

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 8 NOVEMBRE 1966

(Pomeridiana)

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

#### INDICE

**CONGEDI** . . . . . Pag. 27515

#### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . 27515  
Deferimento a Commissione permanente  
in sede deliberante . . . . . 27515  
Deferimento a Commissioni permanenti  
in sede referente . . . . . 27515  
Presentazione di relazioni . . . . . 27516  
Sul disegno di legge n. 1914:  
PRESIDENTE . . . . . 27516  
TRABUCCHI . . . . . 27516

#### Seguito della discussione:

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

PRESIDENTE . . . . . 27520 e *passim*  
ADAMOLI . . . . . 27519, 27531, 27543  
\* BONACINA . . . . . 27558  
FORTUNATI . . . . . 27559  
\* LO GIUDICE . . . . . 27530  
NENCIONI . . . . . 27519, 27530, 27541  
\* PELLEGRINO . . . . . 27555  
PESENTI . . . . . 27532, 27534

RODA . . . . . Pag. 27539 e *passim*  
TORELLI . . . . . 27553  
TRABUCCHI, *relatore* . . . . . 27520 e *passim*  
VALSECCHI, *Sottosegretario di Stato per le*  
*finanze* . . . . . 27527 e *passim*  
VERONESI . . . . . 27518

#### INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interpellanze . . . . . 27560  
Annunzio di interrogazioni . . . . . 27560  
Annunzio di interrogazioni trasformate in  
interrogazioni con richiesta di risposta  
scritta . . . . . 27568  
Annunzio di ritiro di interpellanze . . . . 27569  
Annunzio di ritiro di interrogazioni . . . . 27569

#### PER LA MORTE DEL GIORNALISTA RODOLFO CROCIANI

PRESIDENTE . . . . . 27517  
BONADIES . . . . . 27516  
CROLLALANZA . . . . . 27517  
VALSECCHI, *Sottosegretario di Stato per le*  
*finanze* . . . . . 27518

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



## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

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

Si dia lettura del processo verbale.

**C A R E L L I ,** *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 26 ottobre.*

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

### Congedi

**P R E S I D E N T E .** Ha chiesto congedo il senatore De Michele per giorni 5.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

### Annunzio di presentazione di disegno di legge

**P R E S I D E N T E .** Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro del tesoro:*

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 29 agosto 1966, numero 695, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute per l'anno finanziario 1966 » (1914).

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissione permanente 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 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):*

« Sistemazione di debiti verso le Amministrazioni provinciali per assegni corrisposti al personale non di ruolo del cessato ACIS al 30 giugno 1952 » (1879), previo parere della 5ª Commissione;

« Assegnazione straordinaria per la parziale sistemazione dei debiti per ricovero degli infermi poliomielitici, discinetici e lussati congeniti dell'anca » (1880), previo parere della 5ª Commissione.

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

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

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

MORVIDI ed altri. — « Abrogazione del secondo comma dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 27 novembre 1947, n. 1331, modificato dall'articolo 3, comma terzo, della legge 27 maggio 1959, n. 324, recante miglioramenti economici al personale statale in attività ed in quiescenza » (1899), previo parere della 1ª Commissione;

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

Deputati Rossi Paolo ed altri. — « Limite di età per l'ammissione alle classi della scuola dell'obbligo ». (1900)

#### Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Piasenti ha presentato le relazioni sui seguenti disegni di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'Austria per il regolamento dei diritti di servitù dei residenti di Ugovizza, concluso in Firenze il 16 luglio 1954 » (1766) e: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione concernente lo scambio di informazioni in materia di acquisto della nazionalità firmata a Parigi il 10 settembre 1964 » (1774).

#### Sul disegno di legge n. 1914

T R A B U C C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T R A B U C C H I . È stata testè comunicata la presentazione del disegno di legge d'iniziativa del Ministro del tesoro recante « Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 29 agosto 1966, n. 695, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal Fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1966 » (1914). Ricordo che sono giacenti da tempo presso la 5ª Commissione permanente altri disegni di legge recanti convalidazione di prelevamenti dal Fondo di riserva, in attesa che sia risolta la questione di costituzionalità dei prelevamenti stessi.

Sollecito pertanto la Presidenza ad intervenire affinché la questione sia risolta in via di interpretazione.

P R E S I D E N T E . Lei vuole che si faccia una richiesta al Governo?

T R A B U C C H I . Noi abbiamo già fatto la richiesta alla Presidenza perchè sia chiarito questo problema: non so poi la Presidenza che cosa abbia fatto. Mi sono permesso di rinnovare la richiesta perchè altrimenti questi decreti rimangono sempre in sospeso in attesa della formula che deve essere adottata.

Domando scusa per questo intervento estemporaneo.

P R E S I D E N T E . La Presidenza si interesserà della questione.

T R A B U C C H I . Grazie, signor Presidente.

#### Per la morte del giornalista Rodolfo Crociani

B O N A D I E S . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N A D I E S . Ritengo doveroso innanzitutto ringraziare la Presidenza del Senato per aver permesso a me di rievocare brevemente in quest'Aula solenne la nobile figura di un giornalista romano, Rodolfo Crociani, spentosi improvvisamente a Roma il 4 novembre.

Rodolfo Crociani era romano e di questa sua nascita era orgoglioso. Aveva 65 anni. Iniziato al giornalismo da tenera età, si era innamorato del suo mestiere e ne parlava sempre con grande orgoglio. È bene però precisare che egli, anziché giornalista, amava in modo del tutto particolare di essere chiamato cronista perchè egli cronista era nato e cronista doveva morire. Considerava la cronaca nel giornalismo come una specialità che richiede particolare intelligenza e particolare inclinazione perchè nella cronaca si può studiare tutta l'umanità nei suoi vizi e nelle sue virtù.

Chi sa fare la cronaca può conoscere la umanità meglio di qualsiasi altro indaga-

tore e può trovare spunti più idonei per svolgere la più attiva opera di redenzione sociale.

Il Crociani iniziò la sua carriera come cronista della « Tribuna », poi passò al « Giornale d'Italia » e poi seguì a scrivere su altri giornali, conteso da tutti come il più brillante e il più vivace giornalista cronista di Roma.

Recentemente egli era stato nominato Presidente dell'Associazione romana dei cronisti e dell'« Ansa ». Ma non solo nel giornalismo il suo nome fu molto apprezzato ma anche in altre attività affini, ma tutte queste sue attività dedicò a Roma di cui era innamorato. Il suo scopo, la sua ragione di vita era quella di far conoscere Roma a tutti, farla conoscere in tutte le sue particolarità: la luce di Roma lo aveva abbagliato ed egli parlava, scriveva, agiva e tutto faceva per Roma.

Dopo essere stato l'anima dell'Associazione fra i Romani che racchiude tutti gli amici e tutti gli ammiratori di Roma, egli fondò l'Associazione internazionale « Roma Aeterna » alla quale dedicò tutte le sue energie e tutta la sua anima: voleva con questa Associazione diffondere il nome di Roma in tutto il mondo e illuminarlo con la luce della romanità.

Per lo stesso scopo fondò e diresse un giornale romano: « Sette Colli ». Il titolo « Sette Colli » è tutto un programma. Queste varie attività, ed altre, che per brevità non riferisco, lo resero popolare a Roma e misero in evidenza la sua passione per tutto quello che Roma aveva di più bello e di più nobile al mondo. Tutti a Roma conoscevano e amavano Rodolfo Crociani. Ma per quanto grandi fossero i suoi meriti di giornalista, di cronista, di direttore della rivista « Sette Colli », eccetera, maggiori e di gran lunga furono le sue doti di umanità e i valori spirituali che caratterizzavano la sua nobile figura.

Creatura solare per l'eccezionale serenità di vita, di giudizio e di tratto, Rodolfo Crociani visse le sue giornate terrene realizzando la giusta maniera di essere parte della umanità. Egli credeva nell'amicizia e nello affetto degli amici e aveva la convinzione che

non vale la pena di vivere queste nostre giornate terrene se non le si vivono con gli altri e per gli altri in un perenne scambio di affetti e di idee, in un continuo dare e ricevere secondo le leggi del cuore.

Egli nel suo subcosciente pensava certo che le mani servissero per carezze, gli occhi per esprimere i moti del cuore fraterno, le parole per comunicare fra noi ed esprimere i nostri pensieri e dar forma e suono ai nostri impulsi d'amore. Rodolfo Crociani visse nella sua Roma per intessere rapporti di amicizia con tutti perchè riteneva che la vita senza un po' di amore non vale la pena di essere vissuta. Fu dotato, il Crociani, di un ottimismo sconfinato che del resto traspariva dal suo volto perennemente atteggiato al sorriso dolce e affabile: un sorriso che affascinava e invitava tutti alla amicizia. E visse con chi gli fu vicino dividendo sorrisi e speranza.

Ecco perchè Rodolfo Crociani fu un esempio valido e vivo di come deve essere concepita l'esistenza umana. Egli rimane nel nostro ricordo e nel ricordo di tutti quelli che, avvicinatolo, compresero la nobiltà del suo animo e la gentilezza del suo cuore.

Il suo ricordo rimarrà vivo in questa Roma che egli amò e per la quale spese gran parte della sua esistenza.

Alla moglie che lo amava e lo adorava, al fratello e a tutti i familiari vada l'espressione delle nostre condoglianze.

**C R O L L A L A N Z A .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**C R O L L A L A N Z A .** A nome del Gruppo del Movimento sociale italiano e personalmente come giornalista mi associo alle nobili parole con le quali il collega Bonadies ha commemorato la nobile figura del giornalista Crociani.

**P R E S I D E N T E .** A nome della Presidenza, mi associo alle elevate parole del senatore Bonadies e a quelle del senatore Crollalanza, che sono state pronuncia-

te in ricordo della figura del giornalista Rodolfo Crociani.

Domenica scorsa la cittadinanza romana ha tributato solenni onoranze a questo suo figlio, in riconoscimento delle molteplici iniziative di beneficenza e delle altre prese per illustrare la città di Roma tanto da lui devotamente amata.

Esprimo le condoglianze del Senato alla vedova e alla famiglia dei giornalisti.

**V A L S E C C H I**, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**V A L S E C C H I**, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. A nome del Governo mi associo alle parole di commemorazione qui pronunciate per il giornalista Crociani.

**Seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale » (695)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale ».

**V E R O N E S I**. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**V E R O N E S I**. Onorevoli colleghi, signor Presidente, signor Sottosegretario ed anche signor relatore (poichè la chiamo direttamente in causa), noi dovremmo adesso sentire le sue parole e quelle del Governo sul disegno di legge che reca « Concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale ». Detto disegno di legge è stato presentato alla Presidenza del Senato in data 26 giugno 1964 ed ha avuto in Commissione

una vita piuttosto tormentata e, potrei anche dire, non chiara, e comunque complessa. Nella relazione comunicata alla Presidenza in data 7 maggio 1966 si dice testualmente: « Si ebbe così il testo che viene oggi presentato all'Assemblea, testo che potrà ancora essere in qualche punto perfezionato ».

In realtà non è stata solo una sensazione che questo disegno di legge fosse tormentato, per quanto era avvenuto in Commissione e per le numerose richieste pervenute da più parti, richiedenti modifiche, emendamenti od altro. In tale situazione va sottolineato, non come un elemento che possa essere per noi determinante, ma come un elemento che in ogni modo va preso in considerazione, il fatto che a Genova il 25 novembre corrente mese si svolgerà un importante convegno sui problemi doganali, in cui sono già state preannunciate nutrite relazioni e interventi di rappresentanti di tutte le categorie interessate al problema, e anche della stessa burocrazia del Ministero delle finanze.

Ma quello che ci ha sorpreso, confermandoci, però, nella nostra impostazione, è il fatto che il Governo stesso, nelle giornate di ieri e di oggi, ci ha presentato ben 23 emendamenti che alterano in modo sostanziale l'impostazione originaria; è evidente dunque che i principi e i criteri direttivi cui dovrà informarsi in tale adempimento il Governo indubbiamente non erano e non sono ancora chiari e precisi.

Di fronte a queste considerazioni, l'osservazione che mi sono proposto e che mi permetto di far presente anche al rappresentante del Governo e al relatore è se, nella situazione che ho ricordato, con la presentazione da parte del Governo di ben 23 emendamenti, non si ritenga opportuno, proprio da parte del Governo stesso, anche per rispetto verso noi parlamentari che dobbiamo deliberare su queste nuove impostazioni (che sono di principio, quindi non sono di ordine particolare, per le quali sarebbe abbastanza facile emettere un giudizio sulle conseguenze in ordine alle quali il Governo dovrà muoversi), se non si ritenga opportuno, dicevo, rinviare il disegno di legge in Commissione per un riesame.

Debbo, per lealtà, preannunciare che, se e in quanto il Governo e il relatore non ritenessero di far loro la proposta che in questo momento indirettamente sottopongo, noi come Gruppo ci troveremmo nella necessità di avanzare, ai sensi dell'articolo 66 del Regolamento, una richiesta formale di rinvio in Commissione, per le considerazioni su esposte.

A D A M O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A D A M O L I . Desidero dire soltanto pochissime parole in adesione alla richiesta avanzata dal collega Veronesi, che trova la sua base nella stessa trasformazione che ha avuto il presente disegno di legge passando dalla sede governativa alla Commissione e dalla Commissione in Aula. In Aula poi è stata presentata una serie di emendamenti, numerosi e molto complessi, anche da parte del Governo. Inoltre c'è la questione già ricordata del convegno nazionale di Genova e mi permetto di far presente, oltre alle cose già dette dal senatore Veronesi, che a questo convegno parteciperanno due Ministri. È veramente sorprendente che un convegno, organizzato ufficialmente dal Governo su un grosso problema nazionale, venga indetto dopo che il Parlamento abbia già votato. È questa una forma strana di operare. Pertanto, anche per rispetto alle iniziative del Governo — e credo di poterlo dire senza nessuna intenzione di ironia — noi dobbiamo sospendere la presente discussione, ritornare in Commissione, rivedere la materia, renderci conto delle trasformazioni e porci in grado di esprimere un giudizio il più possibile meditato.

Anche noi, signor Presidente, se i colleghi non riterranno di aderire all'invito che facciamo in questo momento non sul piano formale, ci richiameremo al Regolamento per chiedere il ritorno in Commissione del disegno di legge.

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, non è certo nostra intenzione interrompere il corso naturale della discussione di questo importante disegno di legge, che propone una delega multipla al Governo per riformare tutto l'assetto della legislazione doganale. Però quanto hanno detto i colleghi non può non essere tenuto in debita considerazione.

Io ritengo che il Parlamento sia autosufficiente per l'esame di ogni problema inerente alla sua funzione legislativa. Non si può però ignorare che a Genova si sta per tenere un convegno nazionale di studi sui problemi doganali, organizzato dal Consorzio autonomo del porto e dalla Camera di commercio, al quale partecipano Ministri in carica. Basta scorrere il programma, che indica il perchè del convegno e della partecipazione ufficiale del Governo ad esso, per comprendere come sia opportuno, necessario, indispensabile attendere i risultati del convegno stesso. Potranno essere stati manchevoli la Camera di commercio di Genova e il Consorzio del porto, che l'hanno organizzato in ritardo. Questo è un problema che non ci interessa, ci interessa invece il fatto che si terrà questo convegno con la partecipazione ufficiale di Ministri in carica, per affrontare temi di importanza veramente cospicua relativi al contenuto del presente disegno di legge: linee doganali, spazi doganali, zone di vigilanza doganali marittime e terrestri, delimitazione dei compiti di istituto di dogana in rapporto all'applicazione di norme non doganali, necessità di specializzazione delle funzioni, imposte di fabbricazione, problemi inerenti all'esercizio dell'attività di spedizioniere doganale. Vi è stata in questa Aula un'appassionata discussione proprio sulla delimitazione dei compiti e sul contenuto di questa professione. Ebbene, tutto questo non può non essere tenuto in considerazione, non sotto il profilo della necessità, ma sotto il profilo dell'opportunità, perchè il Parlamento, sia pure nella sua assoluta indipendenza ed autosufficienza, non può non tener conto di questi fatti che emergono, e questo è un fatto di un'importanza eccezionale.

Ora, se noi dobbiamo discutere con competenza, specialmente nel momento delicato

degli emendamenti presentati a questa legge delega, è opportuno che noi lo facciamo dopo che questo convegno si è svolto e che abbiamo conosciuto le relazioni, le reazioni alle relazioni e soprattutto quella discussione che si svolgerà alla presenza di membri del Governo e che sarà certamente costruttiva. Comunque, data la qualità delle persone e l'autorità dei partecipanti, questo convegno darà un contributo di chiarificazione a questo disegno di legge che è di una importanza eccezionale e che non può essere discusso senza tener conto di queste chiarificazioni che devono provenire dal mondo del lavoro, dal mondo della competenza specifica e soprattutto dagli operatori economici e dagli operatori politici (scusatemi il bisticcio) che ruotano attorno a questi grossi problemi. Non si dimentichi che nel disegno di legge si parla — ecco perchè Genova è la sede naturale del convegno — di Rivalta Scrivia e di zone che dovrebbe essere create come punti franchi: si tratta proprio della materia specifica di cui questo disegno di legge è permeato.

Ecco la necessità assoluta (e faremo senza altro una istanza formale se non se ne sente l'opportunità) di un rinvio — non voglio neanche arrivare in questo momento alla formale richiesta di un rinvio in Commissione — della continuazione della discussione proprio per dar modo anche ai componenti di questa Assemblea di conoscere i risultati di questo convegno e anche di parteciparvi per penetrare a fondo tutti i problemi di cui è permeato questo disegno di legge. Grazie, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Poichè i senatori che hanno parlato si riservano di presentare la proposta di sospensiva dopo aver sentito gli interventi del relatore e del rappresentante del Governo, do la parola all'onorevole relatore.

**T R A B U C C H I , relatore.** Mi pare necessario cominciare a trattare anche la questione del rinvio, sia pure in forma brevissima. Naturalmente su questo punto espongo delle convinzioni puramente personali, non le osservazioni della Commissione

che su questo argomento non è stata interpellata.

Va osservato che questo disegno di legge è stato presentato il 26 giugno 1964: sono passati quindi quasi due anni e mezzo dalla sua presentazione e abbiamo sentito la voce dei Ministri sollecitare il Parlamento perchè si addivenisse all'approvazione di questa legge delega, in quanto si presentava necessario arrivare alla riforma sostanziale della legge doganale. Oggi siamo di fronte a un disegno di legge che è stato elaborato con la partecipazione della sotto-commissione nominata dalla 5ª Commissione e dalla 9ª Commissione e composta non soltanto dei membri della maggioranza, ma anche dei rappresentanti della minoranza.

Cominciando la mia relazione, debbo ringraziare soprattutto i membri e di maggioranza e di minoranza che sono sempre stati presenti alle sedute per l'apporto cordiale e sempre fattivo che essi hanno dato e per l'approfondimento che hanno voluto che si desse a questa legge. D'altra parte la legge delega non deve provvedere a precisare su ciascun punto quello che dovrà essere il futuro testo della legge delegata; la legge delega si ispira a finalità precise e determina alcuni punti di indirizzo. È su questi punti di indirizzo che credo sia e possa essere, eccetto per alcune norme, assolutamente unanime la volontà dei parlamentari.

Mi pare di dover sottolineare che, proprio dalla lettura dell'ordine del giorno della grande Conferenza che la Camera di commercio di Genova ha convocato, appare che gli argomenti in discussione non saranno inerenti ai criteri che hanno ispirato il progetto di legge delega, ma saranno inerenti al modo con cui il Governo poi dovrà applicare la delega che riceverà: nella conferenza si parlerà delle zone franche, dei punti franchi, dell'attività degli spedizionieri e di tante altre cose particolarmente specifiche che riguardano punti determinati, non dei criteri di massima che sono già sanzionati nel disegno di legge.

Noi oggi qui stiamo discutendo di dare al Governo il potere di deliberare secondo criteri di larghezza particolare su determi-



nati punti; poi il Governo, sentito certamente...

**N E N C I O N I.** La delega la possiamo dare e non dare. È la storia della gallina e dell'uovo.

**T R A B U C C H I, relatore.** In questo caso noi stiamo facendo da gallina e non da uovo, perchè stiamo consegnando un uovo al Governo affinché lo coltivi, lo riscaldi, lo metta in una incubatrice, senta eventualmente anche la vostra voce fecondatrice onde ne nasca un pulcino nuovo in materia doganale. (*Commenti dall'estrema sinistra*). Ad ogni modo questa è una opinione, che d'altra parte si riconferma se pensiamo a quelli che sono stati gli argomenti qui discussi...

**R O D A.** Parla prima della sospensiva o no?

**T R A B U C C H I, relatore.** Comincio da quella perchè abbiamo cominciato da quella, ma poi, se lei permette, parlerò anche di quelle moltissime cose di cui lei ha parlato. Ritengo che possa considerarsi matura la possibilità di discutere della legge di delega, e vengo direttamente, anche per accontentare l'impaziente e carissimo amico senatore Roda, agli argomenti fondamentali.

Qual è il contenuto di questa legge? È una delega, anzi qualcuno ha detto una duplice delega al Governo di provvedere ad emanare delle norme in materia di legislazione doganale. In questa legge stranamente, vorrei dire, ma ben auguratamente, il Governo non si è limitato a chiedere una semplice delega con l'affermazione di principi generalissimi, ma ha chiesto una delega che rappresenti l'espressione della volontà del Parlamento sui punti fondamentali, sui punti-cardine della futura legislazione. A questa richiesta il Parlamento ha corrisposto attraverso i lavori di una sottocommissione prima e della Commissione successivamente, cercando di elaborare un testo che desse una direttiva precisa, ma lasciasse poi al Governo la possibilità di adottare norme di natura prevalentemente regolamentare o di

natura particolarmente esecutiva, che necessariamente hanno una portata tecnica e che quindi possono essere dettate soltanto dopo un esame tecnico e non un esame politico.

In realtà qui noi affidiamo al Governo il compito di emanare una legge. Determiniamo noi i criteri politici che devono trovare nella legge la loro esplicazione; cerchiamo di determinare, e ci pare di aver determinato con sufficiente precisione, anche criteri corrispondenti alle necessità tecniche della vita di tutti i giorni; lasciamo al Governo di dettare poi, in forma pratica e precisa, tenendo conto dell'attrezzatura degli uffici, della loro funzionalità, della realtà dei nostri confini, della varia realtà dei nostri punti doganali, quelle che dovranno essere le regole specifiche da fare applicare.

Quali sono i principi informatori ai quali noi abbiamo ritenuto di doverci attenere? Anzitutto, i principi informatori della regolamentazione del Mercato comune europeo; secondariamente, principi corrispondenti allo sviluppo dei traffici. Il Mercato comune europeo vuole che la legislazione doganale sia quanto più possibile uniformata, vuole la snellezza dei traffici, per cui occorre togliere di mezzo tutte quelle difficoltà che erano inerenti ad una legislazione antiquata.

Noi avevamo una legislazione che prevedeva — il senatore Roda ci ha fornito i dati — degli scambi internazionali ridotti e, soprattutto, avevamo norme che si ispiravano ad una legislazione protettiva. Oggi abbiamo scambi internazionali assai più vasti, ogni anno crescenti, ed una legislazione che non è più protettiva: è in parte fiscale, per alcuni prodotti soltanto, in altra parte è legislazione a finalità economica che va cambiando, vorrei dire, di periodo in periodo, in ragione delle esigenze della nostra economia e in relazione alle esigenze dei nostri rapporti con gli altri Stati.

Naturalmente, da questa realistica visione è derivata la prima parte del provvedimento, la parte essenziale, vorrei dire, della riforma che vi proponiamo di adottare. Non è più possibile attuare il controllo di ogni carico doganale; e non essendo più possibile, in realtà, proprio per ragioni fisiche

prima ancora che per ragioni di funzionamento degli uffici, per non creare delle soste lunghissime e qualche volta impossibili, in frontiera, della merce da importare o da esportare, è necessario che si arrivi a un sistema più semplice: un sistema più semplice che è stato già anticipato dalla regolamentazione sul cosiddetto TIR (*Transports Internationaux Routiers*) e dalla regolamentazione del TICF (*Transports Internationaux Chemins de Fer*). E noi abbiamo visto che neanche questo bastava, che era necessario arrivare a far scorrere la merce. Cosa può significare far scorrere la merce? Può significare adattarsi a quella che è la realtà, del resto già invalsa, del controllo saltuario, della autorizzazione al funzionario di accettare la dichiarazione e quindi lasciando la possibilità di un successivo controllo, stabilendo la possibilità di controlli anche al di fuori degli spazi doganali e stabilendo pene particolarmente gravi per coloro che facciano denunce false o infedeli.

Tutto questo per attuare, non solo per necessità ma anche per lo spirito informatore che si è sempre voluto dare alle riforme fiscali nell'ultimo periodo, un rapporto di maggiore fiducia e contemporaneamente di maggiore responsabilità da una parte e dall'altra, tra operatore economico ed amministrazione.

