

## 34.

## SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 25 SETTEMBRE 1963

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo</b> . . . . .	1745
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Autorizzazione di relazione orale</i> ) . . . . .	1779
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (134-134-bis) . . . . .	1745
PRESIDENTE . . . . .	1745, 1759, 1760
RIPAMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	1745
SULLO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	1757, 1778
ZINCONI . . . . .	1759, 1760, 1778
BUSETTO . . . . .	1775
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (137) . . . . .	1779
PRESIDENTE . . . . .	1779
DE CAPUA, <i>Relatore</i> . . . . .	1779
DOMINÈDÒ, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	1782, 1783
<b>Interrogazioni e interpellanza</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	1800
<b>Ordine del giorno delle sedute di domani:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1800, 1801
ROBERTI . . . . .	1801
TOGNONI . . . . .	1801
<b>Verifica di poteri</b> . . . . .	1800

## La seduta comincia alle 16,30.

MAGNO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 20 settembre 1963.

(È approvato).

## Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Volpe.

(È concesso).

## Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (134-134-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Come la Camera ricorda, nella seduta antimeridiana del 20 settembre scorso è stata chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Ripamonti.

RIPAMONTI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, le molteplici interpretazioni formulate nel corso del dibattito sulla nota introduttiva della mia relazione mi inducono a precisare ulteriormente i motivi che mi hanno portato a premettere all'esame dei dati tecnico-contabili del bilancio alcune considerazioni sugli aspetti legislativi, economici e finanziari dei problemi che, sia pure in diversa misura ma con identica evidenza, si pongono nell'ambito della nostra comunità nazionale.

Le motivazioni, onorevoli colleghi, sono soprattutto da ricercarsi, per chi segua attenta-

mente il dibattito parlamentare e non abbia solo una concezione formalistica del Parlamento, nelle osservazioni avanzate dalle diverse parti politiche, in Commissione e in Assemblea, nella discussione degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nel corso della terza legislatura.

Non può sfuggire, infatti, il significato che è andato assumendo il dibattito, quando si consideri che dalla prospettazione di esigenze e di richieste di interventi in limitati e determinati settori o per singole zone, si è via via passati ad affrontare i problemi di fondo della riforma strutturale dello stesso ordinamento del Ministero, di qualificazione politica della sua azione. Si è posta così in luce l'esigenza di nuove leggi organiche, nonché di arrivare attraverso indagini e ricerche appropriate, a definire il fabbisogno finanziario per un armonico sviluppo delle infrastrutture; a prospettare metodi e tempi di intervento nel quadro di una politica di sviluppo equilibrato dell'intera comunità nazionale.

La stessa procedura introdotta nei lavori parlamentari in sede di esame dei bilanci, tesa sostanzialmente a limitare nell'ambito delle Commissioni la discussione di singole richieste e l'esame degli ordini del giorno, porta ad incentrare il dibattito in Assemblea sulla politica generale e, nel caso specifico, sulla politica del settore delle opere pubbliche, così da offrire all'opinione pubblica ed al paese un quadro della situazione, al Governo le indicazioni per un sia pur graduale adeguamento degli interventi nell'entità, nonché nella loro distribuzione nello spazio e nel tempo; a noi tutti lo schema di riferimento sulla base del quale « misurare » le singole voci di spesa contenute nel bilancio e la possibilità di sottoporre a critica, con volontà costruttiva, le scelte fin qui fatte per orientarle al conseguimento degli obiettivi di fondo.

A coloro i quali, come i colleghi liberali e del Movimento sociale — e mi riferisco agli interventi degli onorevoli Francantonio Biaggi, Delfino, Guarra e Servello — hanno voluto attribuire a tale nota introduttiva, sia pure con diverse sfumature, un significato di iniziativa del tutto personale del relatore, nel tentativo di anticipare il dibattito sui problemi che l'incontro delle forze politiche di centro-sinistra dovrà portare ad affrontare, devo far rilevare che una precisa richiesta è stata avanzata in proposito in sede di discussione in Commissione e, ancora, che l'incarico di stendere la relazione mi è stato confermato, con una procedura innovatrice, dopo che erano

state distribuite le bozze di stampa della relazione stessa, ivi compresa la parte prima.

Nessuna eccezione è stata infatti sollevata e nella breve replica in Commissione ho anzi pregato gli onorevoli colleghi di voler giustificare l'incompletezza del quadro offerto e, in particolare, di non aver potuto sia per il tempo limitato sia per l'indisponibilità di dati statistici oggettivi, sottoporre ad un esame critico talune previsioni offerte dagli studi affidati dalla Commissione nazionale per la programmazione economica ad enti di ricerca, in particolare per il settore abitativo.

Del resto, onorevoli colleghi, pareva a me che l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ponendosi all'inizio della IV legislatura, potesse offrire l'occasione per un ampio dibattito proprio nella situazione politica e parlamentare in cui ci troviamo, per arrivare nell'ambito dell'Assemblea e sulla base delle posizioni caratterizzanti le singole forze politiche: a) all'individuazione delle linee fondamentali della politica dei lavori pubblici in una congiuntura caratterizzata da un elevato saggio di dinamicità dei gruppi sociali; b) alla determinazione degli obiettivi di tale politica sulla base anche delle indicazioni scaturite dalla discussione in Parlamento nel corso della III legislatura e che trovano riscontro nella situazione obiettiva del nostro paese, alle diverse scale territoriali; c) alla definizione conseguenziale di una gerarchia di scelte operative, concretamente possibili nell'ambito di un processo di pianificazione democratica; d) all'attuazione di una politica di intervento organicamente inserita in un contesto unitario di prospettazioni economico-sociali, quali possono essere offerte da un'azione di pianificazione urbanistica, razionalmente correlata ad un programma di sviluppo economico, avendo coscienza che non si tratta affatto di affermare la priorità della pianificazione urbanistica sulla programmazione economica o viceversa, quanto di saper cogliere « i momenti caratteristici » nelle diverse fasi di ricerca, di impostazione e di intervento, alle differenti scale, in cui il momento urbanistico si pone di per sé in evidenza come azione di sintesi, nella specificazione territoriale, delle stesse previsioni di intervento offerte nella programmazione economica.

La profonda trasformazione in atto nel nostro paese, il permanere di squilibri sociali e territoriali aggravati dai nuovi fenomeni di congestione di determinate aree e di spopolamento delle zone depresse e, per contro, l'importanza che assume il settore delle opere pub-

bliche e la politica del dicastero in rapporto al conseguimento di più giusti equilibri, sono tutti questi, onorevoli colleghi, temi che si pongono in primo piano nel presente dibattito; si può irridere ad una terminologia tecnica non gradita, onorevole Servello, non si può però accettare sul piano culturale e politico la definizione qui offerta, secondo la quale la presa di coscienza del permanere degli squilibri tradizionali nei diversi settori economici, alla scala territoriale e nella organizzazione stessa della società, rappresenti una interpretazione marxista della realtà; vuol dire ignorare da parte di chi pur si richiama ad una professione religiosa, quale la cattolica, il pensiero sociale della Chiesa.

Mi limito a ripetere, onorevoli Biaggi, Servello e Guarra, quanto in proposito si ritrova nella *Mater et magistra*:

« Sono da considerarsi esigenze del bene comune sul piano nazionale dare occupazione al maggior numero di lavoratori; evitare che si costituiscano categorie privilegiate, anche fra i lavoratori; mantenere un'equa proporzione fra salari e prezzi e rendere accessibili beni e servizi al maggior numero di cittadini; eliminare o contenere gli squilibri tra i settori dell'agricoltura, dell'industria e dei servizi: realizzare l'equilibrio tra espansione economica e sviluppo dei servizi pubblici essenziali; adeguare, nel limite del possibile, le strutture produttive ai progressi delle scienze e delle tecniche; contemperare i miglioramenti del tenore di vita della generazione presente con l'obiettivo di preparare un avvenire migliore alle generazioni future ».

Analogamente, onorevole Biaggi, in ordine alle sue considerazioni circa le motivazioni di fondo del cosiddetto miracolo economico, risponderò con una affermazione contenuta nell'enciclica *Quadragesimo anno*: « È del tutto falso ascrivere o al solo capitale o al solo lavoro ciò che si ottiene con l'opera unita dell'uno e dell'altro; ed è affatto ingiusto che l'uno arroghi a sé quel che si fa, negando l'efficacia dell'altro », evidentemente interpretandola sul piano dei rapporti intercorrenti nel processo di sviluppo economico del paese tra lo Stato e i gruppi sociali.

Si può anche discutere sulle dimensioni economiche e finanziarie dei problemi che pur devono essere risolti nel tempo, senza approfondirne le valutazioni e le previsioni basate sui saggi di incremento degli investimenti in corso, ma ritengo che non si possa fare alcuna ironia sulla situazione di milioni di uomini e donne che solo nella corsa alle città ritengono di potere sfuggire alle condizioni di mi-

seria e di un ambiente privo degli indispensabili servizi primari per un vivere civile, quali si riscontrano ancora in troppe zone del nostro paese.

Il mutamento dei rapporti tra città e campagna, l'accentramento della popolazione nei capoluoghi di provincia, gli spostamenti massicci di popolazione verso le zone ad alto sviluppo economico sono motivati, oltre che dalla ricerca di una adeguata occupazione, dalla esigenza di inserirsi in un ambiente che offra i servizi di civiltà. I dati dell'ultimo censimento confermano come, su un incremento di popolazione di 2 milioni 718 mila unità, le città capoluogo abbiano avuto un aumento di 2 milioni 900 mila abitanti circa, con una diminuzione della popolazione nei restanti comuni di 181 mila unità; nelle tredici città con popolazione superiore a 250 mila abitanti si è avuto un incremento di 2 milioni circa di unità.

Gli squilibri territoriali tradizionali e i fenomeni in atto hanno determinato una nuova tipologia di zone del nostro paese: zone iperpolarizzanti, zone polarizzanti, zone di stazionarietà e zone di fuga. In proposito, avrei voluto offrire una documentazione cartografica, avvalendomi anche degli studi generali promossi dalla Commissione nazionale per la programmazione economica; mi auguro di poterlo fare quando il Parlamento affronterà il dibattito sul documento definitivo della Commissione stessa, sempre che l'Istituto centrale di statistica abbia provveduto nel frattempo, ad elaborare i dati censimentali sia in rapporto alla composizione del patrimonio edilizio nazionale, sia in rapporto alla distribuzione delle attività economiche, come giustamente ha richiesto l'onorevole De Pasquale.

Mentre ritengo opportuno ritornare più avanti sull'argomento del fabbisogno finanziario per i singoli settori, individuati nel quadro di una organica politica delle opere pubbliche, devo sottolineare come il dibattito abbia sostanzialmente accolto sia la proposta classificazione dei settori nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, sia la proposta impostazione di leggi organiche, integralmente ripresa da parte socialdemocratica nell'intervento dell'onorevole Cetrullo.

Evidentemente, per arrivare a definire razionalmente il quadro delle esigenze nel settore delle grandi infrastrutture e dei servizi comunitari e, nel contempo, per conseguire una verifica delle stesse previsioni degli investimenti più propriamente produttivi, estensivi e intensivi, è indispensabile accelerare i tempi dell'azione di pianificazione urbanistica alle diverse scale. Su questo tema il dibattito

ha ovviamente interessato tutte le forze politiche e sono state chiarite le posizioni delle singole parti sugli indirizzi di fondo della nuova legge urbanistica.

Certo, onorevole Delfino, il bilancio dell'urbanistica italiana (l'ho scritto nella relazione, lo si è ripetuto nel dibattito) non può definirsi soddisfacente. La legge urbanistica del 1942, se pur suscettibile di indispensabili modificazioni e integrazioni, poteva e può trovare più ampia applicazione almeno su scala comunale.

Nella relazione ho chiaramente manifestato l'esigenza di una ripresa da parte degli enti locali dell'attività di pianificazione urbanistica in attesa della nuova legge e, in particolare, ho suggerito l'opportunità di individuare la richiesta ed indispensabile autorità democratica che deve assumere la responsabilità della formazione dei piani nell'assemblea delle province e nell'assemblea dei comuni interessati, per quanto riguarda la pianificazione regionale e la pianificazione comprensoriale.

Come è stato rilevato da più parti e in particolare negli interventi degli onorevoli Todros, Cucchi e Fabbri, si presenta l'esigenza di individuare i comprensori intercomunali omogenei e tale individuazione, a mio avviso, può manifestarsi compiutamente nell'ambito del piano territoriale di coordinamento, così come il piano comprensoriale comporta necessariamente l'acceleramento della pianificazione urbana, con il coordinamento e l'indirizzo dell'azione dei governi locali. L'individuare nella pianificazione comprensoriale i comuni obbligati a redigere i piani, porta a sottrarre al giudizio della giunta provinciale amministrativa l'opportunità o meno da parte del comune di impostare il piano regolatore e la scelta dello stesso strumento urbanistico. Si è verificato, infatti, che talune giunte provinciali amministrative hanno rinviato le deliberazioni adottate dai consigli comunali per la formazione dei piani regolatori, suggerendo la formazione del programma di fabbricazione. Ora, se è vero che spetta alla giunta provinciale amministrativa il controllo di merito sulle deliberazioni dei consigli comunali, non credo che da tale controllo si possa passare ad un'azione di iniziativa nei confronti dei consigli comunali, con prescrizioni in ordine alla scelta dello strumento urbanistico. Quando affermiamo l'esigenza di sollecitare la pianificazione regionale e comprensoriale e, nel contempo, rileviamo l'interdipendenza tra sviluppo economico-sociale e pianificazione urbanistica, ci dobbiamo anche rendere conto

del fatto che la mancata precisazione delle linee e degli obiettivi, sia pure a grande scala territoriale, della programmazione economica, comporta il porre a base del piano territoriale un programma di sviluppo a carattere indicativo, non inquadrato armonicamente in una visione globale dello sviluppo dell'intera comunità nazionale.

Comunque la fase delle indagini preliminari, se estesa a tutte le regioni, può offrire elementi conoscitivi indispensabili per la stessa programmazione economica a livello nazionale e portare alla definizione dei fabbisogni, specie nel settore infrastrutturale e dei servizi comunitari.

La stessa delimitazione dei comprensori omogenei si pone anche in rapporto ai programmi di sviluppo abitativo ed alla localizzazione degli interventi dell'edilizia economica e popolare sovvenzionata, le cui realizzazioni vanno inserite nello sviluppo della città e devono rappresentare lo stimolo, vorrei dire il modello, del rinnovamento urbano e della nuova concezione del quartiere.

Il regolamento di attuazione della legge del 1942, cui si è richiamato l'onorevole Delfino, non poteva e non può superare le carenze della legge stessa, anche se la sua utilità non può certo essere contestata.

Le difficoltà che si incontrano nell'azione di pianificazione comprensoriale non possono che trovare il loro superamento nella dialettica democratica tra le comunità interessate. L'onorevole Fabbri ha infatti sottolineato come un'azione di pianificazione non debba essere intesa come atto di livellamento delle capacità individuali e di compressione della libertà. L'aggettivo « democratico », onorevole Biaggi, come ho avuto occasione di rilevare al convegno culturale promosso dalla democrazia cristiana di Napoli, in tema di urbanistica, qualifica l'azione pianificatrice come atto democratico di responsabilità e come vera espressione di libertà.

Non è possibile, vorrei anzi dire che non è serio, giocare sul significato delle parole alterandolo, contrapponendo un qualunquismo di destra a un qualunquismo di sinistra, qualunquismo di sinistra su cui ha insistito anche l'onorevole Cucchi. La pianificazione comunista è totalitaria e integrale. L'insieme dei mezzi materiali ed umani è messo a disposizione dello Stato. L'economia nazionale forma, quindi, una sola gestione. Il piano economico, che costituisce un insieme di decisioni correlate fra di loro, determina gli obiettivi da raggiungere e i mezzi che dovranno essere utilizzati. La sua caratteristica prima è l'imperatività; e,

pertanto, il piano costituisce un insieme di decisioni vincolanti per gli organi dell'amministrazione. Questo obbligo, ad esempio, nell'Unione Sovietica, deriva dalla costituzione che all'articolo 11 recita: « La vita economica dell'U.R.S.S. è determinata e diretta dal piano dell'economia nazionale in vista di aumentare la ricchezza sociale, di elevare in maniera costante il livello materiale e culturale dei lavoratori, di affermare l'indipendenza dell'U.R.S.S. e di rafforzare le sue capacità di difesa ».

La pianificazione indicativa si limita, invece, alla elaborazione di un programma generale le cui direttive serviranno di guida alla politica economica e sociale. Non è, quindi, che un « inventario » della situazione economica, da cui si deriva un programma di governo limitato nel tempo.

La pianificazione democratica non è né integrale (e la prego di dare il giusto valore alle qualificazioni), né solo indicativa, ma affida allo Stato una funzione positiva d'intervento nel processo di sviluppo economico, controllandolo nel suo evolversi e dirigendolo verso obiettivi prioritari precisi. L'aggettivo « democratica » sta a indicare che la pianificazione non è atto di imperio, non è punitiva, quindi, nei confronti dell'iniziativa privata, come ha rilevato del resto anche l'onorevole Cruciani, bensì richiede la collaborazione, la solidarietà di tutte le forze che operano nell'attività economica.

Lo stato democratico si consolida attraverso il manifestarsi del sistema delle autonomie locali ed intermedie: il libero comune, la comunità di zona, la regione.

Quando prospettiamo, onorevoli Carra e Fabbri, la comunità del futuro, noi, ritenuti forse sognatori e visionari, ci rifacciamo alle esperienze di paesi di più alta tradizione e di più elevato costume democratico. Osserva il Morgan, nella *Comunità del futuro*, come l'imposizione dell'uniformità del governo locale e la centralizzazione dell'autorità nella capitale del paese rappresentino una debolezza dello Stato. La democrazia, aggiunge, si basa sulla competenza nell'autogoverno, la competenza viene appresa mediante l'attiva partecipazione al governo e la migliore scuola per la partecipazione e lo sviluppo della competenza è la comunità locale, nella quale si possono conoscere i fatti di cui si deve trattare e si possono osservare i risultati delle proprie azioni e delle proprie concezioni. L'autonomia comunitaria deve essere, quindi, una conquista e si verifica nella misura in cui il comune è capace di programmare i propri svi-

luppi. La concezione della comunità, come viene intesa dal governo locale, trova la sua esplicazione nel piano regolatore: e la formulazione del piano è la prima manifestazione della capacità di autogoverno. Ecco perché nella nuova legge urbanistica si deve verificare e rafforzare l'autonomia comunale, che trova il suo limite solo nell'esigenza riconosciuta del coordinamento su scala territoriale più ampia; coordinamento che deve tenere conto delle caratteristiche tradizionali e peculiari di ogni singola comunità, delle componenti proprie di sviluppo che devono essere favorite e non mortificate nella considerazione delle componenti esterne alla comunità stessa. Il piano comprensoriale deve ricercare un nuovo equilibrio, non sovrapponendosi, ma tenendo conto della vitalità e delle spinte culturali e sociali delle singole comunità.

Sulla struttura della nuova legge urbanistica non si sono manifestate posizioni discordanti in ordine ai previsti livelli di pianificazione: comunale, comprensoriale e regionale. I contrasti si verificano sulle interrelazioni, messe in luce anche negli interventi degli onorevoli Di Nardo, Cucchi, Romita, Cetrullo, Carra, Fabbri, Todros, De Pasquale, Francantonio Biaggi, Servello, Guarra, Cruciani e Delino, tra politica urbanistica e programmazione economica e fra politica urbanistica e politica fondiaria. Il dialogo fra le forze politiche è divenuto più concreto e sono emerse le posizioni relative che cercherò di sintetizzare.

Le forze politiche di centro-sinistra, a mio avviso, hanno espresso una unanimità di consensi sugli obiettivi di fondo della pianificazione urbanistica, così come sono stati individuati nel documento base degli accordi intercorsi fra i quattro partiti e riportati nella relazione (parlo di obiettivi, così come sono stati precisati sotto le lettere dalla *a*) alla *f*) e che tralascio di leggere). Il conseguimento di tali obiettivi, a mio avviso, si può verificare, onorevole De Pasquale, attraverso le tre condizioni che ho chiaramente indicato nella relazione: 1) generalizzazione dell'istituto della espropriazione delle aree inedificate investite dal processo di sviluppo; 2) acquisizione delle aree ad un prezzo equo, tenendo conto della destinazione precedente delle stesse e del conseguente valore antepiano, nonché, aggiungo, esigenza di graduare nel tempo l'impegno di spesa del comune, in diretta relazione con la esecuzione delle opere di urbanizzazione e dell'utilizzo delle aree; 3) concessione delle aree in proprietà condizionata alla permanente destinazione delle stesse, o conces-

sione del diritto di superficie per una durata variabile secondo le destinazioni.

Se vi sono valutazioni diverse tra le forze politiche di centro-sinistra, tali diversificazioni riguardano gli strumenti per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Si è, infatti, prospettata l'opportunità di chiamare la proprietà interessata, attraverso la obbligatorietà dei comparti, a partecipare all'attuazione dei piani particolareggiati e solo la mancata formazione dei consorzi può portare all'espropriazione.

Pare a me che tale condizione, obbligatorietà dei comparti e, poi, eventuale espropriazione, non determina certo l'indifferenza della proprietà di fronte al piano, obiettivo questo unanimemente accettato, e ingenera anche nuove sperequazioni fra proprietari espropriati e proprietari consorziati, sperequazioni difficilmente eliminabili con l'imposizione fiscale.

D'altra parte, di fronte all'espropriazione preventiva e alla successiva concessione dell'area in proprietà, non si può escludere il diritto ai proprietari originari delle aree di assumere il compito di attuare il piano particolareggiato per la quota parte destinata all'edilizia privata.

In questo senso, onorevole De Pasquale, va intesa la proposta contenuta nella mia relazione di alternativa fra esproprio preventivo e comparto. Fermo restando il principio della espropriazione delle aree, non si pone la obbligatorietà della rivendita delle aree ad asta pubblica, consentendo il ricorso, anche, al consorzio fra i proprietari per l'attuazione di determinati comparti, perequando evidentemente le condizioni in cui vengono a trovarsi i proprietari espropriati e i proprietari autorizzati ad utilizzare le aree urbanizzate.

Il comparto obbligatorio da sperimentarsi rigidamente prima dell'azione di espropriazione, pone in condizione di disparità la grande proprietà e la piccola proprietà, stimola il formarsi della grande proprietà terriera e rende impossibile alla piccola proprietà di utilizzare uno strumento ammesso dalla legge per l'indisponibilità dei mezzi finanziari occorrenti.

Una collaborazione attiva fra comunità, gruppi sociali ed operatori economici si pone per attuare il piano di sviluppo della città; una collaborazione prioritaria si deve manifestare fra la comunità, movimenti cooperativistici e l'iniziativa individuale nel settore delle abitazioni, così come si è prospettato attraverso la legge n. 60 sul programma decennale di case per lavoratori. Tale collaborazione si ma-

nifesta come indispensabile per non scoraggiare l'investimento privato nel settore abitativo; a mio avviso il metodo proposto dell'espropriazione preventiva delle aree inedificate nelle zone di espansione della città nella misura in cui promuove le disponibilità di aree fabbricate anche per l'iniziativa edilizia privata, a prezzo equo, rappresenta l'unica soluzione atta a garantire un ordinato sviluppo delle nostre città ed a contenere i costi di costruzione.

L'industria edilizia ha bisogno di aree urbanizzate ed a prezzi costanti, così da ridurre l'impiego di capitale nelle aree, e il fenomeno della speculazione fondiaria, denunciato da tutte le parti politiche, porta invece ad una distorsione degli stessi impieghi di capitale da parte dell'industria edilizia, rendendo prevalente l'impiego nella tempestiva acquisizione delle aree, rispetto al capitale fisso ed alla indispensabile disponibilità finanziaria richiesta per il ciclo di realizzazione dell'immobile.

Non ritengo, cioè, che una politica di piano regolatore, la quale comporti l'espropriazione integrale delle aree inedificate comprese nei piani particolareggiati di esecuzione, con la possibilità della formazione di comparti in sede esecutiva, sia, comunque, contraria agli interessi dell'industria edilizia italiana; non coincide, certo, con gli interessi della proprietà fondiaria, beneficiaria, fin qui, dei plusvalori determinati dai fenomeni di speculazione in atto. Le sperequazioni tra i proprietari per i vincoli del piano e per le diverse condizioni, che comporterebbe l'introduzione del comparto obbligatorio (proprietari espropriati e proprietari consorziati) non si possono — a mio avviso — eliminare ricorrendo all'imposizione fiscale.

In tema di imposizione fiscale sono emerse, infatti, diverse posizioni. Mi ha sorpreso l'intervento dell'onorevole Cetrullo, che ho visto però modificato nella sintesi offerta dal *Resoconto sommario*; inoltre i dubbi insorgenti sono stati rapidamente fugati dagli interventi degli onorevoli Zucalli e Romita. Pareva a me che l'onorevole Cetrullo volesse individuare — non voglio fare il processo alle intenzioni — nella scelta dello schema della nuova legge urbanistica e nell'imposta sugli incrementi di valore due errori o presunti errori di direzione politica del Governo Fanfani.

L'onorevole Biaggi ha subito solidarizzato con l'impostazione dell'onorevole Cetrullo, condividendone le perplessità in ordine alla legge dell'imposizione fiscale sulle aree fabbricabili, mostrando di ignorare la dichiarazione di voto favorevole al disegno di legge

Preti pronunciata in quest'aula dall'onorevole Malagodi, il quale ha rivendicato al suo partito la priorità d'iniziativa in tema di provvedimenti per le aree fabbricabili, citando la proposta di legge Storoni, mai per altro sostenuta nei suoi concetti informativi durante i dibattiti in Assemblea sul disegno di legge in tema di imposizione fiscale sugli incrementi di valore dei terreni edificabili.

Indubbiamente la nuova disciplina urbanistica comporta la necessità della revisione della materia relativa all'imposizione fiscale sugli incrementi di valore; ma non si possono frattanto sollevare dubbi sulla costituzionalità della legge in vigore e al tempo stesso riaffermare la volontà di eliminare i fenomeni di speculazione fondiaria. Certo, non si può non rilevare le sperequazioni che potranno derivare dall'applicazione della legge, se questa sarà limitata solo a determinate categorie di comuni e con diversa retroattività.

Le forze politiche democratiche che dirigono la quasi totalità dei comuni italiani hanno la possibilità di esercitare un'azione di stimolo e di indirizzo nei confronti dei consigli comunali, così che l'applicazione della legge venga estesa alla maggior parte dei comuni e vengano anche adottati criteri atti a salvaguardare la piccola proprietà. La modifica dello strumento fiscale non può, a mio avviso, essere prospettata nel senso di estendere l'imposizione fiscale sugli incrementi di valore, sia relativi alle aree inedificate (in correlazione ai comparti), sia relativi alle aree edificate, così da colpire anche le costruzioni già realizzate, vale a dire la piccola e media proprietà edilizia, poiché a me pare che, così operando, si verrebbe a disincentivare l'investimento del risparmio popolare nella proprietà dell'abitazione ovvero si trasferirebbe l'imposta di plusvalenza sui bilanci dei lavoratori italiani, tanto più se permane l'unanimità di consenso delle forze politiche di centro-sinistra su uno dei punti programmatici precisati dall'accordo dei quattro partiti, quale quello di stimolare l'acquisizione della proprietà della casa da parte dei lavoratori. Si verrebbe, cioè a prospettare una particolare imposta patrimoniale, respinta a suo tempo dalla maggioranza delle « convergenze » relativamente alle stesse aree inedificate, per le quali poteva trovare razionale applicazione al fine di contenere i fenomeni speculativi.

La nuova disciplina urbanistica, come è stato rilevato da più parti (dagli onorevoli Cucchi e Di Nardo, Romita e Cetrullo, Todros, Cianca e De Pasquale), comporta infine la modifica della legge n. 167. Occorre però su-

bito premettere che la legge n. 167 rappresenta lo strumento, data la situazione urbanistica italiana, per organizzare lo sviluppo residenziale del prossimo decennio rendendo possibile l'impostazione di piani particolareggiati di esecuzione, la loro rapida approvazione e il differimento nel tempo degli oneri di attuazione.

Obiettivi fondamentali: il quartiere socialmente equilibrato, il coordinamento della pubblica e della privata iniziativa, il rinnovamento nel processo di espansione della città. Obiettivi, dunque, che verrebbero disattesi dal sistema del comparto, a meno che non venga prevista obbligatoriamente la presenza di enti pubblici di edilizia popolare nella costituzione dei consorzi per l'esecuzione delle opere previste dai singoli comparti.

Le difficoltà della pianificazione particolareggiata vengono superate attraverso il vincolo di espropriabilità decennale e il fenomeno della spirale dei valori delle aree drasticamente bloccato, sia pure con evidenti sperequazioni, in misura proporzionale alla limitatezza delle aree investite nella formazione dei piani, fra proprietà vincolate e proprietà non vincolate. Ne deriva, quindi, l'esigenza, che mi pare sia stata prospettata in una recente circolare ministeriale, di ragguagliare l'estensione delle aree comprese nei piani almeno ai due terzi del fabbisogno di aree per l'edilizia abitativa, per il prossimo decennio.

TODROS. L'intero fabbisogno, dice la legge.

RIPAMONTI, *Relatore*. Sì, ma siccome è possibile apportare varianti al piano ed essendo nota l'entità degli investimenti attuali nell'edilizia sovvenzionata, se vincoliamo aree in misura pari all'intero fabbisogno, una parte del 50 per cento destinata all'edilizia sovvenzionata rimarrebbe inutilizzata e in pratica verrebbe sottratta al mercato. A tale determinazione si è arrivati nel corso di riunioni degli assessori all'urbanistica delle più importanti città italiane, ivi compresa Bologna.

TODROS. Non possiamo partire con una sfiducia di questo tipo nel settore dell'edilizia popolare.

RIPAMONTI, *Relatore*. Non vi è sfiducia. La legge n. 167 ha un traguardo limitato nel tempo e si collega ai piani particolareggiati di durata decennale. Indubbiamente, non basta vincolare le aree, bisogna anche urbanizzarle ed immetterle nel mercato, se si vuole determinare un'azione calmieratrice del mercato stesso.

Lo stato di applicazione della legge non è certo confortante, se si considera, in partico-

lare, che l'attuazione del piano decennale di abitazioni per i lavoratori comporta obbligatoriamente la localizzazione dei nuovi insediamenti nelle zone vincolate dalla legge n. 167, nonché l'andamento del mercato fondiario. Si deve, quindi, rivolgere un invito ai comuni affinché utilizzino lo strumento urbanistico, procedendo alla formazione dei piani delle zone destinate all'edilizia economica e popolare.

L'onorevole Cetrullo ha rilevato che sarebbe preferibile, nella determinazione dell'indennità di esproprio, seguire le modalità della legge Napoli; ciò è reso, in modo esplicito, possibile dalla legge che prevede, per gli enti pubblici, l'utilizzazione di quei criteri per espropriare le aree vincolate dai piani.

Gli onorevoli Di Nardo e Cucchi hanno rilevato come il valore venale, seppure riferito a due anni prima della data di formazione dei piani, comporti una incidenza rilevante sul costo delle costruzioni. A ciò si potrà ovviare uniformando i criteri di determinazione del valore delle aree vincolate dalla legge n. 167, secondo le modalità previste dallo schema della nuova legge urbanistica: valore venale in base alla destinazione precedente al piano.

Si è sollecitata pure la proroga dei termini e l'integrazione della legge per i piani consortili. La proroga dei termini non è del tutto indispensabile, poiché si tratta di un termine ordinatorio; mentre, per quanto riguarda i piani consortili, bisogna distinguere i fabbisogni di aree per la componente propria di sviluppo della comunità e per la componente comprensoriale. Il piano, pur nella sua unità, può trovare applicazione contemporanea e da parte dei comuni e da parte del consorzio, con la ripartizione delle aree riguardanti gli interventi diretti del comune o destinate agli interventi consortili. L'unificazione degli interventi si può manifestare con la delega da parte del consorzio al comune interessato delle funzioni inerenti all'attuazione del piano consortile, per la quota parte riguardante il suo territorio.

Tale regolamentazione può difficilmente trovare la sua definizione in una norma di legge, mentre può essere oggetto di accordi fra le comunità interessate; le integrazioni, comunque, sono sempre auspicabili, purché non alterino la struttura della legge e non ne modificano i principi di fondo, in relazione anche ai piani già adottati ed approvati.

Vi è stata una larga differenziazione circa i criteri di applicazione. Compete al Ministero, onorevole ministro, stimolare e controllare tale

attività specifica dei comuni, offrendo ai provveditori alle opere pubbliche schemi o modelli di riferimento su cui misurare le decisioni adottate dai consigli comunali, al fine di non codificare con decreti provveditoriali solo una formale interpretazione e applicazione della legge, frustrandone gli obiettivi di fondo.

Fra i diversi comuni che hanno fin qui portato avanti la impostazione dei piani, ritengo doveroso segnalare al Parlamento gli studi e le conclusioni cui è pervenuta l'amministrazione comunale di Roma e sottolineare, quindi, come il coraggioso e razionale atteggiamento del ministro, allorché si discusse il problema del piano regolatore della capitale, abbia consentito alla nuova amministrazione di affrontare il piano di sviluppo della comunità.

Passando rapidamente ad esaminare i singoli settori di intervento, devo alcuni chiarimenti in ordine all'interpretazione offerta dall'onorevole Pietro Amendola sull'andamento degli investimenti. Come risulta dalle tabelle allegate alla relazione e come ho avuto occasione di sottolineare in Commissione, gli investimenti pubblici sono passati da 847.593 milioni circa del 1959 a 653.159 milioni del 1962. In particolare, nel 1962, rispetto al 1961, si è verificata una diminuzione anche negli investimenti di diretta competenza del Ministero dei lavori pubblici. La percentuale di incidenza dell'azione svolta dal Ministero è comunque superiore a quella del 1960, inferiore a quella del 1961, superiore alla media del decennio.

Secondo i più recenti dati statistici l'importo delle opere di diretta competenza del Ministero sarebbe sceso dai 373.413 milioni del 1961 ai 337.941 del 1962. Tale tendenza si è verificata anche nei primi quattro mesi del 1963: 170.992 milioni contro 190.040 del corrispondente periodo del 1962, con la riconferma della flessione degli investimenti nell'edilizia sovvenzionata da 34 miliardi e 840 milioni a 26 miliardi e 650 milioni.

Di fronte a tale flessione degli investimenti globali nelle opere pubbliche si constata però un aumento dei residui passivi, dovuti anche alle note di variazioni apportate al bilancio dell'esercizio 1962-63, che hanno integrato notevolmente gli stanziamenti, specie col sistema delle annualità, con particolare riferimento ai servizi comunitari. I tempi tecnici, quindi, influenzano e ritardano l'inversione della tendenza, ma si può responsabilmente affermare che le previsioni del bilancio per il presente esercizio e per quello

decorso sono tali da provocare un'espansione degli investimenti, diretti e indiretti, del Ministero nel settore delle opere pubbliche e da fare aumentare l'incidenza percentuale della sua azione rispetto a quella degli altri enti. Anche dalla tabella relativa alla comparazione tra la spesa del dicastero dei lavori pubblici e quella del bilancio dello Stato, si rileva come, per diversi esercizi, le note di variazioni abbiano integrato gli stanziamenti e aumentato la percentuale di spesa sul totale destinata al Ministero dei lavori pubblici.

Certo, come ha rilevato l'onorevole Di Nardo, esiste un tale divario fra esigenze e possibilità di intervento, che ognuno di noi può facilmente esercitarsi in una critica di fondo alle previsioni del bilancio. Vorrei, però, sottolineare che le osservazioni fatte sul rapporto percentuale tra la spesa del Ministero dei lavori pubblici e quella globale dello Stato (5,94 per cento sulla base del preventivo) tendono giustamente a riproporre, nella ristrutturazione del bilancio dello Stato secondo gli studi già avviati, un incremento percentuale, nella ripartizione tra i vari dicasteri, della spesa per lavori pubblici. Precise proposte in merito ritengo saranno formulate dalla commissione nazionale per la programmazione economica.

L'onorevole Pietro Amendola ha sollevato riserve e mosso obiezioni circa l'andamento della spesa ripartita secondo le diverse voci da me prospettate nella relazione. Si tratta, evidentemente, di una comparazione tra dati contabili di bilanci di previsione, che non tiene conto delle variazioni apportate successivamente. Il totale delle opere eseguibili nel presente esercizio denota un'espansione della spesa già largamente avviata con la precedente variazione al bilancio dell'esercizio 1962-63.

Per il corrente esercizio possono essere formulate le seguenti previsioni: 489 miliardi e 149 milioni di opere a pagamento immediato o in annualità, cui si aggiungono 305 miliardi e 69 milioni di investimenti dell'« Anas » e delle altre società concessionarie che costruiscono autostrade, nonché 40 miliardi, da finanziarsi con mutuo, per la costruzione da parte dell'« Anas » del tronco stradale Salerno-Reggio Calabria; si arriva, pertanto, ad una previsione di investimenti diretti e indiretti pari a 834 miliardi e 218 milioni. A tale importo si deve sottrarre, però, il contributo che il Ministero versa all'« Anas » (37 miliardi e 650 milioni) e si arriva al totale netto di 796 miliardi e 568 milioni, con una espansione della spesa che porta a superare, per

il solo intervento del dicastero dei lavori pubblici, l'ammontare globale degli investimenti in opere pubbliche del nostro paese per l'anno 1962; il che vuol dire che qualcosa si è mosso in questo periodo e che una diversa qualificazione della spesa si sta verificando.

