegati civili degli Arsenali della marina militare di Taranto, La Spezia e Brindisi. (4920)

RISPOSTA. — L'orario continuo 8-14 viene seguito, di massima, dal personale destinato presso i comandi e gli enti della Marina militare la cui attività non è connessa alle esigenze delle lavorazioni.

L'orario 8-12 e 14-17 viene invece osservato dagli impiegati in servizio presso gli stabilimenti di lavoro più importanti, nonché presso gli enti tecnici periferici la cui attività è strettamente collegata ai cicli di produzione. Gli impiegati dei ruoli tecnici adetti a tali stabilimenti o enti seguono, poi, l'orario delle maestranze.

Il problema dell'unificazione degli orari di lavoro nell'ambito non soltanto della Marina, ma anche delle altre due Forze armate, forma oggetto di esame, nell'intento di pervenire ad una soddisfacente soluzione.

Quanto all'assenza dalle lavorazioni del personale impiegatizio nell'intervallo dalle ore 12 alle ore 14, durante il quale, secondo gli onorevoli interroganti, gli operai rimangono privi dell'ausilio di detto personale, si chiarisce che trattasi di un'ora e mezza (una mezz'ora infatti è riservata alla mensa anche per gli operai) e che in tale periodo la continuità del servizio è assicurata dagli impiegati dei ruoli tecnici.

*Il Ministro*  
TREMELLONI

SAMARITANI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare in favore dei produttori agricoli del comune di Bagnara e di altre zone della provincia di Ravenna, i quali hanno subito ingenti danni nelle produzioni e negli impianti in conseguenza di una violenta grandinata abbattutasi nella giornata di venerdì 15 luglio 1966. (5019)

RISPOSTA. — Dalla relazione inviata dal competente ispettorato agrario di Ravenna, risulta che il nubifragio accompagnato da grandine, verificatosi il 15 luglio 1966, ha causato, nell'agro di Bagnara di Romagna, danni sparsi alle colture e ai prodotti che — anche se in limitate zone si sono avute punte rilevanti — non rivestono, sia per la loro entità, sia per l'ampiezza delle zone colpite, carattere di sostanziale rilievo in rapporto alla consistenza dei complessi aziendali interessati.

Inoltre, non si sono avuti danni alle strutture fondiarie.

Pertanto, le aziende colpite, qualora abbiano subito perdite di prodotto di entità tale da compromettere il bilancio economico delle aziende stesse, possono fruire dei prestiti quinquennali di esercizio, con il concorso dello Stato nel pagamento degli

interessi, previsti dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1964, n. 38. A tal fine, all'ispettorato agrario di Ravenna sono stati assegnati per quote di concorso statale, fondi per l'importo complessivo di 12 milioni di lire, che consente di effettuare operazioni creditizie per un volume di circa 3 miliardi di lire.

Intanto, è stato interessato anche l'ispettorato agrario di Ravenna a svolgere gli accertamenti per la delimitazione delle zone nelle quali le aziende agricole, a seguito delle eccezionali avversità atmosferiche verificatesi nel periodo novembre 1965-luglio 1966, abbiano subito un danno in misura non inferiore alla perdita del 40 per cento del prodotto vendibile. Appena acquisiti i necessari elementi di giudizio, si provvederà, di concerto con il Ministero del tesoro, all'emissione del decreto che autorizza gli istituti ed enti di credito agrario ad accordare alle aziende interessate delle zone delimitate, che si trovino nelle condizioni prescritte, la proroga, fino a 24 mesi, della scadenza dei prestiti di esercizio ai sensi della legge 25 luglio 1956, n. 838.

*Il Ministro*  
RESTIVO

TERRACINI. — *Ai Ministri del turismo e dello spettacolo e del tesoro.* — Per avere precisa e particolareggiata notizia, con indicazione dei nominativi di coloro che ne fruirono, persone o ditte, e dell'ammontare delle relative somme, delle operazioni compiute dalla Sezione per il Credito cinematografico della Banca nazionale del lavoro negli esercizi 1964 e 1965. (4853)

RISPOSTA. — Si trasmette copia degli elenchi dei film finanziati dalla Banca nazionale del lavoro — Sezione autonoma per il credito cinematografico — negli anni 1964-65, con le indicazioni richieste dalla S.V. onorevole.