Su questo punto mi è parso che nessuno dei colleghi che hanno parlato abbia avuto delle critiche fondamentali da sollevare e mi pare che questo sia il punto principale della riforma, punto che poi si elabora attraverso istituti collaterali: la possibilità di pagamento non più effettuata volta per volta, men che meno effettuata con certificati doganali come ancora adesso stabilito (e abbiamo visto purtroppo, per esperienza, che neanche questo sistema impedisce gravi frodi a carico dello Stato); la possibilità del pagamento anche periodico come avviene per l'imposta generale sull'entrata, e tutti sanno che è proprio su quel terreno del pagamento periodico che non avvengono le frodi, mentre avvengono in ben altri settori in materia di imposta generale sull'entrata; la possibilità dell'adozione di macchine registratrici e quindi anche la possibilità di

una fatturazione che avvenga nei centri periferici o anche, in un prossimo avvenire, dal centro; la possibilità degli accrediti bancari e dell'uso degli assegni bancari, cioè dei mezzi di pagamento che oggi sono particolarmente adottati in tutti i campi della vita commerciale.

Discende sempre da quel concetto di larghezza e di fiducia nei rapporti tra amministrazione e cittadino il fatto che si sia introdotta una norma la quale vuole una semplificazione di scritture contabili. Tutti sanno che le scritture oggi sono molto e molto complesse, e che spesso finiscono con il rappresentare solo delle modeste formalità. Abbiamo ritenuto necessario invece che si arrivi a delle scritture sintetiche ma con caratteristiche particolarmente sostanziali.

Accanto a questo primo concetto che è fondamentale, e che è il concetto ispiratore di tutta la riforma, altri sono in particolar modo da segnalare. Il secondo concetto è quello che ha dato luogo qui a particolari discussioni, che vanno esse pure inquadrati nei loro limiti, cioè la possibilità di istituire punti franchi e depositi franchi anche in zone non marittime.

Tutti sanno che la vecchia legislazione doganale concedeva la possibilità dei punti franchi e dei depositi franchi solo in territori direttamente confinanti con il mare. Ora si propone di creare punti franchi e depositi franchi anche in zone non marittime. Il nostro collega Adamoli ha presentato una proposta di emendamento della quale si sono fatti eco il senatore Roda e il senatore Pesenti, pensando che la progettata riforma sia derivata soltanto dalla necessità di sanzionare il progetto, che sta per essere varato, del grande centro commerciale di Rivalta Scrivia. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

P E S E N T I . Lo hanno detto tutti...

R O D A . Non sarebbe mica la prima volta che si fanno leggi di questo tipo!

T R A B U C C H I , *relatore*. Io ho già detto amichevolmente al collega Adamoli che per me personalmente questo non si-

gnifica, semmai, Rivalta Scrivia, ma significa Vipitenò!

Certamente esiste un fatto (il Senato poi deciderà sul modo di regolamentarlo): dato il traffico che vi è oggi, data la corsa di merci che vi è all'entrata e all'uscita nei valichi di frontiera e in alcuni porti, non è più possibile raccogliere la merce in punti franchi sufficientemente larghi. Nei valichi di frontiera non è possibile fare le normali operazioni doganali perchè, trattandosi appunto di valichi, normalmente sono stretti, c'è poco spazio. Recentemente mi dicevano che non in periodo estivo, ma anche in periodo autunnale avanzato, al Brennero erano fermi 1.500 carri.

Possiamo noi assoggettare a questa situazione, puramente fisica, ma appunto per questo assolutamente coercitiva, l'andamento dei nostri traffici? Certamente no. Pertanto abbiamo proposto di lasciare al Governo la possibilità di far nascere, vedendo le necessità locali, dei punti, diciamo così, extra-doganali come sono i punti franchi (non parliamo delle zone franche che in questo caso hanno minore importanza) o dei depositi franchi anche nell'entroterra, nelle vicinanze dei valichi alpini e nelle vicinanze dei porti, affinché si possano creare depositi sufficientemente larghi, ove si possano svolgere le operazioni necessarie comprese le manipolazione della merce allo stato estero e possa essere accelerato il complesso delle operazioni medesime.

Questo sistema evidentemente non è stato inventato da noi, nè corrisponde soltanto ad un desiderio particolare. Si tratta di un sistema che è già stato tranquillamente adottato all'estero anche in relazione all'esigenza che il numero delle operazioni doganali di confine sia il minore possibile e che il traffico sia decentrato entro il territorio in modo che le operazioni di svincolo possano essere effettuate anche molto all'interno del territorio dello Stato, nelle vicinanze delle località di definitiva destinazione della merce.

Tutto questo implica la necessità di moltiplicare i depositi e i punti franchi, indipendentemente dal fatto che siano al confine o che siano direttamente a contatto col mare.

Si è detto qui che vi è alla base un problema determinato, il problema di Genova; nè mi nascondo che sia in atto oggi la preparazione della grande inaugurazione di un punto di raccolta merci come quello di Rivalta Scrivia e che si spera che il Parlamento dia la possibilità di attuarvi un deposito franco.

A D A M O L I . Prima fanno i magazzini, e poi noi facciamo le leggi. Che strano!

T R A B U C C H I , *relatore*. Vorrei dire al senatore Adamoli che — diciamolo con tutta tranquillità — sono i magazzini generali che hanno istituito il punto di Rivalta Scrivia e attualmente la legislazione permetterebbe di lasciar sorgere magazzini generali a Rivalta Scrivia con tutta tranquillità, anche con deposito di merce allo stato estero.

Anche se ciascuno di noi pensa perciò che si aspiri ad avere il punto franco, non possiamo dire che si è prevenuta la legge, perchè già basterebbe la creazione di un enorme magazzino per rendere possibili molte delle cose che si vogliono fare. Non voglio dire comunque (e non l'ho negato mai) che non vi possa essere la speranza che il punto franco si crei a Rivalta Scrivia. Dobbiamo però dire apertamente che nostra funzione non è di vedere se nel caso concreto, specifico, di Genova quell'operazione sia o non sia da approvare (secondo me è da approvare); dobbiamo vedere se si debba o meno accordare fiducia al Governo perchè possa, secondo le necessità, secondo le caratteristiche fisiche, secondo le esigenze economiche, creare o meno i punti franchi dove essi vengano richiesti.

Con questo provvedimento non diciamo che a Rivalta Scrivia dovrà essere fatto il punto franco, ma diciamo che il Governo può farlo anche a Rivalta Scrivia, anche se è in comunicazione virtuale e non in comunicazione diretta col mare.

Questo è il contenuto del provvedimento, e voi ammetterete che noi possiamo aver fiducia nel Governo, e che il Governo possa apprestare tutte queste norme con perfetta obiettività.

Altrettanto posso ammettere che l'opposizione chieda che di volta in volta questi punti franchi siano determinati dal Parlamento, perchè mentre noi abbiamo fiducia nel Governo, l'opposizione non l'ha.

**P E S E N T I .** La legge non si fa per il Governo attuale!

**T R A B U C C H I , relatore.** Noi abbiamo fiducia nel Governo come istituto: ne avremo ancora di più quando sarà al Governo lei. (*Interruzioni dall'estrema sinistra*).

Allo stato attuale, senatore Adamoli, dunque, si potrà discutere dell'emendamento, ma non voglio nè posso affermare che la possibilità della concessione del punto franco o del deposito franco anche lontano dal mare sia contraria alle direttive generali della legge doganale che vogliamo avere, direttive che permettono che, con concetto moderno, queste cose avvengano. Che queste cose poi debbano avvenire per volontà del Parlamento o per delega al Governo, questo sarà oggetto di discussione e di votazione a favore o contro l'emendamento che il senatore Adamoli ha presentato e che noi avremo la libertà di discutere e di votare (posto che questa libertà in tutti ci sia).

Vi è un altro punto sul quale è stata sollevata una notevole controversia, ed è stata la questione dell'inquadramento, della funzione degli spedizionieri rispetto alla necessità di avere dei tecnici per le operazioni doganali.

Su questo punto credo che potremo discutere anche in sede di emendamenti, perchè in realtà non è una questione fondamentale. È una questione che al senatore Valsecchi sta molto a cuore, ma che io vorrei rimandare a quando si discuterà il numero 4 dell'articolo 2.

Mi pare invece che una osservazione di carattere generale sia stata fatta circa la questione delle penalità. Alcuni vorrebbero un aggravamento delle penalità per il contrabbando; altri, come il senatore Salerni, fanno osservare che le eccessive penalità sono alla base delle eccessive assoluzioni o delle prescrizioni, che si maturano sistematicamente nei processi per contrabbando.

Abbiamo proposto, accogliendo l'istanza del Governo e seguendo una direttiva che è diventata in materia fiscale la direttiva non soltanto del Governo ma dello stesso Parlamento, di depenalizzare, come si usa dire, cioè di togliere la caratteristica di reato penalmente perseguibile alle infrazioni di minore importanza, in modo da evitare il fenomeno dell'accumularsi dei processi penali presso alcuni tribunali e quindi il conseguente maturarsi delle prescrizioni. Sarà la prima e forse la più importante delle riforme di diritto penale fiscale. Avremo così pochi processi per contrabbando i quali potranno essere esaminati più a fondo e portare, quando ci sia la frode e non soltanto la piccola mancanza contravvenzionale, a pene gravi che rendano più difficile o quanto meno più pericolosa la violazione dolosa delle norme fiscali.

Altre norme si sono adottate. Importante, fondamentale, quella dell'inclusione del mare territoriale nella zona doganale per rendere impossibile l'abituale esercizio del contrabbando attraverso il piccolo cabotaggio e gli scarichi su piccolo naviglio nella zona territoriale di navi che provenendo dall'alto mare sfuggano al controllo in sede di approdo. Questo principio è stato poi ampliato fino al punto da considerare come pescato in territorio italiano e quindi soggetto alla dogana italiana, in modo che non ci sia da pagare diritto di importazione, il pesce catturato in alto mare con navi italiane e lavorato su navi italiane. La nave italiana che esercita la pesca viene perciò considerata come una proiezione del territorio nazionale anche dal punto di vista doganale.

Queste, onorevoli colleghi, sono le fondamentali linee della presente riforma. Esaminando articolo per articolo avremo forse l'occasione di dimostrare l'opportunità dell'adozione di alcuni criteri particolari. Ma l'inquadratura fondamentale deve essere data dai principi che io modestamente ho cercato di illustrarvi. Alcuni altri principi sono soltanto conseguenziali, come quello, ripeto, di rendere possibile al funzionario doganale di operare la revisione dei carichi anche al di fuori degli spazi doganali. Na-

turalmente tutto questo non deve — anticipo la risposta ad un emendamento del senatore Pellegrino — implicare la confusione tra i poteri di verifica che spettano al funzionario doganale e i poteri di polizia che devono essere esclusivamente riservati alla Guardia di finanza. La Guardia di finanza manterrà completamente i suoi poteri, in base ai quali ha finora esercitato la polizia tributaria in genere e quella doganale in particolare. Non dobbiamo dimenticare e non abbiamo dimenticato che la Guardia di finanza è nata prevalentemente per la tutela della frontiera contro i reati doganali. Quello che andiamo a deliberare non può e non deve diminuire per nulla la caratteristica di questo Corpo che ha sempre bene servito lo Stato e al quale devono andare in modo particolare i nostri sentimenti di gratitudine anche per le molte cose che, al di là della vigilanza doganale, gli abbiamo demandato e per le quali esso si è attrezzato. Ma che la semplice verifica senza operazioni di polizia possa essere fatta anche fuori degli spazi doganali dal funzionario, il quale, sapendo dov'è la merce e sapendo che con la merce vi sono ancora i documenti doganali, vada a vedere se la concessione di transito del confine senza controllo non sia stata eccessivamente larga e se non ci sia stata frode conseguenziale alla mancata verifica dei carichi, non significa nè può significare invasione dei compiti della Guardia di finanza.

Onorevoli colleghi, questo è tutto. Voi direte: in sostanza è una illustrazione breve che ha fatto il relatore. Ma io credo che più che la mia relazione debba valere la lettura attenta che noi faremo del disegno di legge e degli emendamenti presentati dal Governo e dagli onorevoli senatori. A questo proposito vorrei dire al senatore Veronesi che gli emendamenti proposti dal Governo non modificano sostanzialmente i principi accolti: per buona parte sono emendamenti puramente formali e per altra parte sono emendamenti che corrispondono agli stessi principi che qui sono stati manifestati.

In ultimo vorrei rispondere ad un'osservazione del senatore Roda. Egli ci ha detto che noi non abbiamo voluto toccare l'argomento dei diritti del personale. Non l'ab-

biamo voluto toccare espressamente non solo per una richiesta che ci è stata fatta in modo particolare dal membro che rappresentava l'opposizione di sinistra nella sottocommissione che ha esaminato il disegno di legge governativo, ma anche perchè abbiamo voluto tenere ben distinte quella che è la struttura interna degli organi dell'amministrazione e quello che è il campo riservato alle leggi che il Parlamento ha emanato ed emanerà per i rapporti tra la amministrazione ed i suoi funzionari da quella che è l'organizzazione delle dogane come istituto a sè stante. Come in questo provvedimento non abbiamo toccato la questione della tariffa, sulla quale non abbiamo detto una parola perchè altro campo è riservato alla tariffa, così non siamo entrati, e la Commissione non intende entrare, nell'argomento dei diritti che possono spettare o non spettare ai funzionari che siano chiamati ad operare fuori orario o fuori dalla circoscrizione doganale.

Al senatore Roda dico — e sia un discorso fatto solamente a lui — che se noi non rendiamo snello il corso delle operazioni doganali, se noi non rendiamo possibile il decentramento delle dogane, dalla periferia al centro, se noi non rendiamo possibile la accettazione dei carichi senza controllo carico per carico, se noi non rendiamo possibile la constatazione immediata delle qualità chimiche delle merci più facilmente analizzabili nelle dogane in cui le operazioni vengono effettuate, se noi in sostanza non superiamo quella difficoltà che ci è data dalla stessa natura che ci ha fatto circondare dal mare e dalle Alpi e che quindi ci ha dato pochi valichi attraverso i quali deve correre il flusso delle merci in entrata ed in uscita, evidentemente si creerà sempre più la necessità di operazioni fuori dogana, di operazioni straordinarie. Se noi invece riusciremo ad alleviare le difficoltà doganali, a rendere facile il corso delle merci, cesserà la stessa ragione e delle operazioni fuori orario e delle operazioni fuori sede, perchè diventerà naturale e pacifico che le operazioni doganali durino il minimo necessario e quindi il corso dei traffici avverrà senza bisogno di chiedere l'intervento di funzionari che lavorino oltre il già lungo

orario di lavoro che loro è commesso. Con ciò si risolverà da sè, attraverso la semplificazione delle funzioni, anche il problema dei diritti straordinari del personale doganale. Questa è un'osservazione, ripeto, che mi permetto di fare al senatore Roda, ma sul problema dei diritti del personale la sottocommissione e la Commissione non sono volute entrare perchè è un problema che esula completamente dal contenuto di questa legge, è un problema per il quale non viene data nessuna delega al Governo e per il quale il Governo non avrà da noi alcun potere.

L'ultimo punto toccato è stato quello della delega sulla delega, cioè della doppia delega, anzi in questo caso triplice delega, perchè c'è una delega a modificare la legge doganale, c'è una delega ad apportare alla nuova legge quelle ulteriori modificazioni che potranno essere suggerite dall'esperienza, non senza limiti quindi, ma soltanto nei limiti di quelle modificazioni che possono essere suggerite dall'esperienza, e c'è una terza delega, quella a raccogliere le norme in testo unico. Vorrei dire che quest'ultima non è una delega sulla delega, è sostanzialmente la delega a coordinare quello che il Parlamento o, per poteri delegati, il Governo, abbiano stabilito; la delega a modificare ciò che sia stato stabilito a seconda delle esigenze pratiche è già entrata nella nostra consuetudine legislativa. Seppure io ho fatto il viso cattivo le prime volte che questo istituto è stato introdotto, poichè ho visto che il Senato ha accolto tranquillamente in altri casi norme simili, non mi sono sentito di rinnovare la mia resistenza in questo caso in cui l'esigenza della pluralità della delega appariva evidente. Credo che in realtà proprio per questa ipotesi, cioè per l'ipotesi di norme tecniche di fronte alle quali necessariamente si crea la resistenza e si crea anche la tendenza ad evadere nel cittadino o nell'operatore, sia opportuno lasciare la porta non aperta ma socchiusa, perchè il Governo possa modificare, possa introdurre in un secondo tempo le norme necessarie ad evitare quello che potrà accadere per l'astuzia degli uomini o per le circostanze che si presenteranno, in modo che si abbia poi una legislazione perfetta

anzichè una legislazione imperfetta che richieda magari altri due anni o due anni e mezzo come quelli che sono passati finora per modifiche anche relativamente importanti. Per questo parlo di porta socchiusa: mentre la prima delega costituisce una porta aperta ma con indirizzi determinati, la seconda delega costituisce una porta socchiusa per provvedere soltanto alle conseguenze che possono emergere dalla esperienza e dai contatti di tutti i giorni tra il cittadino-operatore e l'Amministrazione; la terza delega, quella per la formulazione del testo unico, corrisponde ad una necessità per gli operatori e per i cittadini e credo sia una necessità per tutti coloro che anche oggi operano nel campo del diritto fiscale doganale. Nessuno di noi del resto è veramente capace di deliberare se non ha al suo fianco un tecnico specifico, di ricordare tutte le norme che sono state emanate e tutte quelle che di giorno in giorno, vorrei dire, vengono emanate.

Signori, ho finito e vi prego soltanto di meditare sull'importanza del passo che attraverso questa legge la legislazione italiana vuol fare: essa vuole non soltanto modernizzarsi, ma vuole corrispondere sempre più alle esigenze di uno Stato che non è più uno Stato chiuso, completamente staccato dall'economia degli altri Stati, bensì è uno Stato che vuole immettersi sempre più in una economia aperta agli scambi con gli Stati e con gli operatori di tutti i regimi, con gli Stati che presentano tutte le caratteristiche, quelli a politica governata e quelli più liberi nell'attività economica e commerciale.

La nostra è veramente l'affermazione di un principio moderno: quello che le dogane non devono corrispondere più ad un sistema che si traduca nel percepire una entrata per lo Stato, ma devono corrispondere ad uno strumento di politica economica, di una Nazione protesa verso lo sviluppo economico che fortunatamente sta riprendendo, in collegamento con gli Stati vicini e con gli Stati lontani, quel collegamento che attraverso i rapporti d'interscambio deve preludere a rapporti d'interscambio ideali e deve preludere veramente alla costituzione di quelle unità superiori nelle quali certa-

mente noi speriamo di veder trionfare sempre più il principio della fratellanza umana e sempre meno gli odi e le particolarità nazionali. Grazie. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze.

**V A L S E C C H I ,** *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Mi corre l'obbligo signor Presidente, onorevoli senatori, di ringraziare innanzitutto il relatore Trabucchi, i membri della Commissione, della Sottocommissione e quanti hanno preso la parola in questa prima fase della discussione del provvedimento di delega.

## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(*Segue V A L S E C C H I , Sottosegretario di Stato per le finanze*). Le date che il relatore Trabucchi ha ricordato, cioè quelle relative alla presentazione del disegno di legge al Senato, avvenuta il 26 giugno 1964 alla presentazione della relazione, da parte dello stesso relatore, a questa Assemblea, comunicata il 7 maggio 1966, e la modifica che il testo iniziale del Governo ha subito attraverso l'elaborazione e della Sottocommissione e della Commissione, se da una parte dicono l'attenzione che gli onorevoli senatori hanno portato al provvedimento, dall'altra parte dicono quanto il provvedimento stesso sia stato pesato, soppesato e mutato al fine di presentarlo perfezionato nel migliore dei modi. Ma il lungo esame avrà anche servito a convincere di come il disegno di legge abbia in sé una caratteristica di urgenza.

È vero che se usiamo la parola « urgenza » dopo che il provvedimento è qui da due anni e mezzo, forse dovremmo fermarci un po' anche sul significato dell'urgenza; ma non c'è dubbio che, al di là del tempo trascorso, questo è un provvedimento che il Governo ritiene necessario e per l'Amministrazione stessa e per gli operatori economici e per la collaborazione internazionale.

Alcuni fatti accaduti nel nostro Paese, e che sono sicuramente alla memoria di ciascuno di voi, onorevoli colleghi, vi hanno dimostrato come in materia di legislazione doganale noi siamo assolutamente inadeguati rispetto alle esigenze richieste dai moderni traffici.

Il notevole, incessante incremento del volume dei traffici è il più interessante fenomeno del dopoguerra. Ciascuno di noi non riesce a comparare quello che è il volume attuale del traffico internazionale che interessa il nostro Paese con quello che era il volume non solo dell'anteguerra, ma anche dei primi anni del primo dopoguerra. Tutti poi soffrono l'inadeguatezza delle norme: tutti coloro che operano in dogana, direttamente o indirettamente, in senso economico ed in senso fiscale, tutti coloro che operano nei commerci internazionali, avvertono che le attrezzature dell'Amministrazione ed il suo presidio legislativo sono inadeguati.

Però, onorevoli colleghi, viene fatto di fare alcune riflessioni: che noi siamo, cioè, tutti pronti a dire dell'inadeguatezza della legislazione e ad invocarne un sollecito rammodernamento, mentre non siamo conseguentemente capaci di procedere con la dovuta alacrità. Sembra che sul punto di innovare molti di noi siano presi da certo spirito di conservazione, che è remora e sul piano conoscitivo e su quello operativo.

Facevo queste osservazioni tra me e me, commentando le parole che il senatore Trabucchi andava pronunciando quando parlava, in polemica con il senatore Adamoli e con il senatore Roda, della legislazione vigente che prevede i punti franchi e le zone franche solo sul litorale. Effettivamente la legge del 1940 e quella precedente parlano di punti franchi sulla sola riva del mare.

Pensavo dunque a quello che sarà, nel futuro, il commercio delle merci per via aerea, che trasporterà sempre più all'interno del Paese i punti di scalo. Ne consegue che si deve rivedere tutta l'esistente struttura legislativa, che considera il mare l'unica, ampia finestra del nostro Paese sul resto del mondo.

Oggi che si aprono numerose finestre nell'interno del Paese, dobbiamo provvedere ad affidarne sempre più le strutture produttive, di maniera che esso possa inserirsi più direttamente, più responsabilmente, più efficacemente nel commercio internazionale.

Ora, quando si innova vi è sempre qualcuno o qualcosa che viene a subire conseguenze non del tutto positive dall'innovazione. Questo è vero in qualsiasi settore dell'attività umana, ma d'altro canto non per questo possiamo rimanere fermi.

Quanto il senatore Trabucchi dice degli spedizionieri doganali costituisce certamente un problema, se non immediato, certamente di interesse avvenire. Oggi io ritengo che si possa andare avanti così come il Parlamento ha deciso in data relativamente recente. Ora è chiaro che noi in sede di discussione della legge dobbiamo tener presente ciò che c'è ma anche ciò che deve diventare oggi e ciò che sarà domani l'assetto dell'ordinamento doganale del nostro Paese. Così facendo ci mettiamo sulla giusta strada, che non porta a sconvolgere ciò che va bene e, nello stesso tempo, non inibisce di scorgere le necessità del vicino e del più lontano domani.

La legge di delega che cosa stabilisce? Stabilisce, secondo vuole la norma costituzionale, i principi ai quali la delega si ispira, le strutture, le procedure che devono essere adottate nella formulazione delle emanande leggi. Su di essi si è soffermato abbastanza a lungo, enucleando i punti più importanti e sottolineandoli e commentandoli, il senatore Trabucchi. Io non starò a ripetere ciò che il senatore Trabucchi ha chiosato e concordo con lui che più ampia discussione si farà sui vari punti della delega quando su di essi ci si soffermerà per farne l'analisi.

Al provvedimento si è arrivati, dicevo poc'anzi, per esigenze sentite dall'Amministrazione, dagli operatori, dalla collaborazione internazionale. E devo ricordare che, fra l'altro, il nostro Paese ha assunto un obbligo specifico dando la sua adesione al trattato di Roma, obbligo — che deriva, se ben ricordo, dall'articolo 27 del trattato medesimo — per cui dobbiamo armonizzare la legislazione doganale almeno in seno al MEC. Il MEC è una associazione doganale: crea una dogana unica laddove ve ne sono molte. È chiaro che per arrivare a creare una dogana unica esterna all'area comunitaria bisogna quanto meno armonizzare le singole legislazioni doganali all'interno. Io ho l'impressione che sotto questo aspetto noi siamo piuttosto in ritardo; anche perchè si è deciso tardi di chiedere la delega. Ma la materia è tale che, se vuol essere armonizzata, esige la procedura prevista dalla legge di delega, dato l'alto tecnicismo che la informa. È tuttavia chiaro che se noi dovessimo avanzare l'ipotesi che nell'altro ramo del Parlamento si procederà con il ritmo con il quale si è tirato avanti in questo, chiederemmo questa legislatura senza avere approvato la legge e vedremmo approssimarsi alcune scadenze del trattato di Roma senza essere in grado di armonizzare, almeno nei capisaldi fondamentali, la legislazione doganale italiana con la legislazione doganale degli altri Paesi.