Ritengo che l'onorevole ministro vorrà rispondere alle osservazioni formulate da numerosi colleghi di vari gruppi parlamentari e che riguardano: il sistema dei trasporti, e il problema della circolazione e della sicurezza del traffico, argomenti sui quali sono intervenuti gli onorevoli Biagioni, Di Nardo, Taverna, Lucchesi, Delfino, Cetrullo, Biaggi Francantonio (che ha parlato di un « Ministero dei trasporti » intendendo con questa ultima parola tutti i mezzi di comunicazione, dagli aeroporti, ai porti, alle strade, alle ferrovie, alla navigazione interna), Fabbri, Cruciani, Ghio, Servello, Trombetta e Romita; i servizi comunitari: onorevoli Todros, Carra e Fracassi; l'edilizia scolastica: onorevoli Cavallaro e Carra; la regolamentazione delle acque pubbliche: onorevoli Taverna, Prearo, Poerio e Pietro Amendola; la riparazione dei danni bellici e di quelli derivanti da calamità naturali: onorevoli De Pasquale, Fracassi e Delfino; l'edilizia abitativa: onorevoli Cucchi, Di Nardo, Zucalli, Carra, Todros, De Pasquale, Fabbri, Romita; l'ordinamento del Ministero ed il personale (interventi degli onorevoli Fortini e Biaggi).

Mi limito a sottolineare alcuni aspetti di carattere generale, con particolare riferimento all'edilizia abitativa. Debbo però un chiarimento all'onorevole Francantonio Biaggi, il quale ha cercato di fare dell'ironia a proposito della navigabilità del Po ed in ordine alla sistemazione dell'alveo di magra. In un punto della mia relazione ho precisato che il progetto del canale navigabile Milano-Cremona è stato adeguato per natanti di 1350 tonnellante; avrei, poi, secondo l'onorevole Biaggi, prospettato di adeguare l'alveo di magra del Po per natanti da oltre mille tonnellate. Quest'ultima cifra è, invero, contenuta in un documento riportato nella relazione, riguardante la programmazione della navigazione interna e votato dal consiglio generale dell'unione di navigazione interna, a Venezia. Non vi è, quindi, contraddizione alcuna nei dati offerti dalla relazione.

L'onorevole Poerio ha lamentato un certo silenzio della relazione sulla utilizzazione delle acque pubbliche ai fini irrigui idrodinamici e di navigazione interna, nonché sulla sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali per la lotta contro le erosioni del suolo

e per la difesa dei territori dalle esondazioni. Non è presente l'onorevole Poerio, ma vi è il suo collega onorevole Busetto, il quale è intervenuto nella discussione della legge 25 gennaio 1962, n. 11, nella quale sono stati fissati i criteri per la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua naturali in relazione ai molteplici utilizzi delle acque pubbliche. A norma della legge-delega, l'onorevole ministro dovrà promuovere il progetto per regolamentare l'uso delle acque per fini acquedottistici.

Nella relazione ho puntualizzato la situazione sulla base della relazione annuale al 31 ottobre 1962 trasmessa al Parlamento e sull'argomento vi è stato un ampio dibattito in sede di approvazione della citata legge 25 gennaio 1962, n. 11.

L'onorevole Biaggi ha ironizzato sul quadro del fabbisogno finanziario. Accade stranamente che i giornali denunciano con evidenti intenzioni scandalistiche che nel nostro paese occorrono 300 mila aule scolastiche, mentre quando in Parlamento si afferma che, per adeguare l'edilizia scolastica, si devono prevedere nel tempo investimenti per 3.000 miliardi, la stessa stampa taccia di visionario chi formula tale previsione. Si tratta di dati elaborati dalla Commissione nazionale per la programmazione. Il quadro del fabbisogno finanziario per i prossimi 15-18 anni è stato prospettato, sia pure in modo incompleto, nella relazione. Non si sono fatte previsioni per i servizi comunitari, mettendo in evidenza l'esigenza di una approfondita indagine; come ha rilevato anche l'onorevole Todros, una previsione di larga massima può essere avanzata circa il fabbisogno finanziario per i servizi comunitari relativi allo sviluppo residenziale.

Se si tiene conto, infatti, che nei prossimi 15-18 anni verranno urbanizzati un miliardo e mezzo circa di metri quadrati di terreno, con un costo unitario di circa 5 mila lire al metro quadrato per le opere di urbanizzazione primaria, si arriva alla previsione di 7.500 miliardi di investimenti in questo settore. La previsione globale degli investimenti necessari nell'edilizia scolastica (3.105 miliardi), nell'edilizia ospedaliera (1.315 miliardi), nei trasporti (1.300 miliardi), esclusi gli aeroporti e le ferrovie metropolitane, nella sistematica regolazione dei corsi d'acqua (1.300 miliardi) e nei servizi comunitari (7.500 miliardi), ammonta a 14.520 miliardi.

D'altra parte, se i colleghi avessero approfondito le ipotesi avanzate circa il tasso di crescita del reddito ed avessero anche esaminato (per dirla con un'espressione che non

piace all'onorevole Servello) le ipotesi di quantizzazione dei tassi di crescita degli investimenti nei diversi settori di intervento, avrebbero potuto rendersi conto che nell'ambito della prospettiva politica di sviluppo economico è possibile programmare tali investimenti in un periodo di 15-18 anni.

Sugli obiettivi di fondo non vi sono stati dissensi, né sulle ipotesi formulate di crescita del reddito o di quantizzazione dei tassi di crescita dell'investimento nei vari settori alcuna obiezione sostanziale è stata avanzata. A tale fabbisogno si aggiungono gli investimenti nell'edilizia abitativa, che in gran parte saranno determinati dall'iniziativa privata, sia pure indirizzata e in parte sovvenzionata, per 40 mila miliardi, cifra che ha suscitato le maggiori perplessità.

Difficile è stabilire o prevedere un rapporto tra edilizia privata non sovvenzionata, edilizia privata sovvenzionata ed edilizia pubblica. Si è arrivati a tale premessa sulla base di un tasso di crescita degli investimenti nel settore edilizio pari al 7,3 per cento di media nel quindicennio di fronte ad un tasso attuale del 6 per cento. Ritengo che i dati relativi al fabbisogno di vani per i prossimi 15-18 anni, elaborati dalla T.E.K.N.E. e dall'« Inarch », debbono trovare la verifica attraverso l'elaborazione dei dati censimentali, che può offrire il quadro esatto della situazione del patrimonio edilizio nazionale, con la ripartizione degli alloggi per consistenza in vani e per dotazione di servizi. Qualora non si verificasse alcun incremento nell'investimento nell'edilizia nei prossimi 15-18 anni, nell'ipotesi cioè che l'importo annuo si mantenesse costante e pari a quello del 1962 e, quindi, con una riduzione percentuale della parte del reddito nazionale investita nel settore delle abitazioni si arriverebbe in 18 anni a determinare l'intervento di 27 mila miliardi, con la costruzione, al costo attuale, di 30 milioni di vani. Per i prossimi cinque anni, secondo gli studi della T.E.K.N.E. si prevede la costruzione di 10 milioni 560 mila vani, con una spesa di 10.120 miliardi, con un tasso di crescita leggermente superiore a quello verificatosi negli ultimi dieci anni.

L'Assemblea può giudicare se l'impostazione offerta sia basata o meno su ipotesi serie e che possono avere validità nello sviluppo del nostro sistema economico.

Comunque, sul problema bisognerà ritornare allorché verrà dibattuto il documento definitivo, largamente sollecitato, della Commissione nazionale per la programmazione

economica. Vorrei osservare all'onorevole Francantonio Biaggi che nel 1952, in occasione del congresso di Trieste dell'Associazione nazionale degli istituti autonomi per le case popolari, prospettai un programma decennale di sviluppo abitativo, con la premessa dell'investimento di 500 miliardi annui per dieci anni, per la costruzione di 10 milioni di vani. Anche in quell'occasione da parte di autorevoli esponenti liberali vennero avanzati dubbi e perplessità sulle ipotesi poste alla base del programma (incidenza percentuale del 5 per cento sul reddito normale). Nel congresso degli ingegneri tenutosi a Milano si è arrivati ad affermare che l'industria edilizia italiana mai sarebbe stata in grado di poter provvedere alla esecuzione di un sì vasto programma. Dal che si può dedurre che abbiamo più fiducia noi nelle capacità degli imprenditori italiani che non i loro difensori d'ufficio.

Gli onorevoli Di Nardo, Cucchi, Zucalli, Romita, Carra, Fabbri, Lucchesi, Cianca, De Pasquale, Todros, Guarra e Cruciani hanno affrontato gli aspetti congiunturali della situazione abitativa e le prospettive di sviluppo. Siamo di fronte a un problema di eccezionale gravità, e si è giunti ad avanzare proposte legislative di carattere congiunturale, quale quella dei parlamentari milanesi appartenenti ai gruppi socialista, democristiano e socialdemocratico, per la proroga degli sfratti anche dagli immobili costruiti dopo il 1° marzo 1947, già approvata dalla Camera dei deputati. Inoltre sono state prospettate norme legislative per l'equo canone. Si tratta — e ritengo che debba essere ribadito — di provvedimenti congiunturali, limitati nel tempo, perché i problemi della ristrutturazione della residenza per adeguarla ai valori di libertà e di dignità della persona umana devono trovare la loro soluzione nella collaborazione dell'iniziativa privata con quella pubblica: la pianificazione del settore deve portare ad inserire sempre più la libera iniziativa nella realizzazione delle nuove strutture delle città.

Le previsioni dello sviluppo e della produttività del settore sono, a mio avviso, collegate a due problemi: all'eliminazione del fenomeno della speculazione fondiaria ed all'ammodernamento dell'industria edilizia italiana.

Se si può dimensionare in 1.500 milioni di metri quadrati l'area che sarà investita dall'espansione delle residenze, per ogni 1.000 lire per metro quadrato di incremento di valore delle aree, si avrà un maggior fabbisogno di 1.500 miliardi. L'incidenza del co-

sto delle aree per un programma di costruzione di 40 milioni di vani può essere valutata in 15 mila miliardi, supposto un costo medio pari a quello delle aree che il comune di Milano offre alle cooperative edilizie, 350 mila lire a vano (pari al 50 per cento del costo effettivo di mercato delle aree nella periferia della città). Sicché, onorevole Francantonio Biaggi, chi non è disposto a ritenere possibile l'investimento di 15 mila miliardi nei servizi comunitari, nelle scuole e negli ospedali, è però disposto a pagare lo scotto di 15 mila miliardi alla speculazione fondiaria.

Consentendo il permanere del fenomeno della speculazione fondiaria si verrebbe forse a dare prestigio e autorità allo Stato democratico, a concludere una lotta seria al comunismo, a promuovere un organico rinnovamento delle città, a stabilire nuovi rapporti di umana e cristiana solidarietà fra le classi sociali del nostro paese?

Dal 1951 al 1962 sono stati costruiti oltre 10 milioni di vani e l'incidenza del costo delle aree è passata da 50 mila lire a 800 mila lire a vano all'estrema periferia della città di Milano. Posso citarvi casi specifici verificatisi a Milano. Nel 1954 in una zona periferica di Milano è stato costruito un complesso di abitazioni con un'incidenza a vano dell'area di 50 mila lire; nella stessa zona è stato realizzato un gruppo di edifici da parte dell'iniziativa privata, oggi, con una incidenza del costo dell'area di 800 mila lire a vano! L'incidenza dell'area viene così a superare l'intero costo di costruzione del vano del 1954.

Questo fenomeno tende ad estendersi a tutte le grandi città e ad investire la periferia delle metropoli per un raggio di 20-30 chilometri dal centro urbano. Aumentano conseguentemente i canoni di affitto, si arriva a costi a vano assolutamente inaccessibili al risparmio popolare e ad una minore produttività della stessa edilizia sovvenzionata. Di fronte a questi dati si è arrivati ad attribuire l'aumento dei costi di costruzione alla politica salariale del centro-sinistra.

Sull'argomento è intervenuto l'onorevole Servello e vi è stata, inoltre, una vivace discussione fra gli onorevoli Cianca e Trombetta a proposito della misura dei salari dei lavoratori e dei profitti delle società immobiliari. Dai dati offerti da una grande società immobiliare, risulta che, fatto uguale a cento il costo di un vano nel 1954, si è arrivati alla fine del 1962 a 142, e tale indice è salito, oggi, a 150 come puro costo di costruzione, con un incremento del 50 per cento. La maggiore

incidenza è sempre rappresentata dal costo dell'area.

È indispensabile, comunque, che il Ministero prenda delle iniziative per contenere i costi delle costruzioni. La prefabbricazione pesante non risolve che parzialmente il problema, specie se si considerano gli inconvenienti che comporta nell'organizzazione dell'alloggio e nell'impostazione del quartiere. Con il prefabbricato non si ha, infatti, alcuna flessibilità nella distribuzione organizzativa dell'alloggio; ma si hanno invece una eccessiva rigidità nello schema di distribuzione degli insediamenti e una limitata potenzialità delle officine, come produzione e come raggio d'azione.

Il metodo tradizionale di costruzione può essere organizzato su scala industriale, ma occorre formare dei quadri specializzati (programmatori, normatori, *designers*) e tale riorganizzazione porta a considerare il ciclo continuo in due fasi: produzione di beni intermedi con processi industriali in officina, montaggio in cantiere (anche la colatura del calcestruzzo è operazione di montaggio, organizzando la produzione in grandi centrali urbane automatizzate). Studi compiuti dal *Bouwcentrum* di Rotterdam (nel 1959 auspicavo nella relazione al bilancio che sorgesse pure in Italia un centro studi per iniziativa del Governo) hanno dimostrato che con il sistema tradizionale, organizzato industrialmente, si ottengono risultati economicamente migliori che non con il prefabbricato. Alcune grandi industrie, onorevole Servello, hanno creato uffici di programmazione con impianti meccanografici. In questo settore è auspicabile l'intervento delle industrie di Stato, specie per la produzione dei beni intermedi.

Si deve, poi, ed è il compito più difficile ed impegnativo per la Commissione per la programmazione economica, stabilire il rapporto tra gli investimenti dell'edilizia privata e dell'edilizia sovvenzionata, nonché di definire le forme e le modalità dell'intervento dello Stato.

Circa le forme di intervento, una certa preferenza è emersa dal dibattito per la costruzione diretta di abitazioni a totale carico dello Stato. Non ho difficoltà ad affermare che lo Stato non deve provvedere alla costruzione diretta di abitazioni; non dispone di strumenti tecnici adeguati, le sue strutture tecniche sono impegnate in altri settori, mentre le procedure (ecco perché ho prospettato l'esigenza della modifica della legge sulla contabilità generale dello Stato) sono tali da comportare tempi tecnici eccessivi. Ebbi oc-

casione di discutere largamente su questo argomento con l'allora ministro dei lavori pubblici onorevole Romita, di cui ricordo la passione con la quale seguiva il problema degli investimenti dello Stato nel settore delle abitazioni, in sede di impostazione della legge n. 640. Il che non esclude, onorevoli De Pasquale e Romita, che l'onere totale possa essere posto a carico dello Stato. Si tratta, con una legge organica che superi la molteplicità delle leggi vigenti (come ha rilevato l'onorevole Zucalli), di prevedere la graduazione dell'intervento dello Stato correlata ai diversi settori del fabbisogno e ai diversi comprensori territoriali. Non si può certo promuovere né una uniformità di canoni né una tipizzazione rigida delle costruzioni.

La programmazione pluriennale degli interventi si pone in stretto rapporto con l'attuazione stessa dei piani di cui alla legge n. 167 e porterà ad una riduzione di tempi tra impostazione del piano finanziario ed esecuzione delle costruzioni.

Strumenti tecnici ed operativi possono essere gli istituti autonomi case popolari; soprattutto si deve, a mio avviso, stimolare l'iniziativa individuale e di gruppo, come si è prospettato con la legge n. 60.

La politica degli istituti autonomi per le case popolari va messa in rapporto con la politica di sviluppo della comunità impostata dall'amministrazione locale. Non vi può essere una politica dell'edilizia popolare dell'istituto disgiunta da una politica abitativa della comunità. L'istituto autonomo per le case popolari può e deve rappresentare l'ente esecutivo della politica di edilizia economica e popolare della comunità locale. L'assegnazione degli alloggi deve essere unificata e in proposito vi è già una iniziativa dell'onorevole ministro di predisporre, avvalendosi di una commissione di studio, un disegno di legge per regolamentare la materia.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Uno schema di disegno di legge al riguardo è stato approvato proprio stamane dal Consiglio dei ministri.

RIPAMONTI, *Relatore*. I problemi relativi all'amministrazione e alla manutenzione, toccati dall'onorevole Zucalli, devono essere considerati non ponendo in rapporto le quote di manutenzione e di amministrazione con i canoni pagati, dato che il contributo dello Stato riduce le quote di ammortamento e quindi i canoni, tenuti in correlazione con i costi di costruzione. Esistono degli squilibri ed occorre condurre un accurato esame nel

settore per unificare gli oneri a carico degli inquilini.

In attesa della legge organica ho prospettato nella mia relazione un piano-ponte, come è stato definito dai colleghi nei loro interventi e cioè: 1) di accelerare i tempi di esecuzione dei programmi in corso, che possono arrivare a 150 miliardi di investimenti già finanziati, ma non ancora eseguiti o completati; 2) di anticipare la programmazione del secondo piano triennale del programma decennale (legge n. 60), impostando l'investimento di 600 miliardi: tale piano comincerà a entrare in esecuzione alla fine del 1964-inizio 1965; 3) con legge speciale promuovere un programma immediato per 450 miliardi, graduando il contributo, così da porre a totale carico dello Stato la spesa per gli alloggi per i baraccati e solo parzialmente per gli altri tipi di fabbisogno. La situazione del bilancio dello Stato non credo possa sopportare investimenti diretti a totale carico.

Con lo stanziamento per tre anni di 6 miliardi all'anno di contributi, secondo le modalità della legge n. 408, si potrebbero promuovere investimenti per 450 miliardi e assicurare così nel prossimo triennio una media di investimenti per oltre 350 miliardi; e nello stesso periodo si potrà arrivare, come mi auguro, a definire la legge generale organica sulla edilizia abitativa.

Onorevoli colleghi, pare a me di avere chiaramente prospettato nella relazione come il processo di pianificazione democratica richieda un adeguamento delle strutture dello Stato e ponga l'esigenza della formazione dei quadri. L'onorevole Francantonio Biaggi ha posto l'accento su questa constatazione per dedurne che non è possibile programmare in tali condizioni. Il processo di pianificazione richiede, lo ripeto, una radicale ristrutturazione degli organi centrali e periferici dei ministeri e in particolare del Ministero dei lavori pubblici. Le grandi aziende hanno assoggettato a revisione il loro assetto organizzativo, avvalendosi anche di gruppi di consulenti esteri, per adeguare la loro struttura. Ciò è possibile e si deve fare anche per l'organizzazione dell'amministrazione statale. Non si tratta solo di un problema di adeguamento del trattamento economico del personale, ma di specificare competenze e responsabilità. Il decentramento dell'autorità e la specificazione delle competenze daranno prestigio al personale e ne aumenteranno la produttività.

L'onorevole Fortini ha dato un notevole contributo in ordine alla riorganizzazione del Ministero per gli aspetti relativi al decentra-

mento. Vorrei aggiungere che sarebbe auspicabile la formazione di una commissione di parlamentari e di esperti per affrontare il problema del riordinamento generale della pubblica amministrazione e della formazione dei quadri. Occorre soprattutto la volontà politica di superare le difficoltà contingenti, guardando al futuro.

Lo sforzo di una generazione può servire a creare migliori condizioni di vita per quelle future. Lo sforzo di una società civile che cresce e si sviluppa, assumendo le caratteristiche tipiche di una società altamente industrializzata, non può che essere guidato dalle forze politiche che credono nei valori fondamentali di libertà congiuntamente ai valori della giustizia sociale. Ecco perché le prospettive della pianificazione democratica sono condizionate dalla formazione di una maggioranza di centro-sinistra, per il progresso civile, l'elevazione spirituale e culturale dell'intera comunità nazionale. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.*** Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero sinceramente ringraziare tutti gli intervenuti in aula (mi pare siano stati 25) e in Commissione per la serenità e la costruttività con cui hanno cooperato a porre in luce i problemi specifici non soltanto del Ministero dei lavori pubblici, ma anche di altri dicasteri collegati con l'azione del Ministero dei lavori pubblici.

Il mio ringraziamento va, doverosamente, prima di tutto agli oppositori, i quali, nonostante siano rimasti tali nella sostanza, hanno mantenuto una forma e uno stile di cui voglio prendere atto; agli oppositori di estrema destra e di estrema sinistra, e (questa volta li abbiamo avuti) agli oppositori del centro, i quali hanno cercato di individuare i punti focali del dibattito. Mi rivolgo sia ai liberali, gli onorevoli Francantonio Biaggi, Trombetta e Taverna, sia ai comunisti, gli onorevoli Pietro Amendola, Poerio, De Pasquale, Todros e Cianca, sia ai « missini », gli onorevoli Delfino, Servello, Guarra e Cruciani, che sono intervenuti in Assemblea.

Il mio ringraziamento va anche a quanti di loro sono intervenuti in Commissione svolgendo ordini del giorno, la motivazione dei quali è stata ripetuta in Assemblea, anche se la forma originaria dei documenti in parola non è stata riproposta.

Il mio ringraziamento va, in secondo luogo, a coloro che con la loro astensione ci consentono la presenza in questo Governo di tran-

sizione: ai socialdemocratici Romita, Cetrullo e Zucalli, ai socialisti Di Nardo e Cucchi che hanno svolto, alcuni, temi di carattere particolare e, altri, argomenti di ordine generale.

Non riuscirò — né per loro né per gli altri — a rispondere a tutte le questioni imposte. Assicuro che ho preso accurata nota di ogni osservazione e farò del mio meglio per non trascurare i loro rilievi.

D'altra parte, già l'anno scorso per tutte le questioni di carattere particolare, che non potei trattare nel discorso, ho risposto privatamente e direttamente. Ai deputati interessa la sostanza più che la forma, o meglio, anche la forma interessa ma soprattutto la sostanza.

Il mio ringraziamento va poi ai miei colleghi di gruppo, dall'onorevole Biagioni, che ha trattato un problema di carattere generale come quello delle pavimentazioni, agli onorevoli Fortini, De Zan, Lucchesi, Fracassi, Fabbri, Carra, Cavallari e Ghio. Anteporrei a tutti l'onorevole Fortini, se me lo consentite, perché non accade spesso ai ministri di trovarsi come colleghi, dopo qualche mese, per effetto del voto popolare, ex collaboratori o anche, giuridicamente, attuali collaboratori. Un saluto particolare debbo rivolgere sia all'onorevole Fortini, alto funzionario titolare, sia all'onorevole Zucalli, in certo senso funzionario aggiunto del Ministero dei lavori pubblici, per l'attività che ha esplicato accanto al sottosegretario Ceccherini. Gli onorevoli Fortini e Zucalli siedono in una funzione legislativa oggi: erano ieri in funzione di collaboratori amministrativi.

Il mio ringraziamento va — ultimo nella citazione e non nel merito — al relatore Ripamonti per le sue 119 pagine con cui ha illustrato il bilancio dei lavori pubblici e per l'ora e un quarto di cospicua ed illuminata replica orale con cui ha voluto con calore, con sensibilità e con competenza illustrare questo dibattito.

L'anno scorso, chiudendo in quest'aula la discussione sul bilancio dei lavori pubblici, introdussi il discorso ricordando che vi era un limite obiettivo alla mia azione, in quanto la Camera si accingeva a cedere il posto ad un'altra Assemblea. Aggiungevo però che, nonostante si fosse alla fine della legislatura era opportuno non rinunciare a qualche linea di azione per il futuro, perché « il nostro lavoro può sempre proficuamente preparare quelle scelte definitive che spetteranno ad altri ».

Non immaginavo davvero che, a distanza di un anno, mi sarei ritrovato, sì, allo stesso posto di ministro, ma in condizione più prov-

visoria e precaria dell'anno prima: che il dibattito sul bilancio del Ministero sarebbe stato, quest'anno, ancora più interlocutorio.

Sono passati undici mesi, nei quali la mancanza di stabilità politica ci ha costretto prevalentemente all'ordinaria amministrazione. Le poche scelte di indirizzo che abbiamo potuto, con rischio e con sacrificio, compiere, sono una eccezione in confronto al complesso di studi che meriterebbero, per la loro maturazione, franche decisioni, confortate dal consenso di operosa e coerente maggioranza parlamentare.

Grave iattura affligge un paese se la cosa pubblica languisce per il rinvio elevato a sistema. È persino meglio, non sembri paradossale, decidere male, anziché rinviare costantemente le decisioni.

Il rinvio può, forse, non recare gravi danni, quando la situazione è stabilizzata, cosicché la macchina burocratica risponde alle esigenze quotidiane. Quando, invece, il rinvio investe le scelte di governo di un paese la cui evoluzione economica e sociale è tanto impetuosa che non può calcare le orme del passato, c'è di che preoccuparsi: il cittadino consapevole sente il rimpianto per le occasioni perdute. E poiché il cittadino medio è sensibile al fascino della libertà e della democrazia, ma vuole che l'una e l'altra siano strumenti di elevazione e di progresso, ed è portato a svalutarle quando non permettono di camminare velocemente nella soluzione dei grandi problemi presenti alla coscienza popolare, lunghi mesi di stasi governativa rappresentano una battuta d'arresto anche nella vita democratica, là dove le istituzioni repubblicane sono, per giunta, molto giovani.

Con tale stato d'animo un ministro che appartiene ad un Governo che vuole, per espressa dichiarazione, provvedere soltanto all'approvazione dei bilanci e alle più inderogabili urgenze della vita nazionale, ad un Gabinetto che ha promesso di presentare le dimissioni subito dopo il 31 ottobre, può esprimere propositi modesti ed assumere impegni limitati. La discussione dei bilanci dovrebbe registrare la fiducia del Parlamento nei confronti di un esecutivo che abbia tempo sufficiente per recepire le linee maestre di una politica concordata sul piano parlamentare. Invece in questa occasione, appena ottenuta l'approvazione dei bilanci, il Governo considererà esaurita la sua funzione. Il contenuto della mia replica troverà, certo, sensibile l'impalcatura esecutiva del mio dicastero che assicura la continuità dell'indirizzo, ma, per larga parte, non potrà che esprimere il pa-

rere personale del ministro, parere che i futuri accordi politici della coalizione (che vorrà, speriamo, costituirsi prossimamente) potrebbero giudicare irrilevante ai fini del loro programma.

Comprendo lo slancio di ottimismo da cui è animata la pregevole e poderosa relazione dell'amico Ripamonti. Egli ha redatto un vero e proprio programma quinquennale di legislatura. L'onorevole Ripamonti rappresenta la Camera dei deputati all'inizio di un quinquennio, e ciò gli dà forza e coraggio per illuminare di vivida luce tutta la materia, convinto come è che in cinque anni il Parlamento dovrà pur spingersi innanzi.

Io rimarrò, invece, entro i confini ristretti, quali si addicono ad un ministro consapevole dei limiti in cui è destinato ad operare. Non intendo con ciò sfuggire alle mie responsabilità: una di queste è di aver promosso una nuova legge urbanistica, e su di essa naturalmente mi intratterrò in prevalenza, anche per l'interesse che ha suscitato.

È bene dire che il mio merito, o demerito che sia, non va oltre l'impulso e la preparazione di un organico progetto che mi ha trovato consenziente nelle linee essenziali: progetto che era ed è destinato ad essere ampiamente esaminato in Parlamento. Come è comprensibile, il progetto di legge non era, e non è, un testo sacro. Tutti coloro (ed io fra questi) che accettano i principi della riforma urbanistica, possono, perciò, al tempo stesso esercitare un legittimo diritto di critica sulle singole disposizioni della legge. Di più: tutti coloro i quali accettano le finalità della legge hanno il dovere di discutere criticamente gli strumenti con i quali si intende raggiungere i fini.

Descrivere l'amarezza con cui ho dovuto, durante la campagna elettorale, sopportare l'ignobile — desidero usare proprio questo termine — tentativo di mistificazione delle finalità della riforma urbanistica, non mialletta. Il discorso andrebbe ben oltre il contenuto del dibattito parlamentare: investirebbe una questione di costume. Voglio stigmatizzare che grandi quotidiani di informazione, sotto la spinta di candidati di alcuni gruppi politici, siano riusciti ad insinuare il sospetto che lo schema di disegno di legge mirasse ad eliminare la proprietà della casa.

ZINCONI. Di fatto mirava.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi dispiace che una persona così intelligente dica queste cose. Tuttavia mi pare che ella, onorevole Zincone, abbia mutato talune impostazioni preelettorali.

ZINCONI. Sono uno di coloro che accettano la finalità ma non i mezzi.

D'ANTONIO. Nemmeno le bugie che scrive su *Oggi*, onorevole Zincone, le fanno onore, né come deputato, né come giornalista. (*Proteste del deputato Zincone*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi attendevo un suo intervento durante il dibattito, onorevole Zincone, ma ella ama soltanto le interruzioni. (*Proteste del deputato Zincone*).

PRESIDENTE. Onorevole Zincone, lasci parlare il ministro, ascolti i richiami del Presidente!

ZINCONI. Del Presidente sì, del ministro Sullo no.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella dovrà ammettere che il ministro Sullo, da lei attaccato durante la campagna elettorale, le deve pur rispondere. Per altro, devo riconoscere che ella è stato più cortese di altri.

ZINCONI. Ella mi risponde con ingiurie: io voglio argomenti.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. La Camera può testimoniare che io non l'ho offeso.

PRESIDENTE. Gliene do atto.

ZINCONI. « Ignobile » è una ingiuria, ed io la respingo.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Io osservo che, essendovi stato un dibattito che è durato alcune sedute, non abbiamo mai avuto la possibilità di ascoltare la sua impostazione. Ella è stato costantemente assente da questo dibattito.

ZINCONI. Ero in regolare congedo all'estero.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi usi allora la cortesia di ascoltarmi, perché, fra l'altro, sono stato tanto delicato da non citare il suo nome. Ella domani scriverà un articolo o anche farà altre interruzioni. Ed è libero di farlo. Ma abbia la cortesia di comprendere che, almeno questa volta, non accadrà come quando scrive un articolo ed ospita la mia replica, ma chiude con il suo commento, arrogandosi quindi in ogni caso il diritto all'ultima parola. Questa volta, ho il dovere di dire alla Camera il mio pensiero senza il suo commento.

Un giornale di parte monarchica, a sua volta, così giungeva a scrivere a conclusione di un articolo di fondo pubblicato il 5 aprile 1963: « Il 28 aprile gli elettori che voteranno per i partiti del centro-sinistra, che voteranno per la democrazia cristiana e i suoi alleati, voteranno anche la legge Sullo. Rinunzieranno cioè alla casa, rinunzieranno alla

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

casa cui tutti aspirano, a quella che già possiedono e praticamente al diritto di lasciare la casa ai figli e ai figli dei figli».

Questo è contenuto nel fondo del giornale *Roma* del 5 aprile 1963. Eppure si trattava e si tratta di agevolare la costruzione e la proprietà della casa, sopprimendo la speculazione sulle aree.

Una campagna elettorale condotta all'insegna della menzogna (e questa è tale)...

ZINCONI. Questa è un'offesa, signor Presidente. (*Vive proteste al centro*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. ... può, forse, anche essere nel nostro paese un triste episodio ricorrente, ma quando questa menzogna dà luogo alle trepidazioni per la casa in centinaia di migliaia di famiglie, vi è da chiedersi perché il codice penale debba punire i piccoli reati e lasciare impuniti bugie tanto perniciose.

ZINCONI. Mi quereli ed io rinunzierò all'immunità parlamentare.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Certo è che durante la campagna elettorale ho avvertito un senso di disagio non tanto per i suffragi che questa campagna ha potuto sottrarre a me, che, ad onta di tutto, sono sempre aumentati di alcune decine di migliaia, o alla democrazia cristiana (infatti, un cospicuo numero di elettori ha abbozzato all'amo), quanto per il senso di smarrimento che ha colto tanti onesti lavoratori (ed io domando alla coscienza degli interruttori se questo non è vero) di fronte alla notizia che un ministro democristiano voleva — e alla chetichella — varare un progetto per cui si sarebbe vietato agli italiani di divenire e perfino di rimanere proprietari di una casa!

L'onorevole Francantonio Biaggi cortesemente ha chiesto che fornissi al Parlamento assicurazioni sul diritto di superficie. Mi tratterò quest'anno, ancora una volta, sull'argomento. Vorrei augurare, non tanto a me, quanto ai cittadini italiani, maggiore fortuna nell'interpretazione delle mie parole. Infatti, lo scorso anno, parlando in quest'aula il 23 ottobre 1962, avevo ben dichiarato che la definizione del diritto di superficie avrebbe potuto senza difficoltà essere « omessa » nella nuova legge urbanistica, e gli atti parlamentari possono testimoniarlo anche per i colleghi che non facevano parte della Camera nell'altra legislatura. E la dichiarazione è stata, volutamente, ignorata o almeno sottovalutata.

ZINCONI. Non da me, onorevole Sullo, se lo ricordi.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Zincone, ma occorre che ella si abitui ad interrompere meno frequentemente, perché la replica del ministro non può essere trasformata in un dialogo fra lei e l'onorevole ministro. Il ministro sta parlando a tutta l'Assemblea.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. In un articolo che ho scritto recentemente, onorevole Zincone, ritengo di averle dato atto anche di talune proposte che pensavo transattive e che valutavo formulate in base ad una visione abbastanza possibilistica della realtà. Sto comunque parlando ora per tutta l'Assemblea. Ieri, preparando il discorso, non pensavo neppure che ella concedesse a me in questo momento l'onore di ascoltarmi.

Mi conforta, ad ogni modo, il pensiero che la montatura scandalistica operata durante la campagna elettorale non abbia potuto sopprimere lo scottante problema: occorre agire perché il cosiddetto libero mercato delle aree fabbricabili, e cioè quella che comunemente si definisce la speculazione sulle aree, non renda più ardua la costruzione della casa a milioni di lavoratori e, quindi, più difficile la proprietà della casa ai lavoratori che la desiderano, o più caro l'affitto ai tanti che per necessità, o per libera scelta, all'affitto ricorrono.

Se il discorso sulla legge urbanistica dovesse essere condotto solo dal futuro responsabile di un dicastero cui spetta proporre all'attenzione dell'opinione pubblica, al Parlamento e, in primo luogo, collegialmente al Governo, il *rebus* delle aree fabbricabili, potrei considerarmi esonerato dalla fatica. Tra un mese il Governo sarà dimissionario, e quindi un impegno così delicato non mi riguarderebbe. Ne parlerò, invece, per un duplice scopo: da un lato, per rendere il Parlamento edotto dei motivi politici e tecnici che hanno ispirato la mia azione prelegislativa in materia urbanistica; dall'altro, per fornire argomenti di studio in un dibattito che continuerà nei prossimi mesi, chiunque sia il responsabile del dicastero. L'opinione pubblica è più vigile in materia di quanto si finge di credere: lo dimostra anche il successo di un film — sul quale esteticamente non mi pronuncio — che ha affondato il bisturi in una piaga sociale, proprio la piaga delle speculazioni sulle costruzioni edili.

Per parte mia, continuerò a lavorare in difesa di alcune posizioni di fondo, quale che sia il ruolo che mi sarà riservato in futuro all'interno del mio partito e della coalizione governativa. Il mio fine non è — devo proprio ricordarlo? — la mera testimonianza

ideale, o la protesta. Gli anni passano rapidi: una legge perfetta in materia urbanistica emanata tra dieci anni sarebbe svuotata di efficacia, perché nel frattempo la maggior parte dei problemi urbanistici avrebbe trovato in pratica nella carenza stessa di legge una negativa soluzione. Una legge meno perfetta ma attuata al più presto è preferibile: purché incida sulla presente patologica situazione.

Perciò — a prescindere da altre considerazioni di ordine più generale — non condivido menomamente le impostazioni dei massimalisti. Non condivido neppure le impostazioni dei comunisti nostrani, che massimalisti non sono ma sogliono sfruttare a fini di parte una polemica nella quale tendono a strumentalizzare il progetto di legge urbanistico, presentandosi come gli integerimi campioni di una linea e di un indirizzo di cui nel passato non sono sempre stati paladini sul piano nazionale, come dimostrerò; linea che, purtroppo, alcuni loro amministratori comunali non seguono quando hanno nelle mani le leve del potere.

Il mio discorso vorrebbe snodarsi sincero e sereno, senza strumentalizzazione. E per cominciare, voglio riconfermare che la mia iniziativa legislativa non è stata mai di natura personale. Essa è stata, anzi, coerentemente inquadrata nella politica del Governo.