*Il Ministro*  
CORONA

## ELENCO DEI FILMS FINANZIATI NELL'ANNO 1964

CASA FINANZIATA	F I L M	Importo (milioni di lire)	
		Fondo ordinario	Fondo speciale
Compagnia Cinematografica Champion	L'uomo dei cinque palloni	150	—
Fair Film	Se permettete parliamo di donne	110	—
Franca Film	Le voci bianche	150	—
Flora Film	Una adorabile idiota	70	—
Jonia Film	Maciste nell'inferno di Gengis Khan	60	—
Domiziana Internazionale Cinem.ca	Testa fra le nuvole	25	—
Produzione D.S.	I marziani hanno 12 mani	70	—
Avis Film	24 ore di terrore	55	—
Compagnia Cinematografica Champion	Matrimonio all'italiana (*)	210	—
Cinem.ca Federiz ora Rizzoli Film	Africa addio	75	—
Cinem.ca Federiz ora Rizzoli Film	Il momento della verità	150	—
Romana Film	Ercole contro Roma	100	—
Lux - Vides - Ultra Film	L'antimirolo	35	—
Leone Film	La vendetta di Spartacus (*)	100	—
Zebra Film	{ Chi vuol dormire nel mio letto	150	—
Royal Film	{ Sette a Tebe	70	—
Arco Film	I tabù	350	—
Cineproduzione Emo Bistolfi	Il Vangelo secondo Matteo	70	—
Panda Soc. per l'Industria Cinem.ca	Il vendicatore di Kansas City	90	—
Leone Film	Maciste nelle Min.re di Re Salomone	170	—
Sacro Film	Gli schiavi più forti del mondo	160	—
Ultra Film - Pro. Di. Cinem.ca	Il magnifico cornuto	90	—
Franca Film	Massacro al grande Canyon	150	—
Domiziana Internaz. Cinematografica	La costanza della ragione	30	—
N.C. - Devon Film	Tre per una rapina	70	—
Euro International Films	I Giganti di Roma	100	—
Wonder Films Produz. Cinematografica	I Pirati della Malesia	50	—
Fair Film	Ercole contro i figli del Sole	130	—
Jolly Film	Il Gaucho	95	—
Ultra Film	{ Le pistole non discutono	50	—
Serena Film	{ Per un pugno di dollari	40	—
D De Laurentiis Cinematografica	Minnesota Clay (*)	350	—
Federiz ora Rizzoli Film	Il Castello dei morti vivi	600	—
Cineproduzione Emo Bistolfi	{ La mia signora	100	—
Fono Roma	{ Il piacere e il mistero	150	—
Vides Cinematografica	Giulietta degli Spiriti	350	—
Romana Film	Gli eroi di Fort Worth	130	—
Jolly Film	{ Angelica	90	—
Flora Film - West Film	{ Angelica alla corte del Re	50	—
Produzione D.S.	Vaghe stelle dell'orsa	80	—
Documento Film	Sansone e il tesoro degli Incas	300	—
De Laurentiis Cinematografica	Tre notti d'amore	250	—
Compagnia Cinematografica Champion	Sfida a Rio Bravo	175	—
Cineproduzione Emo Bistolfi	Extraconiugale	100	—
Adelphia Comp. Cin. - Soc. Ambrosiana	{ I Complessi	65	—
Romana Film	{ Le Bambole	120	—
Crono Film - Archimede Films	Il disco volante	70	—
San Paolo Film	Casanova '70	150	—
D. De Laurentiis Cinem.ca	I Gemelli del Texas	330	—
Cinegai	Ursus il terrore dei Kirghisi	85	—
Adelphia Compagnia Cinem.ca	Ercole contro i tiranni di Babilonia	80	—
Ital Caribe Cinem.ca	Le belle famiglie	25	—
	{ Saul e David	6.875	—
	{ I Giudici della Bibbia		
	I tre volti		
	{ Cover Girls - ragazze di tutti		
	{ I lunghi capelli della morte		
	Un mostro e mezzo		
	La fabbrica dei soldi		
	Film n. 59		