Questa constatazione mi piace fare per sottolineare, sotto questo aspetto, la ragione di urgenza che il Governo sente di dover comunicare. Nella relazione che accompagna il testo del disegno di legge in questo ramo del Parlamento, abbiamo anche fatto presente non soltanto che il disegno di legge era informato alle necessità derivanti dall'applicazione dell'articolo 27 del trattato di Roma, ma che esso si ispira anche alle numerose raccomandazioni formulate dal Consiglio di cooperazione doganale. Aggiungerò che il disegno di legge ha cercato di tenere presenti tutte le osservazioni che al riguardo sono state fatte nel nostro Paese da chiunque è interessato all'attività delle dogane; il che significa che quanto è stato detto in convegni specializzati di carat-



tere strettamente interno o di carattere settoriale o di carattere internazionale — siano questi ultimi stati tenuti in Italia (e ad alcuni di essi ho partecipato io stesso) o siano stati tenuti all'estero — tutto è stato tenuto presente nella formulazione dei principi e delle richieste della legge.

Ovviamente l'assunto deve essere ben chiaro. Noi dobbiamo fissare nella delega dei principi. Ho l'impressione che, e si è peccato, si è peccato per eccesso, nel senso che si è scesi in particolari più di quanto lo spirito di una legge di delega richieda. Però non siamo arrivati, nè possiamo arrivare, chiedendo una legge delega, alla minuziosa articolazione che taluno invoca e che avrebbe reso inutile la delega; nè, tanto meno, a norme che abbiano il carattere del regolamento.

Pertanto, se non abbiamo ben chiara la ragione alla quale deve informarsi il contenuto di una legge delega, possiamo aprire una discussione praticamente senza fine, vuoi confondendo una legge delega con una legge normale, vuoi addirittura pretendendo da una legge di delega una disciplina che rasenti le norme di carattere regolamentare.

Molte delle osservazioni che vengono fatte al riguardo da associazioni interne, da organizzazioni sindacali tanto degli operatori quanto dei lavoratori, da chiunque operi in dogana; molte delle osservazioni che pervengono tuttora quasi quotidianamente al Ministero delle finanze devono essere tenute presenti, semmai, per le leggi delegate, e talora per il regolamento di applicazione delle leggi delegate.

Perchè dico questo? Perchè, onorevoli colleghi, nella materia di cui ci si occupa il discorso è aperto, è sempre aperto e rimarrà sempre aperto, ma io non credo onestamente che, al punto cui siamo pervenuti, possano essere attese novità di qualche rilievo dalle conclusioni di qualsivoglia convegno.

Noi abbiamo qui tutte le osservazioni del consorzio del porto, a suo tempo fatte conoscere al Ministero. Non credo che nello stesso convegno di Genova si possa andare molto al di là di quello che è detto nella relazione del consorzio.

Abbiamo anche tenuto presenti le relazioni di varie Camere di commercio e quella della Camera di commercio internazionale. Nè abbiamo dimenticato suggerimenti dei mercati generali, degli spedizionieri, dei trasportatori e via dicendo.

Siamo arrivati alla perfezione? Evidentemente no: lo dimostra il fatto stesso che il disegno di legge ha subito una trasformazione dal testo governativo al testo della Commissione; lo dimostra il fatto che si presentano su questo testo altri emendamenti; lo dimostra il fatto che, sulla scorta degli emendamenti presentati in quest'Aula, il Governo ha sentito il dovere di rivedere alcune delle posizioni segnalate con gli emendamenti, per precisarle meglio.

Nè mi illudo che, terminato l'iter in questa Camera, l'altra Camera possa approvare il testo senza apportarvi il concorso della propria esperienza. Probabilmente quando, dopo una elaborazione così faticosa, noi avremo la legge di delega in mano, ci accorgeremo che essa è ancora difettosa, sia perchè il mondo cammina, sia perchè le aspirazioni degli uomini cambiano, sia perchè le esigenze di una vita così attiva e intensa come è quella del commercio internazionale mutano in modo talmente rapido che spesse volte anche la nostra fantasia non riesce a prevederle.

Ma, onorevoli colleghi, quando si dicono queste cose si arriva ad una facile conclusione, e cioè che il Governo e il Parlamento hanno, allo stato delle cose, tenuto presenti tutte le osservazioni che in materia possono essere fatte e che in tanto la Commissione ha concluso come ha concluso, e il Governo concorda con essa, in quanto è consapevole di aver proprio tenuto presenti tutte le esigenze del momento.

Gli stessi emendamenti del Governo (senatore Veronesi, ha ragione il senatore Trabucchi) sono di natura formale, qualche volta integrativi o ulteriormente specificativi del concetto implicito; ma non sono affatto innovativi. È troppo comodo dire che sono innovativi per invocare una sospensione della discussione. Si può chiedere una sospensione della discussione per altre ragioni, ma non certo per questa. Gli emen-

damenti non hanno assolutamente un significato innovativo e non sono sostanziali. Purtroppo le difficoltà stesse della nostra vita a volte ci portano ad essere non solleciti e non tempestivi come si vorrebbe. Avremmo potuto presentarli prima. È questo un difetto che debbo riconoscere. Non sono state comunque proposte modifiche sostanziali che ci possano persuadere a rinviare la discussione del disegno di legge.

Io credo che il disegno di legge si sia già attardato molto nella nostra Assemblea e penso di poter rappresentare, non soltanto a nome dell'Amministrazione, ma a nome degli stessi operatori economici, l'esigenza di giungere ad innovare in questa materia, se vogliamo che il Paese marci e che l'attività produttiva si sviluppi ulteriormente, se vogliamo infine — e concludo con le osservazioni ultime del senatore Trabucchi — che anche dall'approvazione di questa legge la Nazione abbia a ritrarre un apprezzabile beneficio. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Comunico che i senatori Veronesi, Bonaldi, D'Andrea, Salati, Nicoletti, Trimarchi, Maris, Adamoli, Polano, Vacchetta e Rotta hanno presentato la seguente proposta:

« I sottoscritti senatori,

dato atto che nel corso della discussione del disegno di legge n. 695 portante la concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale sono insorti dubbi e perplessità sui principi e criteri direttivi cui dovrà informarsi il Governo nell'adempimento;

tenuto presente che il disegno di legge presentato in data 26 giugno 1964 e la stessa relazione di maggioranza comunicata in data 7 maggio 1966 risultano in parte superati, di fronte alle nuove impostazioni in atto, per cui il Governo ha ritenuto dover presentare oltre venti emendamenti che vanno a modificare in modo determinante la impostazione iniziale rendendo necessario un approfondito riesame del disegno di legge;

chiedono che la discussione in Aula venga sospesa con rinvio alla Commissione competente ».

Ricordo che a norma di Regolamento sulla proposta di sospensiva possono parlare due oratori a favore e due contro.

**N E N C I O N I .** Domando di parlare a favore della proposta di sospensiva.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**N E N C I O N I .** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non ripeterò quanto ho già detto precedentemente; in quelle parole sono comprese tutte le ragioni che militano a favore del rinvio della discussione.

Seguendo il normale *iter* noi ci apprestiamo ad esaminare il disegno di legge, nella apparenza scarno, ma con un vasto contenuto modificativo di alcune competenze di ordine professionale e dell'intero assetto doganale italiano. Non vorrei affermare — anche perchè il relatore ha messo bene a fuoco da quanto tempo il disegno di legge è in esame al Senato — che affrontiamo la discussione a cuor leggero e impreparati. Voglio soltanto ripetere che, di fronte ad alcuni provvedimenti legislativi come quello n. 1162, di fronte a convegni con la partecipazione di membri del Governo, che sono indetti per l'approfondimento dei temi contenuti nel presente disegno di legge, ritengo che il Parlamento, pur essendo indipendente ed autosufficiente, debba sospendere l'esame per una maggiore conoscenza ed una maggiore meditazione dei problemi che il provvedimento involge.

Pertanto, richiamando quanto ho dichiarato all'inizio della seduta, a nome del mio Gruppo dichiaro che siamo favorevoli alla sospensiva. Grazie, signor Presidente.

**L O G I U D I C E .** Domando di parlare contro la proposta di sospensiva.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

\* **L O G I U D I C E .** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il problema che è oggetto del nostro dibattito indubbiamente è uno dei più vecchi che da qualche tempo si esaminano ed è uno di quei problemi per i quali la Commissione si è a lungo impegnata. Quando parliamo della materia do-

ganale, ci troviamo ovviamente di fronte ad argomenti che hanno bisogno di continui studi, di continui aggiornamenti, e fino a quando non saremo arrivati ad una conclusione ci troveremo sempre di fronte alla possibilità di nuovi suggerimenti, di nuove idee e di nuovi aggiornamenti, con il rischio di non varare mai la legge.

Ebbene, mi pare che il ritardo che abbiamo dovuto constatare — si pensi che il disegno di legge è stato presentato nel giugno del 1964 — sia già di per sé molto significativo. Ora, io credo che a tutti coloro che criticano il sistema bicamerale per il ritardo che inevitabilmente esso comporta nell'esame delle leggi, a tutti coloro che criticano anche sommariamente la lentezza del lavoro delle Commissioni, a tutti coloro che postulano l'esigenza di un'attività legislativa rapida ed efficace noi dobbiamo rispondere che quando si arriva al dunque ci troviamo di fronte a queste inattese prese di posizione.

Ecco perchè io credo che, con tutto il rispetto che si deve avere per i convegni che sono in corso e con tutto il riguardo che si deve avere per gli emendamenti che qui sono presentati — emendamenti che devono essere approfonditi in questa sede — non sia opportuno, a due anni e più dalla presentazione del disegno di legge, non procedere nella discussione del provvedimento in esame. Questa è la ragione per la quale sono contrario alla richiesta di sospensiva.

A D A M O L I . Domando di parlare a favore della proposta di sospensiva.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A D A M O L I . Signor Presidente, io prendo la parola per sostenere la richiesta di sospensiva solo per precisare alcuni aspetti riguardanti la questione del tempo. Mi pare infatti che sia nelle parole del Sottosegretario, sia in quelle del collega che attualmente ha sostenuto la tesi opposta si insista sul fatto che noi saremmo responsabili perchè fino ad oggi questa importante legge non è stata discussa ed approvata.

Nessuno ha mai contestato l'esigenza di una riforma del sistema doganale italiano e noi facciamo parte di quel Gruppo che ha sempre fatto presente tale esigenza.

Il fatto è, egregi signori del Governo, che voi presentate un progetto di legge che ha una certa impostazione, anche accettabile, perchè risponde alle esigenze della tecnica moderna, in materia di imbarchi e sbarchi e di certe operazioni, e che, dopo averlo presentato lo modificate profondamente sia in sede di Commissione e sia in sede di dibattito in Assemblea. Voi inoltre ci dite che avete ideato per modernismo, come qualcuno ha detto, i punti franchi da poter collocare entro il territorio nazionale, al di fuori dei confini marittimi, però, caso strano, non è che nasce il punto franco e poi i magazzini, ma prima sono nati i magazzini e poi vi siete accorti che bisogna fare il punto franco. Caso ancora più strano: questi magazzini non sono dello Stato, ma sono privati, e il privato ha fatto già il suo piano e le sue costruzioni. Ora lei, egregio Sottosegretario, la prossima settimana, esattamente il 13, andrà ad inaugurare questi magazzini privati e porterà questo regalo. Le pare una cosa corretta che noi siamo qui in Parlamento a votare una legge di questo tipo solo perchè il Governo possa fare questo regalo a un grande gruppo monopolistico domenica prossima? Questo è un fatto profondamente scorretto che noi non possiamo accettare! Voi avete modificato la legge nel corso del suo dibattito e volete imporre una soluzione che non è la vostra! Il signor Costa infatti ha già detto come sarà la legge, il signor Costa ha già detto che fa quegli impianti perchè noi faremo la legge. Ma siamo il comitato di amministrazione di Costa forse qui dentro?

Io invito gli onorevoli colleghi a rilevare questo fatto gravissimo per cui noi oggi siamo chiamati ad approvare una legge che il Governo domenica prossima porterà come omaggio al più grande gruppo monopolistico privato.

Noi quindi chiediamo il ritorno del disegno di legge in Commissione per fare una discussione meditata, attenta, su una base

veramente tecnica, poichè questi problemi esistono. Ma voi avete dato a questa legge un corso completamente nuovo: non è più il modernismo sul piano tecnico fiscale, sul piano tecnico doganale, ma è il puro e semplice adattamento ai grandi indirizzi di certe attività monopolistiche, che noi sappiamo benissimo a quali fini sono state condotte. Per questo, anche se il nostro punto di vista non coincide con quello degli altri Gruppi che pure sostengono la stessa tesi, chiediamo il rinvio in Commissione. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, ho già detto prima nel mio intervento le ragioni per le quali ritenevo che il provvedimento dovesse essere esaminato qui in questa Assemblea, cioè dovesse continuare il suo iter regolare, ma mi corre l'obbligo di precisare, dopo le parole del senatore Adamoli, che il Governo non intende fare nessun regalo a nessun monopolio. (*Commenti dall'estrema sinistra*). È codesta una interpretazione puramente arbitraria dei fatti, è codesta un'affermazione che respingo con decisione (*Applausi dal centro. Vivaci commenti e reiterate interruzioni dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Metto ora ai voti la proposta di sospensiva avanzata dal senatore Veronesi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Essendo dubbio il risultato della votazione per alzata e seduta, si procederà alla votazione per divisione.

I senatori favorevoli si porranno alla mia sinistra, quelli contrari alla mia destra.

**Il Senato non approva.**

Passiamo allora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

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

Art. 1.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme, aventi valore di legge, per l'aggiornamento e la modifica delle disposizioni legislative in materia doganale, comprese quelle relative a singoli prelievi, tributi, contributi e diritti riscossi dalle dogane in forza di legge.

La delega non comprende la materia relativa ai corrispettivi per servizi doganali straordinari e al diritto per analisi d'urgenza eseguite dai laboratori chimici delle dogane e delle imposte indirette.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Pesenti e Adamoli. Se ne dia lettura.

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

*Al primo comma, dopo le parole: « è delegato ad emanare », inserire le altre: « di intesa con la Commissione parlamentare costituita a norma dell'articolo 4 della legge 1º febbraio 1965, n. 13, ».*

P R E S I D E N T E . Il senatore Pesenti ha facoltà di illustrare questo emendamento.

P E S E N T I . Illustrerò brevissimamente l'emendamento, signor Presidente, perchè ne ho già parlato durante il mio intervento in sede di discussione generale. La Commissione parlamentare cui si accenna nell'ultimo articolo è la Commissione che viene convocata — tra l'altro c'è una convocazione anche per domani — per dare il parere sui provvedimenti, presi dal Governo, di modificazione dei dazi doganali. Di solito questa Commissione si riunisce soltanto per dare uno spolverino alle decisioni già prese dal Governo. Ebbene, lo stesso avverrebbe se la Commissione fosse chiamata dopo che il disegno di legge è stato preparato dagli uffici competenti e quin-

di il parere dovesse essere dato senza partecipare alla discussione per la formazione della legge delegata.

Ecco perchè il mio emendamento dice che la Commissione dovrebbe partecipare alla formazione della legge e quindi essere convocata quando si convoca la Commissione di funzionari che sta elaborando il provvedimento. È chiaro che ciò non potrà avvenire per ogni articolo perchè altrimenti tanto varrebbe che, come abbiamo prima proposto, venisse presentata in Commissione la legge e fosse discussa dalla Commissione in sede redigente; però almeno di tanto in tanto, quando già una parte degli articoli è stata preparata, la Commissione dovrebbe venire chiamata per discutere e quindi elaborare definitivamente questi articoli.

**P R E S I D E N T E .** Lei sa, senatore Pesenti, che c'è però una disposizione all'articolo 3 del disegno di legge ove si prevede che venga richiesto il parere della Commissione.

**P E S E N T I .** Sì, io facevo appunto notare che tale parere viene dopo, quando la legge è stata già preparata e la Commissione può dire soltanto sì o no, ma non può modificare la legge.

**P R E S I D E N T E .** Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

**T R A B U C C H I , relatore.** La Commissione fa rilevare che la differenza tra l'impostazione del senatore Pesenti e l'impostazione governativa, accolta dalla Commissione, è tutta nella parola « d'intesa ». Infatti, mentre l'articolo 3 del disegno di legge governativo, in questo punto fatto proprio dalla Commissione, usa l'espressione « udito il parere della Commissione parlamentare », il senatore Pesenti propone la espressione « d'intesa con la Commissione parlamentare ».

Ora, la Commissione, naturalmente nella sua maggioranza, è contraria a questo emendamento perchè non ritiene che possa crearsi un organo misto tra Governo e

Commissione parlamentare. La Commissione parlamentare ha sempre funzionato e deve funzionare come organismo che esprime, in questo caso, un parere, e il Governo si deve assumere la responsabilità politica, ed anche giuridica in questo caso, perchè la delega ha i suoi limiti, di emanare le norme di legge.

Questa è la sola differenza. Quanto al fatto che la Commissione qualche volta possa avere espresso dei pareri sul testo già fatto, questo può rappresentare un'eccezione non lodevole se il parere è stato espresso molto sollecitamente, ma in altri casi devo dire che la Commissione ha lavorato moltissimo.

Io ricordo al senatore Pesenti, che credo sedesse con me, quanto lavoro ha fatto la Commissione parlamentare per il testo unico delle imposte dirette, ricordo quanto lavoro abbiamo fatto insieme — allora io ero Ministro — quando si è trattato del testo unico delle norme per la riscossione. Abbiamo avuto discussioni lunghissime e attraverso il parere della Commissione molte norme sono state modificate.

Ora il cattivo e il buon funzionamento della Commissione può dipendere dall'esecuzione che si darà al precetto legislativo. La norma in se stessa implica la responsabilità del Governo a cui si dà la delega. Il Governo non deve agire d'intesa, ma deve sentire l'opinione della Commissione e naturalmente in relazione all'opinione della Commissione poi prendere le sue decisioni.

Per questi motivi, che ritengo anche di natura strutturalmente costituzionale, la Commissione nella sua maggioranza è contraria all'emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

**V A L S E C C H I , Sottosegretario di Stato per le finanze.** Il Governo è evidentemente contrario, perchè la formulazione proposta dal senatore Pesenti svuota di significato la legge delega. Che cosa significa dire « di intesa con la Commissione parlamentare »? Che si legifera solo quando c'è l'accordo con la Commissione parlamentare,

diversamente non si legifera. In pratica si tratterebbe di una delegazione parlamentare che conserva il potere legislativo che, invece, la legge delega trasferisce al Governo. È dunque contraddittoria la creazione di questo nuovo organo, composto dal Governo e dalla Commissione, senza l'intesa del quale non è possibile procedere alle emanazioni di norme delegate. Per queste ragioni invito il Senato a non voler accogliere l'emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Pesenti, mantiene il suo emendamento?

**P E S E N T I .** Con le spiegazioni del collega Trabucchi posso essere d'accordo, ma allora perchè mettere la richiesta del parere alla fine della legge quando dovrebbe essere all'inizio? Se fosse messa all'inizio avverrebbe come è avvenuto per la legge sulla riscossione. Io ricordo benissimo che abbiamo partecipato assieme ai funzionari alla redazione del testo della legge, ma così come è posto qui, alla fine, sembra invece che non vi sia nessuna discussione con i funzionari e che solo si debba dare lo spolverino ad una legge già elaborata.

Per queste ragioni mantengo il mio emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Pesenti e Adamoli non accolto nè dalla Commissione nè dal Governo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'articolo 1. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

Si dia lettura dell'articolo 2.

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

**Art. 2.**

Le norme da emanare ai sensi dell'articolo precedente non potranno modificare le disposizioni relative al regime daziario stabi-

lito dalla tariffa dei dazi doganali di importazione nè prevedere la istituzione di nuovi tributi o la variazione con aumento delle aliquote e degli elementi imponibili di quelli in vigore, e dovranno rispondere ai seguenti principi e criteri direttivi:

1) adeguare principi, istituti e procedure doganali alle esigenze dell'economia nazionale e degli scambi internazionali, con particolare riguardo a quelle conseguenti all'applicazione dei Trattati istitutivi e al funzionamento della Comunità economica europea, della Comunità europea dell'energia atomica e della Comunità europea del carbone e dell'acciaio; provvedere all'acceleramento e alla semplificazione delle procedure;

1-bis) determinare il territorio doganale in modo da includervi anche il mare territoriale lasciando tuttavia immutato il regime dei territori che dalla vigente legislazione sono considerati fuori della linea doganale salvo opportuni adeguamenti della relativa disciplina ai principi generali dell'ordinamento doganale ed alle esigenze della tutela fiscale e prevedendo altresì la possibilità di estendere con eventuali opportuni adattamenti il regime dei depositi franchi e dei punti franchi ad altre parti del territorio della Repubblica allorchè sussistano particolari necessità economiche o di sviluppo dei traffici;

2) determinare il presupposto dell'obbligazione tributaria in relazione alla destinazione delle merci al consumo entro o fuori del territorio doganale e disciplinare le fattispecie del rapporto doganale;

3) prevedere che le merci perdute o distrutte per caso fortuito o per forza maggiore non si considerino immesse al consumo, agli effetti dell'obbligazione tributaria doganale, e accordare uguale trattamento ai cali naturali e ai cali tecnici che si verifichino per le merci, demandando a norme regolamentari la determinazione dei cali ammissibili;

4) prevedere la necessità di una autorizzazione speciale per l'esercizio delle attività di spedizioniere doganale e stabilire che questa non possa essere concessa che a persone che oltre a godere la fiducia del-

l'Amministrazione siano in possesso di requisiti culturali e di capacità professionale adeguati alle esigenze delle discipline doganali, regolando con norme transitorie le situazioni degli spedizionieri attualmente accreditati presso le dogane in base alla legislazione vigente.

5) riformare le procedure di accertamento e di controllo, stabilendo nuove norme che consentano verifiche parziali e saltuarie, e comunque stabiliscano, compatibilmente con gli interessi dell'amministrazione, che si possa accordare una maggiore fiducia alle dichiarazioni degli operatori, aggravando nel tempo stesso la penalità per chi coscientemente faccia dichiarazioni false o non precise, eventualmente prevedendo la possibilità di controlli casuali;

6) conferire più spiccato carattere amministrativo ai procedimenti per la risoluzione di controversie concernenti la qualificazione, l'origine ed il valore imponibile delle merci nonchè le tare e gli imballaggi, stabilendo che le decisioni in materia siano adottate, in prima istanza, dai capi di compartimento doganale e, in seconda istanza, dal Ministro delle finanze, previo parere, in entrambi i casi, di appositi collegi di esperti, e prevedendo, altresì, adeguati mezzi per consentire di risolvere presso gli uffici periferici le contestazioni relative all'accertamento, in modo da ridurre il più possibile gli ordinari procedimenti contenziosi;

7) attribuire agli organi doganali, in relazione alla semplificazione delle procedure di accertamento, adeguati poteri di controllo, anche al di fuori degli spazi doganali;

8) disciplinare compiutamente i poteri degli organi doganali in materia di visite, ispezioni e controlli sui mezzi di trasporto di qualsiasi specie che entrino od escano dal territorio doganale o circolino negli spazi doganali, e trasferire in una o più norme degli emanandi provvedimenti le vigenti disposizioni regolamentari relative al controllo doganale delle persone negli spazi doganali, apportando alle disposizioni stesse eventuali modificazioni, aggiunte o soppressioni idonee a contemperare le esigenze della potestà tributaria dello Stato con le situazioni soggettive dei singoli;

9) stabilire che non si considerino importate, agli effetti dei diritti doganali diversi dai corrispettivi per servizi resi, le merci di origine estera che, successivamente alla importazione definitiva o temporanea, siano, entro un determinato limite di tempo e con l'osservanza di opportune formalità e cautele, rispediti all'estero ovvero distrutte sotto vigilanza doganale perchè riconosciute difettose o non conformi alle pattuizioni del contratto di acquisto;

10) concedere, disciplinandolo con opportune norme regolamentari, l'esonero dai diritti doganali per l'importazione nel territorio doganale:

a) dei prodotti del suolo, della pastorizia e dell'allevamento, delle attività estrattive, ottenuti nei territori extradoganali, ancorchè lavorati o trasformati nei territori stessi;

b) del pesce e degli altri organismi viventi nel mare o nei laghi di confine, anche se refrigerati o congelati o comunque lavorati e confezionati, pescati o catturati fuori dal mare territoriale, purchè la pesca o la cattura e il trasporto avvengano con navi battenti bandiera italiana, sulle quali sia fatta anche l'eventuale lavorazione;

c) dei prodotti delle attività estrattive, o comunque ricavabili dal sottosuolo dei territori extradoganali e dalla piattaforma continentale, anche se lavorati o trasformati nei territori stessi, stabilendo opportune norme regolamentari per impedire che corrispondenti prodotti esteri possano essere introdotti dai territori e dalla piattaforma medesimi nel territorio doganale senza l'assolvimento degli oneri doganali;

11) considerare prodotti del territorio doganale i prodotti del sottosuolo dei territori extradoganali e del sottofondo del mare territoriale posto fuori della linea doganale;

12) riordinare, con opportune modifiche, l'istituto delle importazioni ed esportazioni temporanee, ivi comprese le vigenti norme riguardanti le importazioni ed esportazioni temporanee concesse con speciali agevolzze per il traffico internazionale, in modo da renderne possibile il progressivo

adeguamento alla dinamica della produzione e del commercio, al trasferimento di beni e di servizi, e allo sviluppo del turismo e degli scambi culturali ed artistici, prevedendo in particolare che, ai fini dell'assolvimento degli obblighi doganali:

a) le merci estere importate temporaneamente possano riesportarsi quando ve ne sia la necessità o vi sia altro giusto motivo, riconosciuto dall'amministrazione, ancorchè non abbiano subito le lavorazioni, le trasformazioni o gli impieghi previsti;

b) in luogo dei prodotti ottenibili dalle merci estere importate temporaneamente, possano esportarsi prodotti nazionali di uguale natura, qualità e valore, nei casi e nelle condizioni da stabilirsi dall'Amministrazione;

c) sui diritti doganali dovuti per la immissione in consumo entro il territorio doganale, delle merci importate temporaneamente o dei prodotti ad esse sostituiti a norma della precedente lettera b), o, fuori del territorio stesso, delle merci esportate temporaneamente, sia corrisposto dagli esportatori economici un unico interesse in misura non superiore al quattro per cento semestrale, da computarsi dalla data rispettivamente della importazione temporanea o della temporanea esportazione;

d) sia attribuita alla amministrazione la facoltà di concedere l'esonero dalla prestazione di garanzie, nonchè dallo assolvimento di formalità doganali, per i veicoli adibiti al trasporto di persone che entrino temporaneamente nel territorio doganale o escano temporaneamente dal territorio stesso adottando particolari disposizioni regolamentari per la disciplina di tale facoltà anche in relazione alla necessità di funzionamento di imprese operanti in tutto il territorio del Mercato comune europeo, ma adottando particolari controlli atti ad evitare che si organizzi un contrabbando di frontiera sistematico;

12-bis) rivedere la disciplina del deposito doganale e della temporanea custodia delle merci, nonchè quella dei depositi franchi e dei punti franchi in modo da adeguarla alle moderne esigenze dell'industria

e del commercio, prevedendo la possibilità dell'affidamento della gestione dei magazzini ad enti o privati e determinando compiutamente gli obblighi e le responsabilità dei gestori.