Nulla è avvenuto in clandestinità o in ermetismo. E i fatti parlano. L'esigenza della legge urbanistica fu riconosciuta dallo stesso Presidente Fanfani il 10 marzo 1962, alla Camera dei deputati, quando auspicò che il provvedimento urbanistico e quello delle connesse nuove misure sulle aree, venissero approvati entro la legislatura.

La commissione che preparò lo schema di disegno di legge fu da me costituita nel marzo 1962, immediatamente dopo il conferimento del voto di fiducia al Governo di centro-sinistra. Della commissione facevano parte quasi tutti i componenti della precedente commissione, nominata dal mio predecessore, onorevole Zaccagnini.

In particolare, i tre urbanisti Astengo, Piccinato e Samonà erano già membri della commissione Zaccagnini: cosicché l'incriminato « stato maggiore marxista », che sarebbe stato da me surrettiziamente imposto, in realtà era stato scelto dal mio predecessore, nel Governo « di convergenza » sorretto anche dai voti liberali. Lo stesso autorevole giurista, al quale si deve il ricorso all'istituto del diritto di superficie, è ordinario di diritto civile nelle università e non è marxista. Anche egli faceva parte della commissione Zaccagnini.

Fu costituita una nuova commissione in quanto il precedente progetto della commissione Zaccagnini non era del tutto rispondente alle esigenze avvertite da più parti. Infatti, anzitutto il Governo di centro-sinistra manifestava il proposito di attuare l'ordinamento regionale. E la commissione Zaccagnini sembrava ignorare che l'articolo 117 della Costituzione attribuisce alla regione un potere normativo in materia urbanistica. Per questo e per altro, il progetto aveva provocato non positive reazioni nella maggior parte degli ambienti urbanistici. Gli stessi tre urbanisti della commissione manifestavano disagio. Sembrava strano si potesse varare un testo non gradito proprio dagli unici urbanisti facenti parte della commissione.

La nuova commissione lavorò alacremente, come non capita spesso. Voglio dare atto al vicepresidente Roehrsen, che ha di fatto diretto i lavori, ai professori Guarino, Giannini e Rubino, agli architetti Samonà, Astengo e Piccinato, all'avvocato Savarese, al professor Valle e al dottor Spanò, per citarne soltanto alcuni, dello zelo intelligente con cui si prodigarono nella difficile opera. Ai primi di giugno il nuovo testo era pronto. Fu diramato ai ministeri interessati, ed in primo luogo alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell'interno ed al Ministero di grazia e giustizia.

Merita rilievo l'encomiabile sollecitudine con la quale la Presidenza del Consiglio dei ministri, con nota a firma del sottosegretario Delle Fave, espresse, sin dal 14 luglio 1962, l'avviso ufficiale che dovessero condividersi in linea di massima i criteri informativi della nuova disciplina urbanistica e sottopose nel contempo alcune osservazioni di natura tecnica perché se ne tenesse conto nella formulazione del testo definitivo: osservazioni che non avevano ad oggetto il diritto di superficie e che furono da me attentamente studiate. In un primo momento, il Presidente Fanfani intendeva che il progetto di legge fosse subito discusso dal C.I.R. presieduto dall'onorevole La Malfa. In un secondo momento fui pregato dallo stesso Presidente del Consiglio di sottoporre il progetto di legge al C.N.E.L. Il Presidente Fanfani, con nota diretta al mio Ministero il 7 settembre 1962, inviata per conoscenza anche al presidente del C.N.E.L., comunicò che, considerata la particolare importanza che la nuova disciplina in materia urbanistica rivestiva dal punto di vista economico e sociale, riteneva utile e necessario acquisire sull'iniziativa il parere del C.N.E.L. che avrebbe dovuto essere tenuto presente

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

nell'elaborazione definitiva del provvedimento, che, con le prescritte adesioni, sarebbe stato sottoposto all'esame ed all'approvazione del Consiglio dei ministri.

Come ho spiegato altrove, l'inoltro al C. N.E.L. di uno schema di disegno di legge del Governo è concreta dimostrazione che su di esso si chiede il più franco incontro con gli operatori economici, con i sindacati e con gli esperti, di tutte le tinte.

Aderendo all'invito del Presidente Fanfani, mi ripromettevo di suscitare nel paese un consapevole dibattito sui principi e sulla tecnica della legge. Perché, se dei principi della legge sono stato e rimango deciso sostenitore, mi rendevo (e mi rendo) ben conto che gli strumenti tecnici vanno migliorati e in ogni caso discussi. Mi preoccupavano i tempi. Il C.N.E.L. era stato invitato, a nome del Governo, a fornire il parere entro il 15 novembre. Dopo si sarebbe iniziato l'esame al Consiglio dei ministri. Invece, il 9 novembre, il presidente Campilli richiese una proroga fino al 15 febbraio 1963.

L'onorevole Campilli ci informò che il comitato referente voleva ascoltare direttamente i sindaci dei maggiori comuni, gli esponenti dei più importanti enti assicurativi e previdenziali e degli istituti operanti nel campo dell'edilizia popolare, nonché i rappresentanti della proprietà edilizia e dei costruttori edili e degli ordini professionali degli ingegneri e degli architetti. Il C.N.E.L. aveva, inoltre, affidato ad istituti specializzati studi sull'andamento del mercato fondiario urbano, sulla composizione dei costi dell'industria edilizia e sulla rilevanza di tale attività produttiva nel sistema economico nazionale.

L'onorevole Campilli ottenne la proroga al 15 febbraio 1963 anche se aveva avvertito che, qualora prevalenti motivi di ordine politico inducessero il Governo a non procrastinare la propria decisione sulla presentazione del disegno di legge alle Camere, « il documentato parere del C.N.E.L. potrebbe ugualmente giovare alla soluzione del problema, offrendo al Governo la possibilità di ulteriori determinazioni, e comunque essere avviato alle Camere ».

Mentre il C.N.E.L. aggrediva — per così dire — il progetto di legge, io non mancavo, in molteplici occasioni, di richiedere agli ambienti più qualificati, politici e tecnici, che si pronunciassero sul testo proposto dalla commissione. Con ciò dimostravo, sia di essere convinto che nelle linee fondamentali il progetto era ben degno di costituire la base di esame, sia di credere all'utilità di una discus-

sione, per correggere ed integrare il progetto stesso.

A San Pellegrino, nel settembre 1962, esortai i dirigenti del mio partito a non rimanere tiepidi rispetto alla materia urbanistica: ad uscire dal limbo dell'indifferenza. E sarei stato indubbiamente anche più deciso nell'invito se avessi a quel tempo letto tutti gli atti dell'interessante convegno di studi, aperto da una audace relazione di Benevolo, che la democrazia cristiana aveva tenuto a Napoli l'anno prima, alla presenza dell'onorevole Zaccagnini, per iniziativa dell'onorevole Franco Malfatti.

A Milano, in occasione del congresso nazionale di urbanistica, nel novembre 1962, in un discorso che ebbe risonanza, non celai il mio compiacimento per aver visto iscritto all'ordine del giorno del paese il problema delle aree fabbricabili ed esortai gli urbanisti ad essere larghi di rilievi e di critiche concrete e documentate.

I miei discorsi più espliciti sono stati sempre dedicati al Parlamento. Desideravo che il Parlamento si rendesse conto che la casa a buon prezzo è legata al successo della lotta contro la speculazione delle aree.

Il primo annuncio del progetto rimonta al 28 giugno 1962, nell'aula di palazzo Madama. Pur assumendo la responsabilità, anche come presidente della commissione, di « avere avuto una parte nei lavori » della medesima, dato succintamente notizia dello schema predisposto, concludevo testualmente: « Il disegno di legge dovrà essere discusso con i competenti ministeri e portato all'esame del Consiglio dei ministri. In questa fase ogni suggerimento ed ogni critica, anche della stampa e degli organismi specializzati e delle associazioni, saranno attentamente vagliati ».

Le elezioni erano lontane. Nessuno ardiventare la favola della mia volontà di annientare l'istituto del diritto di proprietà sulla casa. Eppure, sarebbe stato facile presentare una mozione e chiedere la discussione parlamentare! Ma chi avesse presentato una mozione del genere sarebbe apparso imprudente difensore degli speculatori!

Passarono quattro mesi. Il 23 ottobre 1962 parlai a Montecitorio sul bilancio. Alla riforma della legge urbanistica dedicai buona parte del discorso: come a richiedere un dibattito.

Alla Camera, volli però ribadire che si trattava di uno schema tecnico: uno schema non ancora governativo, ma soltanto ministeriale. E, perché sono molti i giovani nuovi colleghi in questa Assemblea, vale la pena di

riportare integralmente il passo: « Il testo proposto è ancora uno schema elaborato al livello tecnico da urbanisti, economisti e giuristi altamente qualificati, ai quali voglio rivolgere da questa tribuna il ringraziamento più sincero. E quindi giusto avvertire che esso non è lo schema del Governo, ma solo del mio Ministero, che è disposto, come è suo dovere, a far tesoro di tutti i suggerimenti, le critiche, le obiezioni ed i rilievi, da qualunque parte provengano, ed in primo luogo da parte del C.N.E.L., cui lo schema è stato già sottoposto in previsione della discussione al Consiglio dei ministri. Tuttavia, ciò avvertito, vorrei che il migliore ringraziamento alla commissione si manifestasse con un'analisi amorevole ed intelligente dei motivi che hanno indotto il valoroso gruppo dei tecnici ad imboccare, generalizzandola, una strada decisamente dirigitica nella costruzione delle città ».

E, d'altra parte, ogni diversa posizione sarebbe stata scorretta.

Il giudizio politico definitivo doveva essere riservato al momento in cui nel Consiglio dei ministri si fosse discusso lo schema, dopo avere acquisito, dal C.N.E.L., dalla stampa, dai tecnici, ogni elemento di valutazione. E però, sollecitavo io stesso le critiche.

Vi era, nondimeno, una positiva valutazione di massima da parte mia. Né avrei potuto scomodare C.N.E.L., stampa e tecnici, oltre che politici, se non fossi stato convinto che, nell'insieme, lo schema era pregevole ed idoneo.

Ad un anno e mezzo di distanza, il mio personale giudizio non è affatto cambiato. Sono favorevole al progetto nel suo complesso. Riconosco, insieme, la necessità di tener conto della ormai sviluppata discussione sulla strumentazione della legge per preparare gli opportuni emendamenti e per accogliere le critiche più fondate.

Dall'ottobre 1962 ad oggi, sorvolando sulla penosa polemica elettorale, si sono verificati, a proposito della legge urbanistica, due fatti nuovi, non trascurabili: l'approfondita iniziata analisi da parte del comitato referente del C.N.E.L., compendiata in un elaboratissimo schema di parere di 60 pagine a cura del professor Giuseppe Petrilli e del correlatore Senin, e l'accordo della Camilluccia fra democristiani, socialdemocratici e repubblicani, accompagnato dalle note riserve socialiste.

Sono due fatti nuovi, non noti ufficialmente a me ministro, né ufficialmente noti al Parlamento. L'accordo della Camilluccia non ha condotto alla nascita di un governo, e perciò è rimasto nell'ambito della dialettica tra i par-

titi. Lo schema di parere Petrilli-Senin non è stato votato dal comitato referente, che tuttavia lo ha discusso il 31 gennaio e il 1° febbraio 1963: giuridicamente è quindi un atto interno del C.N.E.L.

Se dovessimo trincerarci dietro la non ufficialità dei due documenti, saremmo, tuttavia, ipocriti o dei formalisti. Sul mio tavolo i documenti, per via non ufficiale, sono giunti. Sui giornali se ne è ampiamente parlato. Tecnici e politici li hanno valutati o li valuteranno. La preparazione della legge urbanistica non potrà prescindere in futuro anche dal loro contenuto; in questo discorso non potrò ignorarli.

Il dibattito iniziato al C.N.E.L. ha individuato alcuni temi più importanti e maggiormente meritevoli di discussione. Essi sono: rapporti tra pianificazione urbanistica ed ordinamento regionale; rapporti tra pianificazione urbanistica e programmazione economica; misure di salvaguardia previste dallo schema e modificazione della disciplina della attività edilizia; procedura di attuazione dei piani particolareggiati, e segnatamente: generalizzazione dell'esproprio, criteri di indennizzo, costituzione di un « diritto di superficie ».

Il *punctum dolens* è senza dubbio la procedura di attuazione dei piani particolareggiati. E su questa soprattutto mi tratterò. Le critiche maggiori sono infatti venute, dentro e fuori il C.N.E.L., dalla generalizzazione dell'esproprio. È il contenuto più innovatore della proposta riforma: il più combattuto e il più osannato.

Quelli che parlano di generalizzazione dell'esproprio sembrano dimenticare che il termine è improprio. L'esproprio non è generale. Meglio sarebbe dire esproprio obbligatorio delle zone di espansione. Esproprio generalizzato sembra un termine coniato per spaventare. L'esproprio tocca, in pratica, soltanto le zone di espansione urbana; colpisce, nell'ambito del piano particolareggiato, le aree non edificate e quelle sulle quali insistono costruzioni a carattere provvisorio. Invece, per il risanamento conservativo dei centri storico-artistici ed ambientali, e per lo stesso risanamento igienico-sanitario, si prevede che i comuni debbano procedere mediante comparto obbligatorio. L'allarme degli stessi proprietari fondiari è eccessivo. Quello dei proprietari di case è assurdo.

Il comparto — questa forma tradizionale di collaborazione tra i proprietari — nel mio schema è accolto, sia pure limitatamente al risanamento dei vecchi quartieri. Il comparto

non è previsto nelle zone di espansione in quanto si è prescelto, attraverso la procedura dell'esproprio, un metodo diverso, che dovrebbe condurre alla piena soppressione del mercato privato delle aree fabbricabili nelle zone di più rigogliosa espansione demografica delle città, cioè alla soppressione della speculazione fondiaria ed alla sua trasformazione in mercato pubblicistico delle aree in tutte le zone dove sorgano nuovi quartieri.

In tali zone i privati proprietari dovrebbero, secondo lo schema, cedere esclusivamente l'area al comune. E solo il comune, attuate le opere di urbanizzazione, venderebbe i suoli ai privati per la costruzione degli immobili (uso il termine « venderebbe » perché ripeterò ancora quello che ho detto l'anno scorso circa la piena disponibilità del Governo, o almeno di chi vi parla, per l'eliminazione del « diritto di superficie » e la vendita del pieno diritto di proprietà).

L'attuale regime delle aree fabbricabili dà luogo a tre ordini di inconvenienti che, a mio giudizio, non possono essere eliminati se non con il metodo radicale dell'esproprio. In primo luogo, l'attuale sistema crea plusvalenze di intermediazione (le quali vanno distinte dalle plusvalenze dei proprietari fondiari che sotto un certo aspetto sono più giustificabili) ingiustificate ed a livello altissimo: in tal modo il prezzo delle aree cresce ogni giorno di più, sotto la pressione della speculazione. In secondo luogo, mancando una onesta perequazione tra i proprietari interessati al piano, si assiste alla assurda spoliatura degli uni e all'arricchimento degli altri; in terzo luogo, potendo il piano regolatore influire smisuratamente sulle private fortune, la formazione di esso è sottoposta a furibonde pressioni, e spesso è impossibile.

Un regime pubblicistico del mercato delle aree nelle zone di espansione è il solo mezzo idoneo per calmierarle, per rendere, cioè, in ultima analisi, il costo della casa più basso. Le aree dovrebbero costare soltanto il prezzo di indennizzo maggiorato del costo di urbanizzazione: sarebbero eliminate le plusvalenze di speculazione o di intermediazione.

Sostengono alcuni che la collettività dovrebbe lasciare che le plusvalenze si producano: il rimedio dovrebbe consistere nella tassazione (a favore dei comuni) di una parte delle plusvalenze e nella utilizzazione del ricavato a fini urbanistici per la formazione di demani di aree e per la calmierazione dei prezzi. Un rimedio del genere è anche indicato in un paragrafo dell'accordo, non ratificato, della Camilluccia.

Osservo che l'avocazione fiscale presuppone, *in primis*, un accertamento delle plusvalenze. E quale funzionario del fisco italiano, o anche non italiano, riesce ad accertarle, quando la compravendita dell'area (e della stessa casa costruita sull'area) avviene tra due privati, entrambi interessati a nascondere al fisco la verità?

Solo quando il comune sarà il solo intermediario, il fisco conoscerà tutta la verità: si saprà quanto ricava dalla vendita il proprietario terriero, e quanto ha dovuto sborsare al comune, all'asta, il costruttore. Il mercato sarà normalizzato. Ogni segreto contrattuale sparirà. Inoltre, l'avocazione fiscale che si proponga, per di più, di realizzare la migliore perequazione tra i proprietari è straordinariamente difficile, in teoria e in pratica, specialmente in un paese in cui il fisco non ha tradizioni anglosassoni. Difficile è, infine, la realizzazione di un congegno che utilizzi il prelievo fiscale per calmierare quelle aree che le plusvalenze hanno reso più care.

Da un punto di vista dell'interesse nazionale — del bene comune — sarebbe, forse, negativa la soppressione del mercato privato delle aree fabbricabili nelle zone di espansione urbana? Lederebbe la giustizia? Offenderebbe le norme costituzionali?

Il ruolo del commercio delle aree fabbricabili in tali zone non è affatto assimilabile alla classica — e benemerita — funzione del commercio di ogni altro bene strumentale e di consumo. Come tutti sanno, esso si è sviluppato nel nostro paese così patologicamente che economisti seri, finanziari disinteressati e uomini politici prudenti non possono accettare che l'andazzo continui.

Il C.N.E.L. ha affidato all'I.L.S.E.S., un istituto molto qualificato per indagini scientifiche, il compito di accertare il problema delle aree a Milano. I dati forniti al C.N.E.L. da questo istituto per Milano sono indicativi. I terreni inclusi tra la circonvallazione dei navigli e la cintura daziaria sono saliti tra il 1956 ed il 1962, nella generalità dei casi, da 64 mila a 240 mila lire al metro quadrato, passando da un patrimonio valutato in 905 miliardi a 3.523 miliardi di lire. Si tratta di dati forniti da un istituto che si ritiene serio ma che, comunque, comunico alla Camera con beneficio di inventario.

ROBERTI. Se siete a conoscenza di queste cifre, perché il fisco non provvede a tassare chi di dovere? (*Commenti a sinistra*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Roberti, ho spiegato prima le ragioni

per cui è difficile tassare le plusvalenze sul piano fiscale.

ROBERTI. Se vi è un Governo, non è difficile.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ci attrezzeremo.

Nel rapporto ufficiale della commissione per la programmazione economica, approvato all'unanimità, a pagina 100 è scritto che il costo delle aree fabbricabili è aumentato a Milano, secondo l'Istituto nazionale di architettura, dal 1951 al 1961 nella proporzione seguente: i prezzi delle aree centrali del 500 per cento dal 1951 al 1956 e del 1.600 per cento dal 1951 al 1961; i prezzi delle aree periferiche rispettivamente del 600 e del 1.500 per cento; i prezzi delle aree esterne del 400 per cento e del 1.200 per cento.

Ma vi è un'affermazione più significativa. L'incidenza del costo dell'area nella progettazione di un alloggio popolare di quattro vani, passa dal 17,4 per cento del 1950 al 25,2 per cento del 1955, al 46,1 per cento del 1960. L'incidenza dell'area sul costo delle abitazioni variava nel 1961 tra un minimo del 19 per cento a un massimo del 41 per cento delle case di lusso, e da un minimo del 15 a un massimo del 49 per cento delle case di tipo popolare. « Il caso particolare esaminato — aggiunge il rapporto — non può evidentemente costituire base per valutazioni medie; ma indubbiamente rappresenta una valutazione valida per rendersi conto della misura della speculazione fondiaria nelle grandi e medie città che si sono sviluppate del decennio ».

Pertanto, allorché in questo dibattito alcuni colleghi del gruppo « missino », mi sembra, hanno affermato che il problema non è molto rilevante, in quanto l'incidenza dell'area sul costo della costruzione sarebbe del 10 per cento, hanno detto — certo in buona fede — cose che risultano in contrasto almeno con la realtà delle zone urbane più importanti d'Italia.

A Milano, secondo il rapporto I.L.S.E.S., ripeto, l'incremento del valore del patrimonio riferito agli anni 1930 e 1962 risulta del 400 per cento; dal 1938 al 1962 addirittura del 1.500 per cento. Il che non avviene, certo, nelle grandi città americane, in cui in linea di massima si registra una tendenza, anche se leggera, alla diminuzione del valore del patrimonio fondiario. Ovviamente, i dati dell'I.L.S.E.S. per Milano riguardano il valore reale della moneta, non quello nominale.

Gli investimenti speculatori in aree fabbricabili sono per l'economia nazionale poco pro-

duttivi, per non dire di peggio. Perciò giustamente il governatore Carli si è dichiarato preoccupato della « esaltazione dei valori fondiari »: sono investimenti sottratti alle vere e proprie attività industriali, alle buone e corrette attività commerciali, alle attività agricole. Certo, sono assai più produttivi per il singolo che per la collettività.

Quanto alla Costituzione, nell'atto stesso in cui garantisce che l'iniziativa economica privata è libera, afferma pure che non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale (articolo 41); nell'atto di riconoscere e garantire la proprietà privata, vuole che la legge ne determini i modi di acquisto, di godimento e i limiti, allo scopo di assicurarne la funzione sociale e di renderla accessibile a tutti.

L'esproprio è previsto per motivi di interesse generale (articolo 42). Sarà stato anche per questo che, contrariamente a quanto si legge sui giornali, il rapporto Petrilli-Senin ha concluso ritenendo accoglibili le disposizioni dell'articolo 23 della proposta di legge regolante la generale estensione dell'esproprio obbligatorio, pur proponendo, come deroga e in via eccezionale, a titolo di facoltà riconosciuta ai proprietari, la formazione di comparti volontari. È importante che questo rapporto (del gennaio 1963) abbia accettato il criterio generale dell'esproprio obbligatorio.

Il comitato referente del C.N.E.L. si orientava, dunque, sia pure con il correttivo dei comparti volontari, verso l'accettazione del principio essenziale del progetto di legge. L'orientamento prevalente del comitato referente smentisce le notizie di certa stampa. In realtà, il sistema dei comparti volontari del rapporto Petrilli-Senin ha poco in comune con gli stessi comparti obbligatori dell'accordo della Camilluccia, anche se in un caso e nell'altro si usa questo termine.

Secondo il rapporto Petrilli-Senin si dovrebbe lasciare, come deroga all'esproprio, all'iniziativa dei proprietari interessati — una volta approvato il piano regolatore particolareggiato e determinate dall'autorità comunale le caratteristiche dei comparti — la formazione dei comparti e la loro delimitazione, sempre riservando all'autorità comunale l'accertamento finale della rispondenza alle caratteristiche qualitative e quantitative minime stabilite dal piano particolareggiato.

Secondo Petrilli, i comparti volontari dovrebbero agevolare l'attuazione del piano particolareggiato, facendo sopportare ai privati (mediante convenzioni o con contributi, come a Grugnasco, si potrebbe spiegare) il costo di

una parte dell'opera di urbanizzazione primaria.

Giova sottolineare che il sistema Petrilli-Senin ha il merito di riconoscere come regola l'esproprio e come deroga il comparto, e non viceversa; pertanto, se i privati non si muovessero, il comune procederebbe per la strada dell'esproprio, senza ricorrere a diffide ed intimidazioni, ed, inoltre, non vi sarebbe la ripartizione di ufficio in comparti di tutto il territorio (operazione aperta a tutte le dispute e a tutti gli abusi), ma una volontaria (e per ciò, probabilmente efficiente) autodeterminazione. Sono aspetti positivi, non voglio negarlo.

Tuttavia, permangono seri dubbi che vorrei indicare brevemente. La deroga del comparto non funzionerà in maniera di aprire le porte alla libera contrattazione privatistica delle aree nelle zone di espansione, vulnerando così il sistema che si accetta in principio? La possibilità di procedere direttamente alle urbanizzazioni, definendo il comparto e consorziandosi, non indurrà i più potenti gruppi di pressione, sotto la guida delle società immobiliari, ad intervenire in sede di formazione del piano particolareggiato per preconstituire comparti suscettibili di fruttare larghi guadagni? Non daremmo così in appalto l'urbanizzazione di importanti zone di espansione alle grandi società immobiliari? Non ricomparirebbero, in altra forma, le attuali lottizzazioni?

Vero è che le vigenti lottizzazioni in via eccezionale sono disposte anche prima del piano regolatore particolareggiato, il che non dovrebbe assolutamente avvenire con i futuri comparti volontari; ma chi può assicurare che gli inconvenienti della lottizzazione non si perpetueranno? Oggi, in pratica, le amministrazioni comunali si servono molto largamente dei poteri eccezionali per autorizzare lottizzazioni, e le conseguenze sono nefaste. Ciò è avvenuto principalmente per le zone di espansione di grandi centri urbani, nonché in zone di importante interesse paesistico e turistico ed in molte località ed aree del litorale. Il fenomeno è grave non solo per la frequenza del ricorso alla lottizzazione, ma anche per la notevole ampiezza delle superfici investite, il che compromette, nella gran parte dei casi, una organica ed unitaria disciplina urbanistica.

I comuni, spesso, non solo non subordinano le lottizzazioni alla formazione del piano particolareggiato, ma, talora, nemmeno ad un disegno di piano regolatore generale. Il criterio di unitarietà urbanistica viene messo in crisi, sia dalla frammentarietà ed episodicità delle sistemazioni, sia dalla disparità dei cri-

teri che vengono di volta in volta seguiti, poiché le lottizzazioni sono promosse dai privati e formano oggetto di patti contrattuali (o di convenzioni), le cui condizioni tecniche e giuridiche variano caso per caso.

Tra le grandi città vi è Roma, dove, al di fuori dei limiti del piano regolatore del 1931, sono stati costruiti interi quartieri ed altri ne sorgono tuttora, per estensioni notevolissime, unicamente in base a progetti di lottizzazione. E dire che le lottizzazioni autorizzate con regolari convenzioni, pur raggiungendo superfici molto vaste (ettari 1.170) rappresentano solo un'aliquota delle lottizzazioni sorte alla periferia (circa 3.750 ettari), comunque non ancora formalmente perfezionate.

Così avviene intorno a Milano e a Torino, in territori che ricadono sotto la giurisdizione di piccoli comuni investiti dal fenomeno di espansione del capoluogo ed impreparati ad affrontarlo.

Non parliamo, poi, delle lottizzazioni di centri turistici. Si veda a Viareggio, nei comuni della Versilia, del grossetano. A Punta Ala, ad esempio, abbiamo 735 ettari lottizzati. A Santa Marinella, a Ladispoli, a Pomezia: per Pomezia vi sono state ben 12 lottizzazioni respinte. Non indico tutte le località per non tediarvi.

Rispetto al rapporto Petrilli-Senin, il sistema dei comparti obbligatori proposto dagli accordi della Camilluccia mi lascia ancora più dubbioso. E l'onorevole Romita, che — in contrasto col suo collega di gruppo Cetrullo — è apparso piuttosto convinto della bontà tecnica degli accordi su questo punto, rispondendo ad una mia interruzione, ha rafforzato i miei dubbi.

Bisogna, secondo gli accordi della Camilluccia, dividere tutto il territorio in comparti, invitare i proprietari a procedere alla formazione di consorzi, e, solo in caso di inerzia dei privati, procedere all'esproprio.

Formulo solo quattro obiezioni, per limitarmi all'essenziale. Prima obiezione. Si scatenerà una lotta furibonda dei gruppi di pressione per ottenere i comparti più comodi per la speculazione che si concentrerà in certi territori; la formazione dei comparti troverà meno indifferenti le forze economiche? Non acuirà i dissidi? Non acuirà le tensioni che oggi accompagnano la formazione dei piani? Dove va a finire l'«indifferenza assoluta dei proprietari rispetto alle previsioni dei piani» che gli stessi accordi della Camilluccia vogliono assicurare?

Seconda obiezione. Quanti anni passeranno, tra inviti e diffide, prima che i comuni

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

prendano atto che, nella maggior parte dei casi, i consorzi dei proprietari non funzionano? Non si bloccherà nel frattempo l'attività dei comuni? Nell'attesa della medicina, l'ammalato morirà, cioè i grandi costruttori saranno rafforzati a danno dei piccoli. E i comuni dovranno attendere per sviluppare la loro politica.

Terza obiezione. Quali comparti funzioneranno? Non accadrà che, mancando dei mezzi finanziari e non trovando un facile terreno d'intesa, proprio i piccoli proprietari cederanno i loro diritti alle grandi società immobiliari, le uniche che siano in grado di far funzionare i comparti? E che, dunque, i comparti condurranno alla concentrazione capitalistica della proprietà fondiaria? Non saranno espropriate solo le aree non desiderate dai grandi costruttori?

Quarta obiezione. Non aumenterà con i comparti la stessa discrezionalità dei comuni, i quali dovranno, caso per caso, decidere le modalità delle convenzioni per l'urbanizzazione o determinare il contributo gravante sul consorzio per le spese sostenute dalla comunità locale?

Le nostre obiezioni sono di ordine tecnico. Intendiamoci. La polemica dei comunisti contro gli accordi della Camilluccia contiene motivazioni politiche inaccettabili. (*Commenti all'estrema sinistra*). Tra l'altro, i comunisti non possono dimostrare di non aver favorito il progetto presentato dall'I.N.U. all'VIII congresso di urbanistica nel dicembre 1960. Quel progetto per l'attuazione dei piani esecutivi di espansione prevedeva il comparto edificatorio — ho qui il progetto, e *l'Unità*, che posso leggere — come « il vero, grande strumento per la realizzazione dei piani » il quale — diceva la relazione — « impegna ad una nuova etica urbanistica, a una sorta di cooperativismo, e dà nel contempo una visione unitaria al problema, un contenuto insieme morale e pratico ».

Dunque, onorevoli deputati di parte comunista, la vostra è una posizione nettamente politica, perché, per quanto riguarda i comparti, voi avete accettato il progetto dell'I.N.U. che prevedeva comparti volontari ed obbligatori e addirittura esaltava l'epopea morale dei comparti.

NATOLI. Risponderemo.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Comunque, quella copia de *l'Unità* si può trovare: vi è anche alla biblioteca della Camera. Chi legge *l'Unità* del 15, del 19 e del 21 dicembre 1960 non trova l'ombra di critica al progetto dell'I.N.U., che è presentato anzi posi-

tivamente anche per quanto riguarda i comparti: si giudica fondamentale (*l'Unità* del 19 dicembre) la possibilità di influire sugli interventi privati sia con una legislazione che regoli il regime delle aree urbane, sia con una politica di incentivi e di vincoli al livello nazionale. Non si espropriava, cioè, ma si accettava il sistema dei vincoli ai privati attraverso il comparto.

I comunisti non si opposero a quel progetto sul piano tecnico, e non avrebbero il diritto di opporvisi oggi. Ognuno ha bene il diritto di condurre la lotta politica come crede, ma il contenuto del progetto I.N.U. del dicembre 1960, da essi allora accettato, comprende i comparti volontari e i comparti obbligatori.

TODROS. I comunisti non possono condizionare totalmente l'azione dell'I.N.U.; i comunisti si inseriscono, in una azione dell'I.N.U. sul terreno culturale a mano a mano che si avanza sulle proposte dell'I.N.U. Non possono fare in sede I.N.U. un progetto in tema di urbanistica.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel dare un giudizio sul progetto I.N.U., in polemica con la destra, voi comunisti avete difeso il progetto stesso.

NATOLI. Ma ella che faceva allora?

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Natoli, io ero allora ministro del lavoro e non dei lavori pubblici.

NATOLI. Allora se ne lavava le mani?

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Cerchi di non essere assurdo.

NATOLI. Che cosa faceva allora il ministro Zaccagnini? (*Proteste al centro*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Il 19 dicembre 1960 *l'Unità* riferiva che il ministro Sullo era stato presente al congresso dell'urbanistica e che in un breve intervento aveva dichiarato come indispensabile al processo di rinnovamento delle strutture sociali la partecipazione delle forze politiche. Cosicché il mio intervento in quella occasione fu ritenuto giusto da voi, che aveste modo, non dico di elogiarlo, ma di registrarlo positivamente. Facevo il mio dovere come ministro del lavoro. (*Interruzione del deputato Natoli*). Se ho detto cose non vere, potrete confutarmi. Ripeto: quando l'I.N.U. proponeva i comparti volontari e obbligatori e le lottizzazioni, voi consideravate, dal punto di vista tecnico, questa formula come un progresso. Due anni dopo, quando sono stati fatti gli accordi della Camilluccia (che non ho nessuna difficoltà a dichiarare per me insoddisfacenti), voi avete affermato che si trattava di una posizione rea-

zionaria e conservatrice. Questo intendo mettere in luce. Il resto giudicatelo voi.

TODROS. Ella demolisce così la tesi da lei sostenuta nella prima parte del suo intervento.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Non demolisco proprio niente. Definisco i termini del problema dal punto di vista tecnico e politico. Al riguardo, consentitemi un rilievo. Coloro che difendono la legge del 1942 seguono un filo logico (mi riferisco agli onorevoli Guarra e Servello), e dicono: avete sbagliato ad applicarla! È colpa della burocrazia! Fate il regolamento di esecuzione. È una posizione coerente, che però respingiamo per le ragioni di merito che l'anno scorso enunciai in quest'aula e che non posso ripetere per brevità, pur invitando i colleghi che lo volessero, a rileggere gli atti parlamentari.

Coloro che, invece, riconoscono che la legge del 1942 non viene applicata perché il sistema è sbagliato, sono incoerenti quando ci invitano a una riforma che confermi tutte le disposizioni e tutti gli istituti della legge del 1942. L'esproprio facoltativo delle aree in zona di espansione è già previsto dall'articolo 18 della legge del 1942, l'esproprio facoltativo delle aree in caso di inadempienza del proprietario delle zone edificate è previsto dall'articolo 20; l'esproprio facoltativo è previsto anche quando i proprietari, invitati, non si mettono d'accordo per modificare i confini della proprietà per attuare il piano regolatore (articolo 22); i comparti obbligatori sono previsti dall'articolo 23. (*Interruzione del deputato Guarra*).

Vi ho detto che siete coerenti, ma la legge non è stata applicata perché non può essere applicata: è la filosofia stessa della legge che è inapplicabile. Del resto, i legislatori devono porsi una domanda: una legge non si applica perché gli uomini sono cattivi, perché la burocrazia è incapace e disonesta o perché la legge è in sé inapplicabile? Questo atto di umiltà, almeno in ipotesi, il legislatore, dopo venti anni di inapplicazione della legge, deve compierlo.

Noi diamo una risposta, cioè che la legge in sé va riformata. Voi della destra dite che vent'anni di inapplicazione testimoniano che i politici non sono capaci di fare i regolamenti. È una idea coerente anche la vostra. Io sto polemizzando con coloro che conven-gono sulla necessità di riformare, ma vogliono riformare lasciando tutto come prima. E questo mi sembra incoerente.

ROMITA. Manca lo strumento fiscale alla legge del 1942.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. La lottizzazione, cioè l'invito ai proprietari di aree fabbricabili esistenti nei singoli isolati a presentare un progetto concordato, è prevista dall'articolo 28. Ancora più drastica di ogni norma vigente è la disposizione sugli indennizzi dell'articolo 38, che recita testualmente così: « Per la determinazione dell'indennità di espropriazione delle aree non si terrà conto degli incrementi di valore attribuibili sia direttamente sia indirettamente alla approvazione del piano regolatore ed alla sua attuazione ». Il prezzo agricolo doveva essere la logica conseguenza di tante norme e non è mai stato: non poteva essere per una ragione di carattere sociologico ed economico e non per un fatto di ordine giuridico.

Se si respingesse la novità dell'esproprio obbligatorio delle aree inedificate in zona di espansione, quale la differenza tra la riforma che pure si dice di auspicare e la legge urbanistica vigente?

Riconosco che vi sono alcuni inconvenienti nel progetto di legge, ma mi pare che la discussione che si è accesa finora possa portare ad una serie di emendamenti.

Per esempio, vi sono forse da precisare meglio i limiti territoriali e temporali entro cui l'esproprio dovrà applicarsi; anche per evitare nuovi abusi da parte dei comuni e nuove discrezionalità, come quelle sancite dalla legge del 1942.

Si potrà poi dettare talune giuste ed umane eccezioni. L'importante, però, è accogliere la novità dell'istituto dell'esproprio nelle zone di espansione.

Naturalmente, dovranno essere tenute presenti le giuste richieste dei proprietari di aree che intendono costruire per sé o per i propri congiunti.

Il testo elaborato dalla commissione ministeriale è infatti troppo severo nei confronti dei proprietari di aree che vogliono costruire, entro un certo termine, secondo le disposizioni del piano particolareggiato, abitazioni per sé o per i propri congiunti, semmai con vincolo di inalienabilità per un tempo limitato. A questi proprietari non si può usare lo stesso trattamento riservato agli altri richiedenti di aree. Si dovrà trovare qualche sistema di favore. Purché l'argomento dei proprietari che costruiscono per sé non sia il cavallo di Troia, nel ventre del quale si introduca la difesa di nuovi proprietari, che si sono sostituiti, o si vanno sostituendo, agli antichi proprietari terrieri: le società organizzate e le grandi immobiliari.