I prestiti contrassegnati con (\*) hanno avuto nell'anno 1965 i seguenti aumenti:

Compagnia Cinematografica Champion	Matrimonio all'italiana	100	—
Leone Film	La vendetta di Spartacus	60	—
Ultra Film	Minnesota Clay	50	—
		210	—

488ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

30 SETTEMBRE 1966

## ELENCO DEI FILMS FINANZIATI NELL'ANNO 1965

CASA FINANZIATA	FILM	Importo (milioni di lire)	
		Fondo ordinario	Fondo speciale
Ultra Film	In ginocchio da te	60	—
Ultra Film	La bugiarda	90	—
Romana Film	Golia alla conquista di Bagdad	130	—
De Laurentiis Cinematografica	La Bibbia	800	—
Zebra Film	La donna è una cosa meravigliosa	75	—
Crono Film - Archimede Films	Questa volta parliamo di uomini	100	—
Jolly Film	Rapina al sole	50	—
Ultra Film	{ Non son degno di te	120	—
Sacro Film	{ I figli del leopardo	100	—
Fair Film - Euro Internat. Films	La moglie americana	70	—
Arco Film	La guerra segreta	80	—
Marco Film	El Greco	65	—
Romana Film	Veneri in collegio	120	—
Explorer Film 1958	Il mistero dell'isola maledetta	50	—
Documento Film	Amori di una calda estate	250	—
Panda Soc. per l'Industria Cin.ca	Made in Italy	200	—
Italian International Film	{ Su e giù	60	—
De Seta Vittorio	{ James Tont Operazione U.N.O.	70	—
Clodio Cinematografica	Terrore nello spazio	40	—
Ultra Film	Un uomo a metà	260	—
Explorer Film 1958-Dorica-Fono Roma	Il morbidone	55	—
Compagnia Cinem.ca Champion	Io la conoscevo bene	40	—
Fair Film	Un dollaro bucato	125	—
Leone Film	Come sposare un primo ministro	185	—
Adelphia Compagnia Cinematografica	Slalom	80	—
Sacro Film	Sette contro tutti	125	—
Cine Italia Film	{ L'uomo che viene da Canyon City	130	—
Arco Film	{ Marcia nuziale	110	—
De Laurentiis Cinematografica	{ America paese di Dio	480	—
Jolly Film	{ Jonny West il mancino (*)	230	—
Compagnia Cinem.ca Champion	{ Missione Caracas (*)	150	—
Romana Film	La mandragola	140	—
Duca Compagnia Cinematografica	{ Thrilling	50	—
Fono Roma	{ Menage all'italiana	100	—
Documento Film	Madamigella di Maupin	85	—
Ultra Film	La decima vittima	190	—
Tellus Cinematografica	A 008 operazione sterminio	60	—
Cineproduzione Emo Bistolfi	L'allegria altalena	35	—
Compagnia Cinem.ca Champion	La meravigliosa Angelica	120	—
Flora Film - Zenith Cinem.ca	I nostri mariti	170	—
Flora Film - West Film	L'ombrellone	40	—
Romana Film	Baleari, operazione oro	40	—
Documento Film	Agente X 1-7 operazione oceano	120	—
Ital Caribe Cinematografica	{ La grande notte di Ringo	170	—
Fono Roma	{ Amore all'italiana	25	—
European Incorporation	Oggi, domani e dopodomani	150	—
Fair Film	A 077 sfida ai Killers	60	—
Arco Film	Rose rosse per Angelica	300	—
Igor Film	Superseven chiama Cairo	90	—
Gava Cinematografica	Jeckyll 2000	50	—
Adelphia Compagnia Cinematografica	Il pane amaro (*)	70	—
Morgan Film	Fumo di Londra	75	—
	Uperseven agente del diavolo	50	—
	L'armata Brancaleone	6.690	—
	Uccellacci e uccellini		
	La battaglia di Algeri		
	Le stagioni del nostro amore		
	Dove gli angeli non volano (*)		
	La vendetta di lady Morgan		
	Film n. 59		