Potranno essere all'uopo previsti, con le necessarie cautele contro le evasioni fiscali, anche analoghi nuovi istituti destinati ad agevolare la produzione industriale ed a facilitare gli scambi ed i traffici in genere.

Per i depositi franchi potranno essere previste misure idonee ad assicurare le condizioni di origine e di provenienza delle merci quando queste costituiscano presupposto di particolare trattamento fiscale;

12-ter) rivedere gli istituti della spedizione delle merci estere da una ad altra dogana e del transito, in modo da agevolare i trasporti e favorire, in particolare, con adeguate procedure, il passaggio delle merci dalle dogane di entrata alle località di destinazione;

13) dare un assetto organico alla disciplina delle provviste e delle dotazioni di bordo delle navi, degli aeromobili e dei treni internazionali e delle autovetture, coordinando con le opportune modifiche ed innovazioni tutte le relative norme fiscali, tenuto conto delle esigenze della navigazione, della conservazione delle merci in viaggio e del turismo, nonchè dell'inclusione del mare territoriale nel territorio doganale;

13-bis) semplificare modalità e procedure relative al pagamento dei diritti doganali e agli altri pagamenti da farsi in occasione dell'importazione o dell'esportazione, attribuendo, in particolare, alla Amministrazione la facoltà di ammettere il versamento di tutti i diritti anche in modo diverso dalla soluzione in contanti permettendo a ditte di notoria solidità di effettuare tutti i pagamenti dovuti con versamenti periodici e, nelle more dei versamenti, di disporre delle merci alle quali i diritti si riferiscono, e di ammettere altresì il pagamento mediante apertura di credito vincolata presso istituti di credito di fiducia dell'Amministrazione salva liquidazione periodica.

14) salvo quanto disposto al punto 12 lettera c) stabilire sia per il ritardato paga-



mento all'erario dei diritti doganali e di tutti gli altri diritti e tributi che si riscuotono in dogana, sia per il rimborso agli operatori dei diritti indebitamente corrisposti, nonchè per la restituzione delle somme depositate a qualsiasi titolo quando sia venuta meno la ragione del deposito e sia fatta domanda di rimborso, un interesse moratorio sui relativi importi non superiore al 3 per cento semestrale da computare per semestri solari compiuti a partire dal semestre successivo a quello in cui, rispettivamente, sia sorto il credito o sia stata presentata la domanda di rimborso.

15) adottare misure di maggiore larghezza nella determinazione dell'ammontare delle cauzioni da prestare per le operazioni doganali e consentire la prestazione di tali cauzioni anche mediante fideiussioni o polizze di assicurazione di istituti accreditati, prevedendo altresì la possibilità di concedere l'esonero dall'obbligo delle cauzioni stesse per le amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici e per le ditte di notoria solvibilità;

15-bis) conferire all'amministrazione la facoltà di consentire che:

a) l'uscita delle merci dal territorio « doganale » possa essere comprovata anche da attestazioni e certificazioni doganali o di altre pubbliche amministrazioni estere, ovvero con documenti di trasporto internazionale;

b) che alle attestazioni di autorità estere, contenute nei documenti doganali emessi a scorta di merci introdotte nel territorio doganale, sia riconosciuta, a condizione di reciprocità, la medesima efficacia attribuita alle analoghe attestazioni apposte dalle dogane italiane sui documenti relativi alla spedizione di merci estere da una ad altra dogana;

c) che ferrovia o società di navigazione marittime, lacuali, fluviali ed aeree possano direttamente assumere l'incarico delle formalità doganali per le merci trasportate;

15-ter) adottare, anche in deroga alle norme di contabilità generale dello Stato, particolari disposizioni in materia di scritture doganali, registri, stampati ed altri for-

mulari in modo da renderli adatti ad una razionale meccanizzazione degli stessi e delle relative contabilità, stabilendo le opportune norme di coordinamento per l'inserzione dei risultati delle varie operazioni nella contabilità generale, riformando altresì le norme relative all'emissione di bollette, duplicati delle bollette o di altri documenti in caso di smarrimento o casuale distruzione, in conformità al principio per cui le forme non devono rappresentare se non in caso eccezionale un ostacolo al riconoscimento dei diritti dei cittadini;

16) dare una completa disciplina alle norme penali, con opportune modifiche, aggiornamenti ed innovazioni anche in deroga alla legge 7 gennaio 1929, n. 4, e dei Codici penale e di procedura penale, con particolare riguardo alla definizione e classifica delle diverse figure di reato, e delle circostanze aggravanti o diminuenti specifiche, stabilendo le sanzioni penali e le misure di sicurezza per i reati e le sanzioni civili (pene pecuniarie) e amministrative per gli illeciti che non costituiscano reato e stabilire le norme per l'accertamento, la denuncia, la definizione amministrativa delle violazioni e delle obbligazioni civili, il fermo e l'arresto, la custodia delle cose sequestrate, la confisca, gli atti in genere della procedura fino alla riscossione dei crediti relativi ai procedimenti penali e la liquidazione, nei giudizi penali, dei diritti e tributi evasi, anche di natura diversa dai diritti doganali, nonchè l'erogazione di somme riscosse per sanzioni pecuniarie, per definizione amministrativa di violazioni e per proventi di confisca, il tutto con rispetto dei principi costituzionali e delle norme generali dettate dal Codice di procedura penale per la tutela dei diritti dell'incolpato. Si dovrà all'uopo tener presente che:

a) per i reati di ricettazione di cose provenienti da contrabbando e di favoreggiamento reale in contrabbando devono essere stabilite pene della stessa specie di quelle previste per il contrabbando ed adottati criteri analoghi, per le circostanze aggravanti e diminuenti, per le misure di sicurezza e per la definizione amministrativa. Dovrà con-

temporaneamente essere sancita la corresponsabilità solidale nel pagamento dei tributi evasi per coloro che concorrano nel commettere i fatti costituenti illecito amministrativo che aiutino ad assicurare il prodotto, il profitto o il prezzo ricavabile dall'illecito stesso, o che comunque acquistino, ricevano od occultino denaro o cose derivanti da azioni soggette a sanzione pecuniaria di natura civile in base alle norme emanando o che si intromettano nel farli acquistare, ricevere od occultare;

b) per i reati puniti con pena proporzionale ai diritti di confine, deve escludersi l'applicazione delle vigenti norme sul reato continuato;

c) il limite massimo della multa fissa o variabile non può essere fissato in misura superiore a lire cinque milioni e quello della multa commisurata ai diritti di confine non può essere fissato in misura superiore a dieci volte l'ammontare dei diritti stessi;

d) la pena della reclusione per il concorso di circostanze aggravanti oggettive speciali dei delitti non può essere superiore a cinque anni per ciascuna circostanza e quella per le circostanze aggravanti soggettive degli stessi reati non può essere superiore a due anni per ciascuna circostanza;

e) il limite massimo della ammenda fissa o variabile non può essere superiore a lire un milione e quello della ammenda commisurata ai diritti di confine non può essere superiore a dieci volte l'ammontare dei diritti stessi;

f) deve riconoscersi ai trasgressori il diritto alla definizione amministrativa delle violazioni punite soltanto con la multa o con l'ammenda entro un congruo termine dalla contestazione delle violazioni stesse e devono elevarsi opportunamente i limiti graduali previsti dalle vigenti disposizioni per l'adozione dei relativi provvedimenti da parte degli uffici doganali;

g) l'accertamento e la denuncia delle violazioni, il fermo e l'arresto dei trasgressori, la riscossione dei crediti relativi a procedimenti penali e gli atti della procedura devono essere disciplinati in modo da garantire la massima sollecitudine nell'istru-

zione dei giudizi, ma senza attenuare le guarantee previste al riguardo dalle vigenti norme doganali a favore dei singoli e con il rispetto, in ogni caso, dei limiti derivanti dalle disposizioni e dai principi di carattere costituzionale. Le norme relative alla custodia delle cose sequestrate e alla confisca dovranno permettere la procedura per la restituzione agli eventuali aventi diritto e la vendita con deposito del ricavato anche durante il procedimento penale quando non sia necessaria la conservazione delle cose sequestrate agli effetti del procedimento, e, se non vi sia opposizione da parte degli imputati, anche per le cose che siano passibili di confisca.

Per il caso di opposizione dovrà essere prevista la risoluzione dell'incidente anche in pendenza di giudizio, con forme che assicurino alla parte privata garanzie non inferiori a quelle previste per la risoluzione degli incidenti di esecuzione dal Codice di procedura penale;

h) l'erogazione di somme riscosse per sanzioni pecuniarie, per definizione amministrativa di violazioni e per proventi di confisca deve essere regolata in base agli stessi criteri ai quali è ispirata la vigente legge doganale.

17) conferire, quanto più possibile, ai funzionari doganali, in rapporto alla loro posizione gerarchica, competenze ed attribuzioni, nonchè relative responsabilità, concernenti i servizi doganali, in modo da semplificare e snellire le procedure per la esecuzione dei servizi stessi e stabilire uniformità di criterio e di indirizzi anche nell'attività e nella disciplina del personale;

18) attribuire all'Amministrazione doganale la facoltà di fornire, a condizioni di reciprocità, alle competenti autorità amministrative di Paesi esteri, informazioni, certificazioni, processi verbali ed altri documenti utili per l'accertamento di violazioni di leggi ed a regolamenti applicabili all'entrata o all'uscita delle merci dal loro territorio e di permettere, alle stesse condizioni, che i funzionari doganali depongano come testimoni nei procedimenti civili, penali ed amministrativi, riguardanti materia doganale, che fossero instaurati negli stessi Paesi.

P R E S I D E N T E . Sul punto 1-bis) dell'articolo 2 sono stati presentati tre emendamenti. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

*Al punto 1-bis), sopprimere le parole da: « e prevedendo » fino alla fine.*

RODA, SCHIAVETTI, ALBARELLO, DI PRISCO, PASSONI, PICCHIOTTI;

*Al punto 1-bis), in fine, sostituire le parole: « allorchè sussistano particolari necessità economiche o di sviluppo dei traffici; » con le altre: « purchè in località di confine presso i transiti terrestri; ».*

ADAMOLI, PESENTI, PELLEGRINO;

*Al punto 1-bis) aggiungere, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso deve scrupolosamente adottarsi il criterio che la determinazione dei territori fuori della linea doganale deve corrispondere alle finalità istituzionali e a riconosciute esigenze locali; ».*

VALSECCHI Pasquale, ROSATI, TORELLI, GENCO, TIBERI, FERRARI Francesco.

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

R O D A . La questione che io pongo al Governo è molto semplice ma tuttavia estremamente utile. Infatti il mio emendamento riveste grande importanza. Quando il Governo respinge sdegnosamente l'accusa che certe leggi si fanno di proposito e su misura, avrebbe il dovere non di limitarsi ad una sdegnata protesta, ma di spiegare i motivi per i quali ritiene di dover respingere le nostre motivate accuse.

Non avendolo fatto, mi sostituisco io al Governo ed affermo che questa legge, per quel che riguarda l'estensione delle zone franche, è stata fatta su misura degli armatori fratelli Costa di Genova, e lo dimostrerò. Ma dimostrerò anche un'altra cosa. Egregi colleghi, non vi siete chiesti il mo-

tivo per cui neanche il Governo aveva chiesto un'estensione della delega così abnorme, che comprendesse i punti franchi e le zone franche? Al di là del Governo è andata addirittura la Commissione: il caro amico relatore Trabucchi in questa circostanza, in una circostanza così singolare, così impegnativa, è stato quindi più realista del re, cioè del Governo. L'accostamento delle date, onorevoli colleghi, vi chiarirà il motivo del mio emendamento.

Il Governo ha presentato la proposta di delega il 26 giugno 1964. Questo significa che due anni e cinque mesi or sono il Governo non ravvisava la possibilità e la necessità di chiedere al Parlamento un'estensione siffatta della delega. Come dicevo, l'estensione viene ora chiesta dal relatore. Perché? Ma perché il 26 giugno 1964 il centro di Rivalta Scrivia era ancora praticamente in grembo agli dei, e quindi non vi erano di mezzo gli interessi dei signori Costa. Allora il centro di Rivalta Scrivia non esisteva se non nelle intenzioni; e infatti verrà inaugurato soltanto il 13 novembre prossimo. Questo spiega tutto, questa è la prova del nove che noi siamo nel vero.

Ha fatto molto male quindi il Governo a scaldarsi dicendo che noi lo caluniamo. Avrebbe dovuto invece — questo era il suo dovere e io sono persuaso che in replica lo farà — spiegare il motivo per cui due anni e cinque mesi or sono non ha chiesto l'estensione della delega ai punti franchi ed ora la fa chiedere dal relatore di maggioranza. Quando il Governo mi avrà risposto a tono su questo punto, può darsi che io corregga la mia impostazione.

Ma ora entriamo nel vivo della questione, lasciamo in disparte la polemica. Questa è una legge delega. Si potrà discutere, e si è già discusso, se in questa materia è opportuno rilasciare una delega al Governo. Ci è stato risposto che si tratta di una legge tecnica, al che noi abbiamo obiettato che era una legge tecnica anche la legge doganale, ancor oggi vigente, che risale al 25 settembre 1940: legge fascista, quindi. Il Parlamento fascista discusse qualche cosa come 152 articoli. Trattandosi di una legge tecnica, era ovvio che si articolasse in un numero così elevato

di articoli. Ebbene, se il Parlamento fascista, che abborriva le discussioni, si impegnò a quel tempo nella discussione di quei 152 articoli — discussione avvenuta qui in Senato, onorevoli colleghi, in questo Senato che allora era il Senato dei fasci e delle corporazioni — perchè questo lavoro e questa prova di democraticità e anche di consapevolezza su decisioni così importanti non la deve fornire il Parlamento repubblicano?

Ma entriamo nel merito, e veniamo al punto fondamentale. L'articolo 1 della legge doganale vigente 25 settembre 1940) parifica i punti franchi e i depositi franchi addirittura a punti fuori della linea doganale. Io ho parlato di punti fuori della linea doganale suscitando un battibecco col mio carissimo amico senatore Valsecchi e con il relatore, ma ero nel vero quando dicevo che l'articolo 1 della legge vigente pone addirittura sul medesimo piano della linea extra doganale del Carnaro, di allora, e dell'attuale linea fuori dogana di Livigno e di Campione i punti e i depositi franchi.

Il senatore Federico Ricci, genovese, quando si trattò di dare una delega al Governo fascista per l'istituzione di punti e depositi franchi si oppose con delle argomentazioni tecniche e giuridiche così convincenti che fecero breccia addirittura in quella massiccia maggioranza che era costituita, come sappiamo bene, dal Parlamento fascista. Ecco l'importanza per il Parlamento di legiferare direttamente in una materia siffatta. L'articolo 78 della legge del 1940, riguardo i punti franchi, dice: « I punti franchi menzionati all'articolo 1 possono essere istituiti con legge nelle principali città marittime dello Stato ».

Neanche il Parlamento fascista aveva osato delegare al Governo l'istituzione di punti franchi, perchè anche allora questa era considerata una norma di competenza esclusiva del Parlamento: e parlo del Parlamento fascista.

Allora io mi chiedo, colleghi, e chiedo a voi: volete voi essere meno democratici (se mi lasciate passare il termine) dello stesso Parlamento fascista? Sarebbe tutto dire!

Ho parlato di abito fatto su misura. Nel 1964 il centro di Rivalta Scrivia di fatto non

esisteva; nel 1966 invece esiste. Di qui il mutamento di opinioni e del Governo e della maggioranza relativa. Ed è un mutamento assai significativo.

Io non mi oppongo, onorevole Sottosegretario, a che venga effettuata una modifica all'articolo 78 istitutivo dei punti franchi, in cui si dice che i punti franchi debbono essere istituiti sempre per legge e soltanto nelle principali città marittime. No, sono anch'io del parere che il mondo cammina, che il progresso ha le sue esigenze, che ci può essere il bisogno di istituire punti franchi non soltanto in una zona marittima. Posso anche venirvi incontro in questo senso, se vi è la necessità di istituire un punto franco lontano dai porti di sbarco. Informatene però il Parlamento!

E sospetto invece il fatto che il Governo due anni e cinque mesi or sono non abbia sentito il bisogno di questa estensione di delega e che lo senta oggi perchè il centro di Rivalta ormai è una cosa concreta. E si tratta, come ha detto il dottor Giacomo Costa, di qualcosa come tre milioni e mezzo di metri quadrati di aree (tra aree coperte e non coperte) di società le cui azioni sono certamente dalla prima all'ultima di proprietà del *clan* dei Costa, il tutto con un impiego, per le prime infrastrutture, di nove miliardi di lire.

**P R E S I D E N T E.** Senatore Roda, lei ha già parlato un'ora e mezza in sede di discussione generale. Le ricordo che stiamo discutendo di un emendamento...

**R O D A.** Signor Presidente, non è che io voglia ripetere la discussione generale. Le chiedo però con franchezza quanti dei colleghi, che ora mi degnano di così benigna attenzione, hanno seguito la discussione generale. Allora eravamo in Aula in ben pochi! Ecco il motivo per cui mi dilungo, poichè per votare un emendamento di questo tipo bisogna conoscere bene i termini della questione.

Quanto ho detto spiega dunque il fatto che oggi il Governo voglia estendere la delega anche all'istituzione di punti franchi.

Immediatamente dopo il Governo ravviserà la necessità di istituire un punto franco a Rivalta Scrivia, con ciò naturalmente venendo incontro alle anticipazioni largamente fatte dal dottor Giacomo Costa, il quale è già sicuro che il primo atto del Governo dopo l'approvazione della legge delega, malgrado le accorate proteste fatte in buonissime fede dell'amico sottosegretario Valsecchi, sarà appunto quello dell'istituzione di un punto franco a Rivalta Scrivia.

Io non mi oppongo in via di principio a che la legge del 1940 venga modificata per l'estensione dei punti franchi anche in terraferma. Però il Governo, tutte le volte che si impone l'istituzione di un punto franco, abbia il coraggio di chiedere al Parlamento il *placet*, cioè di sottoporre al Parlamento i motivi per l'istituzione di un punto franco. È troppo importante un punto franco perchè venga istituito così a beneplacito del Governo; è così importante che, ripeto, il primo articolo della legge del 1940 costituiva proprio capitolo a sè.

E perchè, signori del Governo, non volete almeno essere coerenti con voi stessi? Perchè, onorevole Valsecchi, non vuole essere coerente con la legge del suo Governo, così come è stata presentata due anni e mezzo orsono? La verità è che è troppo facile accusarci di calunnia. Noi non caluniamo nessuno: esponiamo i fatti crudamente, rigidamente. Ma sono fatti inoppugnabili, sono fatti documentati. Ed allora, onorevole Sottosegretario, è proprio una malignità la mia: ma poichè durante la discussione di una legge delega di siffatta importanza, che viene a distanza di 26 anni dall'approvazione di quella attualmente vigente e che dovrà regolare per un certo numero di anni i traffici internazionali del nostro Paese, la poltrona del Ministro è rimasta deserta (ripeto, è una malignità la mia), io domando perchè il ministro Preti non ha trovato il tempo di venire al Senato a discutere una legge di tale importanza e a rispondere su questi emendamenti? Il Ministro stesso, o chi per esso, troverà quasi certamente il tempo di recarsi domenica a Rivalta Scrivia ad inaugurare il centro,

**P R E S I D E N T E .** Senatore Roda, il ministro Preti è al Consiglio dei ministri ove sono in corso le discussioni per le alluvioni.

**R O D A .** Onorevole Presidente, guardi che il primo a giustificare oggi il ministro Preti sono proprio io. Quindici giorni fa però, per fortuna nostra, non c'era di mezzo nessuna catastrofe nazionale e tuttavia il ministro Preti non c'era.

**P R E S I D E N T E .** Lei adesso ha fatto una imputazione specifica.

**N E N C I O N I .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**N E N C I O N I .** Onorevoli colleghi, io vorrei dividere in due parti la mia critica a quanto ha detto il senatore Roda in merito al suo emendamento. La prima parte riguarda la questione formale. Io potrei anche essere d'accordo nell'oppormi ad una legge delega di tal fatta, di tale portata perchè a mio avviso sarebbe opportuno discutere queste situazioni apertamente in Parlamento e non lasciare che, attraverso una legge delega che indica solo dei criteri molto generici, l'Esecutivo sottragga praticamente al Parlamento il potere legislativo senza limiti ben concreti. Su questo dunque posso essere d'accordo.

Non posso invece essere d'accordo per quanto concerne la possibilità di concessione di punti franchi. In modo particolare io avrei voluto che il senatore Roda, che molto spesso si occupa di problemi di carattere economico, anche nell'esame della situazione specifica — vengo adesso a Rivalta Scrivia — avesse considerato, sia pure succintamente, una situazione di carattere generale, di carattere economico che concerne non solo il porto di Genova, ma tutti i porti del Nord. Onorevoli colleghi, perchè noi, sia pure molto perplessi di fronte a questa legge, riteniamo di non essere contrari al centro di Rivalta Scrivia? Per una ragione molto semplice, e cioè perchè è stata una soluzione di carattere economico per ovviare all'asfissia

dei porti del nord Tirreno e in modo particolare del porto di Savona e del porto di Genova.

Ora ci sono dei grandi progetti che si discutono da anni a Genova; c'è il famoso progetto che ormai la stampa ha divulgato, di attraversare gli Appennini con delle gallerie per unire il porto di Genova e i porti della Liguria all'entroterra con la pianura padana. Ora questa è veramente un'opera grandiosa, assolutamente necessaria, perchè chi conosce l'andamento del porto di Genova, chi conosce il fatto che Genova è disertata da parte di primarie compagnie di navigazione, chi conosce l'esodo ormai continuo della clientela svizzera che preferisce il nord Europa in quanto Genova è asfissata dall'Appennino e dalla mancanza di spazio e le operazioni doganali si svolgono in situazioni quasi di impossibilità (i magazzini sono quelli che sono) non può non essere d'accordo. Ed è inutile che ritorni su quanto già in quest'Aula mille volte abbiamo detto, abbiamo criticato, abbiamo sottolineato ed abbiamo cercato di chiarire anche a noi stessi: una situazione di impossibilità che praticamente e gradatamente cancella i porti di Genova e di Savona dai traffici mondiali. Persino grandi società italiane di produzione primaria di beni di consumo si servono di lontani porti del nord Europa, lontani rispetto alla destinazione delle merci: cioè di Anversa, Amburgo, Brema. Lo sappiamo tutti. Dunque ben vengano pure le gallerie sotto l'Appennino, si porti pure la Valle Padana a contatto con il mar Tirreno. Sarà veramente questo il modo migliore per risollevare l'economia di Genova. Per quanto concerne il sistema, al di fuori di qualunque monopolio, conoscendo come è costituita... (*Interruzione del senatore Adamoli*). Ma certo, si fa quello che si può, ed allora vi domando: se per caso si dovesse discutere in quest'Aula di trasferire l'« Italsider » nell'entroterra, probabilmente voi, (e giustamente da un certo punto di vista) vi fareste paladini del livello dell'occupazione di Genova, come sempre ve ne siete fatti paladini, a mio avviso, per ragioni politiche che non hanno nulla a che vedere con gli interessi dei lavoratori. Ebbene, se

non si fa questo si cancella il porto di Genova.