Uno studioso di chiara fama, il professore Luigi Cariota Ferrara, ha proposto, proprio per andare incontro ai piccoli proprietari, di esentare dall'esproprio le aree minori, ove è possibile, e purché siano fatte salve le esigenze superiori e tecniche della pianificazione: non è la prova che, quando si vuole, si possono sempre trovare, o proporre, accorgimenti e correttivi che non turbino il sistema?

La stessa buona volontà di discussione occorrerà, naturalmente, mostrare nel determinare l'equo indennizzo del fondo espropriato. Se dovesse infatti prevalere il sistema del comparto obbligatorio, la questione dell'indennizzo non sarebbe rilevante. Chi vuole, può edificare secondo il piano regolatore, o vendere il diritto di edificare. L'esproprio sarebbe una sanzione per l'inerzia del proprietario. Ma se regola pressoché generale deve essere l'acquisizione dell'area da parte dell'ente pubblico, nessuno sfuggirebbe alla determinazione pubblica del prezzo, che deve essere più equo.

È giusto ridurre tutto l'indennizzo al prezzo agricolo? In teoria, ho spiegato altrove che sarebbe giusto.

Eppure vale bene la massima: *summum ius summa iniuria*. Infatti, in astratto, il proprietario di un fondo alla periferia di Roma non ha merito maggiore di un proprietario della stessa quantità e qualità di terreno, poniamo, a Crotone. E la stessa legge del 1942 stabiliva che le plusvalenze derivanti dai piani regolatori (e direi in genere dallo sviluppo urbanistico) non spettano al proprietario.

Ciononostante, v'è una esigenza rispetto ai proprietari terrieri che, ieri ed oggi, hanno ottenuto ed ottengono dal mercato privato delle aree profitti considerevoli. E v'è una esigenza di coerenza del legislatore che, appena un anno fa, per la legge n. 167 non ha certo applicato il criterio del prezzo agricolo, ma ha riconosciuto i valori di mercato del biennio anteriore all'adozione dei piani di zona.

Non si può d'improvviso dire: da oggi incomincia « una novella istoria », per giunta negativa, in assoluto contrasto con le stesse leggi approvate dal Parlamento democratico qualche mese prima.

Certo, l'indennizzo previsto dalla n. 167 si rivela, ogni giorno che passa, piuttosto squilibrato rispetto alle stesse finalità della proposta Ripamonti. L'indennizzo può risultare perfino eccessivamente alto. Esso è legato a fattori congiunturali discutibili: può essere ancorato alla stessa speculazione. I prezzi

di due anni prima del piano, per parlare di Torino, possono coincidere con il momento più alto della speculazione, e quindi possono essere stabilizzati ad un livello che è contrario agli interessi della collettività e favorevole ad interessi particolari. Tuttavia la legge n. 167, in corso di applicazione, dimostra come non sarebbe equo che chi è proprietario di un terreno non toccato dalla n. 167 sia espropriato a prezzo agricolo, mentre il suo vicino in base alla legge n. 167, si trova espropriato a prezzo di gran lunga maggiore. Bisogna trovare metodi più equi, ma oggettivi. Il professore Cariota Ferrara ha proposto una media di due addendi: il valore fissato per il terreno come agricolo e il prezzo dei più vicini terreni di nuova urbanizzazione. È una proposta che si può discutere.

Il rapporto Petrilli-Senin propone il valore medio delle aree nel quinquennio precedente alla legge, ma vi aggiunge una richiesta di indicizzazione, cioè di ancoramento al valore reale della moneta. È una proposta diversa, anch'essa degna di studio.

Gli accordi della Camilluccia lascerebbero ai piani regolatori la determinazione del valore, ed è un po' pericoloso, anche se i principi dettati dagli accordi (prescindere dalle plusvalenze nascenti dai piani, tenere conto dell'effettiva utilizzazione agricola) sono accettabili. Gli accordi si pronunciano, poi, a favore della indicizzazione che fu respinta in sede di nazionalizzazione dell'energia elettrica, determinando un problema di altra natura, connesso con la generale politica economico-finanziaria del paese.

Il diritto di superficie, che infiammò gli animi nella campagna elettorale, è per me — come ripeterò, onorevole Zincone, nella risposta alla sua interrogazione — un elemento non essenziale della legge. E mi pare che la verità si sia fatta almeno parzialmente strada. Perciò, credo che al diritto di superficie si possa tranquillamente rinunciare.

In un articolo, che l'onorevole De Pasquale ha voluto citare solo nella parte che gli tornava comoda per la sua polemica, ho detto sul diritto di superficie quasi tutto quello che si può dire.

In particolare, ho spiegato come nacque in commissione la proposta di introdurre l'istituto, per iniziativa di un insigne cultore di diritto privato. Il giurista — ho scritto — ragionava così: se il suolo rimanesse proprietà del comune, i superficiari che costruissero abusivamente un piano in più rispetto al regolamento edilizio non acquisterebbero la proprietà di questo piano abusivo. Un su-

perficiario non può avere interesse ad edificare a dispregio dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi!

Gli urbanisti della commissione furono lieti di questo suggerimento, che veniva da un giurista e non da loro. Quindi, per la storia, bisogna dire che la proposta del diritto di superficie non è venuta dagli urbanisti, ma da un privatista. I più autorevoli urbanisti ritengono, infatti, che le nuove città e i nuovi quartieri dovrebbero sorgere liberamente su territorio pubblico e mantenersi liberi da inceppi.

Ma aggiunti — ed è possibile leggere nell'articolo pubblicato su *Politica* del 1° luglio 1963, nell'articolo, appunto, che l'onorevole De Pasquale ha citato solo nella parte che gli è parsa opportuna — altri particolari, che sono i seguenti:

« Una volta deciso dalla Presidenza del Consiglio l'invio del disegno di legge al C.N. E.L., era mia intenzione non esaminare la legge prima di averne ricevuto il parere. Tuttavia non tardai a rendermi conto che, se avessi lasciato intendere di considerare assolutamente necessaria la introduzione dell'istituto del diritto di superficie, avrei creato allarmi esagerati in larga parte dell'opinione pubblica e, in ultima analisi, reso più difficile lo stesso cammino della legge.

« Per quanto serie fossero le ragioni giuridiche ed economiche addotte per la generalizzazione dell'istituto del diritto di superficie, gli ostacoli, soprattutto di natura psicologica, nel nostro paese, avrebbero funzionato a danno di tutta la impostazione urbanistica.

« Studiai, perciò, soprattutto con il professore Giuseppe Guarino, che della legge sul piano tecnico-giuridico è certo uno dei maggiori artefici, tutti gli aspetti del problema, soppesando i *pro* e i *contra*. Attraverso il professore Guarino ebbi modo di interpellare nuovamente la maggioranza della commissione. Ebbi colloqui chiarificatori con il presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, onorevole Campilli, e con il segretario della democrazia cristiana onorevole Moro ».

*Una voce a destra.* Il segretario della democrazia cristiana è una autorità costituzionale?

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.* L'onorevole Moro è il segretario del partito di maggioranza relativa. Può darsi che ella, per ragioni di corrente, non parli mai con l'onorevole Michelini (*Commenti — Si ride*), ma io non credo di avere ragioni per non parlare della legge urbanistica con l'onorevole

Moro, o per non parlare con l'onorevole Moro di frequente.

Con il pieno consenso del professor Guarino, che si rese presso di me interprete del pensiero di moltissimi componenti della commissione, volleno allora precisare alla Camera il 23 ottobre 1962 che il diritto di superficie poteva essere omissso nella nuova legge. Le mie dichiarazioni, in epoca non sospetta, erano ben meditate, come i fatti, purtroppo, diciamo così, hanno poi dimostrato.

A queste dichiarazioni, rese dalla tribuna più solenne, rimango ancora fermo ora, e vale la pena di riportarle in questa sede per la migliore conoscenza dei colleghi che nella passata legislatura non facevano parte della Camera. E se a tali dichiarazioni sono rimasto fermo durante la campagna elettorale, non vi è motivo perché non lo sia anche ora.

Per essere chiari, sono, dunque, dell'avviso che è meglio eliminare la menzione del diritto di superficie al fine di svelenare l'ambiente. (*Interruzione del deputato Natoli*). L'onorevole Zincone ha solo ottenuto che io ripetessi dopo un anno quello che avevo già detto un anno fa.

Subordinatamente, però (adesso facciamo inquietare l'onorevole Zincone, ma è stato proprio lui ad avanzare questa proposta subordinata e quindi può accettarla), per consentire ai comuni di incrementare l'attività costruttiva, come accade in Svizzera o in Austria (non vedo l'onorevole Alessandrini, che mi pare sia stato contraente di un diritto di superficie per costruire un edificio di beneficenza in Svizzera), si potrebbe stabilire la facoltà di concedere il diritto di superficie (e non la proprietà) ad enti economici che accettino di calmierare gli affitti, entro una percentuale massima bassa del totale delle aree espropriate, ad esempio il 20 per cento. Tale diritto di superficie sarebbe prevalentemente a tempo determinato, così come avviene per la legge n. 167.

C'è bisogno di uno schema elastico nella politica della casa. E, se è vero che dobbiamo favorire l'acquisizione della proprietà della casa, c'è anche da fare una politica edilizia che agevoli l'affitto a basso costo.

Amiamo riportare sempre i dati di confronto con le grandi democrazie occidentali. Ebbene, mi sia lecito citare i dati che si riferiscono alla Gran Bretagna, tratti da fonti ufficiali, diramati anzi dall'ambasciata di quel paese. Nel 1960, su un totale di 16 milioni 300 mila case, nel Regno Unito, circa 5 milioni di case erano di proprietà privata ed occupate dai proprietari; 4 milioni erano di proprietà

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

delle autorità pubbliche, e da 4 e mezzo a 5 milioni erano di proprietà privata ed affittate a un canone controllato. I rimanenti 2 milioni e mezzo circa di case erano in affitto a canone non controllato.

Queste spiegazioni dovevo alla Camera a proposito della legge urbanistica, anche se, lo comprendo, non esauriscono il tema. Nelle presenti circostanze, non potrei andare oltre. Desidero ricordare che la Commissione nazionale per la programmazione economica ha affermato testualmente che « l'adozione di una legge urbanistica che fornisca al potere pubblico gli strumenti per la soluzione di questi problemi costituisce la premessa indispensabile di una politica urbanistica programmata ».

Accanto ai problemi di fondo, conviene ricordare per l'urbanistica anche problemi transitori. La Camera è dinanzi ad una scelta. La scelta spetta al Parlamento, più che al Governo. Mi auguro di cuore che possa trovarsi, in prosieguo di tempo, da un futuro governo, un accordo per la soluzione dei problemi di fondo. Se l'accordo non si stringesse, sarebbe giocoforza allora una lunga attesa per la discussione globale. Solo in tale ipotesi penso che le soluzioni transitorie di miglioramento, soprattutto, delle norme di salvaguardia oggi vigenti, dei criteri di elaborazione dei piani intercomunali, dei mezzi atti ad eliminare una serie di inconvenienti che rende pressoché impossibile una ordinata attività urbanistica, diventino necessarie.

Non prenderò, per parte mia, iniziative sifatte per due motivi: in primo luogo, perché il tempo che rimane a questo Governo è limitato e, quindi, sembra a me inopportuno proporre norme provvisorie sulle clausole di salvaguardia e sull'attività urbanistica regolate dalla legge del 1942; in secondo luogo, perché non vorrei che un'iniziativa interlocutoria incoraggiasse coloro che non vogliono le riforme di fondo.

Ciononostante, il Parlamento potrà, se la discussione sulla legge urbanistica dovesse protrarsi, giudicare — onorevole Todros, l'ho già detto in Commissione con tanti particolari per cui non è necessario che io mi dilunghi — l'opportunità di dettare nuove norme provvisorie che modifichino le avvertite incoerenze della legislazione.

Basta, allo stato, un piccolissimo comune per bloccare tutta l'elaborazione di un piano intercomunale, giacché vi è l'obbligo dell'unanimità delle deliberazioni. In un comprensorio di tre milioni di abitanti, la delibera di

un consiglio comunale di un piccolissimo centro in senso contrario blocca l'orientamento delle stragrande maggioranza.

D'altra parte, il Ministero non ha effettivi poteri per reprimere le infrazioni. O meglio, li ha, ma sono talmente defatiganti, che non è pensabile possano essere usati con positivi risultati. In caso di infrazione bisogna consultare il Consiglio di Stato, dopo tutta una serie di contestazioni ed un *iter* complesso di procedure intermedie.

Sarà per questo che non ho ancora visto abbattere un edificio edificato in ispregio alla legge, o meglio ho visto un solo caso: un muro alla Camilluccia, della democrazia cristiana. (*Commenti all'estrema sinistra*). È un esempio anche questo. Non v'è da rimanere allegri in proposito. Ed ora passiamo ad altro.

Infatti, il Ministero dei lavori pubblici deve provvedere all'amministrazione del tempo presente e non soltanto alla preparazione del futuro. E gli affanni del presente sono tanti. Molte volte, da destra e da sinistra, ci sentiamo rimproverare che, per occuparci dell'avvenire, non volgiamo sufficientemente l'attenzione al presente. Ed anche in questa discussione si è parlato della entità degli stanziamenti, del volume delle opere e dell'attuazione dei programmi.

Vorrei salvarvi, me ne sarete grati, dal diluvio di statistiche che potrei riferirvi, a questo punto, e che sono in mio possesso. Non ho difficoltà a riconoscere — lo anticipai a conclusione del dibattito dello scorso anno — che il 1962 ha segnato una punta più bassa per quanto attiene al volume delle opere pubbliche dal 1950 in poi. Se si analizza questo dato, la maggior ragione del decremento è da ritrovare nella carenza di attività dell'I.N.A.-Casa. L'I.N.A.-Casa da tre anni è pressoché ferma e, quindi, la sua diminuzione di investimenti per circa 150-200 miliardi di lire incide pesantemente. Pertanto io ebbi ad invitare la precedente legislatura, anche *in extremis*, ad approvare la proposta di legge per la prosecuzione dell'I.N.A.-Casa. In qualità di ministro del lavoro, iniziai lo studio del progetto sin dall'agosto del 1960; successivamente, il progetto venne presentato al C.N.E.L. Nonostante che taluni ambienti urbanistici chiedessero il rinvio della discussione, combattei con amici e con avversari, e, con l'aiuto dell'onorevole Ripamonti, che fu relatore tanto attento quanto appassionato, il ministro Bertinelli ed io riuscimmo, ripeto, *in extremis*, ad ottenere l'approvazione della legge decennale sulla gestione case per i lavoratori all'inizio di quest'anno.

Entro il mese di ottobre, il primo programma pluriennale potrà divenire realtà. Il regolamento è stato approvato dal comitato centrale ed in questi giorni inviato al Consiglio di Stato, dal quale ne attendiamo il ritorno. Nei prossimi giorni, per andare incontro alle esigenze delle zone di maggiore immigrazione, di concerto con il ministro del lavoro, procederemo alla distribuzione regionale e provinciale dei fondi della gestione.

Quanto all'edilizia popolare vera e propria, una delle mie prime preoccupazioni, appena nominato ministro dei lavori pubblici, fu di fare approvare una legge per un primo finanziamento (legge 18 aprile 1962, n. 195).

Per doveroso omaggio alla discussione parlamentare, sono lieto di annunciare che stamane il Consiglio dei ministri, su mia proposta, ha approvato un programma straordinario triennale per l'edilizia popolare, secondo le modalità della legge 2 luglio 1949, n. 408.

Onorevole Romita, ella ha pienamente ragione quando chiede che una parte delle costruzioni dell'edilizia popolare sia attuata secondo il sistema della legge che porta il nome di suo padre e burocraticamente si chiama la n. 640. Solo un riconoscimento di copertura finanziaria mi ha impedito di ottenere dal Consiglio dei ministri l'approvazione di un provvedimento per l'edilizia minima, come avrei vivamente desiderato. Anche così ella sarà soddisfatta al pensiero che un piano di intervento straordinario per tre anni è stato approvato dal Consiglio dei ministri.

L'entità del finanziamento è invero la metà di quella proposta dall'onorevole Ripamonti, cioè circa 250 miliardi di lire di spesa che potremo programmare subito e che avrà esecuzione graduale. Il Governo propone (il Parlamento deciderà) che lo stanziamento straordinario debba servire per il 60 per cento per le zone di immigrazione interna e per il 40 per cento per ridurre gli indici di affollamento là dove risultino troppo alti. Tali disposizioni dovranno ricevere la vostra approvazione e, quindi, sono suscettibili di tutte le correzioni e gli emendamenti più opportuni. Due terzi delle costruzioni saranno affidati agli istituti per le case popolari ed un terzo alle cooperative.

La Commissione lavori pubblici può registrare l'accoglimento, da parte del Governo, di una proposta che è parsa seria e di cui l'onorevole Ripamonti è stato latore.

Il disegno di legge va, inoltre, incontro ad una richiesta fatta nel corso di questa discussione, relativa alle disparità con cui avvengono le assegnazioni di case popolari da parte

degli istituti. Ciascun istituto fa per conto proprio le assegnazioni e nomina commissioni con criteri difformi uno dall'altro. Nel nuovo disegno di legge è contenuta una delega secondo la quale, entro sei mesi, saranno emanate disposizioni per unificare in tutta Italia il sistema di assegnazione, secondo modalità obiettive di assegnazione e offrendo un contenzioso, cioè commissioni di appello, eventualmente anche in sede regionale.

Convieni dare ordine ad un settore dove la situazione è imbarazzante. Proprio per preparare questo riordinamento del metodo delle assegnazioni ho costituito una commissione (se il Parlamento concederà la delega, si farà presto) di cui fanno parte i presidenti degli istituti per le case popolari di alcun grandi città italiane, nonché giuristi e tecnici di chiara fama.

Non ho difficoltà a che i criteri della delega siano precisati meglio. La nostra buona volontà per risolvere il problema della casa è così dimostrata dall'approvazione del grande piano decennale, dal finanziamento della legge dell'aprile 1962 e dal piano triennale di intervento del 1963.

Non ci siamo certo mossi solo per calmierare le aree fabbricabili. Proponiamo strumenti per costruire al più presto un maggior numero di case.

Sono convinto che non ci si fermerà. La nostra situazione è di emergenza. Occorrono soluzioni globali, che agevolino l'edilizia popolare, modificando anche le leggi vigenti in materia fiscale.

Secondo il catasto, risultano registrate in tutta Italia appena 45 o 50 mila case di lusso. I metodi di esenzione fiscale vanno riveduti (il Governo ha preso l'impegno di rivederli), vanno graduati in altra guisa, non secondo un criterio scalare secondo gli anni, ma secondo un criterio scalare che passi dall'estremo del lusso all'estremo della sobrietà.

Sul modo di intendere il lusso, sarà bene non cadere nell'errore di considerare lusso ogni più elementare esigenza igienico-sanitaria. Il lusso non va confuso con servizi indispensabili in una società veramente moderna.

Quanto al volume di opere pubbliche, la situazione del 1962 è superata, in quanto è stata emanata una serie di provvedimenti legislativi che comincia ad avere effetto sia pure con lentezza.

Le opere da eseguire in base alla legge Tupini sono state finanziate con la legge n. 17, cioè con la prima nota di variazione di quest'anno. Le assegnazioni sono state cominciate di recente, nel primo semestre del 1963.

Nel giro di diciotto mesi sono state formulate promesse di contributo per 229 miliardi di lire, a cui bisogna aggiungere circa 62 miliardi per l'edilizia scolastica. È un complesso di oltre 290 miliardi di lavori, per opere degli enti locali che avranno inizio speriamo quanto prima.

L'inizio è subordinato alla buona volontà degli amministratori, all'iniziativa dei tecnici ed infine alla celerità con cui la Cassa depositi e prestiti risponderà alle domande di finanziamento.

Non vi è stata dal 1950 una mole di assegnazioni cospicua come quest'anno. Fornirò al Senato i dati elaborati, che sono interessanti.

Questo rilievo vale per le autostrade e per le sistemazioni stradali. Nel periodo dal marzo 1962 al settembre 1963 sono stati autorizzati per le autostrade lavori per 310 miliardi di lire contro poco più di 100 miliardi dei diciotto mesi precedenti.

Bisogna rammentare che l'onorevole Zaccagnini firmò la convenzione per le autostrade soltanto nel febbraio 1962, qualche giorno prima, cioè, di lasciare il Ministero. Egli non aveva potuto, quindi, autorizzare molte opere, poiché si era reso necessario quasi un anno di lavoro per la preparazione della legge e della convenzione per le autostrade.

Il discorso sulle strade non posso farlo per la ristrettezza del tempo.

A titolo strettamente personale, non giurico, onorevole Biaggi, cattiva la sua proposta di un ministero della viabilità; anche se l'onorevole Ripamonti nutre al riguardo perplessità. Non ritengo certo opportuno un ministero dei trasporti generale, unico, che comprenda tutto. Allo stato, la situazione del governo della strada dal punto di vista legislativo è difficile. La polizia stradale dipende dal ministro dell'interno. Il ministro dei lavori pubblici non riceve alcun rapporto tecnico dalla polizia stradale, né è in grado di dare ad essa istruzioni funzionali. Il Ministero dei trasporti ha la signoria su una parte del codice della strada (e la esercita con grande valentia e capacità). Però, se i ministri possono essere fra loro d'accordo, le burocrazie non si trovano sempre d'accordo nello stabilire le reciproche sfere di influenza. Il Ministero dei lavori pubblici, a sua volta, provvede solo alla viabilità ordinaria ed all'« Anas ».

Tre ministeri, nel desiderio di fare meglio, mancano di un senso coordinato nell'applicazione del codice della strada. Se si potesse ottenere un ministero dei ponti e delle strade,

da cui dipendesse la motorizzazione civile e la polizia stradale (funzionalmente, non dal punto di vista disciplinare), otterremmo l'*optimum*.

Le circolari di un ministero valgono nei limiti in cui si controlla la loro applicazione.

Nel nuovo ministero, la struttura fondamentale della viabilità e dell'« Anas » potrebbero rimanere. È un giudizio personale, che ripeterò a Stresa, alla conferenza che sta per iniziare.

I ministri non possono considerare proprietà politica privata il ministero cui sovrintendono. Come in altri paesi, è dunque per me preferibile giungere allo sdoppiamento: un ministero dell'edilizia da un lato e un ministero del traffico dall'altro, con il passaggio al ministero del traffico della motorizzazione civile e del governo funzionale della polizia stradale.

Si potrà così agevolare la specializzazione e realizzare una relativa unità di indirizzo.

È la stessa esigenza unitaria che si avverte per gli ospedali, dove — oltre al Ministero dei lavori pubblici — è in atto una triarchia fra i ministeri dell'interno, della sanità e del lavoro. Come ministro del lavoro, a suo tempo, espressi l'augurio che si pervenisse alla unificazione. Rinnovo, come ministro dei lavori pubblici, l'invito all'unificazione per un altro settore.

L'amministrazione ha da guadagnare quando i problemi sono impostati con coerenza, in modo che l'organo risponda meglio alla funzione. Quanto alla burocrazia, essa non perde alcunché con la ristrutturazione; può guadagnarci.

Tralascio per necessità i moltissimi problemi emersi nel corso del dibattito relativamente alla legislazione dei lavori pubblici e, in generale, all'azione amministrativa del Ministero. Spero di intrattenermi su di essi al Senato.

Non voglio chiudere senza un accenno alla conferenza nazionale dell'edilizia, tenuta a Roma in febbraio. Per la prima volta, vi è stato un incontro tra liberi professionisti e funzionari sui problemi dell'urbanistica e dell'edilizia. È stato un convegno utile alla comprensione reciproca e all'approfondimento culturale. Un po' di ruggine è stata eliminata. Sono stati elaborati schemi di disegni di legge, alcuni dei quali sono stati da me sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere. Basterebbero a costituire il lavoro dell'intera legislatura. Se la legislatura iniziata potesse discutere tutti i progetti preparati dal-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

la conferenza nazionale dell'edilizia, avremmo imboccato una strada buona.

Sarei tentato di illustrarvi le proposte del Consiglio superiore dei lavori pubblici sulla progettazione integrale e sulla nuova disciplina degli appalti. Mi limiterò invece a ringraziare da questa tribuna non solo gli studiosi esterni, ma i funzionari e i tecnici del Ministero dei lavori pubblici, che tante benemeritenze hanno acquisito nei confronti del nostro paese.

È facile denunciare le ombre nella vita dell'amministrazione. Ora, queste ombre vi sono, ma in misura assai minore di quel che si vorrebbe fare apparire, e di gran lunga inferiore a quanto si verifica altrove, dove pure si è retribuiti a livelli superiori a quelli degli ingegneri, dei geometri, degli assistenti, degli impiegati amministrativi piccoli e grandi del Ministero dei lavori pubblici.

Perdiamo ogni anno ottimi elementi. Quel senso dello Stato che induce gli anziani a rimanere fedeli all'amministrazione è meno vivo nei giovani, allettati dalle prospettive di ordine economico che loro si presentano in altri settori.

Il problema, poiché tocca il rapporto tra la classe dirigente e l'opinione pubblica, deve essere al più presto affrontato. La specola del Ministero dei lavori pubblici giova per una esatta impostazione della questione.

Non basta una programmazione astratta che non venga realizzata concretamente per mancanza di funzionari convinti ed entusiasti.

Non bastano le leggi, ma ci vogliono gli uomini: ci vuole il costume. Leggi, costume ed uomini devono rappresentare una triade inscindibile e coerente, se non vogliamo continuare a rinverdire una vecchia tradizione che fa di noi un popolo che ha saputo approvare buone leggi, ma non è stato capace sempre di farle applicare.

Formulo, a conclusione, l'augurio che la nostra discussione non migliori solo il destino dei funzionari dei lavori pubblici, ma instauri anche un rapporto nuovo tra i cittadini e la pubblica amministrazione, la quale sovrintende tra l'altro all'urbanistica, ai ponti, alle strade. Sia un rapporto nuovo fondato sui fattori culturali e non strettamente materiali: sia un rapporto, onorevoli colleghi, di fiducia in un metodo di maggiore lealtà reciproca, il che porterà anche a maggiore efficienza della pubblica amministrazione. (*Vivi applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dei capitoli del bilancio.

La Commissione ha proposto di modificare alcuni capitoli nel modo seguente:

Capitolo 35 — Spese per « manutenzione, riparazione e adattamento dei locali adibiti ad uffici dell'amministrazione centrale », lire 10.000.000.

Alla denominazione di questo capitolo la Commissione propone di aggiungere, in fine, le seguenti parole: « Manutenzione degli arredi e delle attrezzature e funzionamento dei relativi laboratori, nonché degli impianti fissi — Provvista di materiale per pulizia e disinfezione ».

Capitolo 56 — Spese per « compensi per lavoro straordinario (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e successive modificazioni) », lire 175.000.000.

Alla denominazione di questo capitolo la Commissione propone di aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e articoli 18 e 19 della legge 5 marzo 1961, n. 90 ».

Capitolo 68 — Spese per « manutenzione e riparazione delle opere idrauliche e spese per il servizio di piena », lire 390.000.000.

Si propone di modificare la denominazione di questo capitolo nella seguente altra: « Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche e di quelle della sistemazione Adige-Garda-Mincio-Canalbianco-Po di levante e spese per il servizio di piena ».

Capitolo 188 — « Spese in dipendenza di danni bellici (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607 », lire 1.430.000.000.

Alla denominazione di questo capitolo si propone di aggiungere, in fine, le seguenti parole: « decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 688 ».

Capitolo 9 — Spese per « indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale effettuate dal personale di ruolo e da quello dei ruoli aggiunti », lire 2.420.000.000.

Per questo capitolo si propone una variazione in meno di lire 120.000.000, sì da ridurre lo stanziamento totale a lire 2.300.000.000.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

Capitolo 24 — Spese per « indennità e rimborso spese a funzionari a riposo incaricati di eseguire collaudi (decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 926) », lire 150.000.000.

Per questo capitolo si propone una variazione in meno di lire 15.000.000, si da ridurre lo stanziamento totale a lire 135.000.000.

Capitolo 30 — « Spese postali, telegrafiche e telefoniche — Spese per il funzionamento e la manutenzione degli impianti radiotelefonici, telegrafico e telefonico », lire 75.000.000.

Per questo capitolo si propone una variazione in più di lire 150.000.000, si da aumentare lo stanziamento totale a lire 225.000.000.

Capitolo 46 — « Spese per rilievi e per la preparazione e lo studio di progetti di opere pubbliche », lire 450.000.000.

Per questo capitolo si propone una variazione in meno di lire 15.000.000, si da ridurre lo stanziamento totale a lire 435.000.000.

Capitolo 175 — « Spese in dipendenza di danni bellici (legge 26 ottobre 1940, n. 1543 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409; decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 637 e successive modificazioni ed integrazioni; decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1946, n. 240; legge 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607) », lire 1.948.500.000.

Per questo capitolo si propone una variazione in meno di lire 599.500.000, si da ridurre lo stanziamento totale a lire 1.349.000.000.

Capitolo 177 — « Spese per l'esecuzione di altre opere pubbliche di carattere straordinario e per concorsi, contributi e sussidi », lire 400.500.000.

Per questo capitolo si propone una variazione in più di lire 599.500.000, si da aumentare lo stanziamento totale a lire 1.000.000.000.

Le predette variazioni di spesa si compensano reciprocamente.

Si dia lettura dei capitoli, con le predette modificazioni e con quelle derivanti dalla nota di variazioni, dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e di quello dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (« Anas ») per l'esercizio finanziario 1963-64, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAGNO, *Segretario*, legge. (V. stampati nn. 134 e 134-bis).

(La Camera approva i capitoli con le modificazioni proposte dalla Commissione e con quelle derivanti dalla nota di variazioni, i riassunti per titoli e per categorie e l'appendice).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 1 del disegno di legge.

MAGNO, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

BUSETTO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUSETTO. Se si fosse trattato unicamente di esprimere un giudizio conclusivo sull'impostazione dell'attuale bilancio dei lavori pubblici, che lo stesso ministro ha definito bilancio di transizione, di ordinaria amministrazione, avremmo rinunciato volentieri alla dichiarazione di voto. Ma se motiviamo il voto contrario del gruppo comunista, dopo le repliche del relatore e del ministro, lo facciamo perché — soprattutto per il contributo recato dal nostro gruppo — il dibattito politico che si è sviluppato sul bilancio dei lavori pubblici non è stato insensibile ad un punto che non noi soltanto consideriamo decisivo per lo sviluppo democratico e civile della società nazionale. Ci riferiamo alla grave questione dell'assetto delle città, con i problemi acuti delle case per i lavoratori, dei servizi civili e culturali per tutti.

La questione è drammaticamente esplosa, ponendo con urgenza una somma di bisogni la cui soddisfazione rappresenta la condizione indispensabile di un ordinato e libero vivere civile.

La realtà del paese ci dice che questi bisogni, però, possono essere appagati soltanto se sono compiute decise e coraggiose scelte politiche, cioè quelle riforme di struttura che sono la condizione per dare l'avvio ad una politica di programmazione che spezzi il processo di espansione del potere dei monopoli nelle città e nelle campagne, che trasferisca nelle mani della collettività le leve principali del processo economico.

Proprio gli sviluppi più recenti e più preoccupanti della mutata situazione economica del paese ci dicono chiaramente che non

soltanto è impensabile trasferirne gli effetti negativi sui redditi, sui consumi delle masse popolari, ma che neppure ci si può fermare a mezza strada, alle mezze misure che non incidono sui processi reali e forniscono invece nuove armi alla confusione ed alle campagne disfattiste, agli attacchi e ai ricatti della destra, che opera all'esterno della democrazia cristiana (e l'onorevole Zincone con le sue interruzioni ce ne ha data la dimostrazione), ma opera anche e soprattutto all'interno di quel partito.

Occorre adottare — dicevo — misure radicali, profonde riforme, tali da incidere sui processi reali, e non provvedimenti transitori.

Questo hanno chiesto gli operai, i tecnici gli impiegati di Milano con lo sciopero unitario proclamato per risolvere i problemi della casa. Si è trattato non soltanto di una azione sindacale e politica che suonasse protesta contro quanto di negativo ha provocato la presa di possesso dei padroni, dei monopoli, sulle città, ma della richiesta di una nuova politica democratica dello sviluppo economico. È una richiesta che, partendo dall'esigenza della casa come servizio sociale, dall'esigenza di servizi pubblici rinnovati, pone il problema-cardine di un nuovo assetto urbanistico fondato sulla proprietà pubblica totale del suolo urbano, e quindi pone in discussione orientamenti e scelte politiche di ieri e di oggi che sono proprie della classe dominante, in modo particolare del gruppo dirigente della democrazia cristiana.

Non dobbiamo nasconderci che è proprio nelle città che si misura cosa ha voluto dire una politica che ha gettato le campagne in una crisi profonda; cosa ha significato una politica che ha aggravato la questione meridionale e gli squilibri regionali e locali; cosa ha significato una politica che ha costretto migliaia di emigranti a recarsi nelle città del nord nelle peggiori condizioni: una politica, cioè, che ha sconvolto e mutato il volto delle città, ha mortificato (ed ella lo sa bene, signor ministro) la stessa attività degli enti locali, costringendoli certe volte ad alternative drammatiche circa il modo con cui applicare leggi assolutamente inadeguate al momento presente.

Questo dell'assetto delle città è un nodo cui, è ovvio, si ricollegano altri nodi di un processo di sviluppo attuato non in funzione dell'uomo, ma in funzione del massimo profitto.

Quale è stata la risposta che è stata data a questo movimento unitario, democratico, civile di forze popolari e di ceto medio che,

a Milano come a Napoli, come a Torino, a Firenze, a Roma e in altre città, si va sviluppando intorno al tema centrale della casa, della vita civile, della cultura, per proporre le riforme previste dalla Costituzione?

Si è risposto in due modi. Vi è stata, vi è tuttora la risposta di vecchio tipo, conservatore, borbonico: quella risposta che ha visto a Milano l'« Intersind » (organizzazione sindacale di dirigenti di una industria di Stato, il che è grave) schierarsi a fianco di coloro che hanno messo le mani sulla città, per negare la liceità dello sciopero; che ha visto l'arresto e il fermo di cittadini per fatti che in nulla riguardavano il possente e civile movimento unitario dei lavoratori milanesi. È quella risposta che ha visto recentemente a Pietralata, a San Basilio — borgate di Roma — centinaia di poliziotti armati di tutto punto cacciare donne e bambini dalle case che questi avevano occupato perché la vita nelle baracche è divenuta ormai insostenibile; è quella risposta di tipo borbonico che viene dalla polizia, che agisce a Marsala nello stesso modo, espellendo 400 famiglie, di cui fanno parte 600 bambini, dalle case occupate sotto la spinta del bisogno di nuove abitazioni; tutto ciò mentre a Messina vi sono ragazzi che dormono nelle stesse condizioni in cui dormivamo insieme con i compagni di lotta nei campi di concentramento tedeschi; mentre a Napoli si è giunti ad avere 10 mila abitanti per chilometro quadrato e 45 mila stanze di appartamenti di lusso non abitate.

Vi è però un'altra risposta, quella che troviamo nel dibattito che si è incentrato intorno al punto centrale della riforma urbanistica. È la risposta di chi riconosce il male presente, la situazione negativa attuale, ma, attento come è alle più sottili mediazioni politiche in funzione dell'incontro per un centro-sinistra « moderato », « serio », « rispettabile », è impegnato in uno sforzo di ammodernamento, di correzione, di razionalizzazione di un processo in crisi, che invece va spezzato, va rovesciato, per fare avanzare una linea di reale rinnovamento.

Alle forze politiche del centro-sinistra, al relatore onorevole Ripamonti, particolarmente al ministro Sullo, che tanta parte ha avuto nell'elaborazione del progetto della legge urbanistica che va sotto il suo stesso nome, che cosa hanno domandato, quale interrogativo hanno posto i nostri compagni che sono intervenuti nel dibattito? Un interrogativo molto preciso: dopo il rifiuto opposto dal comitato centrale del partito socialista italiano agli accordi della Camilluccia, inten-

deve ritornare ai tre pilastri fondamentali del progetto di legge urbanistica che fu proprio del ministro Sullo (e cioè il diritto dei comuni di procedere all'esproprio totale; un indennizzo che remunererà il valore agricolo delle aree maggiorato da una rendita differenziale proporzionale per preservare il bene pubblico e gli interessi della collettività; l'istituzione e la cessione del diritto di superficie dei suoli per le nuove costruzioni), oppure rimangono fermi nell'accettazione della linea Moro, la linea degli accordi della Camilluccia, linea che distrugge di fatto il carattere di riforma di struttura della nuova legge urbanistica?

Qualcuno potrebbe osservare che questa è una domanda retorica dopo i risultati dell'ultimo consiglio nazionale della democrazia cristiana e dopo la nota presa di posizione dell'onorevole Saragat nei confronti dei futuri incontri che dovranno caratterizzare il dialogo politico fra i partiti del centro-sinistra. A nostro giudizio, la domanda non è retorica, se è rivolta alle forze che nell'ambito dello stesso centro-sinistra e della stessa democrazia cristiana appaiono resistere ad una accettazione passiva di un centro-sinistra moderato e trasformistico.