I prestiti contrassegnati con (\*) hanno avuto nell'anno 1966 i seguenti aumenti:

Cine Italia Film	{ Johnny West il mancino	20	—
Ital Caribe Cinematografica	{ Missione Caracas	10	—
Adelphia Compagnia Cinem.ca	Il pane amaro	20	—
	Dove gli angeli non volano	50	—



TORELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Con riferimento alla precedente interrogazione n. 3456 del 15 luglio 1965 con la quale si richiama l'opportunità di revocare o quanto meno sospendere l'applicazione della circolare ministeriale n. 201 del 1° agosto 1961, sez. 7 prot. 92470, in tema di canoni per concessione di aree e pertinenze lacuali per i motivi in essa spiegati;

ritenuto che con ministeriale 7 ottobre 1965 il Ministro comunicava all'interrogante che la questione era stata sottoposta all'esame della Avvocatura generale dello Stato;

ritenuto che alcuni organi di stampa in data 11 dicembre 1965 hanno reso noto il contenuto di una lettera del ministro all'onorevole Scalfaro nella quale, sulla questione in esame, si stabiliva che « mentre la legge 21 dicembre 1961 si applica per la revisione del canone di concessioni già assentite precedentemente, la circolare 1° agosto 1961, n. 201, stabilisce invece nuovi criteri per l'applicazione dei canoni concernenti concessioni nuove non ancora assentite con decreto »;

ritenuto che la cennata lettera concludeva affermando che « l'eventuale revoca o quanto meno sospensione della circolare suddetta provocherebbe sperequazioni nei confronti di quei concessionari che hanno già accettato il pagamento dei canoni stabiliti in applicazione alla circolare medesima »;

tutto ciò premesso, si chiede se il Ministro non ritenga opportuno, in attesa del parere del Consiglio di Stato, dare almeno corso, con comunicazione a tutti gli uffici periferici, all'interpretazione ministeriale come sopra espressa nella lettera all'onorevole Scalfaro, posto che fino ad oggi viene applicata la circolare anche alle concessioni assentite precedentemente al 1° agosto 1961.

Si chiede se nel frattempo sia giunta comunicazione del parere espresso dal Consiglio di Stato e in caso affermativo il relativo contenuto; si chiede infine se consta al Ministro che tutti gli accertamenti effettuati dagli Uffici in base alla circolare n. 201 sia-

no stati ritualmente impugnati dagli interessati sia per il motivo dell'inefficacia giuridica della circolare, sia per l'ingiusta discriminazione che verrebbe fatta dividendo i concessionari in due categorie (*ante* e *post* 1° agosto 1961), sia per l'assurda entità dei canoni che viene raggiunta con l'applicazione della circolare menzionata;

si chiede infine se, nell'interesse dell'Era-rio e per porre termine ad una situazione di caotica confusione nei riguardi dei concessionari e degli Uffici, non sia urgente disporre la revoca della circolare più volte citata. (4976)

RISPOSTA. — Gli elementi considerati dalla circolare 1° agosto 1961, n. 201 (valore dell'area da concedere e necessità di coefficienti per adeguare il canone all'uso specifico della concessione), secondo il parere ora espresso dall'Avvocatura generale dello Stato, con consultazione 7 luglio 1966 con la quale viene condiviso sostanzialmente l'orientamento dell'Amministrazione, non sono contrastanti con i criteri fissati dall'articolo 8 del regolamento approvato col decreto 1° dicembre 1965, n. 726, i quali non differiscono del resto da quelli comunemente tenuti presenti in materia di canoni per concessioni demaniali (vedasi ad esempio l'articolo 16, quarto comma, del regolamento per la navigazione marittima).

Secondo l'organo legale, detto articolo 8 non stabilisce le modalità pratiche per addivenire alla realizzazione in concreto della misura dei canoni, per cui ben può l'Amministrazione dettare a mezzo di circolare disposizioni al riguardo e ciò anche al fine di dare all'attività amministrativa un uniforme indirizzo di merito.

Tenuto conto dell'avviso espresso dall'Avvocatura generale dello Stato, il Ministero delle finanze non ritiene di disporre la revoca della richiamata circolare; non mancherà, comunque, secondo il proprio prudente apprezzamento, di rivedere quei coefficienti per effetto dei quali l'attuale canone dovesse risultare particolarmente oneroso.

Per quanto attiene, poi, alla pretesa applicazione della circolare alle concessioni assentite precedentemente al 1° agosto 1961,

non si ritiene che casi del genere si siano potuti verificare in quanto la circolare stessa è operativa per le concessioni nuove, cioè posteriori a tale data.

Peraltro, nell'eventualità che qualche ufficio finanziario abbia applicato la circolare anche alle concessioni assentite precedentemente al 1° agosto 1961, la S.V. onorevole vorrà cortesemente informare l'Amministrazione, perchè questa possa intervenire al riguardo.

Circa l'impugnativa dei provvedimenti con cui l'Amministrazione ha determinato i canoni di concessione in base ai criteri di cui alla circolare 1° agosto 1961, si precisa che avverso detti provvedimenti risultano prodotti soltanto 3 ricorsi al Consiglio di Stato, tre ricorsi straordinari al Capo dello Stato ed uno al Tribunale superiore delle acque pubbliche.

I tre ricorsi al Consiglio di Stato sono stati prodotti:

1) dal signor Beretta Luigi, per una concessione di spiaggia sul lago di Como in comune di Lecco (Como): il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 150 del 29 ottobre 1965, ha respinto la domanda dell'interessato, intesa ad ottenere la sospensione dell'esecuzione del provvedimento con il quale era stato determinato il canone annuo;

2) dalla Società lanificio di Gavardo, per una concessione di spiaggia sul lago di Garda in comune di Gardone (Brescia): il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 80 del 29 aprile 1965, ha respinto la domanda della Società stessa, tendente al medesimo fine di quella di cui sopra;

3) dal signor Calcaterra Pietro, per una concessione di spiaggia del lago di Garda in comune di Salò (Brescia): il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 106 del 31 agosto 1965, ha respinto la domanda di parte, tendente ad ottenere l'annullamento del provvedimento con cui l'Amministrazione aveva precisato l'importo del canone annuo, e, con ordinanza n. 11 del 28 gennaio 1966, ha respinto altra domanda dell'interessato, intesa ad ottenere la sospensione del provvedimento con cui l'Amministrazione aveva invitato la controparte a ripristi-

nare e riconsegnare l'area demaniale occupata.

Per detti ricorsi si attende la decisione definitiva.

Dei tre ricorsi straordinari al Capo dello Stato, due sono stati avanzati dalla Società Sebina di navigazione per due concessioni di spiaggia sul lago di Iseo in comune di Loverè (Bergamo) e trovansi tuttora in fase d'istruttoria; l'altro, prodotto dal comune di Arona (Novara) per una concessione di spiaggia sul lago Maggiore, è stato accolto, per vizio di competenza (firma del Direttore generale del demanio, anzichè del Ministro delle finanze).

Circa il ricorso al Tribunale superiore delle acque pubbliche, che è stato presentato dalla Società Finlago per una concessione di spiaggia sul lago Maggiore in comune di Ranco (Varese), il predetto Tribunale, con sentenza 19 giugno 1965, lo ha dichiarato inammissibile in quanto diretto contro un provvedimento non definitivo, tale essendo stato considerato quello con cui l'Amministrazione aveva determinato e notificato l'ammontare del canone.