**R O D A .** Badi, senatore Nencioni, che io, presentatore dell'emendamento, ho già detto che non mi oppongo affatto alla istituzione di punti franchi.

**N E N C I O N I .** Ed è per questo che ho diviso in due parti la mia critica.

**R O D A .** Qui si scavalca il Parlamento. Tutto qui.

**N E N C I O N I .** Non si scavalca il Parlamento, si dà la delega. Noi possiamo essere contrari alla delega, ma se diamo la delega non è il Parlamento che è scavalcato; la delega deve essere data, a norma della Costituzione, con l'indicazione dei limiti, dei criteri, del contenuto. (*Interruzione del senatore Roda*).

**P R E S I D E N T E .** Senatore Roda, lasci parlare.

**N E N C I O N I .** Pongo unicamente una questione che deve stare a cuore a tutti coloro, di qualunque colore politico, di qualunque schieramento politico, i quali esaminino freddamente una situazione di carattere economico, una situazione di paralisi di alcuni porti del nord Tirreno che sono ormai veramente nell'impossibilità di funzionare. E se questa situazione può essere risolta attraverso Rivalta Scrivia, a noi non interessa il modo, interessa soltanto il risultato di risollevare questa economia che, in una città divenuta di servizi come è Genova, è l'unica che può riportarla ai fastigi di un tempo.

Ecco per quali ragioni noi, perplessi di fronte a questa legge, non possiamo accettare che si sostenga che esiste un monopolio, perchè un monopolio non c'è, e perchè sanno tutti come è costituita questa società per azioni « Rivalta Scrivia », sanno tutti quante sono le azioni, sanno tutti che non si può essere proprietari di più di cinque azioni e pertanto che è una società aperta a tutti gli operatori economici del settore, a tutte le

banche del settore, a tutti coloro che vivono di questo lavoro, senza esclusioni. È proprio una società di servizi, che potrà anche non avere alcun utile; e se un utile indiretto ci sarà per la città di Genova, per la città di Savona, ben venga Rivalta Scrivia e il Governo dia pure tutte le autorizzazioni e riconosca pure tutti i punti franchi, ma si risollevi Genova dal suo torpore!

Partendo dalla situazione economica, partendo dall'asfissia del porto di Genova e del porto di Savona, partendo da Genova prigioniera della roccia del proprio Appennino, apriamo la Valle Padana, apriamo le vie verso Milano e cerchiamo di dare sfogo ai traffici di tutti i porti liguri. Solo così si dà, in questo momento grave per la Liguria e per Genova in particolare, un contributo fattivo al livello di occupazione e soprattutto al respiro del più grosso porto del nostro Mediterraneo.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Adamoli ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

**A D A M O L I .** Signor Presidente, poiché ho pure presentato emendamenti ai punti 12 bis) e 12 ter), che riprendono lo stesso concetto dei depositi franchi, credo che lei possa consentirmi di fare una esposizione unica.

E prego anche i signori colleghi di avere pazienza; forse questa materia può sembrare di scarso interesse, forse la nostra discussione precedente può sembrare già abbastanza completa, ma dobbiamo considerare che sono questioni molto serie e molto gravi, e noi le dobbiamo trattare con molta attenzione, per cui forse faremo perdere un po' più di tempo di quello che i colleghi ritenevano questa materia potesse richiedere.

La questione che qui abbiamo sollevato non investe soltanto certi interessi, ma riguarda anche tecnicamente tutta la struttura del sistema doganale. L'onorevole relatore ha un po' trascurato questo aspetto, ha un po' sorvolato su che cosa vuol dire, nel nostro Paese, creare un regime doganale con il quale i depositi franchi vengono introdotti nell'interno del territorio, al

di fuori delle frontiere marittime. Questa è una questione grossa, che ha sollevato enormi perplessità anche fra i dirigenti, fra i funzionari. E già oggi si pone il problema di come si potrà organizzare e controllare questo nuovo sistema, creando depositi franchi a 50, 60, 100 chilometri o 800 chilometri, o quello che può essere, nell'interno del territorio.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi su queste questioni che dimostrano come la forzatura cui il Governo è stato portato da questi famosi gruppi di pressione abbia scavalcato l'interesse generale. Anche se voi non siete d'accordo su questa questione dei gruppi di pressione, tuttavia le conseguenze di questa azione sono talmente evidenti che appare chiaro che siamo di fronte a qualcosa che non è nel raziocinio di una struttura, ma è soltanto nel riconoscimento di certe volontà che non tengono affatto conto degli interessi più generali.

**N E N C I O N I .** Proponete altre soluzioni.

**A D A M O L I .** Infatti! I depositi franchi sono considerati, come tutti sappiamo, territorio estero. La merce nel deposito franco può essere manipolata ed esportata senza particolari controlli. Ad esempio vi può entrare farina ed uscirne spaghetti — e questo non significa niente ai fini doganali ancora — e può anche ritornare all'estero come spaghetti.

Quindi siamo di fronte a qualche cosa che è sempre estero. Porre all'interno un deposito franco significa controllare tutte le merci lungo l'attraversamento del territorio nazionale, e davvero non si riesce a capire come si fa! Pensate che a Genova, recentemente, è stata inaugurata la « sopraelevata » che per un certo tratto attraversa un deposito franco, per cui una parte di territorio nazionale andava a finire in territorio estero. Si è dovuto fare una specie di gabbia, una enorme rete, per impedire che ci fosse confusione tra zona nazionale e zona estera.

Il deposito franco a Rivalta Scrivia significa che si deve fare una specie di tunnel.

Non si riesce a capire come la merce arrivi a Genova; nessuno la controlla, nessuno ne conosce la quantità, la qualità, il valore. Viene portata su alcuni mezzi, passa in territorio nazionale, arriva a Rivalta Scrivia, entra in questi magazzini, se ne fa quello che si vuole, e soltanto al momento in cui esce per entrare nel territorio nazionale — perchè potrebbe di nuovo uscire per tornare al porto, senza che nessuno sappia niente — soltanto allora scatta l'azione doganale.

Voi sapete che cosa è accaduto in Italia solo con il passaggio da una dogana all'altra; non sto a ricordare il noto episodio delle sigarette che andavano ad Albano Laziale: entravano alla frontiera di Chiasso come pezzi meccanici passando attraverso tutti i controlli, questi vagoni lungo la strada venivano dirottati e diventavano sigarette. Così sono andati a finire sui colli di Roma e se non vi era il morto nessuno se ne sarebbe accorto.

Questo episodio noi tutti lo ricordiamo; ora che cosa nascerà se si fa un sistema di questo tipo, se si vuol creare nell'interno del nostro Paese una struttura così completamente nuova? Del resto lo stesso Governo — dico Governo per quanto sia stata la Commissione a presentare questo emendamento — quando parla di queste nuove concessioni propone un comma 12-bis) dove dice: « Per i depositi franchi potranno essere previste misure idonee ad assicurare le condizioni di origine e di provenienza delle merci quando queste costituiscano presupposto di particolare trattamento fiscale ».

Ossia il Governo già distrugge il principio del deposito franco ed avverte che sta facendo qualcosa di così eccezionale che cerca di cautelarsi, per cui nello stesso momento in cui dice: faremo il deposito franco, aggiunge che se si troverà di fronte a certe merci e a certe situazioni che saranno motivo di particolare preoccupazione, allora interverrà. Che cosa vuol dire intervenire? Diventeranno di nuovo magazzini generali, faremo le bollette di accompagnamento, controlleremo le merci per qualità e quantità? Perchè a Rivalta Scrivia non si fa un magazzino generale?

È evidente che qui si vuole creare per questa società una situazione di assoluto privi-

legio. Tutto si svolge nell'ambito privato; pensate che questa legge è talmente fatta su misura, onorevoli colleghi, (e ci rincresce che la barriera politica non vi permetta di valutare obbiettivamente le nostre osservazioni), che si dice persino che le società di navigazione possono fare esse le operazioni di sbarco ed imbarco, mentre fino ad oggi esistevano gli spedizionieri doganali che sono pubblici ufficiali, praticamente, e che hanno un albo.

Ebbene, Costa, che è un armatore, potrà fare le operazioni di sbarco ed imbarco da solo, potrà fare le operazioni di trasporto da solo, immagazzinerà da solo; nessuno potrà controllare questo Stato nello Stato, mai.

Ora si può accettare una situazione di questo tipo? Ma è possibile che noi dobbiamo approvare una legge fatta su misura per determinati gruppi? Ed oggi il Governo presenta altri numerosi emendamenti che sappiamo bene da chi sono stati formulati.

Signor Sottosegretario, può gridare quanto vuole, può dire quello che vuole, ma sappiamo chi ha fatto questa legge, perchè è stata annunciata punto per punto. Lei non ne sa niente, lei di questi emendamenti non sa niente, ma mi permetto di dirle chiaramente che questi emendamenti sono stati fatti su misura dai tecnici di questa grande società.

Hanno fatto i magazzini, hanno costruito tutto, è tutto pronto e noi facciamo le leggi sovvertendo tutto l'attuale ordinamento del sistema tributario italiano e dando a costoro privilegi.

Voi date il vostro nome a qualcosa di cui si parlerà perchè tutto questo porterà enormi conseguenze. E poi vedremo la questione degli spedizionieri, un'altra categoria, questa, accantonata, distrutta sempre in omaggio alla supremazia di un gruppo privato. È questa la verità, non si sfugge a tutto questo: si elimina la presenza dello Stato e non si può, egregio collega Nencioni, coprire tutto questo con la storia che il porto di Genova è un porto che non risponde alle esigenze attuali.

Questa legge significa la morte del porto di Genova non la vita, perchè il porto è un emporio, il porto non è fatto solo di ban-



chine e gru, il porto è fatto di un insieme di operazioni mercantili, commerciali; e voi qui distruggete un tessuto economico facendo passare sulla testa di Genova le operazioni mercantili che vanno a finire in un polo industriale. Se il porto di Genova ha bisogno di essere ammodernato ci deve pensare un gruppo privato? Quando mai i privati fanno i porti per gli interessi pubblici? Se li fanno, li fanno per i loro interessi. Il fatto è che lo Stato ha lasciato i porti nella situazione in cui si trovano proprio per lasciare la porta aperta a soluzioni di questo tipo, e oggi siamo alla stretta finale.

È vero, vi sono dei casi in cui i depositi franchi sono in zona terrestre, ma sono strettamente aderenti alla frontiera. La Svizzera, che non ha il mare, ha dovuto risolvere questo problema e ha un deposito franco all'interno del suo territorio, che però si trova sulla frontiera, per cui non vi è il famoso corridoio che deve passare nell'interno e che crea determinati problemi. Noi vi diciamo: fate pure dei depositi franchi alla frontiera, fate pure un deposito franco a Fortezza; noi siamo d'accordo che una dogana come Fortezza possa adottare questa soluzione. Ma non portate i depositi franchi all'interno del territorio, creando una serie di gravi problemi tecnici!

In questi giorni tutti parliamo di come bisogna fare per garantire il denaro pubblico, per avere più disponibilità. Ma credete voi che questa soluzione aumenti le entrate fiscali? Credete voi che questo sia un mezzo giusto? ...

**N E N C I O N I .** Ma diminuisce il costo di tutte le operazioni portuali. Il porto di Genova è un ente competitivo ...

**A D A M O L I .** Questo è un altro problema. Del costo delle operazioni portuali possiamo discutere quando vuole, onorevole collega, ma ora non è questo il problema e non è questa la strada. Le incrostazioni dei costi portuali sono infinite. Comunque, questa è una legge fiscale che vale per tutti i porti e per tutte le situazioni.

Sapete, onorevoli colleghi, che è già in corso il progetto di una nuova Rivalta alle

spalle di Trieste? Che cosa scatenate, con questa legge, che cosa mettete in moto? Create una situazione talmente nuova che tutto il sistema viene completamente rivoluzionato, ma in senso negativo. A quale risultato approderà questa legge, fatta con queste prospettive? Oggi c'è Rivalta, avete voluto subire le pressioni relative a Rivalta; e il presidente della « Shell » ha già detto che il centro di Rivalta va bene. E certo che va bene! Gli facciamo tutto, gli facciamo anche l'autostrada, adesso, l'autostrada Voltri-Ovada. Poi faremo le ferrovie per Rivalta: le Ferrovie dello Stato stanno già predisponendo il nuovo tipo di vagone ferroviario per portare i grandi contenitori. È facile creare delle grandi iniziative in questo modo, quando tutto uno Stato è al loro servizio! Facciamo tutto: le autostrade, le ferrovie, e ora anche la legge. E domenica arriveranno i Ministri, i Sottosegretari, ci saranno fanfare, benedizioni, e tutto sarà a posto.

Ma l'interesse del nostro Paese dov'è? Risolviamo con questo la questione del porto di Genova? Ormai lo so, egregi colleghi: la vostra scelta è di un certo tipo, è politica. Però davvero il Governo di centro-sinistra deve approdare a questi risultati, quando queste leggi, cari compagni socialisti, erano impensabili alcuni anni fa, poichè il Governo non aveva mai osato presentare una legge di questo tipo? Ora invece il Governo queste leggi le fa approvare anche da voi. Andate a parlare con i portuali di Genova, col Partito socialista di Genova; esaminate le dichiarazioni che sono state fatte nel giornale socialista di Genova, nel « Lavoro nuovo », che continua a dire che mai sarà dato il deposito franco a Rivalta Scrivia. Lo diceva ancora qualche giorno fa: sarà solo un magazzino generale. E infatti non possono dire altrimenti, perchè di fronte ai genovesi il Partito socialista si squalificherebbe in modo aperto. Eppure oggi qui in Parlamento, quando noi abbiamo proposto non dico di respingere questa legge, ma solo di rinviarla per discuterla con maggior calma, voi, cari compagni socialisti, siete passati dall'altra parte e quindi avete dato il sigillo ad un provvedimento che è tipico di questa fase

della concentrazione dei grandi gruppi monopolistici.

I nostri motivi sono seri e sono anche tecnici. Io sono convinto che l'onorevole Sottosegretario, sotto questo aspetto, conosca le riserve, le preoccupazioni dei tecnici, degli alti funzionari delle dogane che non sapranno che cosa dovranno fare.

Se faranno questa specie di tunnel, come nelle gabbie dei leoni che entrano col domatore, per far passare le merci, come si potrà controllare? Questo si vedrà; ma intanto oggi facciamo la legge. Poi, a spese dello Stato, faremo anche i tunnel. Certamente: tutto sarà fatto per mettere Costa in condizioni di svolgere il suo lavoro.

Per questi motivi insistiamo affinché almeno questi emendamenti, che riportano la legge alla sua struttura originaria, siano accettati dagli onorevoli colleghi.

**P R E S I D E N T E .** Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sugli emendamenti dei senatori Roda ed altri e Adamoli ed altri.

**T R A B U C C H I , relatore.** La Commissione, nella sua maggioranza, deve anzitutto assicurare il senatore Adamoli che la Commissione, quando ha discusso questo argomento, veramente non aveva neppure la più lontana idea di quello che stava succedendo a Rivalta Scrivia. Posso affermare che solo durante la discussione dell'emendamento, uno dei funzionari che ci assistevano ha suggerito di cercare di formulare il testo in maniera generica, in modo che fosse possibile accordare o non accordare il punto franco a Rivalta Scrivia. Fu in quella occasione che per la prima volta sentimmo accennare a quella località. Ma non approfondimmo neppure che cosa vi si progettasse di fare.

Io poi non mi sono più interessato della cosa perchè, ripeto, a noi interessavano altre situazioni che mi pare siano oggettivamente presenti all'attenzione di ciascuno di voi.

A coloro che insistono nell'emendamento devo far osservare che, a mio parere, quando si fa una legge, non si deve dire sì o no

in relazione ad un caso particolare. L'ipotesi che noi abbiamo presentato è stata molto diversa: è stata, come dicevo, la considerazione dell'impossibilità di ricevere la merce che viene sbarcata o che viene semplicemente introdotta nei depositi franchi e nei punti franchi che esistono a contatto col mare.

Devo ricordare inoltre al senatore Adamoli e al senatore Roda che questa questione dei punti franchi va acquistando una importanza sempre maggiore anche per il fatto della possibilità della lavorazione entro il territorio della merce allo stato estero. Ad un certo momento, quando si voleva colpire, dal punto di vista fiscale, il passaggio delle merci in queste zone, ci si fece presente che vi era una tendenza ad andare a fare le lavorazioni al di fuori del territorio italiano, e che molta merce che doveva passare per Trieste (allora non si parlava di Genova), se noi avessimo insistito con la imposizione fiscale sarebbe stata lavorata in Jugoslavia o addirittura in Svizzera.

Non vogliamo essere in contrasto con le altre Nazioni, ma non ci pare lecito di avere delle istituzioni tali che rendano necessario l'uso di porti stranieri (come può essere Marsiglia, come possono essere molti porti jugoslavi), o di zone franche costituite all'interno o di porti del nord Europa, semplicemente perchè sappiamo che a Rivalta Scrivia sta nascendo un centro destinato a raccogliere delle merci ad iniziativa di una determinata società. Noi dobbiamo guardare la situazione in generale e la fattispecie in astratto e poi dovremo vigilare perchè il Governo non faccia dell'istituto che si crea o si regola un uso diverso da quello che il Parlamento ha voluto.

Da questo punto di vista anticipo immediatamente il parere della Commissione su uno degli emendamenti Valsecchi, quello, cioè, molto restrittivo nei criteri per la concessione di punti e depositi franchi che egli ha ritenuto di presentare. Penso che per il momento l'emendamento possa essere accettato, ma mi auguro che in futuro anche questa limitazione possa cadere.

Il senatore Adamoli ha chiesto: come si farà la tutela? Noi sappiamo che esistono i

camion TIR, con relativo piccolo contrabbando, che girano per tutta la penisola. Essi sono piccoli territori esteri su quattro ruote, che entrano con una dichiarazione e vengono poi sdoganati dove capita.

**PELLEGRINO.** C'è un ente pubblico che salvaguarda...

**TRABUCCI, relatore.** C'è un ente pubblico che salvaguarda che vengano effettuate le operazioni regolamentari. Ma il camion viaggia piombato e può accadere che si fermi in località intermedia e che succedano altri fatti. E questo può accadere anche per i carri ferroviari, come è avvenuto che carri ferroviari siano entrati a Domodossola e siano finiti ad Albano dove qualcuno li aspettava non per quel che si diceva contenessero ma per quel che contenevano. Ma è l'esigenza dei traffici che necessariamente impone di affrontare una parte di rischio, senatore Adamoli. Il rischio del contrabbando è inerente al regime doganale. Non possiamo dire: impediamo l'adozione di istituti più progrediti, perchè dobbiamo fare il controllo. Il controllo sarà effettuato diversamente, anzi sarà fatto meglio, con le pattuglie volanti, con la rete mobile di vigilanza, magari anche con altri sistemi. È necessario però che il sistema degli scambi progredisca.

Esaminiamo perciò la cosa da un punto di vista oggettivo. Oggettivamente il disegno di legge stabilisce che possano essere previsti punti franchi in determinate circostanze. Dopo di che, vogliamo discutere di Rivalta Scrivia? Bisogna che discutiamo allora della situazione del porto di Genova, della concorrenza che gli fanno i porti stranieri, della necessità di sollecitare gli sbarchi e della garanzia che è data oggi anche dall'esistenza di sistemi di trasporto sotto vigilanza o addirittura piombati fino al punto dove è stato creato il deposito.

Ma non è il caso oggi di fermarci di fronte ad un caso particolare: guardiamo la regola generale e lasciamo al Governo la responsabilità di adottare le misure che possano garantire la vigilanza e la tutela contro il contrabbando. Che se poi volessimo con-

cludere che si dovrebbe tornare a sistemi arretrati per evitare che determinati magazzini generali legittimamente costituiti, i quali pure possono ricevere la merce allo stato estero, ma che hanno determinate limitazioni nella loro attività, si trasformino in un deposito franco, opereremmo — riconosciamolo — cadendo in una ipotesi che si potrebbe chiamare un eccesso di potere legislativo, in quanto, pur riconoscendo ciò che sarebbe giusto, non lo vorremmo attuare per paura che in un caso determinato ne approfittino determinati enti o persone.

Ho sentito dal senatore Nencioni che la società dei magazzini generali di Rivalta Scrivia è una società di più persone ed è aperta a tutti. Io su questo punto non posso dire niente. Riconosco però che nostro dovere è di considerare tutti i cittadini in modo eguale e di rendere possibile a tutti lo svolgimento delle attività commerciali. Se poi si verificheranno degli abusi, questi dovranno essere puniti e dovremo prevenire il loro ripetersi. E questa potrà essere eventualmente una delle norme che saranno emanate con il secondo provvedimento delegato, se con l'esperienza si vedrà che in alcuni casi in cui siano per essere concessi il deposito franco o il punto franco si abbiano conseguenze indirette dannose per l'amministrazione finanziaria, dannose per gli interessi dello Stato o in genere per l'economia nazionale.

Più di questo mi pare che non possiamo dire ed è con questo sentimento che noi riteniamo di poter tranquillamente approvare la delega al Governo anche ad istituire dei depositi franchi o dei punti franchi nell'entroterra, come esistono in altri Stati nei quali certamente non c'entrano nè il gruppo Costa nè gli armatori...

**CAPONI.** C'entrano altri gruppi.

**TRABUCCI, relatore.** C'entreranno degli altri operatori economici, e i nostri operatori economici non debbono avere un trattamento diverso da quello che hanno nei Paesi moderni tutti gli operatori economici.

Per quanto riguarda le società di navigazione mi riservo di rispondere quando tratteremo quella materia.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze ad esprimere l'avviso del Governo.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo evidentemente ha accettato, come è risultato chiaro nel corso della discussione, questa norma introdotta all'articolo 2 punto 1-bis da parte della Commissione e, avendola accettata, la fa propria e invita il Senato a volerla approvare.

In aggiunta a quanto ha detto or ora il relatore devo dire ben poche cose. Vorrei fare una prima osservazione a titolo personale. I giornali hanno pubblicato la notizia che il Sottosegretario di Stato per le finanze — ed è stato fatto anche il mio nome — andrà domenica ad inaugurare la sezione doganale di Rivalta Scrivia, mentre il ministro Andreotti — sempre secondo le notizie pubblicate dai giornali — vi sarà per inaugurare i magazzini generali.

A D A M O L I . Gli altri Ministri cosa inaugureranno?

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Quello che faranno gli altri Ministri non lo so, perchè i giornali non ne hanno ancora pubblicata la notizia, ma ho già detto quello che mi risulta e che risulta a tutti voi dai giornali. Ora io penso che il Sottosegretario di Stato per le finanze adempia niente altro che al suo dovere andando ad inaugurare dei locali in cui operano i funzionari del Ministero o i finanzieri a tutela dell'Erario. Questo è un compito che mi riguarda ed io lo assolvo molto volentieri. Infatti, in qualsiasi posto noi abbiamo i nostri funzionari e i nostri finanzieri che operano a tutela dell'Erario, noi siamo con loro.

P A J E T T A . Siete voi che li avete mandati lì.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Noi possiamo mandarli dovunque apriamo delle sezioni doganali. Poco tempo fa ne abbiamo aperta una a Modena e siamo andati a Modena; ne abbiamo aperta una a Mantova e siamo andati a Mantova.

P A J E T T A . Questa è la questione, non è stata un'iniziativa democratica della Guardia di finanza.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. E ne dovremo fare ancora molte. Quando il Parlamento ci avrà onorato dell'approvazione delle leggi che aumentano gli organici dei funzionari delle dogane, noi di sezioni doganali in Italia ne dovremo fare decine e decine.

A D A M O L I . Voi, non i monopoli.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Dico noi insieme. Ne dovremo fare decine e decine se vogliamo che il commercio internazionale si svolga con una certa fluidità. E non facciamo, credo, offesa a nessuno se ricordiamo quanti di noi sono avvicinati da operatori periferici che invocano l'apertura di una sezione doganale in un centro secondario della provincia o il potenziamento di una sezione là dove già esiste, proprio perchè l'esigenza dello sviluppo economico del Paese questo richiede. (*Interruzione del senatore Roda*). Senatore Roda, lei mi ha interrotto e questa mi ricorda che devo darle una risposta. Lei mi paragona la discussione della Camera dei fasci e delle corporazioni a questa discussione: ma via, sono molto lontane! Nessuno avrebbe timore di affrontare la discussione in Camere di quel tipo dove l'unanimità è scontata prima che la discussione si apra. Ma noi siamo qui a dare dimostrazione di democraticità portando avanti l'approvazione di una legge che, a quanto sembra, non è destinata ad essere approvata all'unanimità.