Se il nostro gruppo ha presentato alla Camera una proposta per una nuova legge urbanistica, che ha corretto ed emendato in meglio il progetto dell'onorevole Sullo, questo è avvenuto proprio per sviluppare il dibattito, per portarlo ad un nuovo livello, in senso nettamente costruttivo e positivo.

La risposta delle diverse forze politiche, in questo dibattito, qual è stata? Ha confermato la posizione conservatrice dei socialdemocratici, che ormai si sono schierati alla destra delle posizioni dell'onorevole Sullo. La polemica che si è sviluppata tra il ministro Sullo e l'onorevole Romita anche in questo dibattito non ha altro significato che quello di dimostrare pienamente che il partito socialdemocratico ha accettato completamente la linea Moro-dorotea, con il conseguente crollo dei pilastri cui sopra ho accennato, sui quali si fondava il carattere innovatore della riforma urbanistica.

L'onorevole Ripamonti, nel corso della sua replica, non si è in fondo distaccato da ciò che aveva scritto nella sua relazione. Però, nel momento in cui ha citato il valore, l'importanza della legge 18 aprile 1962, n. 167, sull'acquisizione delle aree, nel momento in cui ha citato il progetto Sullo per la nuova legge urbanistica, nel momento in cui ha citato la conquista, parziale, che è stata realizzata con il blocco degli sfratti nella at-

tuale congiuntura, avrebbe dovuto ricordare che il partito comunista ha dato un grande contributo alla elaborazione di queste posizioni, all'avanzata di questi principi.

Circa la replica ampia e documentata che l'onorevole ministro ha voluto pronunciare sulla nota vicenda che ha accompagnato tutto l'iter prelegislativo della nuova legge urbanistica, esposizione che noi abbiamo apprezzato, dobbiamo osservare, comunque, che l'onorevole ministro ha dato prova di una tetragona coerenza nel difendere le sue posizioni circa il discusso problema del diritto di superficie: tuttavia, vorrei rivolgere una critica di fondo alla sua impostazione.

Onorevole ministro, fino a quando ella si porrà di fronte alle forze della destra estrema (partito liberale), fino a quando ella si troverà di fronte alla destra del suo partito (gruppo doroteo) come chi deve chiedere scusa ogni giorno di qualsiasi suo atto, fino a quando ella si ritirerà continuamente sotto il grandinare dei colpi e dei ricatti che le provengono dall'una e dall'altra, è evidente che ella si troverà ad un certo punto a capitolare definitivamente ed a rinunciare alle sue posizioni. Deve infatti riconoscere che ella, sulla questione dell'indennizzo ed in modo particolare sulla questione del diritto di superficie, ha ceduto pienamente al *diktat* imposto dall'onorevole Saragat e dal gruppo doroteo. Infatti, leggendo attentamente il suo articolo pubblicato su *Politica*, appare chiaramente che le sue simpatie andavano al diritto di superficie, anzi al diritto di superficie a tempo determinato. Ma non ci interessa qui discutere sulla sua coerenza. Ad un ministro coerente nel recedere da determinate posizioni avanzate noi preferiremmo un ministro, se vuole anche incoerente, ma capace di avanzare su linee sempre più positive in funzione dell'interesse pubblico e per il bene del paese.

Prendiamo atto però che ella, onorevole ministro, ha tenuto duro sull'ultima trincea, quella dell'esproprio, e qui in aperta ed esplicita polemica con gli accordi della Camilluccia. Le diamo atto di questa posizione, ma comprendiamo come, alla luce di questo fatto, ella abbia avuto il bisogno di darsi una fin troppo facile copertura anticomunista. Mi riferisco alla polemica strumentale che è stata usata nei nostri confronti, partendo dalle posizioni assunte dagli urbanisti comunisti all'VIII congresso di urbanistica.

Proprio per stabilire un colloquio che impedisca l'utilizzazione veramente strumentale della polemica politica, osserverò che ella ha ommesso volutamente di ricordare alla Camera

alcune cose. Ella dimentica che all'VIII congresso di urbanistica gli urbanisti comunisti cooperarono ad elaborare una piattaforma unitaria che facesse avanzare posizioni nuove rispetto agli effetti negativi che provenivano dal permanere di tutta la vecchia legislazione urbanistica di tipo fascista. Ella dimentica che per gli urbanisti comunisti erano importanti, in quel congresso, soprattutto due punti fondamentali: il nesso che occorreva stabilire tra pianificazione urbanistica e programmazione democratica di sviluppo economico, da un lato, e strumentazione democratica della pianificazione urbanistica a mezzo del decentramento, dall'altro.

Onorevole ministro, ella dimentica anche che gli stessi urbanisti comunisti in quel congresso presentarono ordini del giorno nei quali si faceva esplicito riferimento alla necessità di dar luogo ad un ampio demanio comunale. Inoltre ella non ha ricordato le chiare posizioni che il partito comunista ha assunto al IX e al X congresso del partito circa la necessità di colpire la rendita urbana e le speculazioni sulle aree fabbricabili; non ha voluto ricordare che, ancora prima della fine della scorsa legislatura, l'onorevole Natoli ed altri colleghi del gruppo comunista presentarono la proposta di legge urbanistica che era la sua proposta, e che il gruppo comunista è l'unico che, dopo il voto del 28 aprile, ha presentato una proposta di legge urbanistica concepita come una vera e profonda riforma di struttura. Ella non ha voluto ricordare che nel corso del dibattito sulla legge n. 167, che avvenne nel 1960, al tempo del governo « delle convergenze », e nel corso del dibattito svoltosi sull'imposizione fiscale sulle aree fabbricabili, il gruppo comunista parlò sempre di totale espropriazione del suolo urbano, sostenne quelle stesse posizioni che oggi sono sostenute nella proposta di legge ripresentata recentemente, corretta ed emendata, dall'onorevole Natoli.

Pensare, come l'onorevole ministro ha detto proprio nella parte conclusiva del suo discorso, dedicata ai gravi problemi dell'urbanistica, di poter rinviare questa riforma, e di adottare frattanto misure intermedie e transitorie, significa non volere intendere la voce che viene dal paese e dalle masse popolari, l'azione, l'iniziativa, la lotta che dimostrano che non vi sono più margini per un ventro-sinistra concepito come una manovra trasformistica e riformistica, una manovra che è stata battuta dal voto popolare del 28 aprile, una manovra che è stata battuta anche dalle deliberazioni con le quali il comi-

tato centrale socialista ha respinto gli accordi della Camilluccia, una manovra che viene battuta dallo sviluppo del movimento unitario del paese, dagli orientamenti reali delle masse popolari, che respingono preclusioni e discriminazioni anticomuniste ed esigono una reale svolta politica.

Le forze che all'interno del centro-sinistra credono sinceramente nella programmazione dello sviluppo economico e nelle riforme di struttura debbono porre attenzione a questo ammonimento che viene dal paese, a questa spinta reale che viene dalle masse popolari. Le posizioni del partito comunista sono con il paese e con il movimento delle masse popolari: sono posizioni positive, che tendono a far sì che la legge urbanistica divenga nel più breve tempo possibile una grande riforma di struttura capace di incidere sul rinnovamento della società italiana. (*Applausi all'estrema sinistra*).

ZINCONI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZINCONI. Il ministro dei lavori pubblici nella sua replica, che abbiamo molto apprezzato (e diremo poi il perché), si è autodefinito ministro provvisorio e protagonista di un dibattito interlocutorio. Questo mi sembra che ci esima dal rispondere alla sua domanda sul perché, nella discussione di questo bilancio, non vi sia stata una più larga partecipazione liberale, e mia personale in particolare, sul tema della progettata legge urbanistica.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Dopo che ella ha detto di essere stato assente per congedo (cosa che non sapevo), non ho più motivo per riprendere questo discorso. Le faccio però notare che tre deputati liberali sono intervenuti nella discussione generale.

ZINCONI. Lo schema del progetto di legge non ci è stato presentato, e naturalmente ci riserviamo di discutere su un argomento così impegnativo, come è quello di una riforma di struttura, quando sarà di fronte a noi un interlocutore valido, cioè un governo più qualificato e che abbia un programma ben preciso. Se il prossimo governo la annovererà, onorevole Sullo, al dicastero dei lavori pubblici, polemizzeremo con lei con molto piacere.

Sullo. Sul tema della legge urbanistica vi sono due punti che mi sembra opportuno sottolineare. L'onorevole ministro ha negato di essere stato autore di un documento personale, affermando, anche nel corso della campagna

elettorale (gliene demmo e gliene diamo atto), che si è trattato di una iniziativa di governo, di una iniziativa che il ministro stesso ha portato avanti per mandato espresso del Governo del quale faceva parte. Questa polemica non era diretta a noi, e quindi non tocca a noi rispondere. Vi è qualche altro, che non è presente, che forse avrebbe dovuto rispondere. Ugualmente ella, onorevole ministro, ha espresso, non diciamo un attacco polemico, ma per lo meno alcuni dubbi circa talune risoluzioni prese nel cosiddetto convegno della Camilluccia, che non è un atto ufficiale e sul quale quindi non discutiamo. Al convegno della Camilluccia noi non eravamo presenti, quindi la polemica non è diretta contro di noi. Anche a questo riguardo vi sono altri, che non vedo presenti, ai quali spetterebbe di rispondere. Da parte nostra, ci limitammo a demolire il famoso muro, per iniziativa proprio del gruppo consiliare liberale del comune di Roma, del quale facevo allora e faccio oggi parte.

Aggiungo che consideriamo il testo del progetto di legge come qualcosa su cui si può discutere, ove beninteso siano escluse l'obbligatorietà e la perentorietà di alcune definizioni, che tuttavia oggi ci si dice non essere più perentorie ed obbligatorie. Vorremmo anche aggiungere, visto che da alcune parti e soprattutto da quella parte (*Indica la sinistra*), come al solito, si è parlato del gruppo liberale come di una specie di spauracchio reazionario, che si è cominciato a parlare di aree fabbricabili, di imposizione e di lotta alla speculazione edilizia proprio per iniziativa di un liberale, l'avvocato Enzo Storoni, assessore al comune di Roma, che formulò il primo schema di legge, giunto poi fino all'aula parlamentare. (*Commenti a sinistra*).

Dico che l'iniziativa fu nostra. Quindi, su questi argomenti potremo sempre discutere e discuteremo quando avremo un interlocutore più qualificato. Dato che siamo di fronte ad un Governo che si definisce provvisorio, per le stesse ragioni per cui demmo voto contrario sulla fiducia alla presentazione di quel Governo, dobbiamo dare voto contrario anche a questo bilancio.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo 1, di cui è stata già data lettura.

(*È approvato*).

Si dia lettura dei rimanenti articoli (da 2 a 10), che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

**MAGNO, Segretario,** legge. (*V. stampati nn. 134 e 134-bis-A*).

(*La Camera approva i rimanenti articoli del disegno di legge*).

**PRESIDENTE.** Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

#### **Autorizzazione di relazione orale.**

**PRESIDENTE.** Informo che la VI Commissione (Finanze e tesoro) ha deliberato, ad unanimità, di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 11 settembre 1963, n. 1180, concernente modificazioni al trattamento fiscale dello zucchero e degli altri prodotti zuccherini » (409).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di domani.

#### **Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile (137).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 21 settembre è stata chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole De Capua.

**DE CAPUA, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ritengo doveroso, prima di iniziare la replica ai numerosi e notevoli interventi sul bilancio, ringraziare i colleghi tutti della X Commissione, presieduta dall'onorevole Sammartino, per avermi affidato il compito della relazione a questo bilancio. Credo di poter dire che sto per esaurire l'incarico con gli stessi intimi sentimenti con i quali mi accinsi all'opera: un senso di profondo amore per la gente del mare, dall'armatore al pescatore, dal capitano al singolo portuale, da chi studia i complessi problemi del mare a chi educa e prepara professionalmente la nostra gente che vive e lavora sui mari e nei porti; un senso, poi, di giustificata fiducia nel fatto di poter dare il meglio possibile delle mie facoltà per ponderare i suggerimenti che gli onorevoli colleghi, in Commissione prima e in quest'aula poi, hanno voluto generosamente elargirmi.

Ho analizzato, ho riflettuto, ho sceverato le vostre dichiarazioni, onorevoli colleghi, persuaso di essere prima un uomo libero, e soltanto come tale inserito in un partito politico. Così ho ammesso la fondatezza di diverse vostre considerazioni; senza però consentire che venissero minimizzate o — peggio ancora — misconosciute le realizzazioni sino ad oggi conseguite nel settore.

Onorevoli colleghi, la discussione di un bilancio è divenuta ormai uno strumento rigido di attuazione della normale attività dell'amministrazione alla quale il bilancio si riferisce; e i relatori sono indotti a divenire i custodi della intangibilità quasi assoluta e costante delle singole spese, suggerendo il rinvio magari a futuri provvedimenti speciali, prossimi o remoti, per provvedere ai problemi la cui evidenza sia stata rilevata da qualche oratore o da loro stessi.

Così ci troviamo oggi anche noi di fronte alle tante cose da voi dette, suggerite, a volte ampiamente documentate. Dobbiamo quindi fare una prima dichiarazione, affermando che la procedura di discussione dei bilanci deve essere modificata, nel senso che al Parlamento va riconosciuto il potere di apportare modifiche, variazioni, integrazioni ai singoli capitoli. Oggi, invece, l'avvenuta approvazione preliminare dei bilanci finanziari blocca ogni vostra e nostra iniziativa ed inverte l'attenzione che il relatore ha ritenuto doverosamente di dare ai vostri suggerimenti, perché, dovendosi anch'egli muovere su binari obbligati, il suo assenso può essere ritenuto manifestazione di pura cortesia o espressione di lealtà politica: cose che poco servono alle prospettive che dalla discussione politica dovrebbero invece scaturire. Queste osservazioni le ha già fatte il ministro onorevole Dominè in Commissione e noi abbiamo voluto ripeterle, perché resti consacrata ancora una volta l'affermazione, la più solenne, da parte nostra che bisogna superare questa crisi di funzionalità del bilancio dello Stato per renderlo idoneo a perseguire i suoi fini istituzionali e di interesse generale.

Il dibattito svolto in quest'aula per due giorni sulla scorta della nostra relazione — ci pare di poter dire da tutti in gran parte accettata — è risultato senza dubbio pregevole e quasi sempre sereno, anche se talvolta gli oratori sono stati indotti a trasferirlo in schemi piuttosto relativi alla politica generale anziché al settore specifico della marina mercantile. Comunque, tale dibattito, se è risultato per larga parte verifica e conferma di quanto da noi sostenuto, ha senza dubbio completato

la nostra relazione, offrendo a lei, onorevole ministro, gli argomenti, i termini operativi, il programma, o meglio, lo schema di programma sul quale basare la sua azione futura. Tali elementi riguardano la scelta e la priorità dei temi da affrontare, gli strumenti da adottare e perfezionare, la politica da perseguire come più consona alla maggioranza, la più lata possibile, degli interessi della nostra comunità nazionale, Sardegna compresa, onorevole Pirastu.

Il relatore, onorevole colleghi, è delegato, durante questo vostro dibattito, ad essere il cancelliere o il notaio nel rapporto che si rinnova tra Governo e Parlamento, cioè tra Governo e popolo. Ebbene, attingendo alle nostre fitte annotazioni, chiariamo prima « i rilievi » che ci sono stati addebitati. E qui ci rivolgiamo, in stretto ordine di intervento, ai colleghi onorevoli Giachini, Raffaele Franco e Macchiavelli.

Ella, onorevole Giachini, mentre ci ha dato atto di aver fatto un discorso serio, ha affermato che si può parlare oggi di una specie di divorzio in atto tra le linee venutesi elaborando in sede di relazione e la realtà della routine governativa. Prendo a prestito alcune sue dichiarazioni, onorevole Macchiavelli, per rispondere all'onorevole Giachini. Ella ha dichiarato di rendersi conto del fatto che è più facile parlare dal banco di deputato che non da quello di ministro e della maggiore responsabilità che ha colui che siede al banco del Governo rispetto a quella di chi, sia pure responsabilmente, siede nell'emiciclo.

L'onorevole Raffaele Franco ha detto di apprezzare quanto ho scritto nella relazione sul problema cantieristico, con qualche riserva per quanto riguarda il porto di Monfalcone; e ha aggiunto che io ho fatto « un'analisi perfetta », ma non sono riuscito nel difficile compito di trovare la soluzione, la medicina per risolvere la crisi.

Non ho, onorevole collega, doti taumaturgiche; e vorrei pregarla a questo proposito di rileggere quanto ho scritto a pagina 69 della relazione: « Intendiamo dare dei saggi concreti della odierna situazione portuale, delle fotografie il più possibile reali di alcuni prototipi del settore. Nient'altro che questo ». Noi, onorevole Raffaele Franco, torneremo a ritrovarci in Commissione ed in Assemblea, allorquando i più essenziali problemi del settore marittimo italiano, tradotti in disegni di legge o in proposte di iniziativa parlamentare, saranno sottoposti alla nostra attenzione, e troveremo insieme le soluzioni che ella auspica anche per il porto di Monfalcone, per il

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

quale quanto da me detto nella relazione ha voluto essere soltanto l'incentivo, la spinta, l'avvio.

L'onorevole Macchiavelli, infine, dopo aver dichiarato di non poter negare l'onesto sforzo — di cui tutti i gruppi hanno dato atto — compiuto nella relazione, mi addebita di dire poco per impegnare il Governo ad una energica azione per quella calamità che è la cosiddetta bandiera-ombra.

Non mi pare, caro collega, che vi sia molto da dire in proposito. Non vi può essere tra noi chi non avverta una reazione anche personale e morale a questo atteggiamento fraudolento e fittizio di certi armatori italiani. Sono certo che il Governo farà tutto il suo dovere intervenendo nei confronti di quei cittadini che trasferiscono le loro navi e i loro panfili sotto la bandiera della Liberia, del Panama, dell'Honduras, sia per sottrarsi agli obblighi dei contratti di lavoro esistenti in Italia per i marittimi, sia per sfuggire alle nostre leggi fiscali e valutarie.

Onorevoli colleghi, posso ora accingermi al consuntivo dei vostri interventi per prospettarlo a lei, onorevole ministro, allo scopo di impegnare l'azione del Governo a determinare la realtà economica e sociale del settore marittimo.

Tutti gli oratori intervenuti nel dibattito hanno fermato la propria e la nostra attenzione sul tema dei porti. Sono lieto di aver trovato il consenso unanime dei colleghi su questo problema veramente basilare, confermando che, se non lo si risolve entro il più breve termine (mi riferisco al finanziamento del piano), ci troveremo presto di fronte a gravi e amare difficoltà.

Ha detto bene l'onorevole Giuseppe Gonella, richiamando la sua attenzione, onorevole ministro, sul fatto che « lo scorso anno, per la prima volta nella storia dei porti, Genova ha superato come volume di traffico quello di Marsiglia »; fatto rilevato anche dall'onorevole Macchiavelli.

Vogliamo perdere la possibilità di sviluppare i nostri traffici? Per evitare una simile iattura dobbiamo interessarci affinché il Governo realizzi il programma per lo sviluppo dei porti: piano che è necessario, urgente e non può essere ulteriormente differito; tanto più che gli altri paesi del mercato comune stanno realizzando imponenti programmi per incrementare la ricettività dei rispettivi porti e per adeguarli alle continue evoluzioni tecniche del naviglio.

Si è parlato delle condizioni in cui si trovano i porti di Brema e di Amburgo — mi

pare da parte dei colleghi Belci e Macchiavelli — nei quali le navi hanno la possibilità di compiere le operazioni di carico e scarico da ambo i lati. Se anche noi riuscissimo a realizzare qualcosa del genere, potremmo vedere risolti tanti nostri problemi portuali.

So che qui il mio discorso è rivolto al ministro del tesoro, e pertanto lo invito a considerare come sia dimostrato che il miglioramento degli impianti portuali, rendendo più spediti ed economici i servizi marittimi, comporta anche il vantaggio di una maggiore importazione di valuta pregiata.

Il secondo tema è quello delle costruzioni: poiché prima viene la costruzione del naviglio e successivamente l'esercizio o la navigazione.

Anche su questo tema hanno parlato quasi tutti gli intervenuti: e così gli onorevoli Giacchini, Amodio, Durand de la Penne, Giuseppe Gonella, Raffaele Franco e Macchiavelli. Il problema è stato prospettato con foga e passione dall'onorevole Raffaele Franco, che proviene da quel settore di lavoro, avendo vissuto diversi anni in un nostro apprezzato cantiere navale: egli si è soffermato a considerare la misura dei costi, l'incidenza del costo del lavoro sul costo totale, la comparazione tra il costo nazionale e quello estero per acclarare il problema della competitività delle costruzioni navali nei nostri cantieri.

Anche qui, se non provvederemo con ulteriori stanziamenti a rendere ancora operante la legge n. 301 a favore dell'industria cantieristica, che avrà vigore fino al 30 giugno 1964, e se non riusciremo a prorogarla per assicurare ulteriori contributi per i cantieri navali, verremo a trovarci in difficoltà, giacché non sarà possibile provvedere al potenziamento della nostra flotta mercantile e sorgerà il problema del lavoro nei cantieri navali, con l'eventualità che migliaia di operai si rendano disoccupati. A parte il fatto che l'Italia dovrebbe poi ricorrere, per rinnovare la sua flotta, ai cantieri stranieri, e avrebbe perciò bisogno di ingenti capitali da destinare per le commesse a paesi esteri.

È logico che, se il problema dell'industria cantieristica venisse posto sul piano europeo, gli interventi dovrebbero avvenire in favore delle iniziative meritevoli, secondo la tecnica dei costi cui accennava l'onorevole Raffaele Franco. Ogni accordo presuppone la reciprocità, nell'interesse della produzione e del lavoro, e noi siamo certi che il Governo italiano non ammetterà posizioni di favore per altri Stati ove non venissero applicate anche per noi.

Se è evidente che il problema dei cantieri interessa la marina mercantile, involgendo esso la costruzione, la qualificazione, il riattamento e il ringiovanimento del naviglio, è altrettanto evidente che questo problema debba essere risollevato con energia e con augurabile unanimità anche allorché verrà in discussione il bilancio delle partecipazioni statali.

Terzo problema è l'esercizio nautico, cioè la navigazione. Tutto ciò che si riferisce al programma di incremento e di sviluppo della flotta ed ai rapporti tra flotta di Stato e flotta libera — fra intervento, cioè, e iniziativa — va ascritto a questo terzo punto. In merito dobbiamo ricordare gli interventi degli onorevoli Amodio, Giachini, Trombetta, Calvaresi, Giuseppe Gonella e Macchiavelli.

Qui dobbiamo occuparci anche della navigazione da diporto o turistica e della pesca. Riaffermo l'esigenza di pervenire ad un nuovo fondo di rotazione per il credito peschereccio, comprendendo in esso le legittime aspirazioni dei piccoli pescatori, credito che non è quello che le banche esercitano per legge, considerate le innumerevoli garanzie richieste.

I colleghi Trombetta e Giuseppe Gonella si sono intrattenuti sui problemi del traffico e sulle possibilità che l'armamento libero offre. Non intendo porre in dubbio che l'armamento libero possa partecipare sensibilmente alla programmazione ed allo sviluppo del settore; non si può né si deve far credere che la flotta di Stato sia tale da potere annullare la volontà operativa degli altri armatori. Si tratta — voi lo sapete — di una flotta di modeste proporzioni, che invece va potenziata: anche se non si ritiene di poter concentrare in un unico organismo statale i gruppi Finmare, E.N.I. e Finsider, come suggerisce l'onorevole Giachini.

Qui si inseriscono importanti argomenti conseguenti, quali la formazione professionale, il reclutamento dei pescatori, le case, la pesca a carattere artigianale, la pesca oceanica, ecc., per ciascuno dei quali sono costretto a richiamare quanto già scritto nella relazione, per ovvi motivi derivanti dalla ristrettezza del tempo assegnatomi per la replica.

Tuttavia un doveroso, particolare risalto mi pare si debba dare alle realizzazioni ed ai programmi della Genepesca, che ha allargato i suoi orizzonti industriali e commerciali, come attesta, ad esempio, il contratto firmato il 1° febbraio 1963 a Seul tra i dirigenti della predetta società e il governo della repubblica coreana.

La flotta della Genepesca oggi in servizio con le sue 6.500 tonnellate di stazza lorda rappresenta circa il 27 per cento della flotta da pesca italiana superiore alle 100 tonnellate di stazza lorda. La produzione della Genepesca, di tonnellate 4.706 nell'esercizio 1962-63, rappresenta il 43,5 per cento della produzione oceanica italiana, ammontante a 10.933 tonnellate, e il 2,47 per cento della produzione totale italiana, ammontante a 193.608 tonnellate. Se assumiamo nel confronto anche le importazioni di pesce fresco e congelato, ammontanti a 81.130 tonnellate, la produzione della Genepesca in mare sul totale del pescato prodotto in Italia ed importato (allo stato fresco e congelato), ammontante a 274.378 tonnellate, rappresenta solo l'1,4 per cento.

Qualche parola ancora sull'E.N.E.M. Richiamando quanto già scritto nella relazione, la prego vivamente, onorevole ministro, di studiare, soprattutto di persona, la strana situazione nella quale detto ente sta per venirsi a trovare con il 1° ottobre prossimo. Ove l'ente stesso fosse soppresso, ne deriverebbero gravi conseguenze per la nostra flotta peschereccia.

**DOMINEDO**, *Ministro della marina mercantile*. Non sarà soppresso.

**DE CAPUA**, *Relatore*. Quarto ed ultimo problema: il lavoro. Il fattore umano conserva il primato morale nella gerarchia dei fattori della produzione. Ne hanno discusso gli onorevoli Trombetta, Calvaresi, Raffaele Franco. Conseguono a questo gli argomenti relativi alla qualificazione, alla previdenza, all'assistenza; nonché il problema relativo all'aumento delle pensioni dei marittimi, almeno del 30 per cento: problema che affidiamo alla sensibilità del Governo.

Gli onorevoli Melis e Pirastu, deputati sardi, si sono occupati del problema dei collegamenti della Sardegna con la penisola. I servizi devono essere ulteriormente potenziati e migliorati perché possano far fronte alle esigenze sempre crescenti dei traffici da e per la Sardegna. Come i colleghi sanno, la legge sui servizi sovvenzionati prevede che l'amministrazione abbia facoltà di controllare la gestione delle singole società. In proposito preghiamo l'onorevole ministro di considerare l'opportunità di istituire un efficiente servizio ispettivo, un ispettorato per i servizi marittimi.

È stato detto che i cittadini sardi (e anche non sardi, onorevole Pirastu) viaggiano in piedi, che non vi è sicurezza del posto, che si fanno lunghe, ripetute code per poter disporre dei biglietti. Ma tutto questo non avviene forse anche in altri servizi pubblici? Forse le fer-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

rovie dello Stato garantiscono il posto a sedere o danno la certezza di arrivare in orario? Forse la situazione dei mezzi pubblici nelle grandi città, per esempio proprio qui a Roma, è migliore?

*Una voce all'estrema sinistra.* Non è una giustificazione. Ella non può paragonare un viaggio in tram ad una traversata marittima.

DE CAPUA, *Relatore.* Comunque, onorevole ministro, occorre affrontare e risolvere una volta per sempre il problema dei collegamenti marittimi con la Sardegna ed accertare, magari a mezzo di una rappresentanza di deputati della X Commissione...

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Molto bene!

DE CAPUA, *Relatore.* ...qual è la realtà più volte sottolineata in questi ultimi anni alla Camera e nel paese dai rappresentanti di quella fedelissima e laboriosissima terra italiana.

Gli onorevoli Belci, Bologna e Franco hanno sollevato il problema di Trieste. Mi sia consentito di ribadire che detto problema deve essere valutato non solo dal punto di vista tecnico, ma anche e soprattutto dal punto di vista politico. Non si può infatti trascurare che si deve competere con nazioni le quali, attraverso una politica di bassi salari, riescono a creare gravi difficoltà alle maestranze ed agli amministratori triestini.

Il collega Amodio ha ripreso un argomento ormai non più attuale: la sede del Ministero. Fino a due mesi or sono il Ministero della marina mercantile era dislocato in sei diversi palazzi e in sei diverse strade della nostra capitale, sicché, quando il ministro aveva necessità di conferire con un suo collaboratore o gli occorreva consultare un documento specifico del servizio, era costretto « a far navigare in terra uomini e cose ». Posso confermare all'onorevole Amodio che oggi tutte le direzioni del Ministero sono state trasferite in via Ippolito Nievo, in attesa che si provveda alla costruzione della nuova sede all'E.U.R.

Credo, ora, di potermi avviare alla conclusione.

Gaetano Salvemini, in un saggio pubblicato su *Critica sociale* dell'anno 1897, fotografando l'anima e le condizioni sociali della nostra gente di mare, così si esprimeva: « Del resto non stanno male, economicamente parlando; la completa libertà di pesca in un mare ricchissimo come l'Adriatico i capitali limitati necessari a mettere su una paranza hanno prodotto un contratto di lavoro che il Loria chiamerebbe un'associazione mista. Godono quindi di una relativa agiatezza, vivendo i tre

quarti della loro vita fuori del consorzio umano ».

Come è mutato il quadro del 1897! Anzitutto non c'è più libertà di pesca nell'Adriatico, né nel Mediterraneo. L'agiatezza dei marinai è divenuta miseria endemica; per cui tutti tendono a disertare la marineria da pesca, nonostante le somme spese a centinaia di milioni per agevolare la motorizzazione.

Senza libertà di pesca e di traffico nei mari non c'è industria sana; senza unificazione nella legislazione della pesca c'è lo spopolamento della fauna ittica; senza disciplina dei mercati il reddito dell'attività peschereccia va ad esclusivo vantaggio dei bagarini; senza istruzione professionale marinara gli strumenti messi a disposizione dell'armamento dalla scienza per diminuire il costo di gestione diventano aggeggi inutili; senza vocazione marinara, coltivata fin dai primi anni, l'istruzione professionale sarà disertata per altre attività; senza cooperazione il singolo non può più affrontare gli oneri che gravano sulla pesca meccanizzata e sui traffici; senza collaborazione armatori e marinai non potranno creare una nuova situazione economica e sociale, al fine di sostituire il sorpassato, medioevale contratto alla parte.

Anche noi, onorevoli colleghi, abbiamo invocato una politica programmata per restituire il settore agli antichi fastigi: perciò questo problema, dibattuto qui tra colleghi animati da passione per il mare, dovrebbe divenire un problema fondamentale dei partiti che andranno prossimamente a costituire la maggioranza. Quindi lo affidiamo agli onorevoli Moro, Nenni, Saragat e Reale. E diciamo loro che lo sviluppo della marina mercantile, con l'incidenza del suo reddito rispetto al settore dei trasporti (che è oggi dell'85 per cento circa), è senza dubbio un problema di interesse nazionale, e come tale riguarda i partiti che andranno a formare la maggioranza governativa. Ciò anche alla luce delle buone prospettive che si vanno maturando con l'affacciarsi sulla scena del mondo civile dei nuovi paesi africani, divenuti indipendenti.

Con tale richiesta e in questa aspettativa, che devono consentirci di sperare in un prossimo futuro più tranquillo per le nostre attività marinare, rinnovo l'invito agli onorevoli colleghi di dare voto favorevole al bilancio. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli deputati, nel concludere questo dibattito, mi sia

consentito anzitutto rivolgere un commosso pensiero alla memoria dello scomparso ministro Macrelli, al quale ebbi la ventura di essere vicino nella comune fatica per la marina mercantile. Egli ebbe il merito di intendere l'eccezionale importanza di questo settore: gliene dobbiamo rendere atto, con riconoscente animo.

Ed ora mi presento al vostro giudizio, rendendovi conto di questi primi mesi di fatica per la marina, nei quali sono stato coadiuvato dal solerte e valoroso sottosegretario Antoniozzi.

Prima di ogni altra cosa, debbo ringraziare l'onorevole relatore, il quale, per la verità, ha saputo sgomberare il campo dai problemi che si affollano attorno a questa materia proteiforme e poliedrica, oggi non sufficientemente conosciuta. Nella sua ampia, analitica, informata relazione, l'onorevole De Capua ha congiunto due pregi: quello della coscienza nella ricerca e quello del coraggio nell'esposizione dei problemi. Non sarà perciò mai adeguatamente lodata un'impostazione di questa fatta, che ha dato un autentico contributo al dibattito qui svoltosi.

La discussione è stata elevata, io ritengo, e varia; e siccome alla verità si perviene attraverso la varietà, essa è stata certamente uno strumento per pervenire alla verità. Ringrazio tutti gli intervenuti e in particolare coloro che hanno portato un contributo di ordine generale, anche se accompagnato da critiche costruttive, come gli onorevoli Amodio e Belci, Macchiavelli e Melis, Durand de la Penne e Bignardi, Raffaele Franco, Giuseppe Gonella e Trombetta. Alcuni interventi sono stati di ordine speciale, e di essi terrò conto nel corso della mia esposizione; altri hanno mosso da una presa di posizione preconstituita che si contrappone, in un certo senso, alla nostra, e anche di essi terrò conto in questa mia replica.

Signori deputati, svolgere un dibattito sul bilancio preventivo della spesa per il dicastero della marina mercantile significa porre il problema della rispondenza della spesa prevista rispetto al fabbisogno reale del settore.

Ma, per impostare correttamente il tema, occorre affondare l'indagine alle radici: ossia poter dire, in via preliminare, quale sia obiettivamente l'importanza economica, sociale e politica della materia nella vita del paese. Orbene, sia consentito affermare, quasi come battuta d'apertura, che la vita del mare attiene all'interesse stesso della nazione, se è vero, come diceva Ulpiano per i traffici marittimi

di Roma, che « *navium exercitio ad summam rei publicae utilitatem pertinet* ».

Questa realtà di tutti i tempi — comprovata dal fatto che le nazioni si fecero grandi sul mare e, come dimostrò in una insuperata indagine il Bonfante, il corso dello splendore marittimo segna le tappe stesse della storia — non è ancora sufficientemente penetrata nella coscienza del paese. Vi sono tuttavia segni — nei dibattiti di opinione, nella conclamata voce del Parlamento, nelle istanze degli operatori economici e dei lavoratori del mare — che si sta per muovere verso una nuova fase della politica marinara. Ora, noi vogliamo impegnarci con tutte le forze affinché tale fase si evolva e si dilati, assicurando l'adeguata presenza italiana nei mari del mondo. E questo l'obiettivo, pur graduale, della nostra fatica: sorretti dal Parlamento, intendiamo far sì che la marina raggiunga il ruolo che ad essa naturalmente compete in un paese come l'Italia, la quale non solo ha dalla sua la tradizione di Roma e delle repubbliche marinare, ma è tuttora dominata dal dato geografico dei suoi quasi 8.000 chilometri di costa e dal dato economico che, in un territorio povero di risorse ma ricco di tecnica e di lavoro, il volume e la velocità delle comunicazioni marittime decidono dell'avvenire nazionale, sia per il rifornimento delle materie prime, sia per il collocamento dei prodotti all'estero.

Qual è, invero, l'odierna posizione dei traffici marittimi rispetto all'attività produttiva della nazione? Due percentuali valgano un lungo discorso: per via mare si rifornisce oggi l'apparato industriale del paese nella misura di circa il 90 per cento e per via mare si assicura lo sbocco dei prodotti nella misura di quasi il 60 per cento. Ecco in qual senso la marina, oltre ad essere veicolo di cultura e di italianità nel mondo, è altresì componente essenziale dell'economia: diremo di più, quasi come polmone ossigenatore, essa è presupposto e incentivo dell'attività produttiva, il cui sviluppo è appunto in ragione dell'adeguatezza e della tempestività con cui i traffici operano.

Ora, dinanzi a questa realtà, noi constatiamo che la spesa per l'incremento dei traffici marittimi — visti nei loro momenti essenziali: porti, cantieri, flotta — non comprende se non gli stanziamenti di circa 55 miliardi nel bilancio della marina mercantile, di 9 miliardi e mezzo per le costruzioni portuali nel bilancio dei lavori pubblici, e di 6 miliardi per integrare gli stanziamenti previsti dalla legge speciale sui cantieri, per un totale di 71 miliardi di lire, prescindendo dal programma pluriennale della Cassa per il mezzogiorno

per 21 miliardi: cifra che, vista in percentuale rispetto alla spesa complessiva di 5.650 miliardi, ammonta a circa l'1,3 per cento. Importo modesto, talmente modesto che il ministro responsabile preferisce, seguendo Orazio, di evitare ogni commento.

Eppure, oltre le utilità indirette, che vanno dal rifornimento dell'industria agli sbocchi del commercio, dall'incremento del turismo agli scambi con le collettività all'estero, stanno le utilità dirette, che non risulta siano state ancora sottolineate al Parlamento. Da un lato, sta infatti l'apporto all'economia nazionale, in termini di guadagno di valuta e di risparmio di valuta, computato dalla Banca d'Italia, al netto del passivo della bilancia dei trasporti marittimi, in circa 205 miliardi di lire nel 1962. Dall'altro, stanno i proventi derivanti all'erario per i diritti portuali, i diritti doganali per le merci importate via mare e le imposte di fabbricazione sugli oli minerali e loro derivati immessi via mare, per un totale di entrata, nell'esercizio 1963-64, prevista nella misura di circa 780 miliardi di lire. In totale: un apporto netto di circa 1.000 miliardi, ivi compresi i proventi per concessioni demaniali, contro una spesa di 70 miliardi. Giudichi quindi la Camera sul dovere di destinare altri fondi, pur divisi in più esercizi, per lo sviluppo dei porti, il rinnovamento dei cantieri, il potenziamento della flotta, la previdenza e l'assistenza dei lavoratori del mare e della pesca. Si tratterà di spese che costituiranno altrettanti investimenti della più alta produttività economica e sociale.