Quanto alle istanze in via amministrativa tendenti a revisioni di canoni o al riesame dell'estensione di superfici demaniali da concedere, esse non possono essere considerate delle vere e proprie impugnative, ma piuttosto delle proposte rientranti nella fase precontrattuale (quella delle trattative) e come tali intese alla formazione dell'accordo sulle cui basi viene poi fatto luogo alla concessione.

*Il Ministro*

PRETI

VERONESI, CATALDO, ROVERE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se, stante l'intervenuta fusione fra le Associazioni nazionali allevatori di bovini di razza romagnola, chianina e marchigiana nella Associazione nazionale allevatori di bovini italiani da carne - ANABIC, non ritenga in adesione anche a proposte avanzate:

1) creare un marchio di razza per le carni dei bovini macellati (chianini, marchi-

giani e romagnoli) onde ottenere una loro tipicizzazione atta a garantire la qualità del prodotto;

2) favorire l'attività delle Sezioni provinciali di razza e la gestione dei libri genealogici da parte delle Associazioni provinciali allevatori sollecitando le pratiche atte a permettere il trapasso dei libri genealogici dagli Ispettorati provinciali dell'agricoltura alle Associazioni stesse;

3) sollecitare il trapasso dell'Ufficio centrale del Libro genealogico dagli Ispettorati compartimentali dell'agricoltura alla ANABIC;

4) disporre che tutte le formalità alle quali sono vincolati gli allevatori che praticano la selezione siano esenti da ogni onere. (4619)

RISPOSTA. — In merito alle specifiche richieste delle SS.LL. onorevoli, si precisa:

1) il competente Ministero dell'industria e del commercio ha fatto presente che il marchio di razza per le carni dei bovini macellati, proposto dalle SS.LL. onorevoli, dovendo perseguire la finalità di garantire la qualità del prodotto, potrebbe identificarsi nel « marchio collettivo » considerato dall'articolo 2 del regio decreto 21 giugno 1942, n. 929, che regola la materia.

Infatti, secondo tale articolo: « Gli enti e le associazioni legalmente costituiti, aventi il fine di garantire l'origine, la natura o la qualità di determinati prodotti o merci, possono ottenere il brevetto per appositi marchi, come marchi collettivi, ed hanno la facoltà di concedere l'uso dei marchi stessi ai produttori o commercianti che appartengono ai medesimi enti o associazioni ».

Il marchio collettivo, quindi, costituito quanto all'oggetto come il marchio d'impresa individuale considerato nella stessa legge, assume effettivamente la veste di un marchio di qualità, rientrando esplicitamente, tra le finalità statutarie degli organismi ai quali può essere concesso, anche quella di garantire al consumatore la qualità dei prodotti cui il marchio verrà applicato dagli aventi titolo.

Accertata, pertanto, l'esistenza di un ente del genere, che preveda nelle proprie norme statutarie, tra l'altro, esplicite disposizioni per la gestione di un marchio di tale specie, l'« Ufficio centrale brevetti » potrebbe esaminare la possibilità di concedere un marchio collettivo per i prodotti indicati.

Peraltro, il predetto Ministero dell'industria e del commercio ha espresso l'avviso che, data l'ampiezza del problema che investe un settore preminente dell'economia nazionale, qualora la proposta dovesse assumere un aspetto concreto, meglio sembrerebbe rispondente, alle finalità emergenti dalla proposta delle SS.LL. onorevoli, l'adozione di un « marchio di garanzia », in analogia a quelli esistenti per il settore delle esportazioni (marchio nazionale di esportazione) e per il settore della seta (marchio di garanzia dell'Ente nazionale serico).

Tali marchi, però, possono essere adottati soltanto con una apposita legge e, per la loro gestione, con la stessa legge istituita deve essere costituito uno specifico ente.

2) L'attività delle Sezioni del libro genealogico della razza marchigiana delle province di Ancona, Ascoli Piceno, Macerata, Frosinone e Pescara è stata già trasferita alle rispettive Associazioni provinciali allevatori e, per le altre province e razze italiane da carne, sono in corso le relative istruttorie.

3) Il trasferimento della gestione dei libri genealogici alle Associazioni nazionali allevatori di razza presuppone, ai sensi dell'articolo 2 della legge 3 febbraio 1963, numero 126, l'avvenuto riconoscimento giuridico delle Associazioni stesse.

Di conseguenza, non appena la nuova Associazione nazionale allevatori di bovini italiani da carne (ANABIC) — la cui costituzione è stata incoraggiata da questo Ministero — avrà conseguito tale riconoscimento, si provvederà all'istruttoria per il relativo trasferimento.

Con l'occasione, s'informa che l'Ufficio centrale del libro genealogico della razza marchigiana è stato già trasferito all'Associazione nazionale di razza.

4) Almeno per quanto di competenza di questo Ministero, l'attività organizzativa con-

cernente la selezione non comporta, per gli allevatori, formalità a titolo oneroso.

Si aggiunge che, come è ben noto, sulle spese per l'organizzazione dei controlli funzionali e dell'attività selettiva nel suo complesso — programmi dalle Associazioni nazionali di razza e dalle Associazioni provinciali allevatori — questo Ministero concede annualmente, in base alle attuali disposizioni legislative (legge 27 novembre 1956, numero 1367; legge 2 giugno 1961, n. 654; legge 23 maggio 1964, n. 404) notevoli contributi, che possono raggiungere anche l'80-90 per cento della spesa riconosciuta ammissibile.

*Il Ministro*  
RESTIVO

VIDALI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritenga di poter dare disposizioni per la derequisizione della zona denominata « Lazzaretto » sita in località S. Bartolomeo nel comune di Muggia, attualmente adibita ad alloggi per singole famiglie di ufficiali, ed in grande parte completamente in disuso.

Il complesso, costruito come posto di quarantena, ai tempi dell'impero austro-ungarico, per la sistemazione provvisoria degli emigranti, rimase a disposizione del demanio statale fino al 1939, quando venne requisito dalle autorità militari. L'area, di oltre 60 mila metri quadrati, venne utilizzata per campi sportivi, palestre, piscine ed altre costruzioni durante l'occupazione militare anglo-americana dal 1945 al 1954. Con il passaggio del Lazzaretto alle autorità militari italiane, le costruzioni sono state utilizzate solo molto limitatamente per alloggi di for-

tuna di singole famiglie. Il vasto parco e la sua felice esposizione sulla sponda del mare in una località al riparo dalla bora rende il complesso particolarmente adatto per iniziative turistico-balneari che sarebbero certamente destinate al migliore successo nell'interesse dell'economia del comune di Muggia e dell'intera provincia di Trieste.

L'interrogante sollecita, pertanto, il Ministro ad interessarsi per rendere possibile la derequisizione da molto tempo attesa e sollecitata dalle amministrazioni e dalla popolazione locale. (4837)

RISPOSTA. — Come già è stato fatto presente al sindaco di Muggia, da un attento esame del problema, cui fa riferimento l'onorevole interrogante, è emersa la necessità di conservare all'Amministrazione militare l'immobile denominato « Lazzaretto », sito nel territorio di detta città.

Nel compendio, infatti, oltre ad alloggi per il personale in servizio, è situata la caserma Slataper che attualmente ospita il II Gruppo del 14° reggimento artiglieria da campagna.

Tale reparto, per esigenze operative, deve necessariamente avere sede nella zona di Trieste e, per indisponibilità di altre infrastrutture, non si è resa possibile una sistemazione diversa da quella sopraccennata.

L'Amministrazione militare si riserva tuttavia di riesaminare il problema in sede di attuazione di taluni provvedimenti connessi con un piano di redistribuzione di unità militari nel presidio di Trieste.

*Il Ministro*  
TREMELLONI