A D A M O L I . A maggioranza.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. E questa è una delle forme attraverso le quali si esprime, fortunatamente, la democrazia. Quindi il paragone con quella unanimità non ci turba, non mi turba affatto, e non invidio quel sistema di discussione dal punto di vista politico, come non invidio il sistema economico di autarchia e di chiusura verso il commercio internazionale nel quale si sviluppava quel regime politico. Il mondo è cambiato e dobbiamo accettare questo cambiamento, ma per fortuna nostra il cambiamento è nel senso di una più ampia discussione e non nel senso indicato da lei, senatore Roda.

Circa i depositi e i punti franchi, si dice che essi creano delle preoccupazioni. Non so se da queste norme verrà fuori una legge che dia ai magazzini generali di Rivalta Scrivia lo stato di porto franco; non lo so.

P A J E T T A . Bisogna saperlo.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Voi sapete il futuro, io no. (*Commenti e interruzioni dall'estrema sinistra*).

P A J E T T A . Ma viviamo in Italia... col potere dei monopoli!

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non lo so, perchè io non ho il potere dei monopoli, anche se come Governo ne ho uno ben maggiore!

P A J E T T A . Bisogna prevedere.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Vi do per scontata una ipotesi, ma, amici miei, una ipotesi data per scontata ne comporta un'altra: se l'esperimento non va, si ritira...

P A J E T T A . Sono migliaia di miliardi.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non sono migliaia di miliardi. Comunque in questo caso le migliaia di miliardi non riguardano il Governo. Si dice che tutto ciò dà preoccupazione. Certo, dà preoccupazione un punto franco,

ma che preoccupazioni ci danno il confine marittimo e quello terrestre dal punto di vista del contrabbando? E che preoccupazioni ci danno quei punti franchi semoventi, di cui parlava il senatore Trabucchi!? Qui si tratta di studiare le difficoltà e di superarle, e se siamo uomini dobbiamo saperle superare, se siamo un'Amministrazione capace dobbiamo saperle superare. (*Interruzione del senatore Pajetta*). Comunque, una cosa è certa, che è molto meno difficile sorvegliare con la Guardia di finanza un punto franco che l'enorme linea di confine marittima e terrestre del nostro Paese. Quindi queste difficoltà le valutiamo obiettivamente, certi di poterle superare. Che poi la norma che la Commissione ci ha sottoposta e che il Governo ha fatto propria corrisponda ad una necessità che può essere sentita anche adesso, evidentemente questo balza evidente dal senso della stessa discussione. Che duri eterna questa facoltà no; perchè e per questa facoltà di aprire punti franchi all'interno e per tutte le altre facoltà previste dalla legge — delega, onorevoli colleghi, non dobbiamo mai dimenticare che il periodo di tempo nel quale il Governo può avvalersene è fissato dall'articolo 1 nel limite massimo di due anni. Ora non è che prevediamo in due anni di fare di ogni città italiana un punto franco e di ogni località dell'interno altrettanti punti franchi. Evidentemente i punti franchi, anche per le difficoltà che comportano, debbono rispondere non soltanto razionalmente alle esigenze fiscali e commerciali del Paese, ma debbono anche rispondere ad una possibilità reale dell'Amministrazione, che non è in grado di strafare. Quindi i limiti pratici di applicazione di questa norma delegata sono, per la ristrettezza entro la quale l'Amministrazione finanziaria deve muoversi, di per sè obiettivamente ristretti. Comunque sarei grato al Parlamento se volesse approvare la norma.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dal senatore Roda e da altri senatori al punto 1-bis) dell'articolo 2, emendamento non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Adamoli, Pesenti e Pellegrino, al punto 1-bis). Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Il Governo accetta l'emendamento presentato dai senatori Pasquale Valsecchi, Rosati, Torelli, Genco, Tiberi e Francesco Ferrari tendente ad aggiungere alla fine del punto 1-bis) il seguente periodo:

« In ogni caso deve scrupolosamente adottarsi il criterio che la determinazione dei territori fuori della linea doganale deve corrispondere alle finalità istituzionali e a riconosciute esigenze locali; ».

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo lo può accettare.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Pasquale Valsecchi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

Sul punto 2) dell'articolo 2 è stato presentato un emendamento da parte del Governo. Se ne dia lettura.

N E N N I G I U L I A N A , *Segretario*:

*Al punto 2), aggiungere, in fine, le parole:* « restando salva la possibilità di adottare adeguate cautele a garanzia degli interessi fiscali; ».

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

T R A B U C C H I , *relatore*. Poichè è interesse di tutti adottare adeguate cautele a garanzia degli interessi fiscali, ritengo che su questo emendamento possa esservi l'unanimità.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

Sul punto 3) è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Roda, Di Prisco e Passoni. Se ne dia lettura.

N E N N I G I U L I A N A , *Segretario*:

*Al punto 3), dopo le parole:* « o per forza maggiore », *inserire le altre:* « nonchè le macchine o pezzi di macchine ed oggetti che entro il termine coperto dalla garanzia risultino difettosi e quindi sostituibili gratuitamente ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda ha facoltà di illustrare questo emendamento.

R O D A . Brevissimamente, signor Presidente; io ho già illustrato nella discussione generale i motivi che hanno indotto il mio Gruppo a presentare questo emendamento.

Cosa avviene attualmente? Facciamo il caso più elementare; ma sono in fondo questi i casi istruttivi, quelli che danno un po' la possibilità al Parlamento di decidere con cognizione di causa.

Oggi, nel regime doganale attuale (legge del 1940) una bottiglia di *whisky* che si rompe durante il viaggio paga la dogana come se non si fosse rotta.

E questo caso, giustamente, con la legge attuale verrebbe sanato. Allora, consideriamo ora la trasformazione di un prodotto in un altro e facciamo il caso del grano che si importa dall'estero. Noi importiamo, come voi sapete, in prevalenza grano duro in temporanea che trasformiamo in pasta; ma in certi casi non trasformiamo in pasta il grano d'importazione, bensì il grano di produzione interna, sia pure grano duro. Ebbene, entro i limiti quantitativi dell'importazione di grano, noi abbiamo la facoltà di esportare all'estero il prodotto manufatto del grano, nella fattispecie la pasta, scontando il dazio d'importazione. È una specie di franchigia, quindi, e ben giustificata.

Quello che avviene oggi per il grano, quello che invece non avviene — ho citato i due estremi — per la bottiglia di *whisky* che si rompe durante il viaggio, dovrebbe avvenire, secondo questo articolo integrato nella maniera che suggeriamo, nel caso, ad esempio, di macchine o pezzi staccati di macchine.

Si può verificare che delle macchine che godono di una garanzia al loro arrivo, e durante il periodo di garanzia, siano riconosciute non idonee allo scopo per cui sono state comprate, per cui è necessario sostituire in tutto o in parte la macchina. Con il regime attuale (legge del 1940), la sostituzione anche di un solo pezzo di una macchina che sia in garanzia si può effettuare, però pagando un'altra volta il dazio d'importazione.

Ci troviamo quindi di fronte al tipico caso di duplicazione dell'imposta, che in qualsiasi regime tributario, specialmente nei regimi tributari moderni, non è ammissibile, è un non senso.

Ecco il motivo per cui, per evitare una duplicazione d'imposta, per evitare cioè che il pezzo di una macchina la quale integralmente ha già scontato il dazio d'importazione, ha già pagato la sua dogana, ha già assolto, per così dire, il suo dovere verso lo Stato sotto forma di tributo, venga sostituito, sempre nel periodo di garanzia, pagando ancora la tassa; ad evitare, quindi, che vi sia questa duplicazione d'imposta e soprattutto per ristabilire una equità nel nostro regime doganale, mi sono permesso di presentare un emendamento di questo tipo e di illustrarlo ai colleghi, sia pure con argomenti e parole spicciole.

**P R E S I D E N T E .** Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso su questo emendamento.

**T R A B U C C H I , relatore.** Il relatore non è contrario, ma ritiene più appropriato discutere di questo argomento al punto 9). Al punto 9) è detto: « stabilire che non si considerino importate, agli effetti dei diritti doganali diversi dai corrispettivi per servizi resi, le merci di origine estera che, successivamente alla importazione definitiva o temporanea, siano, entro un determinato limite di tempo e con l'osservanza di opportune formalità e cautele, rispedite all'estero ovvero distrutte sotto vigilanza doganale perchè riconosciute difettose o non conformi alle pattuizioni del contratto di acquisto; ».

Ove si dice: « le merci di origine estera », ovviamente sono da considerarsi anche le macchine. Pertanto, quando parleremo di questo argomento, credo che potremo eventualmente anche studiare l'introduzione di una formula per quanto riguarda i pezzi di macchine, che contemporaneamente preveda la possibilità della sostituzione.

**R O D A .** Sono d'accordo, signor Presidente per accantonare l'argomento rinviandolo a quando discuteremo il punto 9).

**P R E S I D E N T E .** L'emendamento sarà allora ripreso in esame in sede di discussione del punto 9).

Al punto 4) dell'articolo 2 sono stati presentati tre emendamenti. Se ne dia lettura.

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

*Sostituire il punto 4) con il seguente:*

« 4) prevedere la necessità di una autorizzazione speciale per l'esercizio dell'attività di rappresentante in dogana del proprietario della merce, in conformità alla legge 22 dicembre 1960, n. 1612, e stabilire che l'autorizzazione deve essere concessa soltanto a persone le quali, oltre a godere la fiducia dell'Amministrazione, siano in possesso di requisiti culturali e di capacità professionali adeguati alle esigenze delle discipline doganali, regolando con norme transitorie la situazione di coloro che attualmente operano in dogana e ivi sono accreditati in virtù della vigente legislazione ».

**RODA, ALBARELLO, PASSONI,  
PICCHIOTTI;**

*Al punto 4), ripristinare il testo del Governo.*

**VALSECCHI Pasquale, TORELLI, ROSATI;**

*Al punto 4), ripristinare il testo del Governo.*

**ADAMOLI, PESENTI, PELLEGRINO**

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Roda ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

R O D A . È una questione questa che dovrei ritenere pacifica anche perchè un insigne membro della maggioranza governativa ha presentato un emendamento simile al mio.

Di che cosa si tratta? È stato messo in luce come, estendendo la facoltà alle grandi società di navigazione e alle grandi società aeree di escludere dagli accertamenti doganali gli spedizionieri, si viene a snaturare la legge del 1940 e si vengono soprattutto a togliere molte delle garanzie che attualmente presiedono allo scambio di merci tra il nostro Paese e gli altri Paesi.

Vorrei chiedere inoltre all'onorevole relatore Trabucchi come la mettiamo con quanto ha scritto egregiamente nella sua relazione allorchè dice che naturalmente si deve garantire che non si alimenti la frode. Se noi togliamo di mezzo o cerchiamo di togliere di mezzo questi spedizionieri doganali, allora, onorevole Trabucchi, stia certo che il suo inciso bisogna leggerlo in senso affermativo, nel senso che si debba alimentare la frode.

L'unica garanzia che abbiamo nello scambio internazionale deriva dal fatto che di questo scambio si occupano in modo tecnico, in modo preciso, in modo consono gli spedizionieri doganali che, come ho già rilevato nel mio intervento nella discussione generale, forniscono tutte le garanzie indispensabili per il fatto che sono selezionati, hanno compiuto un lungo tirocinio, sono soprattutto iscritti all'albo degli spedizionieri, dando in questa maniera garanzie che gli altri non possono dare. Ora se passerà la questione delle grandi società di navigazione e delle compagnie aeree, immettendosi altre persone che non sono qualificate a fare questo scambio, io pongo subito una domanda. Si cominci a stabilire, se si afferma il principio che ad effettuare le operazioni doganali possono essere i grandi spedizionieri, dove finiscono i grandi spedizionieri, dove incominciano i medi e dove incominciano i piccoli. Una legge che lascia un così largo margine di discrezionalità e discrezionalità soggettiva di questo tipo, vi chiedo se in buona sostanza è una legge o non è piuttosto un qualcosa di ridicolo che anzichè ovviare alle frodi come auspica

il relatore non tenda ad incentivare queste frodi.

Onorevoli colleghi, in buona sostanza, che cosa avviene oggi? Abbiamo già sentito lamentare dall'onorevole Trabucchi il fatto che una gran parte delle operazioni doganali avvenga, diciamo pure, fuori orario. Il che significa straordinari, che si facciano o non si facciano, siano straordinari reali o fatti nelle ore di ufficio, non ci interessa, la verità è che in sostanza oggi gli operatori economici sono gravati anche di queste ore straordinarie in notevole misura. Allora, senatore Trabucchi, il fatto è che di fronte a una dimensione quale quella che abbiamo denunciato nella discussione generale, chi serve oggi ad accelerare il traffico è appunto quella categoria di spedizionieri doganali che, proprio perchè pratica della materia, perchè vincolata da un albo speciale, soprattutto perchè soggetta a delle sanzioni che in certi casi sono giustamente dure, dà la maggiore garanzia che il traffico doganale si svolga sui binari della legalità. Se questa facoltà che oggi è affidata esclusivamente — e per fortuna dell'erario italiano, aggiungo io — agli spedizionieri doganali noi dovessimo lasciarla alla mercè dell'ultimo spedizioniere del nostro Paese, dell'ultimo, diciamo così, padroncino di camion con rimorchio che effettui il servizio da Roma ad Amsterdam, vi lascio immaginare i guai, gli intoppi e le distorsioni che avverrebbero proprio negli uffici doganali: avverrebbero proprio quei guai, quegli intoppi, quegli errori ed anche, se vogliamo dirlo, quelle frodi che la nuova legge doganale vorrebbe invece impedire.

Quindi stiamo attenti, non estendiamo la facoltà di operare in dogana agli spedizionieri, grandi e piccoli che siano, altrimenti e lo dico — soprattutto dal punto di vista costituzionale — verremo a cancellare una categoria, quella degli spedizionieri doganali, che la Costituzione ammette perchè è iscritta regolarmente in un albo professionale che trova cittadinanza nel nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Il senatore Torelli ha facoltà di illustrare il suo emendamento.



T O R E L L I . In sostituzione del collega Pasquale Valsecchi, io desidero anzitutto premettere una dichiarazione di voto sul testo presentato dal collega Roda. In seguito illustrerò gli emendamenti che noi abbiamo presentato e che riguardano la stessa materia.

Il testo del collega Roda — come ho detto parlo a nome del collega Valsecchi ed anche del collega Rosati — non ci convince perchè ci sembra piuttosto confuso ed equivoco. Esso dice infatti: « prevedere la necessità di un'autorizzazione speciale per l'esercizio dell'attività di rappresentante in dogana del proprietario della merce, in conformità alla legge 22 dicembre 1960 ». Or bene, se questo richiamo alla legge del 1960 si riferisce alla necessità di un'autorizzazione speciale è sbagliato perchè la legge del 1960 non tratta dell'autorizzazione speciale. È la legge doganale che parla di patente, mentre la legge del 1960 tratta soltanto dell'esercizio dell'attività di rappresentanza. Se poi questo richiamo viene fatto per l'esercizio puro e semplice dell'attività, permane un motivo di preoccupazione determinato dalle parole « autorizzazione speciale », che ci rendono dubbiosi circa il loro contenuto. È appunto a causa di questo dubbio che è stato chiesto il ripristino del testo governativo. Infatti fra il testo governativo e il testo della Commissione non vi è altra differenza che questa: il testo governativo si rifà alla patente di abilitazione, quindi ha un riferimento preciso alla professione degli spedizionieri. Per questo io vorrei chiedere al collega Roda se non ritenga opportuno ritirare il suo emendamento e aderire a quello dei senatori Valsecchi, Torelli, Tosati che è, si può dire, letteralmente uguale a quello dei senatori Adamoli, Pesenti, Pellegrino che segue.

Mi corre però l'obbligo di aggiungere due considerazioni. Dice il testo della relazione che accompagna il disegno di legge che le case produttrici di merce da esportazione (come le fabbriche di automobili) e le case appaltatrici del servizio di trasporto e spedizione (le cosiddette case di spedizione) hanno chiesto di poter essere autorizzate in proprio alle operazioni doganali da com-

piersi a mezzo di loro funzionari assumendone la responsabilità. Dice il relatore che la Commissione non è approdata, su questo punto, a nessuna conclusione sicura, ed aggiunge che ciò è avvenuto perchè si ritiene che, più che interessi di categorie e visioni tecniche, debbano influire sul voto visioni di politica legislativa, visioni cioè che non possono trovare la loro espressione se non attraverso il voto dell'Assemblea. Il relatore aggiunge che praticamente su questo punto, sul quale vi è stata una vivace discussione, non s'è giunti a nessuna decisione e che la Commissione non ha scelto nessuna delle due tesi. È però opinione del relatore che « sia possibile adottare una soluzione più larga di quella proposta, almeno nel testo della legge delegante, lasciando al Governo di provvedere però con la delegata a scegliere in qual misura si contemperino le due esigenze ».

Nei due testi noi quindi veniamo a sapere che vi sono delle lacune: la lacuna circa la pretesa degli imprenditori dei trasporti e la lacuna circa la richiesta degli spedizionieri di veder garantita in futuro la propria attività professionale.

Oggi dobbiamo colmare queste lacune. Ecco perchè non solo chiediamo il ripristino del testo governativo, ma chiediamo anche di aggiungere l'emendamento 4-bis, perchè in sostanza, sia attraverso la dizione della Commissione, sia attraverso l'articolo 15-bis lettera c) (che il senatore Roda dà per approvato, ma di cui noi abbiamo chiesto, come lui, la soppressione), potremmo avere l'abolizione totale della professione degli spedizionieri. E ciò che sarebbe più grave è che questa eliminazione verrebbe effettuata dal Parlamento soltanto sei anni dopo che esso ha costituito quella categoria (perchè essa fu costituita nel 1960 con una legge che all'articolo 1 la dichiarava nientemeno che una professione qualificata); e verrebbe eliminata proprio due anni dopo l'emanazione delle norme di attuazione della legge del 1960.

Non posso accettare il parere piuttosto disinvolto del collega relatore Trabucchi perchè, se è vero, come è vero, che si tratta di questione di politica legislativa, l'Assemblea

non deve sottrarsi alla sua responsabilità passando la questione al Governo, cui renderebbe un pessimo servizio, sottoponendolo a tutte le pressioni delle categorie interessate. D'altronde il Senato, nel 1960, ha dato vita alla categoria professionale degli spedizionieri e ha statuito sui modi dell'esercizio professionale, sugli albi professionali, sulla disciplina della professione. Oggi non può delegare ad altri il compito, possibile anche se non probabile, di decretare la morte di questa categoria. Fu nostra, del Parlamento, la responsabilità di farla nascere nel 1960; altrettanto deve essere nostra la responsabilità di vederla confermata o abolita.

Quali presentatori di questo emendamento aggiuntivo abbiamo scelto tra le due tesi e chiediamo che l'Assemblea approvi il criterio che la legge delegata preveda, nel compimento delle operazioni doganali, che la rappresentanza sia conferita soltanto agli spedizionieri iscritti all'albo professionale. I motivi sono gli stessi che il Senato fece propri nel 1960 per motivare la necessità di questi nuovi professionisti. Il motivo principale ce lo offre proprio la relazione, quando il collega Trabucchi scrive che gli imprenditori di trasporti hanno fatto presente che « pari garanzie a quelle che danno gli spedizionieri possono offrire società ben viste all'amministrazione doganale ». Ecco il punto: la categoria professionale degli spedizionieri nacque tra l'altro per sottrarre all'amministrazione doganale questa facoltà discriminatrice tra società ben viste e società non ben viste, discriminazione che la stessa amministrazione doganale, nella sua saggezza, rifiuta e che non può essere che motivo di discussione a non finire, di gelosie tra imprenditori, di pressioni, e in definitiva di possibili favoritismi. E noi, pur ripetendo la nostra massima fiducia nell'amministrazione, dobbiamo eliminare anche questa possibilità. Un conto è scegliere e valutare l'idoneità di una persona a cui concedere la patente per l'esercizio professionale; un conto è scegliere una determinata società, escludendone altre. La valutazione poi deve sempre essere personale, mai tra enti e società, perchè qui entrano nel

giuoco diversi criteri: preparazione culturale, moralità, onestà, cioè tutti elementi attinenti ad una persona.

In aggiunta a tutto ciò la legge doganale prima e quella del 1960 poi pongono a carico degli spedizionieri professionali obblighi fra gli altri molto precisi: primo, responsabilità personale e solidale con il proprietario delle merci; secondo, obbligo di prestare gratuitamente la loro opera per conto di persone sprovviste di mezzi, di operai rimpatriati, di profughi, eccetera. Orbene, la responsabilità solidale dello spedizioniere con il proprietario della merce non è soltanto garanzia di una maggiore solvibilità ma è una duplice garanzia morale, che nessuna società od ente potrà mai dare. Inoltre chi mai eserciterà quest'ultima e più umile mansione del gratuito patrocinio, se non lo spedizioniere professionista, il quale deve essere posto però in grado di avere tra la sua clientela quelle case di spedizione senza delle quali egli è destinato a scomparire ineluttabilmente?

E non mi si dica che qui si tratta di concedere la parità con le legislazioni di altri Stati del Mercato comune, perchè in questo caso è ancora da farsi la discussione sul tema se sia migliore la nostra legislazione oppure quella degli altri Stati. Non dimentichiamo che la specializzazione professionale indubbiamente è un passo avanti verso una migliore organizzazione dei servizi a favore della comunità nazionale. Su tale terreno il Parlamento si è sempre mosso: ultimamente quando ha approvato, per esempio, gli albi professionali dei consulenti del lavoro o quando tra breve li approverà, a favore degli esercenti le arti ausiliarie delle professioni sanitarie.

Non è quindi comprensibile come oggi sul tema in esame si debba indietreggiare se non per favorire ingiustificatamente, anche con danno generale, alcune case di spedizione. Dico alcune, non tutte, perchè rimarrebbe sempre l'arbitrio dell'amministrazione doganale di scegliere a suo piacimento. Quindi, in definitiva, si verrebbe a creare uno stato di privilegio, che noi chiediamo sia eliminato non soltanto attraverso l'accoglimento di questo emendamento, ma con la

reiezione di quel punto 15-bis, lettera c), in cui si sostanzia in tre righe la morte definitiva degli spedizionieri doganali perchè quando tutte le Compagnie di navigazione possono compiere le operazioni doganali è logico che nessun spedizioniere potrà mai più lavorare sulle rive del mare. Quando veniamo a stabilire che le ferrovie e gli aeroporti possono direttamente compiere le operazioni doganali, io mi domando: questi spedizionieri quando e dove lavoreranno? Non sulla frontiera marina, non nei valichi di frontiera: tutt'al più avranno come possibilità di vita gli autocarri trasportanti merci, ma anche questi verrebbero a loro sottratti il giorno in cui le case di spedizione venissero a fruire dei benefici e delle facoltà che hanno richiesto.

I presentatori dell'emendamento, quindi, lo affidano all'approvazione del Senato insistendo nel dire che esso trova il suo fondamento non soltanto nell'esigenza di una categoria — esigenza d'altronde legittima, tanto più perchè è sorta a seguito della nostra legge del 1960 — ma specialmente perchè la presenza e la garanzia degli spedizionieri nelle operazioni doganali è l'unico mezzo per ovviare a discriminazioni, a situazioni di disagio tra gli stessi operatori doganali e per ottenere quel beneficio del patrocinio gratuito che nel nostro Paese purtroppo, dato il continuo flusso emigratorio e immigratorio, ha grandissima importanza. Grazie.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Pellegrino ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

**\* P E L L E G R I N O .** Vorrei innanzi tutto dire che quando le cose si discutono un certo accordo si raggiunge. Io infatti sono perfettamente d'accordo con quanto ha detto il collega Torelli in questo momento, perchè anche a me, a nome del mio Gruppo, preme riconfermare ciò che è stato già affermato sei anni orsono nella legge 22 dicembre 1960, n. 1612, con la quale venne riconosciuta allo spedizioniere doganale la qualifica di professionista. Infatti, se noi andiamo un po' indietro ci accorgia-

mo che questa categoria, ieri e ancor più oggi, riveste una grande importanza nel nostro Paese in quanto svolge delle azioni molto proficue per l'economia. Infatti lo spedizioniere deve avere una ragguardevole preparazione giuridica per l'interpretazione e l'applicazione delle leggi, delle norme e dei regolamenti che disciplinano la materia fiscale e il commercio internazionale, una profonda conoscenza merceologica che consenta l'esatta classificazione delle merci presentate in dogana, una preparazione per fare osservare i vigenti divieti di carattere sanitario ed economico e per la conseguente applicazione dei dazi. Gli stessi spedizionieri devono avere una notevole padronanza della tecnica valutaria per il trasferimento dei pagamenti internazionali che presuppone un'adeguata conoscenza delle clausole, modalità ed usi internazionali attinenti ai ricevimenti e alla consegna delle merci dall'estero e per l'estero, una adeguata preparazione culturale per poter trattare con competenza e prestigio con i funzionari dell'amministrazione finanziaria, analogamente a quanto avviene per la professione forense nei confronti dell'amministrazione giudiziaria. Da tutto ciò si evince che, proprio in dipendenza di questa molteplicità e complessità delle leggi e delle disposizioni che regolano il traffico internazionale, per la preminente importanza che il commercio estero assume proprio nel bilancio dello Stato e per i riflessi sociali che si hanno, gli spedizionieri doganali sono oggi gli unici che possono assolvere le funzioni così complesse della dogana. E quindi non è possibile oggi, con questa delega, trasferire a società, ad enti quello che questi non possono avere, cioè non è possibile oggi distruggere questa categoria tanto meritoria e creare una concorrenza fra enti più o meno capaci. Noi siamo per il riconoscimento professionale per queste operazioni doganali e quindi, nei riguardi degli spedizionieri doganali, siamo per il riconoscimento del compimento di queste operazioni. Vogliamo quindi ritornare al testo del Governo perchè lo stesso Governo si era premurato di riaffermare che gli spedizionieri doganali sono gli unici oggi abilitati a compiere quelle così complesse operazio-

ni. Non starò qui a ripetere quanto ha già detto, molto egregiamente, il senatore Torelli, che ha sviscerato in tutti i suoi punti la relazione del senatore Trabucchi. Io sottoscrivo in pieno l'esposizione del senatore Torelli e, proprio perchè non intendo ripetere cose già dette, ritengo che si debba ritornare al testo governativo che è il testo più aderente oggi al rispetto ed alla difesa della categoria degli spedizionieri.