Alla stregua di questi dati, e con ogni spirito di comprensione, tenterò ora di tracciare i lineamenti della nostra politica, nel convincimento che, per legge della vita, quanto si è fatto non è se non la premessa di quanto devesi fare. Ad avviso di chi ha l'onore di parlarvi, tale politica, fondata su una visione globale della materia, poggia su quattro momenti essenziali, quasi come sui pilastri di un quadriportico: il momento dei porti, il momento della costruzione, il momento della navigazione, il momento del lavoro. Intorno a questi temi fondamentali tenteremo di tessere organicamente la trama delle nostre dichiarazioni, anche nell'intento di rispondere, con la maggiore possibile precisione, ai quesiti e ai rilievi posti dagli onorevoli colleghi in Commissione e in aula. Ne risulteranno, oso sperare, i lineamenti di una politica marinara italiana, capitolo essenziale e inseparabile della politica economica nazionale.

Preliminare ad ogni attività marinara è l'esistenza di adeguate infrastrutture, rispon-

denti tecnicamente a complesse esigenze, quali l'odierna portata delle navi e il crescente volume del traffico, di cose e persone. Siamo così a parlare dei porti, beni pubblici perché demaniali: tema oggi dominante, cui si è rivolta l'attenzione della quasi totalità degli oratori.

È quasi superfluo qui dire della competenza del Ministero della marina mercantile. Accade di frequente che l'esame di determinati problemi non ricada nell'ambito della competenza di un'unica amministrazione, in ragione della poliedricità degli aspetti che quei problemi presentano: in tali casi, criterio insostituibile per una retta opera amministrativa è quello della più stretta collaborazione fra le amministrazioni interessate, nel rispetto della sfera di rispettiva competenza e con il riconoscimento della preminenza — nella valutazione e nella scelta delle soluzioni — del dicastero istituzionalmente qualificato ad operarle.

È appunto sulla base di questo criterio che il Ministero della marina mercantile, preposto alla tutela e all'incremento dei traffici marittimi, rivendica la responsabilità di una competenza primaria in materia di valutazione e di scelta delle opere portuali, senza con ciò intaccare in alcun modo, bensì valorizzando l'insostituibile competenza degli organi facenti capo al Ministero dei lavori pubblici, per tutto ciò che riguarda gli aspetti tecnici di progettazione ed esecuzione delle opere prescelte.

Ciò posto, per procedere ordinatamente all'esame del problema dei porti, si tratterà di accertare in primo luogo gli estremi dell'attuale situazione in Italia; di stabilire in secondo luogo i criteri necessari per fronteggiare la realtà; di prospettare in terzo luogo il corso che le nuove soluzioni presumibilmente avranno. Ossia, se fosse lecita la parafrasi, occorrerebbe ancora una volta parlare di diagnosi, di cura, di prognosi.

Comincerò dunque esaminando quella che è la situazione attuale.

Perché è così urgente il piano per il potenziamento dei porti? È a tutti chiaro come il passaggio di materie prime e di prodotti lavorati attraverso i porti rappresenti uno dei fattori essenziali per lo sviluppo della nostra economia, mirabile negli ultimi anni. Tuttavia, è chiaro come tale situazione di progresso economico, e quindi sociale, possa continuare ad espandersi ulteriormente solo a patto che tutti gli anelli della catena produttiva siano per l'avvenire in grado di funzionare perfettamente. Lo sviluppo italiano è dipeso,

in realtà, da un incremento della produzione, alla cui base stanno proprio gli scambi internazionali: ossia l'importazione delle materie prime e dei beni di consumo necessari al nostro apparato economico e l'esportazione di beni e di prodotti finiti verso altri paesi. Abbiamo detto per quali percentuali qui pesino i trasporti via mare: ragion per cui non è retorico affermare che la vita dei porti è la vita stessa della nazione, nel senso che impoverire quelli sarebbe anemizzare questa, attraverso una crisi dello stesso apparato produttivo del paese.

Che sino ad oggi non si sia fatto abbastanza per il potenziamento dei porti italiani è un assunto che non ha bisogno di essere dimostrato: basti qui richiamare le precedenti discussioni su questo bilancio e su quello dei lavori pubblici, con i relativi ordini del giorno, nonché i voti che a getto continuo sono stati avanzati da parte degli utenti, delle organizzazioni economiche e sindacali, per prospettare situazioni generali e particolari, ormai non più tollerabili. Se dimostrazione fosse ancora necessaria, converrebbe allora citare la grave situazione che si è creata in alcuni porti italiani — e fra questi figurano specialmente Genova, Savona, Livorno — in cui la congestione è divenuta tale da spingere le organizzazioni conferenziali degli armatori ad istituire sopranoli in uscita ed in entrata.

Gli è che nel giro di un decennio il movimento portuale italiano si è triplicato, una volta che i 47 milioni di tonnellate di merce del 1952 sono passati ad oltre 131 milioni nel 1962. Quanto al movimento dei passeggeri, esso è salito dagli 8.700.000 nel 1952 ai 13.600.000 nel 1962. Per converso, in molti, in troppi porti le installazioni non hanno segnato progressi: e ciò non solo rispetto a dieci anni or sono, ma anche nei confronti dell'anteguerra. Porti distrutti dalla guerra sono stati ricostruiti *ut erant, ubi erant*: né si sono compiute nuove opere, poiché i lavori portuali sono rimasti gli ultimi negli stanziamenti di bilancio e solo con alcune leggi speciali si sono realizzate iniziative in singoli porti.

Il perdurare di questa situazione significherebbe non solo un rallentamento dell'attività economica del paese, ma anche un aumento dei costi di produzione, a causa dei maggiori oneri gravanti sulle merci in attesa di sbarco e di imbarco. Gli oneri per il traffico ritardato possono essere valutati approssimativamente tra i 20 e i 30 miliardi di lire all'anno, in termini di stallie, controstallie, extrastallie e altri aggravii: si pensi che solo per Savona

il computo è stato di due miliardi e mezzo annui. E non basta, poiché a ciò si aggiunge un gravissimo danno per l'economia portuale, in termini di traffico perduto, oppure sviato verso altri porti stranieri capaci di attrarre, forse definitivamente, il transito delle merci.

Nè, in proposito, va taciuto che la progressiva attuazione del trattato di Roma mette i porti della Comunità economica europea in concorrenza sempre più diretta fra loro. Alcuni di essi hanno in corso di esecuzione grandi programmi di potenziamento, com'è il caso di Anversa, per il quale sono stati stanziati non meno di 55 miliardi di lire, con un piano decennale, cui già si aggiungono nuovi stanziamenti; com'è il caso di Rotterdam, dove si sono costruiti due grandiosi bacini portuali, il Botlek e l'Europort; com'è il caso di Amburgo e Brema, le due città anseatiche che si sono rispettivamente attribuite l'appellativo di « portone del mondo » e di « chiave del mondo », e dove è già in corso l'esecuzione di programmi di ampliamento.

Ora, una visione organica del problema del potenziamento dei porti presuppone una molteplicità di valutazioni, che vanno ricondotte a criteri unitari, capaci di tener conto delle esigenze dei singoli scali e insieme di compiere scelte univoche da farsi secondo criteri economicamente validi, sì da pervenire a un elenco di priorità delle opere necessarie.

Vi sono lavori che debbono avere una precedenza assoluta, in quanto indifferibili per ragioni di sicurezza del porto: tale è il caso di opere foranee, quando le condizioni tecniche possono addirittura pregiudicare l'intera attività portuale, come è accaduto a Napoli, dove è stato indispensabile promuovere un'assegnazione straordinaria per effettuare le opere di riparazione. Dopo la realtà verificatasi a Genova nel 1955 col crollo parziale di quella diga...

ABENANTE. Quando la diga crollerà a Napoli, allora si troveranno i fondi necessari.

DOMINEDO', *Ministro della marina mercantile*. Visto che ella mi ha amabilmente provocato, ho il piacere di comunicare alla Camera che in uno degli ultimi Consigli dei ministri è stato stanziato un miliardo di lire per provvedere a quell'opera.

Vi sono, poi, lavori urgenti da realizzare nei porti dove il traffico ha assunto proporzioni tali da non potere essere smaltito con le strutture e le attrezzature esistenti: ed in questo gruppo vanno ricordati i porti di Savona, Venezia e Livorno, nonché il grande emporio di Genova, il cui consorzio autonomo ha predisposto un programma pluriennale di opere

richiedenti una spesa di oltre 60 miliardi di lire, con la costruzione di un porto satellite a Voltri.

Vi sono, ancora, i lavori non meno importanti da eseguire nei porti che fino a pochi anni or sono avevano un traffico scarsissimo, mentre oggi maneggiano milioni di tonnellate di merci all'anno: tali sono i casi di Ravenna e dei nuovi porti industriali del Mezzogiorno, fra i quali sono Brindisi, Augusta, Gela, Milazzo, Crotone e, prossimamente, Taranto.

Vi sono, infine, i problemi del futuro, perché il tumultuoso sviluppo dei traffici, che con ogni probabilità aumenteranno del 50 per cento entro un quinquennio, con un incremento che riguarderà anche altri porti sin qui non citati — come Bari e Ancona, Palermo e Cagliari — non consente di ritenere adeguato un programma di potenziamento che si basi solo sulle cifre attuali del movimento portuale: l'esperienza di Anversa dove, sebbene in fase di realizzazione del piano decennale di sviluppo, si è dovuto ulteriormente ampliare un programma già ad ampio respiro, è significativa a questo riguardo.

Ma tutto ciò ancora non basta, poiché il porto moderno deve essere concepito in maniera diversa da quella di qualche decennio fa: oggi il porto è divenuto un impianto altamente specializzato, che non consta più di banchine costruite secondo schemi uniformi e di una generica attrezzatura per il maneggio ed il deposito delle merci o per il transito dei passeggeri. Occorrono banchine differenziate nelle dimensioni e nei fondali a seconda delle specifiche necessità; attrezzature meccaniche che non si limitino alle sole gru, ma risultino adeguate alle esigenze tecniche ed economiche di maneggio dei diversi tipi di beni; depositi e magazzini adatti alle caratteristiche delle varie merci che debbono esservi conservate; luoghi di sosta per i passeggeri, non inferiori per comodità a quelli delle stazioni ferroviarie, delle autostrade e degli stessi aeroporti; spazi portuali distinti per le navi commerciali, da diporto e da pesca; zone per investimenti industriali e, in genere, servizi organizzati secondo criteri di sicurezza, di celerità e di modernità.

Ne consegue che i rimedi per la soluzione del problema generale dei porti presuppongono non solo una scelta prioritaria dei porti più importanti ai fini dell'economia nazionale e di quella locale, ma altresì una scelta delle opere, che non saranno necessariamente le stesse ovunque. In taluni porti le banchine non difettano, ma mancano congrue attrezzatura,

mentre in altri l'attrezzatura è molto sviluppata proprio per ovviare alla scarsità di banchine operative; altrove i fondali esuberano, come a Civitavecchia, mentre a Venezia, non sono bastevoli per l'attracco della *Leonardo* o della *Colombo*; in diversi porti mancano installazioni così per il deposito delle merci come per il transito dei passeggeri; in altre località è sentita, infine, la mancanza di installazioni per il rifugio ed il rifornimento di navi da pesca o da diporto, mentre lo sviluppo della pesca oceanica, da un lato, ed il continuo aumento dei mezzi nautici nei nostri mari, dall'altro, rendono necessaria l'istituzione di impianti portuali specializzati per pescherecci d'alto mare e la creazione di impianti analoghi per le unità da diporto, razionalmente ubicati lungo il litorale dello Stato. D'altro lato, come bene diceva l'onorevole Colasanto, le esigenze portuali assumono aspetti particolari per il Mezzogiorno, il cui sviluppo è legato all'intensificazione dei trasporti marittimi, al punto che non si concepisce politica del Mezzogiorno se si prescinda da una politica marinara: basti considerare, al riguardo, che il movimento commerciale dei porti meridionali raggiunge oggi una cifra quasi corrispondente a quella dell'intero complesso portuale italiano dell'anteguerra e che lo sviluppo dell'industria meridionale ha determinato la nascita di porti prima inesistenti o quasi.

Oggi il bilancio del Ministero dei lavori pubblici presenta stanziamenti assolutamente inadeguati, che assai spesso non consentono neppure l'esecuzione tempestiva della manutenzione ordinaria. Non esiste un capitolo speciale per le attrezzature meccaniche, talché l'assegnazione di fondi per la fornitura dei mezzi di maneggio delle merci presenta carattere subordinato a quella per le opere di struttura: in proposito, si dovrebbe esaminare assai seriamente la necessità dell'istituzione di un capitolo a sé, da creare nel bilancio del Ministero della marina mercantile, per la manutenzione ed il potenziamento dell'attrezzatura meccanica dei porti e della relativa infrastruttura, per un ammontare di non oltre tre miliardi per esercizio finanziario. Molto vi è da fare anche nel settore dell'escavazione dei bacini portuali, perché l'attuale inadeguatezza di mezzi compromette la stessa possibilità di esecuzione dei lavori di escavazione ordinaria.

Tutto ciò dimostra che, per mirare a una vera politica dei porti, alla visione particolare deve succedere una visione unitaria ed organica, rispondente alle esigenze generali,

anche se articolata in vista delle caratteristiche locali o regionali. Di qui l'idea del piano generale di sviluppo dei porti italiani. Con la circolare del 15 luglio 1963, ricordata dal relatore e da altri intervenuti, ho infatti disposto che gli enti portuali e le capitanerie di porto, sentiti gli uffici del genio civile per le opere marittime, trasmettessero al mio dicastero una precisa relazione sulle esigenze di potenziamento dei porti compresi nella rispettiva giurisdizione. Tutte le relazioni sono pervenute in termini agli uffici del Ministero, che le stanno accuratamente esaminando, ordinando, sistemando: si tratta, nell'insieme, di elaborati ottimi che consentiranno, a seguito degli imminenti incontri fra i rappresentanti della marina mercantile e dei lavori pubblici, di formulare uno schema per un intervento finanziario in favore dei porti, ripartito in un certo numero di esercizi, da sottoporre ai supremi organi della copertura e quindi al Consiglio dei ministri.

So responsabilmente di essere impegnato in un'opera decisiva e ardita: invoco l'approvazione del Parlamento a sostegno della mia volontà, che sarà qui fermissima. Ultimato l'iter, il relativo disegno di legge potrà essere senz'altro sottoposto al Parlamento: chi ha l'onore di parlarvi riterrà così di aver compiuto il primo dei propri doveri, essendo convinto che qui trattasi di uno di quei problemi che il Presidente Leone, all'atto della presentazione del Governo, ha efficacemente definito come « le cose che non aspettano ».

Mentre faccio riserva, se possibile, di fornire ulteriori notizie sull'elaborazione del piano per i porti nella prossima discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile al Senato, debbo intanto alcune risposte particolari agli onorevole deputati che le hanno richieste nel corso di questo dibattito.

Agli onorevoli Durand de la Penne, Trombetta, Giuseppe Gonella e Macchiavelli, i quali, in ordine cronologico, si sono intrattenuti con vivi accenti sui grandi problemi del porto di Genova, dirò una sola cosa: l'elaborato piano regolatore del porto, secondo le ampie deduzioni già trasmesse dalla capitaneria di porto e dal consorzio autonomo, costituirà la base per l'inserimento nel piano generale di sviluppo degli interventi necessari, in vista di un'azione da condurre con tanto maggiore impegno e solerzia in quanto si pensi alle situazioni di indifferibilità segnalatemi dai parlamentari liguri che ho ricevuto collegialmente. Dirò anche, per rispondere particolarmente all'onorevole Trombetta, che non v'è idoneo piano dei porti che non

debba contemplare altresì le comunicazioni con il retroterra.

All'onorevole Bignardi dirò, per quanto concerne il porto di Ravenna, che non è possibile non tenere conto del prodigioso sviluppo di quella zona, specie agli effetti di un porto industriale con adeguata ricchezza di sponde: e ciò anche a tacere dell'opportunità di esaminare la posizione del porto di Rimini, quale base per la pesca ed il turismo.

Agli onorevoli Belci, Bologna e Franco, che si sono soffermati sul porto di Trieste, posso comunicare che il mio dicastero si interesserà prontamente per la dovuta classificazione dei porti di Trieste e di Monfalcone; che, nel quadro della imminente programmazione delle linee di Stato, troverà posto l'esigenza di garantire il capolinea a Trieste e comunque di assicurare una situazione di equilibrio fra i porti del versante tirrenico e di quello adriatico, come ho dichiarato anche al convegno di Bari della comunità dei porti adriatici; che l'applicazione a Trieste di un trattamento analogo a quello dei porti tedeschi sarà fermamente richiesta, anche indipendentemente da una procedura di revisione del trattato di Roma; che, infine, per la ricerca degli sbocchi nell'Europa centro-danubiana, sono in procinto di costituire un comitato permanente per il porto di Trieste, in corrispondenza di quanto ha già fatto l'Austria: ciò che significa, sul piano della solidarietà europea, prospettare la possibilità che domani i porti italiani assumano il ruolo di porti meridionali del Mercato comune.

Se così ho ragguagliato la Camera sul problema straordinario del piano dei porti, resta a dire dei problemi ordinari della materia: ossia della buona gestione dei porti e, più in generale, del demanio marittimo.

Il problema dei porti non riguarda, infatti, la sola realizzazione di opere pubbliche e la fornitura di mezzi meccanici, bensì il perfezionamento dell'organizzazione portuale, ivi compresa la disciplina del lavoro nei porti: su questa base si fonda l'esigenza di accrescere la produttività portuale, tema seducente che ha costituito oggetto del recente convegno promosso dal Centro italiano di studi amministrativi e dall'Unione delle camere di commercio.

In proposito, sia lecito toccare alcuni punti:

a) è in corso l'opera di riordinamento delle norme istitutive degli enti portuali: si sono a ciò predisposti due schemi di disegno di legge per l'ampliamento delle funzioni dell'ente portuale Savona-Piemonte e per l'at-

teso, definitivo ordinamento delle aziende dei mezzi meccanici; in applicazione dello statuto della regione Friuli-Venezia Giulia si provvederà poi alla istituzione dell'ente del porto di Trieste, come richiesto negli ordini del giorno Belci e Franco;

b) la materia delle tasse e dei diritti marittimi, ora regolata dalla legge 9 febbraio 1962, n. 82, sarà presto compiutamente disciplinata, grazie alle disposizioni del regolamento di esecuzione della suddetta legge;

c) una nuova, organica disciplina sarà instaurata per altri importanti settori, come quelli della sanità marittima e della prevenzione delle acque marine dall'inquinamento degli idrocarburi, come da ordine del giorno Servadei e Macchiavelli. Di concerto con il Ministero della sanità, si procederà quindi alla elaborazione del nuovo regolamento di sanità marittima, in sostituzione di quello inadeguato del 1895. Di più, nelle more dell'elaborazione di un disegno di legge per tradurre in diritto interno i principi sanciti dalla conferenza di Londra del 1961 sull'inquinamento delle acque del mare, sono già state impartite istruzioni agli organi dell'amministrazione periferica affinché sia impedito l'inquinamento almeno entro i limiti delle acque territoriali, con un'assidua vigilanza sulle navi e sui depositi costieri e con la comminatoria di pene per i trasgressori: mentre la prevenzione riguarda una fascia costiera di 50 miglia, l'amministrazione svolge la più intensa opera al fine di evitare, per quanto possibile, gli inquinamenti anche al di fuori del limite delle acque territoriali.

Ma non bastano i punti specifici. Più in generale, le esigenze cui l'amministrazione deve qui far fronte rispondono al bisogno di migliorare l'organizzazione dei porti, tenendo presenti i poteri e gli organici delle capitanerie, le funzioni degli uffici del lavoro, le attribuzioni delle compagnie e dei gruppi portuali: e lo stesso bisogno di riorganizzazione si manifesta in ordine agli altri beni che fanno parte del demanio marittimo, per cui preme particolarmente l'esigenza di una migliore funzione di polizia.

La tutela del demanio richiede infatti che il libero uso delle zone costiere da parte della generalità dei cittadini non venga limitato da un eccesso di liberalità nella concessione di zone demaniali: e ciò per quanto legittimo sia il fondamento di concessioni fatte a fini industriali o turistici, allo scopo di favorire fecondi investimenti. La tutela del demanio marittimo impone, al tempo stesso, una conveniente protezione dei valori estetici e pa-

noramici delle località litoranee, in armonia con il dettato della Costituzione, sì da dover respingere le richieste di concessione avanzate a scopi meramente speculativi per iniziative non rispondenti a fini di interesse generale. Disposizioni sono state a ciò impartite agli organi periferici: tra esse, mi sia consentito citare quelle della circolare che ho trasmesso il 18 settembre scorso alle capitanerie di porto, per richiamarle all'obbligo di assicurare a tutti i cittadini il diritto di godere dell'uso delle spiagge.

Quanto alla polizia del demanio marittimo, molto vi è da fare sul terreno concreto dell'adeguamento dei mezzi umani e dei materiali occorrenti. L'opera delle autorità marittime locali si svolge infatti in un clima non facile, a causa della scarsità dei mezzi disponibili, che talvolta rende arduo attendere pienamente ad essenziali compiti di istituto, quali, fra gli altri, quelli di esecuzione d'ufficio, con l'opportuna tempestività, delle ordinanze di polizia demaniale. Difettano i fondi per l'attuazione coercitiva delle ingiunzioni di demolizione e di sgombero notificate a carico degli abusivi occupanti di aree demaniali, per cui la sorveglianza sul demanio marittimo corre talvolta il rischio di restare platonica: anche questo problema esige soluzione.

Per il prestigio stesso dell'amministrazione, occorre che questa sia posta in grado di svolgere un regolare servizio di controllo sugli uffici periferici inteso ad assicurare la migliore utilizzazione dei beni demaniali e l'uniformità dell'azione amministrativa su scala nazionale. Mi proporrei pertanto di giungere alla costituzione di un regolare servizio di controllo del demanio marittimo, allo scopo di meglio garantire le esigenze di tutela e polizia, nell'interesse stesso della collettività nazionale.

Il settore delle costruzioni navali ha suscitato complessi interventi, specie da parte degli onorevoli Belci, Amodio, nei riguardi delle costruzioni pescherecce, Macchiavelli, che ha parlato di sgravi fiscali piuttosto che di aiuti, Durand de la Penne, che ha presentato una proposta di legge in tema di costruzioni militari, Franco, che ha toccato il tema della competitività.

Si presenta anche qui un concorso di competenze fra diverse amministrazioni dello Stato: il dicastero dell'industria e commercio ha interessi sull'attività cantieristica, in quanto complesso industriale; il dicastero delle partecipazioni ha una sua specifica funzione in tema di aziende cantieristiche a

capitale statale, che rappresentano, in termini di capacità produttiva, circa l'80 per cento del totale; il dicastero della marina mercantile è chiamato ai provvedimenti in favore delle costruzioni navali, dal cui incremento dipenderà poi l'esercizio della navigazione.

L'elaborazione di una politica cantieristica presuppone pertanto una visione d'insieme, che non sia limitata ad aspetti puramente settoriali, bensì consideri i cantieri navali come un mezzo per il conseguimento di finalità più ampie, legate alla vita stessa dei traffici marittimi. È per questo che la competenza primaria in materia di politica delle costruzioni navali, così come già si è detto per la politica delle costruzioni portuali, non può non spettare al mio dicastero, giudice naturale ed istituzionale di tutte le esigenze della navigazione marittima. Un'autentica politica marinara comprende quindi il tema delle costruzioni navali, nello stesso modo in cui poco fa includeva il problema dei porti e fra poco abbraccerà il potenziamento della flotta: questo esige una visione armonica dei diversi settori.

Competenza primaria non significa peraltro competenza esclusiva, poiché, una volta delineata la politica delle costruzioni, rimangono integre le altrui funzioni: e si allude alla competenza del Ministero delle partecipazioni in tema di gestione delle aziende a capitale statale, con tutti i problemi tecnici, economici e giuridici che vi sono connessi. Si ha, quindi, una competenza congiunta, come nel caso delle opere portuali: competenza che, muovendo dall'iniziativa del Ministero della marina mercantile, postula una stretta collaborazione con tutte le amministrazioni interessate. È in questo senso che la valutazione delle esigenze e la scelta delle soluzioni in materia di politica cantieristica risulta compito essenziale ed irrinunciabile del dicastero della marina mercantile.

Ora, nel vasto quadro della politica marinara, va messa in rilievo la necessità che un grande paese marittimo, qual è l'Italia, disponga di un proprio complesso cantieristico, per esigenze di ordine economico, politico e militare. Alcune di queste esigenze si sono senza dubbio attenuate nel mondo contemporaneo, data la tendenza alla formazione di grandi comunità internazionali: la stessa Comunità economica europea ha perseguito il fine di un'abolizione della protezione statale delle industrie cantieristiche, nell'intento di giungere a condizioni di piena libertà di concorrenza nell'ambito della Comunità. Tut-

tavia, l'esperienza ha dimostrato che in un mercato come quello delle costruzioni, in cui la concorrenza opera su scala mondiale e nel quale la concorrenza è alterata dal caleidoscopio delle diverse misure di protezione attuate nei vari paesi, la rinuncia unilaterale alla protezione non potrebbe provocare che effetti dannosi: ed infatti, per quanto nessuna delle legislazioni protettive dell'industria cantieristica sia fin qui venuta meno nella Comunità europea, il clima creatosi a seguito all'azione della Comunità è bastato per ridurre la quota di partecipazione dei cantieri comunitari alle costruzioni navali mondiali.

Va riconosciuto, per altro, che l'azione della Comunità ha conseguito un fine assai apprezzabile, come quello di incitare gli Stati membri a riorganizzare la propria industria cantieristica: l'Italia si è messa su questa strada essenziale, nel convincimento che il problema non stia tanto nella soppressione degli aiuti ai cantieri, quanto nella eliminazione delle cause che rendono necessari gli aiuti. Questa impresa non è certamente agevole, né di rapida conclusione, ma quel che importa è che essa venga perseguita: e ciò non solo per l'esistenza di impegni internazionali, quanto per la necessità di portare i costi di produzione dei cantieri italiani alla naturale situazione di competitività sul mercato mondiale.

Il problema è di eccezionale importanza. In questa sede posso e debbo dire, d'intesa col ministro delle partecipazioni, che tutto il possibile si sta facendo e si continuerà a fare affinché i nostri cantieri divengano sempre più competitivi: e ciò attraverso un'opera complessa, che va dalla riorganizzazione tecnica allo sviluppo aziendale. Più precisamente, essendo la tecnica di costruzione radicalmente mutata nel mondo, i grandi cantieri italiani si stanno adeguando alla nuova realtà, con l'abbandono in primo luogo del tradizionale sistema di costruzione sugli scali e con l'adozione di quella in bacino. Nel cantiere Ansaldo di Sestri gli scali hanno degnamente concluso la loro vita con il varo di una delle più belle navi mai costruite, la *Michelangelo*, e nuove opere sono state realizzate sia a Castellammare di Stabia, sia a Monfalcone, città d'Italia in cui i cantieri sono la fonte principale di lavoro, costituendo la base dell'economia cittadina e, per quanto riguarda Monfalcone, anche di quella triestina.

Questi perfezionamenti tecnici sono dovuti, per i cantieri a partecipazione statale,

ad investimenti disposti dall'I.R.I. per un totale di trenta miliardi nel triennio 1961-63, come vi chiarirà il ministro delle partecipazioni. Del resto, sotto l'aspetto dello sviluppo aziendale, le aziende I.R.I. hanno iniziato un'opera radicale di miglioramento dell'organizzazione, attraverso nuove forme di coordinamento, di ricerca e di tipizzazione della produzione. Insieme ai cantieri a partecipazione statale vi debbo parlare dei cantieri privati, i quali pure provvedono ad un perfezionamento della loro organizzazione, particolarmente nelle imprese del gruppo Piaggio, mentre il cantiere di Riva Trigoso si è specializzato nella costruzione di unità militari.

La produttività dei cantieri è perciò in fase di espansione, in termini di tonnellate di acciaio lavorato posto in opera in una data unità di tempo: se ciò è dovuto in parte al ricorso a tecniche di prefabbricazione, non v'ha dubbio che derivi anche da un perfezionamento della struttura cantieristica. Si è discusso in proposito sull'aliquota che il costo del lavoro rappresenta nella formazione del costo totale di produzione nei cantieri. La percentuale è certamente notevole, tanto che nelle sole aziende I.R.I., che impiegano oltre 31 mila unità lavorative, il costo del personale raggiunge i 50 miliardi di lire all'anno: tuttavia, nel complesso, si può ritenere che il costo del lavoro tocchi il 35 per cento del totale. L'indagine promossa dall'O.E.C.E. sulle costruzioni navali nel mondo, alla quale partecipano rappresentanti del Ministero della marina mercantile, permetterà di disporre di concreti elementi per effettuare confronti con l'estero, sì da potere individuare le complesse cause che rendono economicamente più competitivi altri cantieri.

È indubbio, intanto, che rilevanti progressi sono stati conseguiti, posto che il divario dei costi italiani rispetto a quelli della concorrenza internazionale ha subito una significativa flessione: se fino a pochi anni fa il divario era dell'ordine del 33 per cento, oggi non supera certamente il 20 per cento. Il progresso conseguito non ci esime, però, dal considerare che vi è ancora molto da fare per raggiungere una piena competitività, in relazione ai formidabili sviluppi che il progresso tecnico e l'organizzazione aziendale segnano il tutto il mondo.

Vorrei infine aggiungere che, se è vero che l'aumento della produttività comporta una riduzione dei costi, non va taciuto che, almeno temporaneamente, sul costo totale influisce un maggiore onere in termini di am-

mortamento delle nuove opere di ammodernamento dei cantieri: la flessione dei prezzi delle nuove costruzioni — continua negli ultimi anni, a causa di una tumescenza della capacità di produzione navale e della detumescenza o staticità della domanda di costruzioni — tende sempre più a ridurre l'ammontare del costo, verso un limite al di là del quale non v'è più margine di utilità.

Sarà certamente fatto il fattibile, affinché l'intervento dello Stato non sia in contrasto con le disposizioni del trattato di Roma e soprattutto affinché esso risulti un fattore di propulsione, sì da costituire elemento attivo rispetto allo spirito del trattato ed alle finalità di sviluppo volute dalla Comunità. Ma ad esso non si potrebbe rinunciare, se non a due condizioni: che sul piano internazionale sia rispettato il principio della reciprocità e che sul piano nazionale venga realizzato il programma di riordinamento cantieristico ora in corso.

Esistono, intanto, in seno al mercato comune, favorevoli disposizioni per l'adozione di una politica comune delle costruzioni navali, che valga a migliorare la posizione dell'industria cantieristica della Comunità su scala mondiale? Il punto è di grande importanza, nel quadro della politica europea. Il vero interesse dei paesi membri è, infatti, quello dello sviluppo della produzione comunitaria: e tale sviluppo è connesso con una politica di difesa contro i falsamenti della concorrenza operati da paesi terzi. È pertanto da auspicare che gli organi della Comunità determinino al più presto le linee essenziali di siffatta politica comune, affinché Parlamento e Governo possano tenerne il debito conto in sede di elaborazione della nuova legge che dovrà sostituire, dopo il 1964, la vigente legge del 1961: del che sto per dire. Il Governo italiano, dal canto suo, sarà parte attiva, continuando a dare ogni contributo ai lavori della Comunità per l'instaurazione di questa politica comune.

Ciò posto sulla politica cantieristica in generale, i problemi particolari che ora rientrano nel quadro della politica di intervento riguardano due punti: la copertura finanziaria delle leggi attualmente in vigore ed il rinnovamento delle leggi scadute o che scadranno nel prossimo futuro.

Qui si allude non solo ai provvedimenti in favore dei cantieri, bensì anche a quelli instaurati nei riguardi dell'armamento, posto che essi vanno considerati globalmente ai fini di una politica di sviluppo, che tende ad incrementare e migliorare la marina nazionale.

Un primo problema di copertura finanziaria esiste a proposito dell'accennata legge del 31 marzo 1961, n. 301, concernente le agevolazioni a favore dei cantieri, in quanto gli stanziamenti sin qui eseguiti, nella misura di 48 miliardi di lire, sono ancora inadeguati rispetto alla previsione di spesa che raggiunge, in totale, i 62 miliardi, secondo quanto la legge stessa prescrive. Non si tratta, quindi, di un onere nuovo, ma dell'esigenza di adeguare gli stanziamenti alla meccanica della legge. Né si tratta di un onere infruttifero, poiché, nell'ambito di efficacia della legge, i cantieri italiani hanno già ricevuto un carico di lavoro per circa un milione e mezzo di tonnellate lorde di naviglio, commesso nella misura di circa il 20 per cento da armatori esteri.

Un secondo problema di copertura esiste per la legge 9 gennaio 1961, n. 1, sul credito navale, che l'esperienza ha dimostrato di efficacia singolare. Gli stanziamenti per la concessione dei contributi di interessi sulle operazioni di credito navale sono risultati inadeguati rispetto al numero di richieste avanzate: di conseguenza, se le iniziative di nuove costruzioni fossero prive del beneficio, si correrebbe il rischio che gli armatori finiscano col rinunciare. E ciò che ho avuto l'onore di esporre al Consiglio dei ministri, in sede di esame dei problemi economici e finanziari: nel quadro delle diverse esigenze nazionali, e tenendo conto della congiuntura, ho sostenuto che è d'interesse generale fare sì che non vi siano ulteriori flessioni nelle costruzioni. La somma necessaria per evitare tale pericolo non appare eccessiva, essendo contenuta nei 500 milioni ad esercizio finanziario, per la durata dei crediti. La possibilità di assistere, in questo modo, la costruzione di oltre un milione di tonnellate di naviglio dovrebbe costituire elemento decisivo di giudizio.

Di più, nell'immediato futuro, due provvedimenti si presentano come indispensabili, oltre quello per la costruzione di navi da pesca oceaniche di cui parlerò oltre.

Il primo si riferisce alle agevolazioni per il disarmo di vecchie navi, a seguito della scadenza della legge 9 gennaio 1962, n. 2, la cui efficacia è cessata col 30 giugno 1963. Una nuova legge sulle demolizioni è necessaria, poiché, nel giro di qualche anno, occorre giungere alla più larga eliminazione possibile delle navi anziane e del grosso lotto di navi di costruzione bellica, soggette ad una grave devalorizzazione in confronto del tonnellaggio moderno. Una nuova legge, che stanziasse una somma complessiva di dieci miliardi di lire per tutta la sua durata, con-

tribuirebbe potentemente alla realizzazione di un programma di definitivo ringiovanimento della flotta italiana.

Il secondo provvedimento riguarda il rinnovo della legge 31 marzo 1961, n. 301, sugli interventi a favore dei cantieri, che verrà a scadere al 30 giugno 1964. Alle ragioni di ordine politico ed economico che impongono la prosecuzione degli aiuti ai cantieri, bisogna qui aggiungere le ragioni di ordine sociale, poiché, nell'attesa di portare a compimento il piano di riorganizzazione, si tratta di garantire la continuità del lavoro ai quasi quarantamila dipendenti dei cantieri ed alle loro famiglie, nonché alle imprese fornitrici dei cantieri, che hanno una forza di lavoro almeno tripla.

Questo aspetto sociale del problema finisce per condizionare l'esecuzione di tutto il programma di rinnovo, poiché il ridimensionamento di un cantiere può essere previsto solo in quanto, come nel caso di Livorno, esso sia accompagnato da iniziative per la creazione di nuovi posti di lavoro: ciò che è avvenuto per spontanea doverosa opera di governo, non già per pressione di parte.

Pertanto, stiamo procedendo alla raccolta dei dati per l'elaborazione della nuova legge e abbiamo iniziato i contatti con la competente commissione della Comunità economica europea, cui è stato preannunciato l'invio di una documentazione sui problemi dell'industria cantieristica italiana. La nuova legge dovrebbe essere basata sul presupposto di una pianificazione nel campo cantieristico, si da assicurare ad ogni stabilimento un flusso adeguato di lavoro, dando incentivo al miglioramento dell'efficienza aziendale, si da escludere un'antieconomica estensione della capacità produttiva: un apposito organo, da istituire presso il Ministero della marina mercantile, dovrebbe seguire l'andamento dell'industria ed il livello d'occupazione dei singoli cantieri, stabilendo, sulla base di parametri previsti dalla legge, la misura dell'intervento per ciascun cantiere. A tal fine, sembrerebbe opportuno determinare una cifra globale, da stanziare nei termini di efficacia dei programmi economici generali, si da assicurare ad ogni cantiere un aiuto corrispondente ad una normale produzione: al di là di questo limite, l'aiuto potrebbe ridursi in proporzione, sino ad annullarsi oltre una determinata produzione eccedentaria. Un'aliquota degli stanziamenti dovrebbe essere, in ogni caso, dedicata alla realizzazione di appositi programmi di studio e di ricerca tecnica. Queste, naturalmente, sono primizie di informazioni che ancora non impegnano l'amministrazione: ma ho ritenuto

opportuno informarne il Parlamento per dimostrare che gli studi sulla nuova legge hanno assunto un carattere di concretezza.

Ma il piano per i porti ed il programma per i cantieri costituiscono la base per una politica di potenziamento della flotta, la quale dovrà articolarsi in una serie organica di misure, rivolte ad incrementare — dal punto di vista della qualità, della quantità e della sicurezza — la marina da traffico, quella da pesca e da diporto, creando l'ambiente più idoneo per assicurarne lo sviluppo.

Convengono qui alcuni rilievi sulla politica di sviluppo in genere, per potere quindi snodare il tema intorno ai problemi della flotta sovvenzionata e della flotta libera, sì da concludere con gli aspetti internazionali della materia.

La flotta mercantile italiana, che negli ultimi anni ha avuto uno sviluppo quantitativo non molto pronunciato, raggiunge, oggi, una stazza lorda globale di cinque milioni e seicentomila tonnellate circa. Tale realtà si ricollega a due ordini di motivi, l'uno positivo e l'altro negativo. Il primo è dato dalla mutata composizione qualitativa della flotta: dal 1958 ad oggi sono state infatti eliminate circa 750.000 tonnellate di naviglio anziano e sono entrate in esercizio 1.200.000 tonnellate di naviglio di nuova costruzione. Per contro, il ricorso di taluni armatori alla bandiera ombra ha assunto proporzioni di un qualche rilievo ed appare, di massima, dovuto all'intento di avvalersi di un compiacente regime valutario, fiscale e sociale. La maggior parte degli armatori italiani preferisce mantenere le proprie navi sotto la bandiera della patria e ciò va ascritto ad onore del nostro armamento; ritengo, però, che si debba giungere all'adozione di misure che, senza avere carattere di illiberalità, valgano a ricondurre sotto la bandiera nazionale tutte le nostre navi, rispettando così gli obblighi tributari e valutari verso il paese e insieme gli obblighi sociali verso i lavoratori, come ha detto l'onorevole Macchiavelli. Non intendesi così ostacolare né attività eventualmente meritevoli, né processi di integrazione economica, bensì si vuole porre riparo a iniziative che hanno fini meno nobili e che oggi penetrano persino nel settore del naviglio da diporto.

Lo sviluppo quantitativo della flotta è legato anche alla creazione di idonee condizioni ambientali: andranno, quindi, esaminate con attenzione le richieste sottolineate anche dall'onorevole Trombetta, volte a rendere possibile una sana gestione delle navi e delle aziende, in un clima di stabilità economica,

la quale evidentemente non voglia sottacere, bensì avvalorare, le giuste aspettative d'ordine sociale.

L'esigenza di uno sviluppo quantitativo della flotta deriva dall'incremento dei traffici marittimi italiani. Dal 1958 ad oggi, mentre la consistenza della marina mercantile è aumentata del 10 per cento in termini aritmetici e di quasi il 25 per cento in termini di capacità di trasporto, il movimento marittimo delle merci ha avuto uno sviluppo di oltre il 60 per cento e quello dei passeggeri di oltre il 30 per cento. Occorrono, quindi, più navi italiane per trasportare tutto ciò che interessa l'economia italiana. Con le misure già in atto si prevede, salvo la congiuntura generale, di poter conseguire un aumento netto della consistenza di 700-800.000 tonnellate, obiettivo che non sarà, però, ancora sufficiente: giustamente l'onorevole Franco ha qui sottolineato l'importanza dell'iniziativa pubblica, anche ai fini della soluzione del problema dei cantieri.

Ma è altrettanto necessario proseguire nell'opera di ringiovanimento della flotta, che ha conseguito risultati lusinghieri, sebbene ancora non definitivi. Alla fine del 1958, le navi di oltre venti anni di età rappresentavano un quarto del tonnellaggio totale della flotta, mentre oggi sono ridotte al 15 per cento, anche se la percentuale è destinata a salire nuovamente con il progressivo invecchiamento delle navi di costruzione bellica. Queste unità sono ormai inadeguate alle esigenze dei traffici, a tal punto che costituiscono il 70 per cento del naviglio italiano in disarmo: cifra che comprova chiaramente l'esigenza di un rinnovo della legge sui contributi per la demolizione delle navi antieconomiche e di una loro sostituzione con unità di nuova costruzione.

Vi sono, infatti, ottime possibilità di utilizzare proficuamente le navi più moderne. Basti considerare che nessuna nave italiana costruita da meno di quindici anni è in disarmo per cause economiche: ciò significa che il ringiovanimento della nostra flotta, la cui età media è attualmente inferiore ai 14 anni, rappresenta un potente mezzo per assicurare lavoro alle navi ed ai loro equipaggi, sì da costituire uno dei pilastri del programma di potenziamento che potremmo denominare « piano azzurro per la flotta ».

Indubbiamente, la depressione del mercato dei noli è dovuta in primo luogo ad una trasformazione in corso della struttura dei trasporti marittimi: e ciò principalmente a causa dell'incremento della capacità di trasporto, derivante dall'aumento delle dimensioni e della velocità delle navi, il quale crea ciò che

è stato definito un nuovo « tonnellaggio invisibile ». La crisi vera e propria si verifica nel settore delle navi tradizionali, di media portata: una sana politica marittima deve anche tendere a promuovere la costruzione di navi del tipo e delle dimensioni più idonee alle esigenze del mercato.

Ma il potenziamento qualitativo e quantitativo della flotta non va disgiunto, poi, da quello che potremmo definire il potenziamento preservatore: dalla creazione, cioè, di idonee condizioni di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Questo fondamentale aspetto del problema ha trovato la sua disciplina giuridica, in seguito all'approvazione della legge 5 giugno 1962, n. 616. La pratica applicazione della legge richiede, ora, l'emanazione di regolamenti di esecuzione, che sono in corso di approntamento e riguardano una materia vastissima, spaziante dal trasporto delle persone a quello delle merci pericolose, dalla navigabilità del mezzo alla disciplina del massimo carico, dalla sicurezza delle navi commerciali a quella delle unità da pesca e da diporto. Tale normativa avrà particolare importanza, potendo costituire, secondo le più recenti esperienze nazionali ed internazionali, una delle regolamentazioni più aggiornate nel mondo.

Nel quadro di una politica dell'armamento, esistono poi i problemi particolari della flotta libera e di quella sovvenzionata. Ambedue le flotte esercitano, sui mari del mondo, un'attività di incommensurabile importanza in termini di vantaggio economico e di prestigio nazionale. I rapporti fra l'armamento libero e quello sovvenzionato vanno, quindi, considerati come complementari e non come concorrenziali in senso economico. La determinazione dei confini tra essi deve discendere da un'impostazione armoniosa, in forza della quale siano equamente temperati il necessario intervento dello Stato e la coeva libertà di iniziativa, nella ricerca di una sempre più razionale utilizzazione di tutte le forze economiche a servizio della comunità: vale, ancora una volta, la parabola evangelica dei talenti di ognuno che vanno utilizzati a servizio di tutti.

In questo senso è mio dovere tutelare l'interesse nazionale, considerando con favore i problemi connessi con lo sviluppo della flotta libera, che costituisce l'80 per cento del tonnellaggio complessivo della marina mercantile e le cui funzioni sono insostituibili. A tale scopo, ritengo che compito dello Stato sia quello di creare le condizioni ambientali più propizie affinché l'iniziativa fiorisca: e ciò sia

sul piano generale, laddove si tratta di garantire la certezza dell'economia, sia sul piano particolare, specie attraverso opportune provvidenze di ordine fiscale e creditizio. È questo il cosiddetto intervento nell'iniziativa, che la Costituzione contempla e vuole: ossia va combattuta la carenza di iniziativa, non mai l'iniziativa economicamente e socialmente feconda.

Quanto alla flotta sovvenzionata, se si riconosce al Ministero della marina mercantile una specifica competenza in materia di trasporti marittimi, è chiaro, secondo il principio *a maiori ad minus*, che la stessa competenza primaria deve ad esso spettare per il settore dei trasporti marittimi sovvenzionati, pur nel pieno rispetto delle attribuzioni istituzionali del dicastero delle partecipazioni statali nei confronti delle aziende che ad esso fanno capo.

In proposito, posso dare alla Camera una primizia, comunicando che, d'intesa col ministro delle partecipazioni, ho indetto una riunione dei rappresentanti delle quattro società del gruppo Finmare, da me presieduta, per l'elaborazione del loro programma di costruzioni.

È la prima volta che questo avviene: così si apre la via per un piano della flotta di Stato, in forza della legge 2 giugno 1962, n. 600, la quale non solo ha dato una nuova normativa per l'esercizio dei servizi sovvenzionati, onde è imminente la stipula delle rinnovate convenzioni fra lo Stato e le quattro società Finmare, ma ha altresì preconstituito il meccanismo giuridico in base al quale si può e si deve ora por mano, senza indugio, al piano economico di sviluppo.

Il programma di nuove costruzioni per un totale di 190.000 tonnellate lorde, già iniziato nel 1959, è infatti in corso di avanzata esecuzione: delle 13 costruzioni previste, nove sono già entrate in servizio ed altre due seguiranno ben presto, mentre il coronamento del programma avrà luogo nell'autunno del 1964, con l'ingresso in linea dei due nuovi transatlantici *Michelangelo* e *Raffaello*. Si tratta di un programma del quale è doveroso sottolineare l'organicità, poiché esso consentirà di dare una definitiva sistemazione ai più importanti servizi sovvenzionati, dalle linee celeri per il nord America e l'Australia alla linea mista per il centro America-sud Pacifico, dalle linee commerciali per il sud-Africa, l'Africa occidentale, la penisola indiana e l'estremo oriente sino ai servizi del Mediterraneo.

Ma ulteriori programmi di sviluppo sono necessari, ed il relatore ha esposto, in proposito, idee di notevole rilievo, sia per quanto

riguarda l'ammodernamento della flotta ed il potenziamento dei servizi esistenti, sia per quanto concerne l'istituzione di nuove linee, specie allo scopo di intensificare le relazioni commerciali con i paesi dell'est e di instaurare rapporti di scambio con i paesi assurti di recente all'indipendenza nel continente africano, anche in relazione alle ragioni di sviluppo del nostro Mezzogiorno, giustamente sottolineate nell'ordine del giorno Colasanto e Sammartino.

Più precisamente, dei tre obiettivi essenziali della materia — ammodernamento della flotta, potenziamento dei servizi, istituzione di nuove linee — il più urgente è ovviamente quello dell'opera di ammodernamento secondo un programma che comprenderebbe intanto la costruzione di una prima *tranche* di nuovo naviglio per non meno di 100.000 tonnellate lorde: di tale programma dovrebbero beneficiare i servizi commerciali del sud America, del Mar Nero, del nord Europa, del periplo Italia-Spagna, nonché la linea mista per l'Africa orientale e quelle locali sarde e delle Tremiti. La determinazione dei criteri in base a cui si dovranno inoltre adeguatamente affrontare gli ulteriori problemi del potenziamento dei servizi e dell'istituzione di nuove linee costituirà, appunto, l'oggetto degli accennati e imminenti incontri con le società Finmare, dai quali, di concerto con il dicastero delle partecipazioni, dovranno finalmente uscire le linee del programma delle nuove costruzioni. È in relazione a questo impegno che, durante il convegno della comunità dei porti adriatici in Bari, io ho avuto l'onore di parlare dell'equilibrio che così si vuole raggiungere nella distribuzione delle linee, anche per quanto riguarda l'armonia di trattamento tra il versante tirrenico e quello adriatico.

Qualcosa va ora aggiunta in merito ai servizi con le isole, su cui si sono intrattenuti gli onorevoli Melis, Pirastu e Durand de la Penne, che ha qui richiamato anche la possibilità dell'iniziativa. Ora, per quanto sia facile il pericolo di guardare la pagliuzza nell'occhio altrui non vedendo la trave nel proprio, la verità è una: dinanzi al formidabile incremento dei traffici con la Sardegna, imponenti sono stati i miglioramenti delle comunicazioni marittime con l'isola, anche se, com'è mio dovere, non considero ciò che si è fatto se non come presupposto per ciò che devesi fare. Sarò sintetico:

1) come primo mio atto di governo, appena insediato, ho disposto l'intensificazione delle corse estive sulla linea Genova-Porto

Torres, con l'immissione in linea della nave *Torres*;

2) a tutt'oggi, la linea Civitavecchia-Olbia, che nel 1952 offriva una capacità di posti per 189.070 passeggeri, raggiunge una capacità più che tripla, pari a 697.150 passeggeri; la linea Genova-Porto Torres, che offriva nel 1952 una capacità di posti per 5.304 persone, è oggi aumentata di ben 60 volte, passando a 322.660 posti; la linea Civitavecchia-Cagliari è passata da 26.312 a 472.310 posti, con un incremento di 18 volte;

3) un progetto concreto per l'ulteriore potenziamento delle linee è già stato presentato dalla società Tirrenia, e sono lieto di poter comunicare la primizia alla Camera: esso sarà sottoposto all'imminente riunione per il piano della flotta di Stato;

4) poiché, in una mia apposita visita *in loco*, ho constatato la possibilità di migliorare i servizi passeggeri, ho dato immediate disposizioni in tale senso alla società Tirrenia, in ciò sottoposta all'attiva vigilanza del Ministero della marina.

Non minore importanza presenta il potenziamento dei servizi sovvenzionati con le isole minori, da realizzarsi attraverso un'intensificazione della frequenza dei servizi ed un miglioramento del materiale nautico, specie per alcune zone meno favorite, come la Capraia, la Gorgona e talune delle isole minori siciliane.

È sono lieto di concludere sul fondamentale argomento delle linee, facendo mie le considerazioni del relatore, riprese dall'onorevole Belci, sulla convenienza di ricercare nuove linee di navigazione: l'affacciarsi di nuove economie nazionali e l'espansione degli scambi marittimi oltre Suez, verificatisi negli ultimissimi anni, rendono tale richiamo particolarmente valido, anche in relazione alla funzione che Trieste e Venezia possono assumere come porti meridionali del M.E.C.

L'esercizio della navigazione da pesca e da diporto presenta, rispetto alla navigazione a scopo di trasporto, caratteristiche proprie: e ciò allo stesso modo che, pur nell'ambito unitario della politica marinara, diverse sono le esigenze dei porti commerciali rispetto a quelli pescherecci e turistici.

Cominciamo dall'importante tema della pesca, che ha attirato l'attenzione di molti oratori, come l'onorevole Macchiavelli, l'onorevole Calvaresi e, in particolare, l'onorevole Amodio nel suo appassionato intervento. L'esigenza di un intervento statale a carattere programmatico è qui assai sentita, dato lo stato di depressione nel quale la nostra pesca ha ver-

sato, a causa sia della inadeguatezza dei mezzi a disposizione, sia della scarsità di zone di pesca, acuita da problemi politici internazionali. La materia è indubbiamente varia: una politica della pesca esige di considerare insieme i temi che vanno dalle costruzioni oceaniche al credito peschereccio, dalla qualificazione professionale alla previdenza sociale, dalla trasformazione alla conservazione del prodotto, dalle radiocomunicazioni per i pescherecci alla costruzione di una nave sperimentale per la ricerca di platee di pesca e via dicendo. Tuttavia, sia pure con interventi non sempre organici, si è potuto imprimere, negli ultimi anni, un certo impulso al processo di meccanizzazione delle unità da pesca, riducendo il numero di quelle a remi ed a veia; altri interventi hanno mirato ad agevolare lo sviluppo della pesca oceanica, trasformando la struttura delle imprese a carattere artigianale in imprese industriali. Ma molto resta ancora da fare: e potrà essere realizzato solo nell'ambito di un preciso programma, facente capo alla costituzione di un più adeguato fondo di rotazione, per il che il dicastero della marina mercantile rinnova il proprio impegno, sulla base delle specificazioni già fatte dall'onorevole Amodio.

Sono intanto in grado di informare la Camera del primo atto di governo adottato nel settore: ho ritenuto, infatti, conforme al pubblico interesse ed alla legge disporre che venisse attribuito carattere di priorità nella concessione dei contributi dello Stato per le costruzioni e dei contributi d'interesse per il credito.

Le provvidenze previste dalla legge sui cantieri e la certezza di fruire delle agevolazioni della legge sul credito navale porranno, infatti, le imprese di pesca in grado di realizzare le loro iniziative per la creazione di un consistente nucleo di unità idonee alla pesca oceanica. Nonostante la sua critica, sarà bene per l'onorevole Calvaresi apprendere che in tal modo sono stati già erogati quasi quattro miliardi per costruzioni oceaniche, in forma di contributi ai cantieri, e sono stati richiesti all'I.M.I. finanziamenti per circa dieci miliardi. Si tratta di sviluppare la produttività della pesca italiana, portandola ad un livello corrispondente a quello dei paesi più progrediti, finalità in vista della quale operano anche le provvidenze della Cassa per il mezzogiorno. Il relatore ha bene esposto le situazioni che si verranno a creare nella pesca a seguito dell'integrazione economica nell'ambito del mercato comune: esse rendono necessario un programma di adeguamento della flotta peschereccia

italiana a quella degli altri paesi della Comunità.

A tale fine il piano per la pesca dovrà trovare il suo posto naturale nell'ambito della programmazione economica: e ciò tanto più ove si consideri che in questo settore trovano lavoro, come naviganti, oltre 120.000 persone, mentre l'incidenza delle importazioni ittiche sulla bilancia commerciale ascende a 45 miliardi di lire all'anno.

Occorre, al tempo stesso, un'organizzazione della pesca su nuove basi giuridiche e, a tal fine, ho già trasmesso alla Presidenza del Consiglio, per la ripresentazione, il disegno di legge decaduto per fine legislatura.

Né di minor conto è l'organizzazione amministrativa unitaria della pesca presso il Ministero della marina mercantile, problema richiamato dall'ordine del giorno dell'onorevole Giuseppe Reale, sottoscritto da tutti i gruppi, in forza del quale ho già compiuto i dovuti passi presso il Ministero dell'agricoltura e la Presidenza del Consiglio.

Sul piano dell'intervento a favore della piccola pesca, il Ministero ha inoltre ottenuto l'esonero dal pagamento della tassa annuale sui permessi di pesca per il naviglio avente una stazza lorda inferiore alle cinque tonnellate, come da legge 27 giugno 1962, n. 820.

Ma, oltre alla pesca, il diporto, di cui hanno parlato l'onorevole Amodio e l'onorevole Durand de la Penne, anche con riferimento alla pesca subacquea. Si rende qui necessaria una politica intesa ad agevolarne lo sviluppo in relazione al continuo aumento dei mezzi nautici, che contribuiscono anche a risvegliare l'amore degli italiani per il mare. Tale politica deve trovare le sue basi da un lato nella creazione di piccoli porti turistici e di punti di rifornimento, dall'altro nella tutela della sicurezza del turismo nautico, a mezzo di una legislazione adeguata ai tempi. L'elaborazione di queste norme è in corso e dovrà essere condotta a termine con ogni possibile rapidità.

Infine una politica dell'armamento va vista sul piano internazionale oltre che su quello interno. Il problema che qui assume maggiore rilievo è ancora costituito dalle restrizioni alla libertà dei traffici marittimi, poste in essere da una serie di Stati il cui elenco tende ad allungarsi, come ha osservato l'onorevole Macchiavelli. L'interesse dei paesi tradizionalmente marinari corrisponde invece ai principi della libertà dei mari, enunciati sin da Grozio e tuttora validi, anzi oggi più che mai validi, in quanto essi hanno percorso gli schemi di integrazione economica affermantisi nel mondo internazionale.

La legge 4 marzo 1963, n. 388, ha dato al Governo il mezzo per tutelare gli interessi nazionali nei casi di violazione del principio della libertà: e con soddisfazione posso comunicare alla Camera che il decreto interministeriale per la nomina della commissione che dovrà proporre l'applicazione di precise misure di difesa sta per entrare in vigore. A tale azione dovrà accompagnarsi l'opera plurilaterale sin qui svolta, in sede internazionale e specialmente in seno all'O.E.C.E., per un intervento comune dei paesi tradizionalmente marinari contro le discriminazioni di bandiera. E sarà anche opportuna un'azione diplomatica bilaterale nei confronti di qualche paese che applica misure di riserva, al fine di dimostrare la ferma volontà di opporsi a questi provvedimenti, che turbano il mercato internazionale e vengono meno alla solidarietà internazionale: è di ieri il passo da me compiuto presso il Brasile, dopo i precedenti verso l'Uruguay e l'Egitto.

Attiva è anche la presenza della mia amministrazione presso altri organi internazionali che si occupano di problemi marittimi, e soprattutto presso la Comunità economica europea, la quale dovrebbe farsi promotrice di una politica marittima comune, ricercando anche la collaborazione di paesi che hanno interessi analoghi.

Infine, si collocano i rapporti con i singoli Stati che toccano la materia marittima: e giustamente il relatore ha elencato gli accordi bilaterali conclusi da ultimo.

L'opera della mia amministrazione è intesa a conseguire, nelle relative trattative, un duplice fine, che si sostanzia nella più ampia collaborazione con le parti contraenti e insieme nella più efficace difesa degli interessi italiani: necessità oggi più che mai sentita in materia di pesca.

L'accordo raggiunto con la Tunisia in questo settore ha rappresentato un primo passo per la normalizzazione della situazione nel canale di Sicilia: esso pur non risolvendo ancora tutti i problemi, ha tuttavia creato le premesse di quello spirito di collaborazione che mi ha consentito di intervenire con energia presso l'ambasciatore di Tunisia in Roma per la tutela dei nostri pescatori, ottenendo il pronto rilascio di persone e di beni, che io consideravo indebitamente fermati: questo successo non sia senza significato. (*Approvazioni*).

I rapporti con la Jugoslavia si basano su diversi accordi, succedutisi nel tempo, che hanno presentato notevole importanza sotto il profilo politico. La scadenza dell'accordo in vigore alla fine del prossimo febbraio propone

ora il problema di una più precisa valutazione delle clausole da negoziare, in uno spirito di ferma tutela degli interessi dei pescatori adriatici, pur nel quadro di una reciproca comprensione e della debita collaborazione tra i paesi che sono bagnati dallo stesso mare.

Anche in materia di lavoro v'è una specifica competenza del dicastero della marina mercantile, nel quadro della politica che istituzionalmente spetta al dicastero del lavoro.

I problemi fondamentali che si presentano in questo settore sono quelli dell'elevazione delle condizioni ambientali di lavoro, del miglioramento del livello di vita e di preparazione professionale dei lavoratori, dell'organizzazione del lavoro a bordo e nei porti secondo schemi sempre più funzionali: e ciò nell'armonioso rispetto delle ragioni della produzione e del lavoro. Come mio primo gesto, per dimostrare l'interesse ai problemi del lavoro umano, fattore primario della produzione, ho stabilito di istituire una « giornata nazionale del marinaio », con adeguato premio per gli atti di valore del marinaio, allo scopo di richiamare l'attenzione della pubblica opinione sull'importanza del lavoro marittimo nell'economia del paese, esaltandone i meriti per la somma di rinunce e di sacrifici che esso comporta.

Cominciamo dal lavoro dei porti, il quale si svolge in condizioni che possono richiamare quelle di altre attività a terra: l'esigenza di creare un ambiente di lavoro idoneo in porto può quindi essere risolta secondo schemi più generali, con i riflessi particolari che concernono specialmente la prevenzione dagli infortuni. La sicurezza del lavoro è un problema di rilievo, sia sotto l'aspetto sociale della protezione del lavoratore, sia sotto il profilo economico della produttività. Si è pertanto intrapresa un'opera di propulsione e di coordinamento, ai fini della disciplina antinfortunistica nei porti, allo scopo di adottare disposizioni sempre più efficaci secondo un esame sperimentale, interno e internazionale, dell'andamento e delle cause degli infortuni.

L'ambiente di lavoro sulla nave è invece diverso, presentando caratteri del tutto propri e finendo con l'identificarsi con l'ambiente di vita degli equipaggi. Assumono qui rilievo i problemi di abitabilità a bordo e quelli di sicurezza della navigazione, quali necessari presupposti per una serena vita di lavoro: mi propongo quindi di rilanciare lo schema di provvedimento menzionato dal relatore sull'abitabilità delle navi mercantili e da pesca. Ma non basta. Intendo ad un tempo esigere con particolare rigore che le norme

sulla sicurezza della navigazione vengano integralmente rispettate, secondo il criterio che i problemi della sicurezza umana precedono quelli dell'economia aziendale, e che i fondi per l'aumento dei mezzi di salvataggio e per la sicurezza della vita umana debbono essere comunque reperiti. Ciò dicasi ai fini del potenziamento dei mezzi a disposizione delle capitanerie di porto, adibiti a servizi che non sono solamente quelli di polizia e di sorveglianza, ma altresì di assistenza alle navi in pericolo ed alle persone in mare. Per la costituzione di un congruo parco di mezzi nautici e terrestri, in dotazione agli organi dell'amministrazione periferica, è stato elaborato un programma che prevede un onere di circa tre miliardi di lire, ripartito in cinque esercizi finanziari: vi si comprende, tra l'altro, la costruzione di quattro motovedette per soccorso veloce di altura; di dieci unità per salvataggio in tempo proibitivo; di dieci motovedette veloci per soccorso con mare fino a forza 6; di cinquantacinque canotti da salvataggio per pronto intervento.

Rientrano qui i problemi economici, sociali, previdenziali e assistenziali dei marittimi, dei pescatori, dei portuali, che stanno sommamente a cuore alla mia amministrazione ed a chi ha l'onore di parlarvi.

A tacere del lodo ricordato dal relatore, con cui fu conclusa la vertenza dei marittimi riportando l'armonia nella pluralità delle organizzazioni sindacali, alcuni punti meritano qui menzione:

1) provvedimenti legislativi sono stati emanati in materia di idoneità fisica della gente di mare: la legge 8 ottobre 1962, n. 1602, ha integrato la disciplina giuridica preesistente, mentre la legge 16 ottobre 1962, n. 1486, ha sancito un importante principio, concedendo un'indennità giornaliera pari ai tre quarti dell'ultima retribuzione goduta, per un periodo fino ad un anno, ai marittimi dichiarati temporaneamente inidonei alla navigazione;

2) il relatore ha toccato un problema assistenziale che riscuote il mio pieno favore, quello dell'estensione delle norme sul ricovero ospedaliero ai familiari della gente di mare: il provvedimento a carattere sociale implica un costo che è necessario sostenere quando la finalità sia giusta;

3) nel campo previdenziale esiste il problema di migliorare il sistema vigente, assicurando altresì un equilibrio nella gestione della Cassa nazionale per la previdenza marinara, oggi amministrata dall'I.N.P.S., secondo le richieste degli onorevoli Amodio e

Durand de la Penne. Il raggiungimento delle due finalità dà luogo tuttavia ad un'antinomia, che è possibile sanare soltanto attraverso un più vasto concorso finanziario dello Stato, dato che, non volendo gravare sui lavoratori, un aumento delle aliquote contributive a carico dei datori di lavoro non sarebbe mai tale da risolvere il problema definitivamente. Per quanto l'aumento della spesa pubblica vada contenuto, è tuttavia doveroso che il contributo dello Stato sia congruamente aumentato, in analogia al parere espresso dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ed ai provvedimenti già vigenti per la previdenza a favore dei giornalisti, dei coloni, dei mezzadri e degli artigiani: la giustizia è comparativa oltre che distributiva. Occorre, come hanno sottolineato gli onorevoli Macchiavelli e Servadei, assicurare ai lavoratori del mare un trattamento previdenziale ed una pensione adeguata, sia per ragioni di carattere sociale sia per esigenze di politica marittima; posto che la scarsità della forza di lavoro disponibile a seguito dello sviluppo economico del paese potrebbe cagionare, in futuro, penuria di leve marinare, ho sollecitato anche dal Ministero del lavoro le conclusioni dell'apposita commissione che si sta occupando del problema, da me sommamente sentito;

4) intanto è stato firmato dal Presidente della Repubblica il decreto contenente le nuove tabelle delle competenze medie mensili per la determinazione dei contributi e delle pensioni dei marittimi iscritti alla cassa nazionale, sulla scorta di accordi con i rappresentanti armatoriali: l'aumento delle competenze prese a base per questi fini è pari al 20 per cento rispetto alle tabelle precedenti.

Lo sviluppo della formazione professionale della gente di mare è tema di eccezionale importanza, in conseguenza dell'incremento della tecnica, la quale comporta sempre maggiore richiesta di personale specializzato e qualificato.

Problemi esistono sia in relazione all'istruzione nautica, sia in riguardo all'addestramento professionale: sempre riconoscendo l'altrui competenza primaria in materia di scuole, sembra opportuno affermare la necessità di una stretta collaborazione del mio Ministero nell'elaborazione di un programma di sviluppo dell'istruzione tecnica e professionale nel settore nautico.

L'istituzione della scuola media unica ha fatto sorgere problemi non lievi per l'Ente nazionale educazione marinara, che deve continuare, in forme compatibili con il nuovo ordinamento, la sua preziosa opera di forma-

zione scolastica degli aspiranti a titoli professionali di rilievo, quali il padrone marittimo ed il meccanico navale di prima classe. Contatti sono in corso con il Ministero della pubblica istruzione nel tentativo di dare al problema un'equa soluzione, che potrebbe consistere nell'istituzione di corsi facoltativi per materie marittime: altri contatti saranno presi per il potenziamento degli istituti professionali marittimi, il cui scopo è la formazione professionale del personale marinaro nei corsi susseguenti a quelli della scuola dell'obbligo.

Tra i problemi dell'addestramento professionale, che non sono di minor conto, ritengo necessario insistere su quelli concernenti le più moderne tecniche di navigazione, con particolare riferimento all'uso del *radar*. I corsi per l'addestramento degli ufficiali di coperta all'uso del *radar* sono stati sinora effettuati usufruendo della preziosa collaborazione del Ministero della difesa, causa la mancanza di enti dotati della necessaria attrezzatura: in futuro, la creazione della Scuola *radar* e dell'Istituto osservatori Marconi, rispettivamente a La Spezia e a Genova, permetterà di intensificare i corsi stessi in misura più aderente al numero degli aspiranti.

Per quanto riguarda il lavoro a bordo, il Ministero della marina mercantile si prefigge di accelerare la formazione di nuovi ufficiali e di elevare i limiti delle abilitazioni relative ai titoli professionali minori: e ciò per agevolare l'armamento delle navi di minore tonnellaggio. Nuove disposizioni sono state emanate in materia di titoli professionali marittimi con il decreto presidenziale 18 febbraio 1963, n. 678, che ha modificato i limiti di abilitazione previsti dal regolamento di attuazione del codice della navigazione. Rispondente alle stesse finalità è anche lo schema di regolamento istitutivo di un turno unico nazionale per l'imbarco degli allievi ufficiali a Genova presso l'ufficio di collocamento della gente di mare.

Ma particolari problemi si pongono nel settore del lavoro portuale, al quale proposito il relatore ha esposto rimarchevoli notizie. Questo settore è spesso soggetto a rivendicazioni sindacali, che denunciano l'esistenza di questioni non risolte: in primo luogo quella delle cosiddette autonomie funzionali, su cui il relatore si è parimenti soffermato e sul quale ha espresso orientamenti interessanti l'onorevole Macchiavelli. Lo spirito di conciliazione delle parti ha permesso di risolvere recentemente con reciproca soddisfazione la vertenza insorta nel porto di Savona fra

i lavoratori portuali e la società Fornicoke. L'accordo si è realizzato, nella riaffermazione della legittima autorità dello Stato democratico, con una conciliazione delle aspirazioni dei lavoratori portuali e delle esigenze organizzative della società, secondo una concezione solidaristica della vita sociale. Resta, ora, da approfondire lo studio del problema generale delle autonomie funzionali, nell'intento di pervenire a positivi risultati su scala nazionale, nel quadro di una retta ed equa applicazione delle norme vigenti. Occorrerà, così, iniziare serenamente l'esame obiettivo del problema, là dove conviene giungere ad una più elaborata precisazione dei casi in cui possa concepirsi un'eccezione alla regola dell'esclusivo impiego delle maestranze portuali nelle operazioni di imbarco e sbarco, in un quadro di soddisfacimento degli interessi dell'economia nazionale e dei giusti diritti del lavoro.

L'azione del Ministero ha teso, nell'ambito dei problemi generali del lavoro portuale, alla regolarizzazione del lavoro in porto, sia attraverso l'aggiornamento delle norme di massima per il reclutamento delle maestranze, sia mediante il trasferimento, nei registri dei portuali permanenti, dei lavoratori occasionali la cui media di impiego si avvicini notevolmente a quella dei permanenti. Al tempo stesso è stata seguita attentamente l'evoluzione dei costi e delle tariffe per le varie operazioni portuali, al fine di evitare che siano posti a carico degli utenti oneri ingiustificati.

Onorevoli colleghi, possiamo così risalire dal momento della tecnica a quello della politica: ossia, ricordando Aristotele, a quella forza morale che si appoggia sulla realtà vivente.

Nella visione di una politica marinara italiana noi dobbiamo operare in vista dei mezzi e in vista dei fini.

I mezzi sono, anzitutto, le strutture — centrali e periferiche — dell'amministrazione dello Stato: orbene, noi vorremmo elevarle, dal punto di vista del tono e della funzionalità. E per ciò che non solo abbiamo rivendicato la competenza unitaria del dicastero, ma, quasi a simbolo di tale realtà, abbiamo scelto una nuova moderna sede, capace di accogliere in un solo corpo le sei direzioni generali già disperse per le vie di Roma: sul piano umano, io rivolgo un fervido pensiero a tutti i miei collaboratori di ogni grado, valorosi e fedeli, molti dei quali personalmente conosco e stimo da tempo. E al medesimo fine che abbiamo deciso di porre allo studio la riforma e l'ampliamento degli organici

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

delle nostre capitanerie, organi periferici dell'amministrazione, ai quali indirizzo un pari saluto di solidarietà. E nell'occasione il mio pensiero va ai comandanti di nave, agli equipaggi, agli operatori e ai lavoratori tutti, del mare, dei porti e della pesca.

I fini sono per noi chiari: a differenza di quanto ella sembra pensare, onorevole Giachini, vogliamo perseguire insieme l'*optimum* dell'intervento e l'*optimum* dell'iniziativa. Non individualismo asociale, né collettivismo livellatore e mortificante, bensì, nell'armonia di quei due termini, una politica nuova, che assicuri la presenza dello Stato ogni qualvolta il bene comune lo esiga, mentre dia respiro, nella libertà creatrice, all'iniziativa socialmente feconda.

In questo senso fra noi e alcuni di voi il solco è incolmabile. Ma credo che il nostro onore stia in ciò: noi crediamo nella democrazia, proprio perché crediamo nell'uomo, che esaltiamo ponendolo al centro della vita associata.

Così io termino, invocando il vostro suffragio, onorevoli colleghi. Se il Parlamento ci sorreggerà, tutte le nostre forze saranno spese al servizio dell'Italia marinara, operando, anche in questo grande settore, per il benessere e l'avvenire del popolo italiano. (*Vivi applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli, dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1963-64, nonché degli articoli del disegno di legge che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

PASSONI, *Segretario*, legge. (*V. stampato n. 137*).

(*La Camera approva i capitoli, i riassunti per titoli e per categorie e gli articoli del disegno di legge*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana di domani.

#### Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Informo che la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

*Collegio XI (Udine-Belluno-Gorizia):*

Fortuna Loris, Marangone Vittorio;

*Collegio III (Genova-Imperia-La Spezia-Savona):*

Novella Agostino, Natta Alessandro, D'Alema Giuseppe, Amasio Giuseppe, Fasoli Giuseppe, Serbandini Giovanni, Taviani Emilio Paolo, Lucifredi Roberto, Russo Carlo, Dagnino Giovanni Battista, Amadeo Aldo, Ghio Enrico, Viale Ambrogio, Rossi Paolo, Pertini Alessandro, Macchiavelli Giuseppe, Landi Angelo, Durand de la Penne Luigi, Trombetta Mariano.

#### Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

MAGNO, *Segretario*, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

#### Ordine del giorno delle sedute di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno delle sedute di domani, giovedì 26 settembre alle 10 e alle 16,30:

##### 1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

FODERARO: Istituzione dell'università degli studi in Calabria (15);

CRUCIANI ed altri: Concessione della pensione ai combattenti che abbiano raggiunto il sessantesimo anno di età (28);

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano maturato il sessantesimo anno di età di una pensione per la vecchiaia (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-1918 (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il sessantesimo anno di età (226);

LUPIS ed altri: Concessione della pensione ai combattenti della guerra 1915-18 (360);

BERLINGUER MARIO ed altri: Concessione di una pensione agli ex combattenti ed ai loro superstiti (370);

DURAND DE LA PENNE: Modifiche alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica (89);

VIGORELLI: Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla previdenza sociale e sull'assistenza pubblica, ai fini del piano per la sicurezza sociale (268).

##### 2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 11 settembre 1963, n. 1180, concernente modi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

ficazioni al trattamento fiscale dello zucchero e degli altri prodotti zuccherini (409) — *Relatore*: Patrini.

3. — *Discussione delle proposte di legge:*

LIZZERO ed altri: Norme per la elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia (5);

LUZZATTO ed altri: Norme per l'elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia (*Urgenza*) (97);

ZUCALLI: Norme per la elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia e disciplina delle cause di ineleggibilità e di incompatibilità e del contenzioso elettorale (113);

ARMANI ed altri: Norme per la elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia e disciplina delle cause di ineleggibilità e di incompatibilità e del contenzioso elettorale (126) — *Relatore*: Cossiga.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (132-132-bis) — *Relatori*: Leone Raffaele, per la maggioranza; Valitutti, di minoranza.

5. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (134-134-bis);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (137).

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (136-136-bis) — *Relatore*: Cocco Maria.

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero sottoporre all'Assemblea l'esigenza di riconsiderare l'opportunità di iscrivere all'ordine del giorno il disegno di

legge elettorale per il consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia, sia perché su tal punto non ci fu accordo in sede di conferenza dei capigruppo, sia per il rischio che sia impedita l'approvazione dei bilanci entro la scadenza costituzionale del 31 ottobre. Si tratta di una legge di grande momento, che coinvolge gravi questioni di costituzionalità, e la cui discussione potrebbe essere affrontata con maggiore attenzione più tardi se intanto il Parlamento approvasse la proposta di legge costituzionale del nostro gruppo intesa a modificare il termine — ormai scaduto e quindi caduto nel nulla — di quattro mesi previsto dalla legge istitutiva della nuova regione per la elezione del consiglio regionale.

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, ho già dato ieri notizia alla Camera del dissenso del gruppo del Movimento sociale italiano sulla urgenza della discussione del disegno di legge elettorale per il consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia. Tale urgenza fu invece riconosciuta dagli altri gruppi e da me. Si tratta, infatti, di un adempimento costituzionale che resta inderogabile ancorché (e forse per ciò stesso più ancora) sia scaduto il termine di quattro mesi fissato dal potere costituente, termine d'altra parte ordinatorio e non perentorio. (*Interruzione del deputato Roberti — Commenti*).

Preciso che, pur restando piena la libertà di discussione e di proporre emendamenti, è possibile discutere, in breve tempo, questa legge elettorale (che è di attuazione di una legge costituzionale), senza sacrificare i dibattiti sui bilanci, da approvare entro il mese di ottobre.

Insisto quindi sulla formulazione dell'ordine del giorno delle sedute di domani come lo ho annunciato.

ROBERTI. Non chiedo una votazione, pur insistendo sulle considerazioni che ho testé svolto.

TOGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNONI. Desidero sollecitare lo svolgimento di una mia interrogazione sulla situazione mineraria in provincia di Grosseto.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

**La seduta termina alle 22.**

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

**INTERROGAZIONI  
E INTERPELLANZE ANNUNZIATE**

*Interrogazioni a risposta orale.*

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'industria e commercio, per conoscere:

i motivi che hanno finora impedito la pubblicazione dei decreti per il trasferimento all'E.N.E.L. delle centrali nucleari S.I.M.E.A. di Latina e S.E.N.N. del Garigliano;

se sia vero o no che è stata costruita senza le prescritte autorizzazioni la centrale nucleare di Trino-Vercellese e, in caso affermativo, se siano stati disposti i necessari colaudi e per ordine di chi;

come mai siano stati importati dagli Stati Uniti d'America, e con quali modalità l'attrezzatura destinata al funzionamento della suddetta centrale e il combustibile per l'alimentazione degli impianti.

(305)

« NATOLI, D'ALESSIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se corrispondano a verità le notizie secondo le quali dovrebbe essere istituita una base di sommergibili dotati di Polaris nell'isola di Tavolara, prospiciente ad Olbia, centro popoloso, industriale e confinante con una zona di intensa espansione turistica. Poiché tali notizie hanno determinato vivo allarme, si chiede se il Ministro interrogato non ritenga necessario opporre ad esse, qualora fossero inesatte, una pronta e rassicurante smentita.

(306)

« BERLINGUER MARIO, SANNA ».

*Interrogazioni a risposta scritta.*

**RIGHETTI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intenda assumere a carico di Marinangeli Ugo, direttore dell'istituto d'arte di Anagni (Frosinone) colpevole di provato arbitrio nell'assegnazione degli incarichi d'insegnamento.

Nel corso dell'anno scolastico 1962-63 il comportamento del Mariangeli in materia di assegnazione di incarichi ha dato luogo ad un ricorso al Ministro da parte dei danneggiati Ciuffarella Alessandro e Conte Pino.

Tale ricorso veniva accolto ed una successiva ispezione ministeriale confermava le numerose irregolarità che caratterizzavano la graduatoria degli incarichi per l'insegnamento della plastica e del disegno professionale.

Ciò nonostante il Marinangeli, completamente trascurando e la graduatoria impugnata e le osservazioni elevategli in sede ispettiva, conferiva un incarico triennale a certo Lorenzetti Carlo.

Le lagnanze relative a questo strano comportamento portavano alla sospensione dell'allora presidente dell'istituto in questione senza che nessun provvedimento venisse assunto a carico del responsabile effettivo Marinangeli Ugo.

La cosa ha, ovviamente, provocato i più vivaci commenti nell'opinione pubblica di quel centro del Frosinate così eminente per storia e cultura. (1848)

**CACCIATORE.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere i motivi per i quali nessun provvedimento sia stato disposto fino ad oggi a favore dei coltivatori del comune di Omignano (Salerno), duramente colpiti dall'alluvione del 30 settembre 1962.

I danni furono accertati dall'ispettorato agrario di Salerno nella misura del 60 per cento della produzione. (1849)

**CACCIATORE.** — *Al Ministro presidente del comitato dei ministri per il Mezzogiorno e al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi per i quali non ancora sono stati disposti i lavori per la costruzione della fognatura nel comune di Fisciano (Salerno).

L'interrogante fa rilevare che è veramente uno spettacolo indecente e non degno di un paese di circa diecimila abitanti la processione di donne che ogni mattina va a riversare ai margini del paese il contenuto dei vasi da notte. (1850)

**CINCIARI RODANO MARIA LISA, D'ALESSIO E NANNUZZI.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano prendere nei confronti del sindaco di Allumiere Raul Brunelli, in considerazione del fatto :

a) che è stato condannato per il reato di resistenza alla forza pubblica;

b) che è sottoposto a procedimento istruttorio per le denunce di peculato relativamente alla gestione di una cava e della farmacia comunale;

per sapere inoltre se vi sia una qualsiasi connessione tra questo procedimento, provocato da indagini dei carabinieri, e il trasferimento ad Udine del tenente della me-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

desima arma, comandante della stazione di Civitavecchia, che tali indagini ha diretto e concluso con la denuncia alla magistratura. (1851)

GIOMO F. MARZOTTO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere il suo pensiero sulle situazioni che continuamente si creano in occasione di manifestazioni organizzate dai comunisti durante le quali vengono sistematicamente compiuti atti di violenza contro cose e persone.

Gli interroganti rendono noto che nel corso dello sciopero generale svoltosi a Milano il 23 settembre 1963 contro il caro-affitti, i manifestanti in corteo hanno insultato passanti, ingiunto la chiusura dei negozi, infranto le vetrine di proprietà di coloro che tardavano a subire l'ingiusta imposizione.

Nel corso della manifestazione in parola, sono stati compiuti atti distruttivi e vandalici contro uffici e persino il palazzo comunale di Milano ha subito un tentativo di invasione.

Gli interroganti chiedono quindi di conoscere se il Ministro interrogato, non intenda dare precise istruzioni alle forze dell'ordine perché tali intollerabili abusi siano resi impossibili, senza limitarsi alla sola scontata deplorazione dei fatti. (1852)

SAMMARTINO. — *Ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che:

a) il titolare di derivazione di acqua dal fiume Sangro, in località « Renaro », per azionamento di mulino a ritrecine, in agro di Castel del Giudice (Campobasso), signor Giuseppe Palumbo, fin dal 1943, essendo stato distrutto per fatto di guerra il proprio impianto, non ha utilizzato più la concessione stessa, né l'impianto è stato ricostruito;

b) malgrado tali circostanze, tutte documentate, il Palumbo viene gravato del peso dei canoni, proprio come se egli fosse in piena ed indisturbata attività;

c) che, trattandosi così chiaramente di caso di forza maggiore, di distruzione dell'azienda, che giustificava il titolo della concessione, il Palumbo non esercita più, dal novembre del 1943, l'attività molitoria.

Per conoscere, tutto ciò premesso, se, anche ai sensi dell'articolo 55, lettera a) ed e) della legge sulle acque pubbliche, approvata con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e successive modificazioni ed aggiunte, non ritengano giusto ed equo che il titolare della concessione stessa venga liberato di oneri tan-

to gravosi, che colpiscono tuttora, inspiegabilmente, il titolare di un'azienda inesistente, per di più sinistrato di guerra, di un centro del Molise raso al suolo e che, per altro, non è ancora riuscito a vedere definita neppure la pratica inerente agli indennizzi per danni di guerra. (1853)

MAZZONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere, avendo il Ministro dei trasporti (risposta alla interrogazione n. 2 del 5 settembre 1963) affermato che i lavori per il ripristino della linea ferroviaria Firenze-Faenza potranno proseguire soltanto dopo che sarà avvenuta l'opera di bonifica completa del tratto, la cui spesa comporta appena 140 milioni, come e quando ritenga di fare eseguire lo smiamento, sia per sicurezza pubblica che per consentire la riattivazione di una linea che ha tanta importanza economica per la zona. (1854)

DI LORENZO SEBASTIANO, DE PASQUALE E LEVI ARIAN GIORGINA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di disagio in cui versa l'intera categoria degli insegnanti stabili, forniti di abilitazione per l'insegnamento di « scienze naturali e merceologia » in conseguenza della trasformazione delle scuole tecniche commerciali in istituti professionali per il commercio e della sostituzione dell'insegnamento di « scienze e merceologia » (scienze naturali e fisiche nel 1° anno, elementi di chimica e merceologia nel 2° anno) con quello di « geografia economica e merceologia;

per sapere quali concreti provvedimenti si vogliano prendere a favore della categoria anzidetta e, in generale, a favore degli abilitati in « scienze naturali e merceologia » dato che sono state ridotte le ore settimanali d'insegnamento da 7 a 6 per corso e nel secondo anno di vita degli istituti professionali da 7 a 4 per cui financo gli stabilizzati rischiano di essere espulsi dalla scuola;

per sapere se non reputi indispensabile per il bene della scuola intervenire perché agli insegnanti stabili di « scienze naturali e merceologia » in primo luogo e agli abilitati della stessa materia sia consentito il passaggio all'insegnamento di « materie scientifiche » nelle restanti classi delle scuole di avviamento, « geografia economica e merceologia » negli istituti professionali per il commercio, « osservazioni scientifiche » nelle nuove scuole medie. (1855)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

DI LORENZO SEBASTIANO, DE PASQUALE E LEVI ARIAN GIORGINA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che il conferimento degli incarichi per l'insegnamento di « geografia economica e merceologia » negli istituti professionali per il commercio di nuova istituzione in conseguenza della trasformazione delle scuole tecniche commerciali, rimane affidato alla libera scelta dei consigli di amministrazione;

per sapere se non reputi necessario, al fine di una migliore globalità della situazione della scuola, assegnare una tale competenza ai provveditori agli studi, seguendo, del resto, le normali vigenti disposizioni o, comunque, non sottrarli del tutto a tale più completa competenza. (1856)

MICELI E POERIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Sui criteri di applicazione della legge 28 luglio 1963, n. 831. Risulta infatti che in base all'articolo 22, comma quarto della legge citata siano stati classificati di ruolo per l'insegnamento di esercitazione pratiche maschili nelle scuole di avviamento numerosi diplomati periti industriali i quali non sono in possesso dei requisiti in quanto nessun concorso di Stato hanno mai sostenuto.

In tale situazione appare sommamente ingiusto che rimangano esclusi dalle assegnazioni in ruolo proprio coloro i quali, avendo fiducia nella corretta applicazione della legge e non avendo i requisiti da questa richiesti non hanno presentato domanda. Per tale motivo gli interroganti chiedono se il Ministro interrogato non intenda intervenire con carattere di urgenza perché giustizia sia fatta, anche per venire incontro alle esigenze di coloro che hanno creduto nella serietà della legge e nella correttezza di coloro che sono chiamati ad applicarla. (1857)

LATTANZIO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e della marina mercantile.* — Per conoscere se non ritengano di dover provvedere a trasformare le scuole E.N.E.M. in istituti professionali statali a tipo marinaro con il conseguente assorbimento del personale qualificato e l'adeguamento delle leggi di arruolamento della marina mercantile alla legge sull'obbligo scolastico.

L'interrogante fa presente che un simile provvedimento è reso ancor più urgente, al fine di una migliore qualificazione professionale, dalla applicazione della legge sulla scuola media unificata che smobilitando le

scuole professionali E.N.E.M. per i ragazzi dagli 11 ai 14 anni crea la necessità di un più completo aggiornamento e potenziamento dell'istruzione professionale marinara al fine di adeguarla alle esigenze sempre crescenti dei moderni metodi di pesca oltre che dell'accresciuto traffico marittimo. (1858)

D'ALESSIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se i tecnici dell'A.N.A.S. abbiano adottato o posto allo studio, la soluzione per il congiungimento a Terracina della via Flacca con la via Mediana e, precisamente, se tale soluzione comporti l'attraversamento dell'abitato di Terracina, oppure preveda un tracciato a nord della città con l'apertura di una galleria al disotto del Monte Giove. (1859)

MAZZONI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se risponda a verità che il Ministero, in violazione della legge 18 aprile 1962, n. 230, sul divieto di contratto a termine, abbia autorizzato, per la lavorazione di pile a secco e precisamente la « Superpila » di Firenze, la « Zeta » di Torino, la « Stella » di Roma, ad assumere personale con contratto a termine, sebbene dopo la promulgazione della legge succitata siano state obbligate a riconoscere l'obbligo del rapporto a tempo indeterminato per tutto il personale. (1860)

IMPERIALE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga di dover eliminare dal punto 2 dell'articolo 1 del decreto ministeriale 14 agosto 1963 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 4 settembre 1963) avente per oggetto: « concessione di un sussidio straordinario di disoccupazione per l'anno 1963 agli addetti alla lavorazione industriale della foglia del tabacco » la frase: « compresi in questa ultima quella domestica nel nucleo familiare ».

L'I.N.P.S. infatti, prendendo lo spunto da detta assurda dicitura ha formulato un questionario, da allegarsi alla domanda di sussidio, dove al punto 9 si chiede alla lavoratrice: « in caso che la richiedente non abbia svolto direttamente le faccende domestiche chi ha provveduto al loro svolgimento? ».

Essendo tale domanda assurda e lesiva dei diritti del cittadino, l'interrogante chiede di conoscere inoltre quali provvedimenti il Ministro intenda far adottare, affinché da parte dell'I.N.P.S. non sia tenuta in alcun conto la domanda suddetta e la conseguente risposta delle interessate. (1861)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

**NANNUZZI.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che l'azienda agricola Maccarese (I.R.I.) non consegna come dovrebbe, il latte prodotto nelle sue stalle alla «Centrale» azienda comunale di Roma, effettuando invece le consegne alla «Ditta Cozzi-Latte Sano» industria privata, che vende, manipolato, lo stesso prodotto nella città di Roma in violazione dell'articolo 13 della legge n. 851 del 16 maggio 1938.

E ciò si verifica anche in questi giorni che vedono la cittadinanza romana sprovvista del necessario alimento a seguito dell'illegale decisione presa dagli agrari della provincia di Roma di non consegnare il prodotto alla azienda municipale.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro abbia adottato o intenda adottare a carico dei dirigenti dell'azienda e per far cessare tale illegale stato di cose. (1862)

**ZOBOLI.** — *Al Ministro dell'industria e commercio.* — Per sapere se non intenda intervenire per quanto avviene nella provincia di Forlì, in relazione al disposto dell'articolo 1 della legge n. 1369 del 20 ottobre 1960 e del successivo accordo scritto e verbale pattuito tra il consiglio nazionale dell'E.N.E.L. ed i sindacati dei lavoratori con il quale si riconosceva il diritto ai lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici della provincia di Forlì (che per anni hanno lavorato per conto delle società private di elettricità) di passare gradualmente alle dirette dipendenze dell'E.N.E.L. Questi lavoratori sono attualmente in agitazione contro la violazione da parte degli organi periferici dell'E.N.E.L. di detti accordi in quanto anziché assumere i lavoratori che per lunghi anni hanno lavorato alle dipendenze delle ditte appaltatrici elettriche, fanno assunzioni discriminate ed anche tra non appartenenti al settore, venendo così meno agli accordi pattuiti, non tenendo conto delle rivendicazioni di questi lavoratori che per molti anni hanno aspirato ad un rapporto stabile come prescrive l'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1363. (1863)

**BIAGINI E BERAGNOLI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire allo scopo di porre fine alla grave situazione di limitazione sindacale e di violazione di contratti di lavoro scaturiti da provvedimenti presi dalla direzione dello stabili-

mento tessile «Fratelli Franchi» di Pistoia nei confronti delle maestranze.

I lavoratori di detto stabilimento sono in agitazione per più remunerativi salari e in difesa delle libertà sindacali.

Gli interroganti denunciano il fatto che la suddetta direzione, nel tentativo di intimidazione nei confronti delle maestranze, ha colpito diversi lavoratori partecipanti agli scioperi, con provvedimenti di punizione e con trasferimenti di altri in stabilimenti di proprietà dell'azienda medesima situati in Prato e Firenze causando agli interessati notevoli disagi anche di carattere economico. (1864)

**BIAGINI E BERAGNOLI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga opportuno, nell'esercizio delle sue funzioni di controllo nei confronti dell'I.N.A.M., provvedere affinché l'indennità di malattia venga corrisposta effettivamente per il periodo massimo di 180 giorni ad anno solare.

Attualmente l'I.N.A.M. sostiene che ai fini del raggiungimento del periodo massimo indennizzabile di 180 giorni devono essere computate anche quelle giornate di malattia che non vengono indennizzate per motivi vari (i 3 giorni di carenza, le domeniche e le festività infrasettimanali comprese nel periodo di malattia).

Con la interpretazione dell'I.N.A.M. l'indennità economica — anziché essere corrisposta per un massimo di 180 giorni ad anno solare — viene di fatto ad essere erogata per un periodo massimo annuo che è sempre inferiore (talora notevolmente) a 180 giorni.

E per conoscere se non ritenga illegittima la decisione dell'I.N.A.M. dato che la indennità deve essere erogata dall'Istituto malattie fino ad un massimo di 180 giornate effettive di malattia. (1865)

**BIAGINI E BERAGNOLI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire affinché alle maestranze addette alla lavorazione del vetro della provincia di Pistoia venga concessa l'indennità di disoccupazione I.N.P.S. anche per il mese di agosto di ogni anno.

Ciò in considerazione della trasformazione del processo di lavorazione del settore che non consente più di considerare disoccupazione stagionale quella che ricade nel sopracitato periodo; ciò in considerazione anche del diverso trattamento usato agli addetti allo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

stesso settore che operano nella provincia di Firenze ai quali viene normalmente erogata la sopradetta indennità anche per il mese di agosto. (1866)

BIAGINI E BERAGNOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere i motivi che hanno impedito fino ad oggi la costituzione dei Comitati provinciali I.N.P.S. previsti dagli articoli 29 e 30 della legge 4 ottobre 1935, n. 1827 e successive modificazioni con decreto-legislativo 13 maggio 1947, n. 436.

Per sapere infine se non ritenga di dover intervenire affinché detta costituzione avvenga nel più breve tempo possibile. (1867)

BIAGINI E BERAGNOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative intenda prendere allo scopo di assicurare l'assistenza di malattia alle centinaia di migliaia di familiari di lavoratori emigrati in Svizzera.

La questione dell'assicurazione di malattia alle famiglie dei lavoratori rimaste in Italia è la più importante ed è l'aspirazione più sentita dato che i suddetti familiari continuano a restare senza assistenza medica, farmaceutica e ospedaliera.

La estensione di detta assistenza non è stata però inserita nella nuova convenzione italo-svizzera firmata in Roma il 15 novembre 1962 e ratificata nei giorni scorsi dal Parlamento elvetico.

Per conoscere infine se non ritenga di prendere opportune iniziative affinché:

l'onere del trasporto delle salme dei nostri connazionali deceduti in Svizzera per ragioni di lavoro non gravi sui familiari;

sia concessa sulla rete ferroviaria nazionale facilitazione per almeno due viaggi all'anno per i lavoratori emigrati in territorio elvetico. (1868)

MACCHIAVELLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quale azione ha svolto e intenda svolgere nell'interesse dei degenti dell'ospedale sanatoriale di Santa Tecla (Genova) e in altri sanatori d'Italia, scesi in agitazione onde ottenere per loro e per le loro famiglie una migliore e maggiore assistenza alla quale — date anche le loro particolari, precarie condizioni — si ritiene abbiano indilazionabile diritto. (1869)

ROBERTI E CRUCIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere con quali criteri vengono erogati i sussidi

straordinari, a domanda, agli impiegati in servizio delle varie amministrazioni dello Stato e alle famiglie degli ex dipendenti defunti: consta infatti che, nella generalità dei casi, la misura di questi sussidi si mantiene su una media che oscilla dalle quattro alle diecimila lire per le situazioni più penose e impellenti, mentre raggiunge quote elevate per le richieste riguardanti il personale che gode di coefficienti di stipendio più alti; e per sapere se non ritenga opportuno emanare disposizioni adeguate allo scopo di disciplinare l'erogazione di questi sussidi, informandole a criteri di giustizia e di equità in relazione alla esistenza di un effettivo stato di bisogno, con particolare riguardo per il personale che fruisce di coefficienti di stipendio più bassi e per le famiglie più bisognose. (1870)

DELLA BRIOTTA E ZAPPA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere quando sarà emanato il regolamento esecutivo della legge 10 febbraio 1962, n. 66, riguardante nuove disposizioni per i ciechi civili. (1871)

GUARIENTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga opportuno che dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, non appena accertato il diritto a pensione o alla reversibilità alle vedove, si rilasci una dichiarazione valida per ottenere senza indugio le prestazioni sanitarie dall'I.N.A.M.

In tal modo gli aventi diritto all'assistenza sanitaria gratuita non sarebbero costretti nell'attesa, talvolta non breve del libretto, a provvedere con mezzi propri o a ricorrere al Comune che così risulta gravato da spese estranee alla sua competenza e senza possibilità di recupero. (1872)

AVERARDI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che nel comune di San Miniato (Pisa) è in corso un nuovo sopraluogo, onde completare lo studio sulla natura geologica del terreno comunale in seguito al richiesto consolidamento dell'abitato.

Tali indagini, come si afferma, hanno lo scopo di valutare se ricorrano le circostanze di natura tale da suggerire l'inclusione dell'abitato fra quelle da consolidarsi a spese dello Stato.

In relazione a quanto sopra chiede se e quale provvedimento o intervento il Ministro interrogato intenda promuovere perché sia posto finalmente termine alle lunghe pratiche

burocratiche che non hanno altro scopo che quello di dilazionare ancora la soluzione del grave problema, dal momento che al quesito ha già risposto da alcuni anni una autorevole commissione di esperti e che lo stesso Ministero dei lavori pubblici sin dal dicembre dello scorso anno 1962 comunicò che le nuove indagini erano in stato di avanzata definizione. (1873)

SPINELLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti intenda adottare in merito alla richiesta istituzione — con decorrenza dall'anno scolastico 1963-64 — in Laureana di Borrello di un liceo scientifico statale.

Fa presente che la relativa domanda è stata inoltrata, nei termini di legge, con parere favorevole del provveditore agli studi di Reggio Calabria e che quella provincia ha deliberato di assumere a proprio carico gli oneri di legge.

L'istituzione di questo liceo scientifico porterebbe un notevole contributo al miglioramento ed alla elevazione culturale della zona perché soddisferebbe alle esigenze scolastiche di Laureana di Borrello, Candidoni, Serrata, San Pietro di Carità, Feroletto della Chiesa, Galatro e del Comune di Dinami (Catanzaro), le cui popolazioni vivamente auspicano che l'istituto possa iniziare il proprio funzionamento con decorrenza dall'anno scolastico 1963-64. (1874)

SPINELLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per risolvere la situazione creatasi nel comune di Villa San Giovanni (Reggio Calabria) con il piano di ricostruzione finanziato per poco più di un terzo della somma ammessa a contributo, e stante il fatto che è stata eseguita una strada di scorrimento (via Ammiraglio Curzon), rimasta però incompleta per circa 40 metri.

L'interrogante fa presente che tale stato di cose danneggia l'economia di quella operosa città in quanto l'incompiutezza dell'importante arteria menzionata impedisce lo svolgimento del crescente traffico del rione. Occorre perciò che il finanziamento sia al più presto completato. (1875)

SPINELLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se, dopo 55 anni dal terremoto del 1908 che ha distrutto numerosi paesi della provincia di Reggio Calabria, non ritenga urgente e necessario eliminare le baracche ancora esistenti ed adibite, benché ca-

denti e in condizioni antigieniche, ad uso di abitazione.

E per sapere se non reputi inderogabile l'intervento del Governo per la costruzione di alloggi popolari, utilizzando, per i paesi terremotati della provincia di Reggio Calabria, una congrua parte del fondo dei 300 miliardi destinato, appunto, alla edilizia popolare. (1876)

MAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In merito alla necessità di ammettere a contributo statale, ai sensi delle leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 184, i lavori per la costruzione del pubblico mattatoio e per la sistemazione di strade interne, nel comune di Torremaggiore (Foggia). (1877)

MAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In merito alla necessità di ammettere a contributo statale, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, i lavori occorrenti per l'ampliamento del cimitero di Torremaggiore (Foggia). (1878)

D'IPPOLITO, CALASSO E MONASTERIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in merito alle seguenti esigenze degli assegnatari di Castellaneta, in provincia di Taranto:

- 1) costruzione della strada per gli assegnatari appoderati nella Lama di Scarano;
- 2) rifornimento dell'acqua per bere, per gli usi domestici e per l'irrigazione, sfruttando anche le possibilità esistenti nel posto attraverso la trivellazione di nuovi pozzi artesiani;
- 3) elettrificazione di tutta la zona;
- 4) funzionamento di un ambulatorio medico ostetrico. (1879)

D'IPPOLITO, CALASSO E MONASTERIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, e quando, per rendere praticabili le seguenti strade, in agro di Castellaneta (provincia di Taranto):

- a) la strada principale Gaudella-Panettieri;
- b) la strada che inizia dalla masseria Ponte e termina al limite dell'azienda Girolongo;
- c) la strada che inizia da Belluomo e termina all'azienda Girolongo;
- d) la strada che inizia dal podere di Clemente Michele e tocca quelli di Falcone Emanuele e Fusillo Domenico;

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

e) la strada che inizia dal podere di Colapietro Giovanni e termina a quello di Esposto Nicola;

f) la strada interpoderale che inizia dalla carrozzabile per andare a Giacoia e termina alla proprietà di Donghia Francesco;

g) la strada che inizia dalla seminativa di Picaro Cosimo e prosegue per quelle di Azzone Vincenzo, Tarquinio Francesco ed altri assegnatari;

h) la strada che inizia dal podere di Lo sociale Mauro e termina al podere di Carpignano Michele. (1880)

MAGNO, DIVITTORIO BERTI BALDINA E PASQUALICCHIO. — *Ai Ministri dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali e al Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.* — In merito alla localizzazione e all'entità dei giacimenti metaniferi scoperti nel sottosuolo della provincia di Foggia, nonché agli intendimenti governativi in relazione alle nuove prospettive di industrializzazione della Capitanata, finora condannata ad uno sviluppo industriale particolarmente stentato. (1881)

D'IPPOLITO, CALASSO E MONASTERO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e degli affari esteri.* — Per sapere se siano a conoscenza del crescente aumento dei casi di emigranti che abbandonano le loro famiglie in patria senza provvedere ad alcuna rimessa in denaro;

per conoscere quali iniziative intendano adottare per arginare il fenomeno che provoca veri e propri danni sociali, per impedire che simili casi si verifichino in condizioni tali da non permettere alle famiglie abbandonate di usufruire di una adeguata assistenza. (1882)

MAGNO, DIVITTORIO BERTI BALDINA E PASQUALICCHIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di grave agitazione che ha provocato tra i lavoratori agricoli della provincia di Foggia la circolare che il prefetto ha indirizzato nei giorni scorsi ai sindaci e ai collocatori comunali in materia di elenchi anagrafici in agricoltura.

La disposizione prefettizia svuota di ogni potere le commissioni comunali per gli elenchi anagrafici dei lavoratori agricoli, pretendendo di limitare l'intervento di queste ad un semplice parere.

La questione dei poteri delle commissioni in questione è stata definitivamente chiarita

dal parere espresso dalla 2ª sezione del Consiglio di Stato nell'ordinanza del 22 febbraio 1962, secondo cui « agli elenchi nominativi dei lavoratori agricoli è da attribuire la figura di atti complessi, alla cui formazione partecipano, con attività dirette allo stesso fine e che tra di loro si fondono per dare luogo ad un unico atto, sia gli uffici preposti allo speciale servizio che le commissioni comunali ». (1883)

DE LORENZO FERRUCCIO E CORTESE GUIDO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere, a seguito del tragico episodio verificatosi a Napoli in conseguenza dell'uso indiscriminato di un antiparassitario (pare identificato nel Parathion) in una soluzione adoperata per il lavaggio dei capelli, e che ha condotto a morte tre bambine in tenerissima età e ridotto un altro in condizioni gravissime quali provvedimenti intenda adottare per disciplinare la vendita al pubblico di tali prodotti, ad evitare il ripetersi di eventi letali che impressionano profondamente la pubblica opinione.

Chiedono, altresì di conoscere se il Ministro interrogato non ritenga opportuno promuovere un'intensa campagna propagandistica con la quale si richiami l'attenzione della popolazione sui pericoli provenienti dall'uso incontrollato di tutti gli antiparassitari e sulle modalità della loro applicazione.

Chiedono ancora di conoscere se non si ritenga necessario impartire le opportune disposizioni affinché tutti gli ospedali di pronto soccorso siano forniti di farmaci specificamente indicati per il trattamento degli infermi intossicati dai suddetti preparati. (1884)

MAGNO. — *Al Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.* — Per sapere se non ritenga di dover concedere al comune di Cerignola (Foggia) il beneficio previsto dall'articolo 9, primo comma, della legge 9 aprile 1953, n. 297, per dotare di impianti di allacciamento elettrico alcuni centri rurali.

L'interrogante chiede che a tale scopo e al fine di venire incontro a numerosi altri comuni meridionali, il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno riveda le modalità di applicazione della legge 9 aprile 1953, n. 297. (1885)

RAUCCI E JACAZZI. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — In ordine ai provvedimenti urgenti che intendano adottare per venire incontro ai bisogni delle famiglie di Parete (Caserta) duramente colpite

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 SETTEMBRE 1963

dallo scoppio di una fabbrica clandestina di fuochi d'artificio.

In particolare gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri interrogati non ritengano di dover disporre con urgenza:

a) per l'invio a Parete di case prefabbricate sufficienti ad ospitare i 38 nuclei familiari (164 persone) rimasti senza tetto;

b) per lo stanziamento di una somma sufficiente ad assicurare un congruo contributo alle famiglie che hanno perduto ogni loro avere. (1886)

REALE GIUSEPPE, AMODIO, CAIAZZA, VALIANTE E SAMMARTINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno richiamare l'attenzione delle commissioni per le nomine e incarichi di cui all'ordinanza ministeriale 30 aprile 1963 sulla doverosa intelligenza del terzo comma dell'articolo 10 che dà « facoltà » di avvalersi del coadiutore per l'educazione fisica esclusivamente per quanto riguarda la « valutazione » dei titoli relativi all'insegnamento della disciplina, là dove invece spesso, in pratica, il coadiutore compila le graduatorie, avanza le proposte di nomina che la commissione ratifica quando non addirittura, con spirito ormai superato, fa e disfà tutto da sé — il coadiutore — con grande sollievo... della commissione stessa. (1887)

REALE GIUSEPPE, AMODIO, SAMMARTINO, CAIAZZA E VALIANTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere, premesso:

1) che al primo comma dell'articolo 33 dell'ordinanza ministeriale 30 aprile 1963 è previsto l'inizio delle operazioni di conferimento delle nomine da parte dei provveditori « non oltre il 1° settembre 1963 »;

2) che il 30 settembre 1963 — sesto comma dello stesso articolo 33 — cessano di essere operanti tutte le riserve espresse in ordine a precedenti accettazioni e le relative nomine diventano tassativamente definitive, non essendo più consentito accettare con riserva le nomine pervenute dopo la data suindicata;

se non ritenga indispensabile prorogare al 31 ottobre il termine di cessazione del diritto di accettazione con riserva da parte degli aspiranti inclusi nelle graduatorie provinciali, dal momento che le nomine potranno essere conferite dai provveditori solo dopo che i vincitori di cui alla legge 28 luglio 1961, n. 831, avranno assunto servizio il 1° ottobre. (1888)

ROSSINOVICH. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali misure si intendano prendere a tutela dei lavoratori di Campione (Como) verso i quali (vedi gli occupati al casinò) non si applicano i contratti e le leggi del lavoro del nostro Paese, si da non essere neppure assicurati presso alcuni degli istituti previdenziali e assicurativi nazionali, I.N.A.M., I.N.P.S., I.N.A.I.L. (1889)

BIANCHI GERARDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se esso intenda intervenire presso la società autostrada Firenze-Mare, concessionaria per l'ampliamento e l'uso della autostrada Firenze-Mare, al fine di studiare e realizzare con la massima sollecitudine, per quanto tecnicamente consentito, opportuni provvedimenti per offrire la massima sicurezza possibile di transito sull'autostrada stessa nel tratto in località Serravalle, ormai conosciuto col nome di « curva della morte ». (1890)

ROSSINOVICH, SACCHI E RE GIUSEPPINA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali misure intenda adottare affinché si ponga termine ad un atteggiamento apertamente anticostituzionale dell'associazione sindacale delle partecipazioni statali di Milano quale quello adottato in occasione dello sciopero generale proclamato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori sui problemi degli sfratti dei fitti e della casa il 23 settembre 1963. In tale occasione l'I.N.T.E.R.S.I.N.D. milanese diffidava di fatto le organizzazioni dei lavoratori dal proclamare lo sciopero ed operava dei tentativi di intimidazione nei confronti dei lavoratori delle fabbriche. Tutto ciò appare in evidente contrasto anche col contenuto della circolare del Ministro delle partecipazioni statali del giugno 1962 sui rapporti con i lavoratori e le loro organizzazioni. (1891)

FORTUNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia al corrente dei seguenti fatti:

1) a Gemona del Friuli negli anni 1937-1938, per donazione di Antonio Morganti, è stata costruita la casa della G.I.L.; dopo la liberazione è diventata proprietà della G.I.

2) Attualmente detto edificio è adibito a palestra per l'istituto professionale di Stato.

3) Il comune di Gemona deve pagare un affitto di lire 450.000 annue più le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria.

In considerazione dell'uso cui è adibito l'edificio, si chiede di conoscere quali passi e quali provvedimenti il suo Ministero può intraprendere per sgravare in tutto o in parte il deficitario comune di Gemona dal pesante e gravatorio canone d'affitto indicato. (1892)

*Interpellanza.*

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Governo per sapere:

quali provvedimenti esso intende adottare allo scopo di frenare il rincaro dei prezzi delle case di abitazione e l'aumento crescente dei fitti.

Se non ritenga inoltre urgente una regolamentazione del problema dei fitti che, muovendo dalle giuste rivendicazioni delle classi meno abbienti, nell'interesse dell'ordinato sviluppo democratico del Paese e senza dannose mortificazioni per l'iniziativa privata, si uniformi ai seguenti principii:

1) commisurazione dei canoni di locazione di immobili adibiti ad uso di abitazione, ad una quota fissa percentuale del reddito medio familiare;

2) attribuzione a commissioni locali appositamente istituite e rappresentative degli

organi pubblici, degli enti e delle categorie interessati, del compito di determinare, per zone territoriali e in relazione all'indice medio del costo della vita, le quote fisse di riferimento per la misura dei canoni di locazione;

3) devoluzione delle controversie correlative alla competenza del Pretore, secondo le norme e per gli effetti degli articoli 29 e seguenti della legge 23 maggio 1950, n. 253;

4) coordinamento delle gestioni del patrimonio disponibile degli enti pubblici, che operano nel settore dell'attività locatizia, per una omogenea programmazione delle iniziative edilizie e per l'esercizio di una reale funzione calmieratrice sul mercato.

« Se, infine, in corrispondenza con i provvedimenti urgenti sopra invocati, non reputi necessaria la predisposizione di un piano organico a termine in favore dell'edilizia popolare e di quella sovvenzionata che avvii a soluzione, su basi concrete, il problema della casa per tutti i cittadini e renda operante il precetto di cui all'articolo 47 della Costituzione.

(44)

« PELLICANI ».