**T R A B U C C H I**, *relatore*. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Nella sua veste di relatore?

**T R A B U C C H I**, *relatore*. No, come senatore, perchè ho lasciato la responsabilità di relatore della Commissione al senatore Bonacina, che del resto lo potrebbe fare molto meglio di me, proprio perchè in questa situazione voglio essere libero. Sarò forse l'unico in quest'Aula che abbia una opinione molto decisa e precisa in contrasto con quella del senatore Torelli e del senatore Pellegrino; non tanto per il ritorno al testo del Governo, ma per quello che con l'emendamento si vuole stabilire. Credo mi sia lecito, comunque, di chiarire per un momento la mia posizione di senatore singolo e non quella di relatore. Non credo che ciò sia proibito dal Regolamento.

**P R E S I D E N T E**. È difficile però assumere due vesti. Ad ogni modo si può anche farlo.

**T R A B U C C H I**, *relatore*. In questo caso ho dismesso la toga per questo argomento.

**P R E S I D E N T E**. Comunque esprima il suo parere personale.

**T R A B U C C H I**, *relatore*. Assolutamente personale. Vorrei porre le questioni nel loro limite esatto. Che cosa fa lo spedizioniere? Per quale ragione è stata fatta la legge del 1960? Anzitutto va ricordato che, giusta la vecchia legge doganale, che

noi abbiamo sempre detto che è vecchia e senescente, è stabilito che ogni operazione doganale (articolo 16) deve essere preceduta da una dichiarazione da farsi dal proprietario della merce. Quindi è pacifico che il proprietario della merce può fare la dichiarazione doganale. È poi stabilito all'articolo 17 che, ogni qualvolta la legge prescrive al proprietario della merce di fare una dichiarazione, il proprietario stesso può agire all'uopo a mezzo di rappresentante, e la rappresentanza può essere conferita o a spedizioniere autorizzato o ad altre persone munite di mandato. Quindi con mandato speciale (ed è contro questa norma che si combatte con l'emendamento 4-bis) il signor proprietario può oggi incaricare chi lo rappresenta di fare una dichiarazione doganale. Se non c'è il mandato speciale allora l'incarico può essere dato soltanto allo spedizioniere il quale, essendo un signore pratico della materia doganale, fa le dichiarazioni, risponde delle dichiarazioni per conto di chi lo manda e naturalmente, di fronte al Governo e di fronte allo Stato, assume una posizione particolare: quella di obbligato principale, purchè non si richieda che abbia mandato.

Nel 1960, essendo necessario rimettere un po' d'ordine nella materia, è stata riconosciuta allo spedizioniere la posizione di professionista. Allora si è stabilito l'esame, si è stabilito che cosa si debba fare per avere la patente e si è creata la patente di spedizioniere. Questo non toglie che il proprietario possa ancora oggi fare da solo e che il proprietario possa fare la dichiarazione a mezzo di rappresentante munito di procura.

Cosa unica nel mondo, in Italia la rappresentanza non può essere data che al « signor spedizioniere », cioè a persona fisica. Chiunque avrebbe creduto che, oltre che con mandato speciale, così come lo spedizioniere, dovessero essere ammesse ad agire anche le case di spedizione, vale a dire società appaltatrici del trasporto e che si preoccupano di fare le operazioni doganali. Invece no, in Italia si vuole perpetuare il sistema che soltanto la persona fisica sia abilitata per le dichiarazioni; solo il signor spedizioniere. E si vuole arrivare a mettere lo spedizioniere

re al di sopra anche di altre professioni, perchè si vuole dare a lui addirittura il monopolio (punto 4-bis).

A D A M O L I . Ma se in Inghilterra il pubblico ufficiale...

T R A B U C C H I , *relatore*. Pubblico ufficiale, ma non monopolista. Che cosa poi avviene nella pratica? Che le case di spedizione principali sono legate a quello o a quell'altro spedizioniere; e naturalmente a Chiasso tutti sanno che lo spedizioniere della « Gondrand » è quel certo signore, lo spedizioniere di quell'altra società è l'altro certo signore e così via; questo a Chiasso lo sanno tutti. Ma se si va ad esempio a Tarvisio, lì ci sono solo tre spedizionieri, che sono legati soltanto alle tre grosse case. Se viene una quarta casa ad operare, supponiamo, sempre a Tarvisio, deve andare a togliersi il cappello davanti allo spedizioniere legato o con la « Gondrand » o con la seconda o la terza società e farsi fare le operazioni dal rappresentante dell'altra casa, dicendo che il suo cliente, quel certo signore, ha la merce lì, la deve importare ed ha fretta perchè altrimenti le vacche muoiono o la merce perisce o i concorrenti lo sostituiscono, e lo spedizioniere, che è rappresentante di un'altra casa, fa il suo servizio conforme agli interessi di chi lo paga tutti i mesi non di chi lo paga solo nel caso singolo!

Queste sono le cose che succedono.

Ora, in una situazione di questo genere, l'opinione mia personale, personalissima, non condivisa dalla maggioranza della Commissione, la quale ha deciso di rimettersi all'Assemblea, è che si può benissimo ritornare anche al testo del Governo, ma non più in là; e a questo proposito vorrei chiarire che tra il testo del Governo e il testo della Commissione c'è una certa differenza in quanto il testo del Governo parla di « patente », mentre il testo della Commissione parla di « autorizzazione »; la patente è un documento che permane, mentre l'autorizzazione si ritira quando si vuole. Si può benissimo ritornare, dicevo, al testo del Governo e in questo senso si può aderire anche all'emendamento Torelli, fatto suo dal

senatore Pellegrino, ma più in là di questo non si deve assolutamente andare, non si può concedere altro. Se è vero che in teoria gli spedizionieri possono interessarsi gratuitamente delle spedizioni degli emigranti, che hanno sì e no quei poveri valigioni che si tirano dietro e che ingombrano tutti i nostri treni che vanno da Bologna in su, ma che noi tolleriamo tanto volentieri perchè in fondo non rappresentano che le poche masserizie, i pochi oggetti personali che portano con sé questi bravi lavoratori, è vero che questi valigioni in pratica non danno mai luogo a dogana; comunque, facciamo o non facciamo qualche operazione gratuita, resta giusto che gli operatori abbiano la possibilità di avvalersi degli spedizionieri se lo vogliono, abbiano la possibilità di avvalersi di loro rappresentanti se lo vogliono, non siano legati da monopoli di nessuna categoria ma siano di fronte alla legge in stato di assoluta e completa libertà.

Questo, secondo me, tanto più va confermato di fronte alle Ferrovie che già oggi possono fare le operazioni per conto dei loro clienti, alle quali si vorrebbe addirittura togliere questo potere per creare il regno delle categorie degli spedizionieri anche contro l'Amministrazione dello Stato. Io ritengo giusto invece che la facoltà che le Ferrovie hanno venga data anche alle compagnie di navigazione e a quelle aeree le quali debbono poter fare le operazioni per conto dei loro clienti e questo, quanto meno, per le compagnie di bandiera degli Stati che ospitiamo nei nostri aeroporti.

Non capisco perchè l'« Alitalia » per esempio che è una società dello Stato e le compagnie di navigazione per le quali lo Stato paga fior di sussidi, debbano rivolgersi agli spedizionieri se vogliono fare le operazioni doganali per conto dei loro clienti.

In relazione ad un concetto di libertà che mi pare non ammetta discussione, dichiaro, a titolo personale, che posso accettare lo emendamento Pellegrino-Torelli di ritorno al testo del Governo, ma che, a costo di essere solo, voterò contro gli altri emendamenti.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sugli emendamenti in esame.

\* B O N A C I N A . Come la relazione della Commissione dice, la Commissione ha rimesso all'Assemblea la decisione sul punto controverso che riguarda sia il ritorno al testo del Governo sia l'aggiunta dei due emendamenti presentati dal Gruppo comunista e dai democristiani.

Debbo confermare questo parere della Commissione; se però il Presidente me lo consente, a titolo personale, debbo dire che il mio Gruppo voterà a favore dei due emendamenti, quello soppressivo di ritorno al testo governativo e quello aggiuntivo proposto dai colleghi Pasquale Valsecchi ed Adamoli, condividendo le ragioni che sono state prospettate dai colleghi proponenti.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Governo è lieto che un emendamento sostenga di fronte all'Assemblea l'opportunità di ritornare al testo governativo. Mi dichiaro pertanto favorevole al primo emendamento; il secondo, a mio modo di vedere, è una conseguenza del primo. Instaurando il primo una rappresentanza personale, fisica, ne deriva la conseguenza enucleata dalla prima parte del secondo emendamento, mentre la seconda parte fa salvo lo *statu quo* per quanto riguarda l'amministrazione ferroviaria. Qui non si fa altro che riconfermare l'attività che oggi svolgono gli spedizionieri doganali ed il sistema in atto, sistema che non ha creato fino a questo momento preoccupazione all'amministrazione.

Sono favorevole, pertanto, a lasciare le cose come sono, per cui esprimo parere favorevole al primo e al secondo emendamento. Tuttavia farei presente l'opportunità di aggiungere alla fine del punto 4-bis questo comma: « Sarà tuttavia prevista la possibilità di conferire la rappresentanza ad altre persone meritevoli di fiducia per il compimento di operazioni di scarso rilievo o per agevolare l'andamento dei traffici ».

Infatti dalla discussione è emersa l'esistenza di qualche carenza marginale e l'aggiunta mira ad evitare che si renda indispensabile il ricorso allo spedizioniere doganale anche per le operazioni più modeste che sono normalmente effettuate da fat-

torini o da persone all'uopo incaricate. In questi casi ad un valico che è scarsamente interessato l'amministrazione può anche delegare un proprio ex funzionario per fare l'operazione, così come può delegare qualcuno lì per lì a ritirare i bagagli, i piccoli colli, eccetera.

Pertanto presento l'emendamento, come aggiuntivo al punto 4-bis. Diventa un ultimo comma, che rileggo per conoscenza più esatta dell'Assemblea: « Sarà tuttavia prevista la possibilità di conferire la rappresentanza ad altre persone meritevoli di fiducia per il compimento di operazioni di scarso rilievo o per agevolare l'andamento dei traffici ».

A D A M O L I . Scarso rilievo dal punto di vista del valore.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sì, scarso rilievo perchè noi pensiamo all'operazione che fanno i fattorini, al ritiro dei bagagli dei viaggiatori insomma...

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, insiste sul suo emendamento?

R O D A . Poichè la cortesia dell'eruditissimo collega Torelli mi ha chiamato in causa, io debbo una risposta, e più che al collega, all'Assemblea.

Il mio emendamento era sostitutivo di quello della Commissione perchè abbracciava sia l'emendamento soppressivo presentato dalla maggioranza sia quello aggiuntivo. Ma perchè io insistevo? Perchè facevo riferimento ad una legge, e mi sembrava di apportare una precisazione maggiore in un terreno scabroso come questo. Quando voi parlate di spedizionieri doganali iscritti in un albo, eccetera, dite una cosa parziale, limitatamente alla sua portata, perchè la legge 22 dicembre 1960 non si limita a istituire un albo ma soprattutto precisa quali sono i doveri, i compiti e le mansioni degli spedizionieri. Ecco perchè, secondo il mio punto di vista, in quel richiamo vi era un elemento chiarificatore e restrittivo.

Tuttavia, detto questo e messa a posto la mia coscienza, io ripiego sull'emendamento presentato dai colleghi.

**P R E S I D E N T E .** Sta bene. Metto allora ai voti la proposta di ripristinare al punto 4) il testo del Governo, presentata dal senatore Pasquale Valsecchi e da altri senatori e dal senatore Adamoli e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**E approvata.**

I senatori Pasquale Valsecchi, Torelli e Rosati hanno presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

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

*Dopo il punto 4), inserire il seguente:*

« 4-bis) stabilire che la rappresentanza del proprietario delle merci per il compimento delle operazioni doganali possa essere conferita soltanto a spedizionieri doganali iscritti al relativo albo professionale, fatta salva la facoltà per le Amministrazioni dello Stato di conferire la detta rappresentanza ai propri dipendenti in possesso dei requisiti necessari ».

**P R E S I D E N T E .** Questo emendamento è già stato illustrato dal senatore Torelli.

I senatori Adamoli, Pesenti e Pellegrino a loro volta hanno presentato un emendamento tendente ad inserire dopo il punto 4) il seguente punto:

« 4-bis) stabilire che la rappresentanza del proprietario delle merci presso le dogane, per il compimento delle operazioni doganali, possa essere conferita solo agli spedizionieri doganali regolarmente iscritti agli albi professionali salvo la facoltà delle Amministrazioni dello Stato di conferire tale rappresentanza ai propri dipendenti in possesso dei requisiti e capacità richiesti ».

I presentatori di questo emendamento hanno tuttavia dichiarato di rinunciare ad esso e di aderire all'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Pasquale Valsecchi e da altri senatori.

Metto pertanto ai voti il punto 4-bis) presentato dai senatori Valsecchi Pasquale, Torelli e Rosati. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**E approvato.**

Ricordo che il Governo ha proposto di aggiungere all'emendamento testè approvato le seguenti parole: « Sarà tuttavia prevista la possibilità di conferire la rappresentanza ad altre persone meritevoli di fiducia per il compimento di operazioni di scarso rilievo o per agevolare l'andamento dei traffici ».

**F O R T U N A T I .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**F O R T U N A T I .** Per non creare equivoci di interpretazione, propongo, in ogni caso, che anzichè « o » si dica « e ». Altrimenti, da un lato avremmo operazioni di scarso rilievo, dall'altro un riferimento indiscriminato. Il senso della proposta snaturerebbe, così, tutto ciò che abbiamo approvato poco fa!

**R O D A .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**R O D A .** Io sono contrario perchè un emendamento di questo tipo non ha senso. « Operazioni piccole », « operazioni grandi »: che significato ha inserire in una legge cose di questo genere? È necessario specificare e perciò il Governo ci dica qual è il limite di quantità, di peso, di misura, di prezzo...

**P R E S I D E N T E .** Senatore Roda, questo lo stabilirà la legge delegata.

**R O D A .** A me sembra in sostanza che in questo modo la tesi di Trabucchi, cacciata dalla porta, rientri dalla finestra.

**V A L S E C C H I , Sottosegretario di Stato per le finanze.** Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V A L S E C C H I , *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non ne faccio una grossa questione, intendiamoci. Noi pensavamo, con questo emendamento, di ovviare alle necessità che si presentano, per esempio, in certi piccoli passi o per certe piccole operazioni. Tuttavia, se si pensa che si architetti qualche cosa che non volevamo architettare, non ho intenzione di mantenere l'emendamento.

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

#### Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

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

MASCIALE, DI PRISCO, TOMASSINI, PREZIOSI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'agricoltura e delle foreste*. — In relazione alla grave carenza del sistema previdenziale nel settore dell'agricoltura, gli interpellanti chiedono di sapere se i Ministri non ritengano ormai indifferibile mantenere gli impegni, già presi da molto tempo, di presentare al Parlamento le opportune iniziative atte a regolamentare l'avviamento al lavoro della mano d'opera in agricoltura; a fissare le modalità per l'accertamento ai fini della posizione assicurativa e previdenziale dei braccianti agricoli, dei salariati fissi, dei partecipanti coloni e mezzadri; a parificare il trattamento previdenziale dei braccianti agricoli a quello degli altri lavoratori; a stabilire le norme per il pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali a carico dei datori di lavoro agricolo.

In particolare gli interpellanti chiedono:

1) che nella compilazione dei nuovi elenchi anagrafici nelle provincie meridionali ai lavoratori agricoli venga assicurato

il rispetto delle posizioni previdenziali già acquisite nei precedenti elenchi anagrafici;

2) il ritorno alla facoltà per le Commissioni comunali di decidere in ordine alle nuove iscrizioni, cancellazioni e ricorsi;

3) l'esclusione dei datori di lavoro agricolo da ogni incarico di accertamento;

4) la sollecita attuazione dell'impegno legislativo di estendere il beneficio degli assegni familiari ai mezzadri, coloni e coltivatori diretti con inizio dal 1° gennaio 1967. (517)

#### 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*:

FERRETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione*. — Per conoscere se non abbia già preso — e, in caso contrario, se non ritenga di dover prendere urgentemente — il provvedimento di sospensione nei confronti del preside del Liceo scientifico « Torricelli » di Bolzano prof. Danilo Angeletti. La sua permanenza nell'ufficio ricoperto si è resa, infatti, incompatibile coi suoi doveri di educatore e col sentimento della scolaresca e della cittadinanza, sia per la circolare inviata alle famiglie degli alunni, nella quale giustamente è stato ravvisato da uomini di legge il reato di vilipendio della Nazione, sia per il successivo deferimento al collegio dei professori degli alunni che doverosamente e nobilmente parteciparono al corteo di protesta svoltosi nel capoluogo dell'Alto Adige contro i delitti compiuti da terroristi che, con efferata criminalità, attentano all'italianità di quella italianissima terra. (1447)

TERRACINI, FABIANI, BITOSSO, CERRETI, PESENTI, MENCARAGLIA, MORETTI, MACCARRONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle finanze, del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'arti-*



*gianato e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se, di fronte alla drammatica situazione dell'alluvione, in cui sono venuti a trovarsi Firenze, Pisa, Grosseto ed altri importanti centri della Toscana, non ritengono, in attesa dei necessari, pronti, precisi accertamenti sulle cause e responsabilità connesse e concorrenti, di decidere e disporre con urgenza misure adeguate e straordinarie:

1) per dare agli alluvionati una adeguata sistemazione utilizzando allo scopo tutti gli alloggi vuoti reperibili;

2) per assicurare la corresponsione integrale ai lavoratori dei salari e stipendi delle giornate di lavoro perdute a causa del sinistro, col mantenimento del rapporto di lavoro in atto;

3) per sollecitare e appoggiare la ripresa delle attività industriali;

4) per la concessione di crediti bancari a lungo termine agli operatori economici, tali che consentano almeno il ripristino degli impianti e dei fondi;

5) per una moratoria fiscale, nonchè del pagamento delle cambiali e della copertura degli assegni;

6) per la corresponsione agli Enti locali di mezzi finanziari adeguati alle entità dei danni sofferti e per la riorganizzazione dei servizi indispensabili;

7) per una rapida emanazione delle norme per gli indennizzi a tutti i cittadini colpiti dal sinistro. (1448)

CERRETI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere gli orientamenti che saranno seguiti nella severa ricerca delle responsabilità della disastrosa piena dell'Arno che dal Casentino a Pisa ha prodotto incredibili devastazioni e seminato lutti e rovine.

Ed in particolare si chiede di sapere le triste vicende inerenti ai lavori dello scolmatore dell'Arno, questione chiave per il flusso delle acque di detto fiume agitata da oltre venti anni e non risolta benchè siano state effettuate parziali opere effettuando dal 1949 la rilevante spesa di dieci miliardi di lire. (1449)

CERRETI. — *Ai Ministri dell'interno, del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro.* — Per conoscere le disposizioni prese per provvedere all'aiuto adeguato e doveroso verso tante famiglie rimaste senza casa, senza averi, senza lavoro e senza risorse a Firenze e nella provincia dove i danni tremendi provocati dall'alluvione stanno rivelandosi ancora più gravi delle più pessimistiche previsioni.

Ed in particolare se il Governo intenda dare con provvedimenti di estrema urgenza soluzione a tali gravissimi problemi superando tutti gli schemi abituali ed inadeguati della filantropia e della solidarietà minuta ed oltremodo parziale. (1450)

CERRETI. — *Ai Ministri del tesoro, delle finanze, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le misure urgenti ed a più lungo respiro che saranno prese per permettere alle migliaia di artigiani fiorentini rovinati dalle conseguenze della drammatica alluvione che ha investito Firenze provocando danni irreparabili, oltre che alla città ed ai suoi monumenti famosi, alle botteghe artigiane, distruggendo strutture, arnesi, materie prime e oggetti di pregio, condannando alla miseria e ad una difficile ripresa tanti artefici dell'arte minuta fiorentina. (1451)

CERRETI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del tesoro e delle finanze.* — Per sapere quali provvedimenti il Governo intenda prendere per aiutare la ripresa dell'attività commerciale a Firenze dove centinaia e centinaia di esercizi sono stati completamente distrutti dalla furia delle acque e tante famiglie laboriose sono state completamente rovinate, mettendo così anche in forse una qualsiasi efficace ripresa a breve scadenza in tutto il settore della distribuzione a meno che il Governo non affronti con coraggio e decisione i problemi complessi che sono connessi ad una efficace riorganizzazione della rete commerciale fiorentina. (1452)

MEDICI, BALDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Gli interroganti,

in relazione alla grave alluvione che ha colpito vaste zone della provincia di Modena, preso atto degli interventi d'urgenza predisposti dalle Amministrazioni dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura anche attraverso gli organi locali, chiedono di conoscere per quali ragioni il Ministro della difesa ha escluso le zone modenese colpite dall'alluvione da quelle per le quali sono stati disposti congedi anticipati e licenze straordinarie ai militari residenti nelle zone suddette.

Gli interroganti chiedono inoltre al Governo di applicare nelle zone alluvionate, ai sensi della legge 21 luglio 1960, n. 739, la sospensione del pagamento delle rate delle imposte sulla base delle colture effettivamente esistenti al momento dell'evento dannoso e non sulla base di dati catastali che non siano stati aggiornati. (1453)

TOMASSINI. — *Ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per sapere quali provvedimenti intendano adottare a favore delle popolazioni della provincia di Latina, ed in particolare di Terracina, Gaeta, Ventotene, San Felice Circeo e Marina di Latina, colpite e gravemente danneggiate dall'ondata di maltempo.

Inoltre chiede di conoscere con quali misure intendano intervenire a favore dei pescatori delle predette località marittime, le cui attrezzature di pesca sono state o distrutte o danneggiate. (1454)

NENCIONI, GRAY, PICARDO, BASILE, CREMISINI, CROLLALANZA, FERRETTI, FIORENTINO, FRANZA, GRIMALDI, LATANZA, LESSONA, MAGGIO, PACE, PINNA, PONTE, TURCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste.* — Gli interroganti, con riferimento alle estese inondazioni nel territorio nazionale dal Polesine alla Lombardia, dall'Alto Adige, dal Veneto alla Toscana, all'Emilia, al Lazio, all'irrompere delle acque dell'Arno dalle zone a monte di Firenze fino al piano di Pisa, chiedono di conoscere quale attuazione ab-

bia avuto il piano operativo del 19 marzo 1952, n. 184 ed il piano quinquennale delle opere pubbliche previsto dalla legge 25 gennaio 1962, n. 11, concernente la sistemazione idrologico-forestale dell'intero territorio nazionale, piano che avrebbe dovuto essere compiuto entro il 30 giugno 1966.

Quali provvedimenti di pronto intervento sono stati deliberati ed attuati e quali provvedimenti di emergenza sono stati prospettati per allontanare dal territorio nazionale la iattura di ricorrenti alluvioni che costituiscono ormai una costante. (1455)

TREBBI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — In ordine ai gravi fenomeni alluvionali che per la rottura degli argini o le tracimazioni dei fiumi Secchia, Panaro, e dei loro affluenti: Tiepido, Naviglio, Minutara ed altri corsi d'acqua minori, nelle giornate del 5 novembre 1966 e seguenti, hanno sommerso oltre 12.000 ettari di terreno e centri abitati, distrutto o danneggiato strade, ponti, abitazioni, colture agricole, patrimonio zootecnico, aziende industriali, commerciali e botteghe artigiane nei comuni di Modena, Campogalliano, Soliera, Carpi, Bastiglia, Bomporto, Finale Emilia, Nonantola, Castelfranco Emilia, Novi, S. Cesario e Vignola:

per conoscere le ragioni che hanno impedito che fossero compiute sui fiumi di cui sopra opere atte a salvaguardare le fertili campagne, gli abitanti, la vita e gli interessi delle popolazioni residenti, disattendendo così le indicazioni del Convegno di studio « Sui problemi derivanti dalle alluvioni » tenuto nel 1961, e nel quale si chiedeva: « Il consolidamento e il rinforzo delle difese per tutti gli affluenti del Po ed in particolare del Secchia e del Panaro » ed eludendo persino le richieste presentate dopo la rotta degli argini del Secchia del 1960;

per sapere quali misure sono state adottate:

per assicurare, con il concorso dei Comuni e di tutti gli enti a tal fine interessati,

una tempestiva ed adeguata assistenza alle popolazioni alluvionate;

per consentire l'evacuazione, la salvaguardia e conservazione del patrimonio zootecnico;

per concedere l'esonero dal pagamento delle tasse e delle imposte, e la sospensione dei ratei dei mutui e delle scadenze cambiarie;

per accertare e risarcire, con la massima tempestività, i danni arrecati dalle alluvioni a contadini, artigiani, industriali, commercianti ed alla popolazione tutta;

per permettere il tamponamento delle falle degli argini, il prosciugamento e la rimozione dei detriti nelle zone alluvionate, la riattivazione delle vie di comunicazione e l'esecuzione di tutte le opere necessarie alla ripresa delle attività e al ripristino della normalità;

per risarcire gli Enti locali delle spese sostenute per le misure di emergenza, e per fornire agli stessi i mezzi necessari al finanziamento delle opere e alla soluzione dei problemi di loro competenza;

e per conoscere inoltre quali urgenti provvedimenti saranno disposti allo scopo di:

ottenere la rapida ricostruzione del ponte sul fiume Panaro, che collega Vignola con l'appennino modenese e bolognese;

dare corso ad un piano organico di opere idraulico-forestali, atte a eliminare le attuali gravi carenze e ad assicurare il normale decorso delle acque e dei fiumi. (1456)

TOMASSINI, DI PRISCO, SCHIAVETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere, in relazione alla grave sciagura che ha tragicamente colpito il Paese, causando vittime umane e devastando varie regioni e città:

1) per quali motivi, malgrado fossero ben note le condizioni del sistema orografico, idrografico e viario, le quali, da alcuni anni, hanno formato oggetto di indagine e di studio da parte di specialisti e di ingegneri — e anche, nel 1962, di relazioni di

una commissione internazionale che, data la minaccia del mare per Venezia e di alcuni fiumi italiani, propose l'adozione di provvedimenti e di misure idonee e necessarie per la sicurezza civile — non sono state eseguite le opere per garantire la difesa del suolo e la stabilità e la sicurezza del territorio;

2) per quali motivi la legge sui fiumi del 1962 non ha trovato integrale applicazione o ha ricevuto un'applicazione disorganica e scarsamente efficiente, per cui le strutture sono rimaste inalterate, sì da determinare, oggi, inondazioni simili a quelle che si sono verificate in tempi remoti;

3) per quali motivi, nonostante che alcuni comuni del Polesine abbiano più volte e da tempo richiamato l'attenzione sulla situazione critica e pericolosa dipendente da arginature deboli e non quotate del delta del Po, arginature incapaci di sopportare e contenere piene anche di modeste entità, nessuna delle opere indicate e richieste è stata eseguita.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di sapere quali provvedimenti, oltre quelli urgenti e contingenti reclamati dallo stato di emergenza, intende prendere il Governo per assicurare:

a) il ripristino delle strutture civili, commerciali, industriali, agricole e silvopastorali;

b) un alloggio a coloro che sono rimasti privi di casa e un indennizzo a quanti hanno subito gravi danni;

c) la concessione di crediti, con facilitazioni e agevolazioni, per l'immediata ripresa delle attività economiche danneggiate e, nello stesso tempo, un alleggerimento dei pesi tributari e fiscali;

d) un'occupazione per coloro che sono rimasti privi di lavoro e i mezzi di sussistenza per i disoccupati.

Chiedono, infine, di sapere quali impegni e quali interventi, immediati ed organici, il Governo intende assumere per la modificazione e ricostruzione delle strutture di difesa e di sicurezza del territorio. (1457)

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

BITOSSÌ, BRAMBILLA, BERA, CAPONI, SAMARITANI, TREBBI, BOCCASSI, FIORE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se e come intende intervenire nei confronti dell'Istituto nazionale della previdenza sociale perchè liquidi, senza ulteriore indugio, le centinaia di domande di pensione di anzianità presentate nel corso degli ultimi 14 mesi dai lavoratori agricoli dipendenti e dai lavoratori appartenenti ai settori non agricoli che per alcuni anni sono stati operai agricoli.

L'articolo 13 della legge del 21 luglio 1965, n. 903, stabilisce che il diritto alla pensione di anzianità spetta agli assicurati, purchè possano far valere 35 anni di effettiva contribuzione.

La Direzione generale dell'INPS emanò le istruzioni per l'applicazione di tale norma con la circolare n. 53310 prs./126 del 7 agosto 1965 limitatamente agli assicurati appartenenti ai settori non agricoli. Si riservò di dare successivamente le istruzioni in ordine alle contribuzioni che si richiedono per il riconoscimento di 35 anni di effettiva contribuzione per i lavoratori agricoli con qualifica di giornalieri e per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni.

Ma da allora le promesse particolari istruzioni non sono state emanate dall'INPS, con la conseguenza che in molte provincie, specialmente dell'Italia settentrionale, centinaia di domande di pensione di anzianità presentate da lavoratori che si trovano nelle condizioni sopra specificate giacciono invase.

Gli interroganti, pur ammettendo che, allo scopo di stabilirne giusti criteri di applicazione, la norma di legge in oggetto imponeva un esame particolarmente attento a chi di dovere, ritiene ingiustificato il lungo tempo trascorso, tanto più che sull'interpretazione positiva per i lavoratori della norma non può esserci alcuna incertezza o dubbio di sorta.

Infatti:

1) il requisito di contribuzione per il diritto alla pensione di anzianità da parte dei lavoratori agricoli giornalieri si considera maturato dopo 35 anni di iscrizione negli elenchi anagrafici, indipendentemente dalla qualifica rivestita e dal numero dei contributi giornalieri accreditati sia annualmente che nel complesso.

Si consideri a tale scopo che il bracciante iscritto per l'intera annata agraria, sia pure con l'attribuzione di sole n. 51 giornate, è assicurato « per tutto l'anno » allo stesso modo di chi ha una attribuzione di n. 201 o più giornate;

2) il requisito di contribuzione anzidetto è maturato quando il lavoratore agricolo giornaliero può far valere in complesso 35 volte il numero di contributi giornalieri che costituiscono l'anno di contribuzione ai fini del diritto alla pensione di invalidità e di vecchiaia.

Infatti, ai fini del conseguimento del diritto alla pensione di invalidità e di vecchiaia, l'anno di contribuzione è pari a 156, 104 o 70 contributi giornalieri a seconda della qualifica e del sesso del lavoratore agricolo. Inoltre sono utili allo stesso fine tutti i contributi giornalieri corrispondenti alle giornate annualmente attribuite negli elenchi anagrafici.

Per effetto della sentenza n. 84 della Corte costituzionale, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 159 del 15 agosto 1963, è stato abrogato perchè incostituzionale il primo comma dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 818 del 1957, secondo il quale il numero dei contributi giornalieri computabili in ciascun anno agrario, ai fini del diritto alla pensione, non poteva essere superiore, a seconda delle categorie e del sesso, a 156, 104 o 70, ma devono essere computati tanti contributi giornalieri per anno quante sono le giornate risultanti dagli elenchi. (5353)

SELLITTI. — *Ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straor-*

*dinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord.* — Per conoscere quali provvidenze abbiano adottato od intendano adottare, ciascuno nella rispettiva competenza, in seguito al nubifragio abbattutosi il 25 ottobre 1966, nella provincia di Salerno.

Lo straripamento dei fiumi Solofrana ed Irno ha prodotto danni incalcolabili, compresa l'interruzione dell'approvvigionamento idrico ai comuni di Baronissi, Pellezzano, Fisciano, Mercato S. Severino. (5354)

PIOVANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che la prof. Carla Callegari in Fischer, orfana di guerra, nata in Italia e divenuta cittadina svizzera del Canton Ticino avendo contratto matrimonio con un cittadino di quel Cantone, dopo aver insegnato in scuole italiane negli anni 1941-1955 e dal 1964 al 1966 in forza di quanto disposto dall'articolo 51 della Costituzione, nonchè dal decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957 e dal decreto ministeriale 9 dicembre 1926, si è vista negare, per l'anno scolastico 1966-67, quel diritto di essere inclusa nelle graduatorie degli aspiranti a incarichi e supplenze, che pure le era stato riconosciuto per gli anni precedenti; che il caso è stato prospettato dall'interessata alle autorità scolastiche, e dall'interrogante a un Sottosegretario, senza ottenere risposta, si chiede di sapere come sia stata possibile una così contraddittoria interpretazione delle leggi, nonchè se non ritenga di intervenire perchè i legittimi interessi dell'insegnante, che a seguito della controversia si è trovata senza lavoro, vengano rispettati. (5361)

PIRASTU. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord.* — Per conoscere se non intenda intervenire presso la Cassa del Mezzogiorno al fine di sollecitare la costruzione dell'asilo infantile di Villasor (Cagliari).

Si fa rilevare che la costruzione di detta opera richiesta dal comune di Villasor alla Cassa del Mezzogiorno sin dal 1962, si presenta urgente e indilazionabile perchè l'at-

tuale asilo di Villasor è inidoneo alle necessità della popolazione e parzialmente pericolante. (5364)

ZAMPIERI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi che hanno indotto a far consegnare il precetto di chiamata alle armi per leva, senza altro previo avviso, ai giovani della classe 1946 a meno di 20 ore prima della presentazione al Distretto militare di Vicenza, per la partenza per il CAR Alpino di Mondovì, con procedura inspiegabile non si sa se dovuta a disorganizzazione o a menefreghismo, ma in ogni caso apparente ispirata a metodi arcaici che neppure l'Austria ai suoi tempi seguiva nel Veneto italiano. (5365)

PIRASTU. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non intenda intervenire presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per impedire la soppressione della linea Villamassargia-Carbonia, minacciata da detta Amministrazione: soppressione che rappresenterebbe un nuovo colpo alla economia della zona del Sulcis-Iglesiente, ne comprometterebbe il processo di sviluppo e sarebbe in contrasto con il programma quinquennale di rinascita approvato dalla Regione sarda e dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.

L'interrogante chiede, altresì, di conoscere se non ritenga opportuno, invece di permettere la soppressione del raccordo ferroviario anzidetto, attuare, d'intesa con la Regione sarda, un piano di riorganizzazione e di potenziamento dei trasporti del Sulcis-Iglesiente, prevedendo anche eventuali misure di statizzazione, in modo da tutelare con gli interessi dei lavoratori quelli della zona del Sulcis-Iglesiente e dell'intera Sardegna. (5366)

GRAY. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non ritenga ormai urgente sollecitare il passaggio in esecuzione del già annunciato studio per l'adozione del contatore telefonico al domicilio degli utenti sicchè essi possano

esercitare (come già per i servizi pubblici dell'acqua, del gas e dell'elettricità) il controllo di garanzia tra il proprio consumo e l'addebito imposto loro dall'Amministrazione delle Società telefoniche. (5367)

TEDESCHI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

quanti, quali e da quanto tempo, Consorzi di bonifica integrale e di bonifica montana sono ancora oggi retti da gestioni commissariali, nonchè le ragioni del mancato ripristino delle amministrazioni ordinarie;

quanti e quali Consorzi di bonifica integrale e di bonifica montana non hanno ancora provveduto ad aggiornare i propri statuti in conformità delle norme sancite dal decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1962, n. 947;

quanti e quali statuti di Consorzi di bonifica integrale e di bonifica montana si trovano ancora in istruttoria presso i competenti uffici ministeriali;

le ragioni della mancata effettuazione di rilevamento statistico-generale sui Consorzi dopo quelli degli anni 1954 e 1959;

quali provvedimenti d'urgenza, anche di carattere particolare, sono stati presi o si ritiene di dover adottare per: l'eliminazione delle gestioni commissariali; il rispetto delle disposizioni fissate dal decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1962, n. 947; l'acceleramento dell'istruttoria afferente l'approvazione ministeriale degli statuti consorziali; l'effettuazione di periodici rilevamenti statistico-generalisti sui Consorzi di bonifica integrale e di bonifica montana.

Quanto sopra, in considerazione dell'esigenza di più incisivi interventi nei confronti dei Consorzi che vanno acquisendo una sempre maggiore funzione pubblica specie per le notevoli somme della collettività che sono chiamati ad amministrare. (5368)

GRANZOTTO BASSO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se i lavori di sistemazione e di allargamento in corso sulla

strada statale n. 355 « Val Degano » nel tratto confine udinese Forni Avoltri (Udine), dello sviluppo di chilometri 4,5, possano essere ultimati prima dell'inizio della stagione invernale, o quanto meno se per tale periodo possa essere, comunque, assicurata la viabilità continua di tale tratto stradale.

I lavori, appaltati dall'Impresa prealpina Monte Fluoro, iniziati nell'anno 1964 fino ad oggi — novembre 1966 — non sono ultimati, mentre sono imposte continue interruzioni al traffico che durano anche settimane, sconvolgendo le comunicazioni con il centro turistico di Sappada dato che la strada anzidetta è l'unica che lo collega con la regione Friuli-Venezia Giulia, dalla quale in massima parte proviene l'afflusso turistico invernale.

Allo stato attuale, per i frequenti periodi di lunga interruzione, il collegamento con Sappada avviene attraverso la strada del passo della Mauria, che allunga il percorso dalla regione indicata di circa 55 chilometri.

Ciò determina una grave situazione nella zona di Sappada, la cui economia è fondata esclusivamente sul movimento turistico, per agevolare il quale la popolazione di quel centro si è assoggettata a grandi sacrifici in questi ultimi tempi con spese imponenti per assicurare una più larga recettività e per rendere più attraente il soggiorno invernale.

L'incertezza derivante dalle continue interruzioni della strada provoca il dirottamento delle correnti turistiche, di cui si hanno indizi preoccupanti per disdette di impegni, mancate conferme di soggiorni, che incidono sui programmi degli operatori economici, circa gli approvvigionamenti, non soltanto alimentari, ma anche per gli articoli di attrattiva locale e sportiva, per cui era stata predisposta una adeguata organizzazione.

È indispensabile prevenire un aggravamento della situazione che sarebbe insopportabile, mercè tempestivi, urgenti provvedimenti ed istruzioni per l'acceleramento e la conclusione dei lavori o per lo meno atti a dare la certezza che sia evitata da oggi una qualsiasi interruzione della transitabilità della strada. Ciò anche allo scopo di consentire agli enti turistici, specie a quello di

Sappada, di dare larga diffusione ai provvedimenti che assicurino il turista sul regolare e continuo funzionamento di quella strada e di eliminare le legittime preoccupazioni della popolazione di quell'industre centro. (5371)

MORVIDI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere se corrisponde a verità:

che fin dal 1956 l'ingegner Abbadessa, quale ispettore superiore delle opere pubbliche per il Lazio, prescrisse inutilmente al comune di Bagnoregio (provincia di Viterbo) l'esecuzione di adeguati rafforzamenti al sottosuolo fra via Fidanza e la piazza principale del paese;

che, da allora in poi, le condizioni statiche dei fabbricati fra la piazza e la via sud dette sono andate sempre peggiorando anche perchè sono stati nascostamente eseguiti scavi sotterranei che, oltre ad essere, dal punto di vista giuridico, arbitrari — di ciò si interessarono i proprietari che ne hanno risentito e ne risentono diretto pregiudizio — pongono in serio pericolo la pubblica incolumità perchè hanno fatto sorgere pericolo di crolli di palazzi e di case;

che nè l'autorità comunale nè le autorità governative (Prefetto e Genio civile), malgrado richieste pressanti da parte di privati e denunce allarmate della stampa, avrebbero adottato adeguati provvedimenti.

Per sapere se i Ministri interrogati sono a conoscenza dello stato di allarme nel quale vivono molti cittadini di Bagnoregio che temono di veder da un giorno all'altro crollare case e palazzi, come ad Agrigento, e se pertanto non si ritenga, più che opportuno, doveroso intervenire sollecitamente, tempestivamente e comunque prima che sia troppo tardi. (5372)

MORVIDI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se è a conoscenza di quanto scrive il dottor Cesare D'Anna, Consigliere di Corte d'appello, nel n. 19-20 (1-31 ottobre) del

1966 de « Il Pensiero Nazionale » e cioè che da vari anni il dottor Oggioni, attuale Giudice della Corte costituzionale, e allora Primo Presidente della Suprema Corte di cassazione, sia a conoscenza dell'accusa di corruzione elevata dal dottor D'Anna suddetto contro il dottor Aldo Cabrini, allora Procuratore della Repubblica di Venezia e poi Presidente di sezione della Corte di appello di Trento;

se non ritiene di dover provvedere affinché l'Autorità giudiziaria competente elevi imputazione o contro il dottor Cabrini per corruzione o contro il dottor D'Anna per calunnia;

se, quando il dottor Oggioni è stato proposto al Presidente della Repubblica per la nomina a giudice della Corte costituzionale, si conosceva il comportamento di esso nel caso suddetto quale viene riferito dal dottor D'Anna nell'articolo citato. (5373)

PERRINO. — *Ai Ministri dei trasporti e della aviazione civile e della difesa.* — Premesso:

1) che il traffico dei passeggeri e delle merci attraverso l'aeroporto di Brindisi è in costante notevole espansione, il che rende economicamente giustificata e conveniente ogni opera di adeguamento e aggiornamento delle attrezzature;

2) che detto aeroporto attualmente ha due piste: l'una con orientamento est-ovest e con capacità di resistenza sufficiente a consentire l'atterraggio di ogni tipo di aeromobile, ma di larghezza limitata a soli metri 1.700 e priva di sistema illuminante; l'altra con orientamento nord-sud coincidente con i venti predominanti della lunghezza di m. 2.700 e completa di sistema di illuminazione, ma con capacità di resistenza limitata agli aeromobili al massimo del tipo DC 4,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritengano opportuno disporre urgentemente il prolungamento da 1.700 a 2.500 metri della pista est-ovest dell'aeroporto di Brindisi, con il contemporaneo impianto del sistema di illuminazione e l'adeguamento della pista nord-sud alle esigenze di resi-

stenza di aeromobili fino al tipo DC 8, il che offrirebbe ancor maggiori caratteristiche di sicurezza e di ricettività a detto aeroporto, la cui peculiarità è rappresentata dalla possibilità di atterraggio e decollo di aeromobili in qualsiasi condizione atmosferica. (5374)

PERRINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

1) che è manifesta e urgente la necessità di procedere ad un razionale imboschimento, sia della fascia costiera — a protezione delle colture della pianura — e sia delle zone turistiche più notevoli della provincia di Brindisi, a soddisfacimento di esigenze idro-geologiche ed anche paesaggistiche;

2) che per far fronte a tali esigenze è stato calcolato dai tecnici un fabbisogno annuo di almeno dieci milioni di piantine, con previsione di ancor maggiori richieste;

3) che fino a questo momento tali esigenze sono state solo molto parzialmente soddisfatte dall'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Bari e con grave sacrificio da parte di quest'ultimo che ha un amplissimo territorio di cui soddisfare le pesanti necessità,

L'interrogante chiede di conoscere se non ritenga opportuno autorizzare l'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Bari ad istituire in provincia di Brindisi, con i fondi dello Stato e con gestione a carico dello stesso, un vivaio di piantine da imboschimento e rimboschimento adeguato alle esigenze in premessa illustrate. (5375)

LESSONA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se intenda accogliere l'esposto fatto al suo Ministero da diverse fondazioni concernente l'ingiusta disposizione del decreto-legge 23 marzo 1964, n. 27, sull'imposta cedolare gravante, nella misura del 30 per cento, senza nessuna possibilità di recupero sulle Opere Pie e le Fondazioni di assistenza, beneficenza e istruzione operanti sotto il controllo dello Stato.

In precedenza queste benemerite istituzioni erano state esentate dalle imposte sulle società nell'intento di favorire e premiare la loro attività; ora, con la nuova legge sull'imposta cedolare, il reddito del loro patrimonio, se composto da titoli azionari, viene gravato di un prelievo fiscale del 30 per cento contraddicendo il criterio iniziale teso a favorirle. (5381)

SPIGAROLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritiene giusto ed opportuno diramare istruzioni affinché anche gli anni di servizio prestati presso i Posti di ascolto televisivi (PAT) vengano considerati utili ai fini dell'ammissione al concorso Magistrale speciale indetto ai sensi dell'articolo 8 della legge 25 luglio 1966, n. 574. (5382)

PIRASTU. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza che l'Enel non ha ancora mantenuto l'impegno assunto sin dal settembre 1966 di procedere, d'intesa con i sindacati, alla definizione dell'assetto contrattuale delle sue maestranze, già dipendenti dalla Carbosarda, e che non si è ancora riunito il Consiglio di amministrazione dello stesso Enel per deliberare l'assunzione degli eventuali oneri finanziari derivanti dalla definizione di detto assetto contrattuale.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere quali interventi intendano disporre per indurre l'Ente elettrico a rispettare l'impegno assunto nei confronti delle maestranze già dipendenti dalla Carbosarda, accogliendo le giuste rivendicazioni dei lavoratori e riportando la normalità in un delicato ed importante settore produttivo. (5383)

**Annuncio 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:



CARELLI, *Segretario*:

n. 1013 dei senatori Albarello ed altri nella interrogazione n. 5355; n. 1179 dei senatori Albarello ed altri nella interrogazione n. 5356; n. 1264 dei senatori Masciale e Di Prisco nella interrogazione n. 5357; n. 1310 dei senatori Masciale e Di Prisco nella interrogazione n. 5358; n. 1198 dei senatori Di Prisco ed altri nella interrogazione n. 5359; n. 1265 dei senatori Di Prisco e Masciale nella interrogazione n. 5360; n. 1085 del senatore Spezzano nella interrogazione n. 5362; n. 1299 dei senatori Spezzano e Adamoli nella interrogazione n. 5363; n. 1422 dei senatori Valsecchi Pasquale ed altri nella interrogazione n. 5369; n. 1405 del senatore Tessitori nella interrogazione n. 5370; n. 804 dei senatori Brambilla e Maris nella interrogazione n. 5376; n. 1112 dei senatori Bera ed altri nella interrogazione n. 5377; n. 1171 del senatore Trebbi nella interrogazione numero 5378; n. 1244 del senatore Polano nella interrogazione n. 5379; n. 1341 della senatrice Ariella Farneti nella interrogazione n. 5380.

#### Annunzio di ritiro di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco di interpellanze ritirate dai rispettivi presentatori.

CARELLI, *Segretario*:

n. 309 dei senatori Mammucari e Bufalini; n. 311 del senatore Fabretti; n. 410 dei senatori Mammucari ed altri; n. 412 dei senatori Fabretti ed altri; n. 447 dei senatori Terracini e Maccarrone.

#### Annunzio di ritiro di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco di interrogazioni ritirate dai rispettivi presentatori.

CARELLI, *Segretario*:

n. 1121 dei senatori Di Prisco e Masciale; n. 1027 del senatore Gaiani; n. 1105 dei

senatori Trebbi e Di Prisco; n. 1111 dei senatori Kuntze e Conte; n. 1119 dei senatori Trebbi e Colombi; n. 1132 del senatore Roffi; n. 1224 dei senatori Boccassi ed altri; n. 1241 dei senatori Mammucari ed altri; n. 1243 dei senatori Brambilla ed altri; numero 1259 del senatore Gaiani; n. 1325 dei senatori Vacchetta e Roasio.

#### Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 9 novembre 1966

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 9 novembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

II. Discussione dei disegni di legge:

1. ANGELINI Cesare ed altri. — Disciplina dell'attività professionale degli odontotecnici (679).

MACCARRONE ed altri. — Nuova disciplina delle professioni e delle arti ausiliarie della professione medica nel campo dell'odontoiatria (815).

INDELLI ed altri. — Disciplina dell'arte ausiliaria dell'odontotecnico (1463).

Disciplina dell'arte ausiliaria sanitaria dell'odontotecnico (1485).

BONALDI ed altri. — Disciplina dell'attività dell'odontotecnico (1524).

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

3. SALARI. — Norme per la vendita dell'olio di semi e dell'olio di oliva (792).

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* (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (1748).

5. BOSCO. — Inclusioni 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).

6. — 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).

7. 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).

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

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

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

III. Seguito della discussione della proposta di modificazioni agli articoli 63 e 83 del Regolamento del Senato della Repubblica (*Doc. 80*).

La seduta è tolta (*ore 20,40*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari