

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

603 - 604.

SEDUTE DI MARTEDÌ 31 GENNAIO E MERCOLEDÌ 1° FEBBRAIO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI GONELLA, ROSSI e PERTINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	30674, 30726	FRANCHI e NICOSIA: Modificazione e proroga della legge 11 dicembre 1957, n. 1226, riguardante la città di Gorizia (3518);	
Disegni di legge:		COVELLI: Proroga con modificazioni della legge 31 dicembre 1957, n. 1226, riguardante il territorio della provincia di Gorizia (3564)	30683
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	30782	PRESIDENTE	30683
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	30674	FRANCO RAFFAELE	30684
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		VALSECCHI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	30683
Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia (3681)	30678	Disegno di legge (Seguito della discussione):	
PRESIDENTE	30678	Approvazione delle finalità e delle linee direttive generali del programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 (2457)	30685
ALINI	30682	PRESIDENTE	30685, 30731, 30732
BIANCHI FORTUNATO, <i>Relatore</i>	30681	ALINI	30718, 30722
BOSCO, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>	30679, 30681	BASILE GIUSEPPE	30758, 30778
MAZZONI	30679, 30682	BARCA, <i>Relatore di minoranza</i>	30728
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		BERLINGUER LUIGI	30707, 30721
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1966, n. 1036, recante la proroga del regime dei contingenti previsto dalle leggi 1° dicembre 1948, n. 1438 e 11 dicembre 1957, n. 1226, concernenti il territorio della provincia di Gorizia (3736);		BIANCHI FORTUNATO	30702
FERIOLI e COCCO ORTU: Aumento dei contingenti agevolati di benzina e di gasolio stabiliti per la zona franca di Gorizia dalla legge 11 dicembre 1957, n. 1226 (1600);		CARRA	30693, 30699, 30702
		CATELLA	30704
		30716, 30721, 30738, 30757, 30759, 30760	
		30761, 30767, 30778, 30779, 30780, 30781	
		CRUCIANI	30770
		30778, 30779, 30780, 30781	
		CURTI AURELIO, <i>Relatore per la maggioranza</i>	30700, 30776
		CUTTITTA	30759
		DE PASCALIS, <i>Relatore per la maggioranza</i>	30718

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

	PAG.
DE ZAN	30770, 30781
FERRI MAURO	30732
FIUMANÒ	30759
FRANCHI	30721
FRANCO RAFFAELE	30762, 30779, 30780
FRANZO	30697
GIACHINI	30763, 30780
GIOMO	30686
	30698, 30728, 30770, 30778, 30781
GOEHRING, <i>Relatore di minoranza</i>	30702
GOMBI	30774, 30781
INGRAO	30722
	30723, 30724, 30725
LUZZATTO	30727
MARCHESI	30755, 30777, 30778
MARZOTTO	30768
	30779, 30780, 30781
PASSONI, <i>Relatore di minoranza</i>	30702
PIERACCINI, <i>Ministro del bilancio</i>	30701, 30720
	30723, 30724, 30726, 30777, 30779, 30781
ROBERTI	30694
	30698, 30702, 30717, 30730, 30732
ROMUALDI	30750
SANNA	30691
SANTAGATI	30743
SERONI	30691, 30702
ZACCAGNINI	30722
	30723, 30725, 30726, 30729
ZANIBELLI	30765, 30781
Proposte di legge (Svolgimento)	30675
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):	
PRESIDENTE	30782
ARMANI	30782
BECCASTRINI	30782
CRUCIANI	30782
FRANCHI	30782
SERVELLO	30782
TAGLIAFERRI	30782
Interrogazioni (Svolgimento):	
PRESIDENTE	30675
BRIGHTI	30676
GASPARI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	30675, 30676, 30677
SCIONTI	30678
Corte costituzionale (Annunzio di trasmissione di atti)	30754
Corte dei conti (Trasmissione di relazione)	30675
Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	30733
FODERARO	30733

	PAG.
Votazione segreta dei disegni di legge:	
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1966, n. 1036, recante la proroga del regime dei contingenti previsto dalle leggi 1° dicembre 1948, n. 1438 e 11 dicembre 1957, n. 1226, concernenti il territorio della provincia di Gorizia (3736);	
Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso (3666);	
Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia (3681)	30751
Votazione per appello nominale per la verifica del numero legale	30725
Ordine del giorno della seduta di domani	30782

La seduta comincia alle 15,30.

MAGNO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bemporad, Berté, Bosisio, Breganze, Dal Canton Maria Pia, Gerbino, Lucchesi, Merenda, Riccio, Scelba, Togni e Toros.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti disegni di legge, approvati da quel consesso:

« Disciplina dei titoli e dei marchi di identificazione dei metalli preziosi » (3757);

« Proroga della delega al Governo ad apportare modificazioni alla vigente tariffa doganale prevista dall'articolo 3 della legge 1° febbraio 1965, n. 13 » (3758).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva, per il primo di essi, di stabilirne la sede.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente della Corte dei conti ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie, per gli esercizi 1962, 1963, 1964 e 1965. (Doc. XIII, n. 1).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Svolgimento di proposte di legge.

La Camera accorda la presa in considerazione alle seguenti proposte di legge, per le quali i presentatori si rimettono alle relazioni scritte e il Governo, con le consuete riserve, non si oppone:

RICCIO: « Estensione agli osservatori geofisici universitari delle disposizioni vigenti per gli osservatori astronomici » (1478);

BADINI CONFALONIERI: « Estensione agli osservatori geofisici universitari delle disposizioni vigenti per gli osservatori astronomici » (1556);

ZANIBELLI: « Integrazioni e modificazioni alla legge 18 agosto 1962, n. 1357, sul riordinamento dell'Ente nazionale di assistenza e previdenza dei veterinari (ENPAV) » (3368);

AMODIO, DE MARZI, COLASANTO, CASTELLI, BIASUTTI, GHIO, FORNALE, DE PONTI, DE MARIA, IOZZELLI, SCARASCIA MUGNOZZA, MENGOZZI, SABATINI, TAMBRONI, SINESIO e REALE GIUSEPPE: « Potenziamiento della pesca nelle zone fuori della competenza della Cassa del mezzogiorno » (2874);

GUARIENTO: « Adeguamento delle disposizioni riparatorie emanate a favore dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni danneggiati per motivo politico durante il periodo fascista » (3611);

PELLEGRINO, D'ONOFRIO, LIZZERO, GORRERI, DI BENEDETTO, BORSARI, CALASSO, FASOLI e PAGLIARANI: « Integrazioni e modificazioni della legislazione a favore dei perseguitati politici italiani antifascisti o razziali » (2201).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Lajolo, Longo, Olmini, Sacchi, Brighenti, Re Giuseppina, Rossanda Banfi Rossana, Rossinovich, Melloni e Albani, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno, « sulla continuazione indisturbata degli attentati criminali alle sedi del partito comunista a Sas-

sari, a Milano e a Roma, che fanno seguito a quello tuttora impunito alla sede centrale del PCI di Roma, per conoscere quali nuove e drastiche misure il Governo intenda prendere perché non possa essere ritenuto estremamente facile e lecito ad un ben noto gruppo di leppisti di destra colpire la libertà e la sicurezza dei cittadini e le sedi di partiti, tanto più che tali attentati vengono compiuti allo scopo di recare danno alla visita in Italia e particolarmente a Milano del capo di un grande paese invitato dal Capo della Repubblica italiana » (5140).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

GASPARI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Poiché a Sassari non si sono lamentati attentati del genere indicato dagli onorevoli interroganti, si ha motivo di ritenere che gli interroganti volessero riferirsi ad altro episodio verificatosi a Cagliari. In quella città verso le 20,30 del 24 gennaio scorso un consigliere regionale del partito comunista italiano informava telefonicamente la questura che poco prima era stata lanciata della benzina sulla porta d'ingresso della sede del comitato regionale del partito.

Dal sopralluogo immediatamente effettuato è risultato che in effetti la porta recava qualche traccia di benzina, la cui quantità può presumersi corrispondente a quella contenuta in una fialetta.

Proseguono gli accertamenti per fare luce sull'episodio.

A Roma, alle 23,10 del 25 ultimo scorso, un ordigno è stato fatto esplodere davanti alla sede sezionale del partito comunista italiano « Latino-Metronio » in via Sinuessa numero 11. Sono immediatamente accorsi sul posto, richiamati dallo scoppio, agenti del commissariato distrettuale che si trovavano in giro di perlustrazione e che hanno immediatamente iniziato le ricerche per rintracciare i colpevoli.

La carica esplosiva, che era stata collocata nell'angolo destro della porta d'ingresso, ha provocato uno squarcio nella saracinesca senza arrecare altri danni. Secondo i tecnici della direzione di artiglieria lo scoppio è stato provocato con l'accensione di una miccia a lenta combustione di circa 40 centimetri di lunghezza, collegata a una carica di circa cento grammi di polvere da mina, contenuta in un involucre di carta.

Sempre a Roma, verso le 23,30 dello stesso giorno, una esplosione più lieve, evidentemente prodotta da petardo, è avvenuta davanti alla sezione comunista di Monteverde nuovo,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

sita in un seminterrato di via Tarquinio Vipera n. 3, provocando la rottura dei vetri di due finestre dell'appartamento sovrastante i locali della sezione. Nel corso degli accertamenti sono stati operati otto fermi di giovani appartenenti al Movimento integralista ed effettuate sedici perquisizioni, di cui sette relative a sedi dello stesso movimento.

A Milano alle 3,55 del 26 gennaio scorso si è verificata l'esplosione di un ordigno a orologeria collocato sul davanzale della sezione « Togliatti » del partito comunista al piano terra di via Palermo n. 19. La deflagrazione ha causato danni agli infissi del locale e la rottura di vetri delle abitazioni sottostanti, senza per altro arrecare danni alle persone. In base alle prime indagini, che procedono alacramente, i sospetti si sono orientati su alcuni giovani di estrema destra la cui presenza era stata notata sino a tarda notte in un locale delle vicinanze. Cinque di essi sono stati già fermati. Le indagini, anche per gli altri fatti, proseguono attivamente e spero possano giungere rapidamente a conclusione.

Debbo qui ripetere le parole di deplorazione che, riferendo su analogo episodio, ebbe a dire il mio collega Amadei. Sono atti di violenza deplorabili che fanno capo indubbiamente a teppisti i quali non si sono ancora resi conto del clima di democrazia del nostro paese. Nulla però sarà trascurato per assicurare alla giustizia questi teppisti e per garantire la difesa dei diritti dei cittadini.

PRESIDENTE. L'onorevole Brighenti, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BRIGHENTI. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta. Il rappresentante del Governo si è limitato a fare la cronistoria degli avvenimenti. Noi chiedevamo invece che cosa si intendesse fare di fronte a simili ripetuti attentati che avvengono nel nostro paese, prima alla sede del partito comunista di Roma in occasione dell'arrivo del presidente della Repubblica sovietica, poi alle sedi di Milano ed anche ad una chiesa di Roma.

L'onorevole sottosegretario, riassumendo i fatti, ha anche affermato che a Roma si sono operati alcuni fermi di estremisti di destra; a Milano, però, questi estremisti di destra, pur essendo stati individuati, non sono stati fermati. Che cosa vogliamo fare, onorevole rappresentante del Governo? Ogni volta che accadono simili fatti ci dobbiamo sentire rispondere che sono stati individuati i responsabili, che esistono degli estremisti di destra

che si comportano in quel modo? La polizia italiana si limita a registrare quanto accade? A che cosa portano le indagini che vengono fatte? All'arresto o no di questi individui?

Si tratta di avvenimenti che devono farci seriamente riflettere, poiché l'incolumità dei cittadini e delle sedi del partito comunista non viene assolutamente tutelata dalle forze dell'ordine pubblico.

Domenica a Milano vi è stata una manifestazione alla presenza di quell'oscuro figura che è Ezio Maria Gray. Ebbene, a tutela di quel losco individuo...

PRESIDENTE. Ho il dovere di invitarla a moderare il linguaggio.

BRIGHENTI. Mi sono permesso di usare questa espressione; non la ripeterò più.

Dicevo che a tutela di costui vi erano circa 4 mila poliziotti e carabinieri. Se questa ingente forza pubblica fosse stata impiegata invece per reprimere questi atti di banditismo che si verificano nel nostro paese, oggi potremmo dichiararci soddisfatti; cosa che, purtroppo, non avviene.

Siccome ella, onorevole sottosegretario, ha detto che questi elementi estremisti di destra sono stati individuati, cosa si intende fare per arrestarli? È questa la domanda, cui ella non ha risposto.

GASPARI, Sottosegretario di Stato per l'interno. Sono sospettati, ma occorrono le prove.

BRIGHENTI. Si sta discutendo in questi giorni del SID, di questa mastodontica organizzazione di spionaggio che si occupa soprattutto di schedare uomini politici, compreso il Presidente della Repubblica.

PRESIDENTE. La invito ad attenersi all'argomento della sua interrogazione.

BRIGHENTI. Con questa mastodontica organizzazione, che conosce vita e miracoli di questi estremisti di destra, ci vuol poco a procedere al loro arresto. Perché non vengono arrestati? È vero quanto ha detto l'onorevole Giorgio Amendola, quando è stata svolta la sua interrogazione sull'attentato contro la sede del partito comunista italiano a Roma, cioè che non si vogliono turbare certi ambienti che possono piacere a certi uomini politici, e soprattutto al partito di maggioranza.

GASPARI, Sottosegretario di Stato per l'interno. Mi consenta di dirle che, se scopriremo i responsabili, non c'è dubbio che li arresteremo. (*Commenti all'estrema sinistra*).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

BRIGHENTI. Ma se li conoscono tutti ! Ella ha detto che sono stati individuati; allora perché non sono stati arrestati ?

GASPARI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Bisogna raccogliere le prove specifiche di reità.

BRIGHENTI. Comunque, noi notiamo che la polizia viene impiegata per reprimere certe manifestazioni di sciopero, per schedare certi uomini politici, mentre non si procede ad arrestare questi energumani, che sono stati individuati. Per queste ragioni mi dichiaro assolutamente insoddisfatto.

GASPARI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPARI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Desidero rileggere la frase contenuta nella mia risposta, che non consente un'interpretazione come quella dell'onorevole Brighenti. Io ho detto: « In base alle prime immediate indagini i sospetti sono orientati su alcuni giovani di estrema destra, la cui presenza era stata notata fino a tarda notte in un locale delle vicinanze ». Evidentemente, si deve raggiungere la prova della loro colpevolezza. La giustizia marcia con le prove. È questo che si sta facendo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Scionti, ai ministri della pubblica istruzione, del tesoro e dell'interno, « per sapere se siano a conoscenza della grave situazione esistente a Bari dove numerose scuole di nuova costruzione non possono entrare in funzione per il diniego che la commissione centrale finanza locale persiste a mantenere contro l'assunzione di personale. In particolare nel quartiere residenziale di Bari, da tre anni, sono stati costruiti ed attrezzati quattro edifici di scuole materne che restano chiusi perché la detta CCFL continua ad opporsi all'assunzione di 34 bidelle e 22 maestre giardiniere. Anche nel settore della scuola elementare, mentre negli attuali edifici dove funziona tale scuola si fanno i doppi e anche i tripli turni (i bidelli arrivano a fare fino a 12-13 ore di lavoro al giorno), nuovi edifici e scuole prefabbricate rimangono non funzionanti per mancanza di bidelli. Si chiede ai ministri che cosa intendono fare perché tale situazione venga urgentemente superata e sia alleggerita la grave deficienza di edifici scolastici che caratterizza la situazione scolastica barese incominciando col far funzionare gli edifici già costruiti » (4514).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

GASPARI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Rispondo anche a nome dei ministri della pubblica istruzione e del tesoro. Per quanto concerne il problema delle assunzioni a carattere straordinario negli enti locali, anche questa mattina il Governo ha avuto occasione di precisare la sua posizione in sede di Commissione interni, nel senso che vi è, da parte del Ministero, il richiamo tassativo alle disposizioni che devono regolare l'assunzione da parte degli enti locali, cioè il concorso, le modifiche delle piante organiche, che devono essere evidentemente le procedure normali attraverso le quali si provvede all'esigenza di personale degli enti locali. Ciò non solo per una ragione di ordine, per una obiettiva valutazione delle esigenze, ma anche per il rispetto del principio costituzionale dell'egualianza di tutti i cittadini davanti alla possibilità di essere assunti a un impiego.

Ora, è noto che attraverso assunzioni frettolose a carattere straordinario questo principio viene violato e in sostanza le assunzioni precarie finiscono con il tempo per trasformarsi in assunzioni definitive. Per questa ragione, anche in adesione a richieste venute da settori sindacali (CGIL, CISL, UIL), il Ministero dell'interno ha tassativamente regolato questo tipo di assunzione per evitare abusi che tutte le parti politiche hanno deprecato.

Nel caso di cui si occupa l'interrogazione del collega Scionti ci siamo trovati di fronte ad una richiesta di assunzione di un centinaio di unità per esigenze immediate ed urgenti che venivano prospettate dalla amministrazione comunale di Bari. Ovviamente gli organi di controllo hanno dovuto far presente che a queste assunzioni si poteva tempestivamente provvedere con l'aggiornamento della pianta organica e in base alle necessità prevedibili anche perché, trattandosi di edifici nuovi che venivano realizzati, era prevedibile il tempo della realizzazione e quindi della loro entrata in funzione.

Quindi questa linea seguita dal Ministero dell'interno e dal Governo è pienamente condivisa anche dal personale e dalle organizzazioni sindacali. Ad ogni modo, nel caso di Bari, poiché si era verificata una particolare situazione di urgenza, il prefetto della città, sentite anche le autorità della pubblica istruzione che presiedono al settore, ha provveduto ad approvare le deliberazioni limitatamente al personale ritenuto necessa-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

rio per la funzionalità dei plessi scolastici e degli asili, secondo le indicazioni che appunto sono state date dal provveditore alle opere pubbliche al prefetto, che le ha consentite. Mi risulta che la situazione è assolutamente normale e che tutti i plessi scolastici sono in piena funzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Scionti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SCIONTI. La questione richiede innanzitutto una chiarificazione di carattere pregiudiziale. Il Governo — cosa che accade assai di frequente — ha risposto alla nostra interrogazione dopo molto tempo dalla sua presentazione, quando praticamente il problema è stato risolto. Quindi di fatto l'interrogazione non è più attuale.

Però la motivazione qui recata dal sottosegretario non persuade affatto, perché è vero che l'assunzione del personale da parte degli enti locali deve essere fatta attraverso concorsi, e per questo noi ci battiamo e vorremmo che fosse veramente così (perché non è così, onorevole sottosegretario)...

GASPARI, Sottosegretario di Stato per l'interno. Ma noi vogliamo che sia così.

SCIONTI. Quando si parla di allargamento della pianta organica, dobbiamo intenderci perché quando i comuni chiedono l'allargamento della pianta organica, la commissione finanza locale blocca il provvedimento per mesi e mesi in maniera che praticamente, allorché si deve assumere il personale, la pianta organica non è stata ancora approvata dalla commissione finanza locale, e il personale allora viene assunto con contratti a termine e senza concorsi.

Nella fattispecie la situazione è stata più grave. Qui non si trattava di assumere personale che poteva essere o non essere necessario, e la cui utilizzazione non fosse più che evidente; qui si trattava di personale che doveva essere adibito alla scuola ad un servizio essenziale, perché nuove scuole si sono aperte in seguito all'espansione della città. Resistere a queste richieste di allargamento del personale non può che nascondere la volontà, consapevole o inconsapevole che sia, di impedire lo sviluppo della scuola per l'infanzia a carattere comunale.

GASPARI, Sottosegretario di Stato per l'interno. Questa sua illazione è completamente destituita di fondamento.

SCIONTI. Prendo atto della sua dichiarazione, però è un fatto che molte ammini-

strazioni comunali che richiedono personale, mutui, fondi per le scuole per l'infanzia si vedono opporre dagli organi tutori l'obiezione che la scuola per l'infanzia non rappresenta una spesa obbligatoria per il comune e quindi si vedono bocciare le delibere che esse presentano. Per queste ragioni, signor Presidente, non possiamo ritenerci soddisfatti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Manco, ai ministri dell'interno e della sanità, « per conoscere: se ritengano necessario ed urgente ai fini di un tentativo di risoluzione dei drammatici problemi dell'economia del comune di Ceglie Messapico (Brindisi), favorire, sostenere e finanziarie l'iniziativa, che pare già sia stata assunta dai competenti organi amministrativi e politici provinciali e comunali, di istituire un ospedale psichiatrico nella provincia di Brindisi e, in particolare, nell'agro del comune di Ceglie Messapico; se ritengano, in siffatto modo, di compensare, sia pure molto modestamente, la esclusione del comune di Ceglie Messapico da qualsiasi circoscrizione industriale già decisa nei programmi di sviluppo di cui alle passate iniziative legislative; se ritengano in siffatta maniera di compensare e alleviare la tradizionale povertà del comune di Ceglie Messapico, che, attraverso l'iniziativa di cui si fa cenno, riuscirebbe, sia pure in modo parziale, a risolvere quanto meno il problema della locale disoccupazione » (4690).

Poiché l'onorevole Manco non è presente, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari e proroga della corresponsione degli assegni familiari ai disoccupati, in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia (3681).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari ai disoccupati, in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri ha replicato l'onorevole ministro.

Si dia lettura dell'unico ordine del giorno presentato.

MAGNO, *Segretario*, legge:

« La Camera

invita il Governo

a studiare con sollecitudine e a presentare i provvedimenti legislativi necessari, affinché ai lavoratori disoccupati o sospesi sia assicurata la completa assistenza sanitaria prevista dalle precedenti norme eccezionali; e a provvedere altresì a risolvere la questione dell'assistenza sanitaria ai mezzadri e coloni pensionati ».

Mengozzi.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo ?

BOSCO, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, assicurando che farò il possibile per risolvere al più presto i problemi in esso indicati.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Mengozzi non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Passiamo all'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

MAGNO, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente la proroga della corresponsione degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia, nonché la corresponsione degli assegni familiari agli operai ammessi in Cassa integrazione guadagni ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mazzoni, Tognoni, Biagini, Sulotto, Di Mauro Luigi, Rosinovich, Sacchi, Abenante e Venturoli hanno proposto di aggiungere il seguente articolo 1-bis al testo del decreto-legge:

« Ai lavoratori di cui all'articolo 1 spetta altresì il trattamento previsto dall'articolo 2, ultimo comma, della legge 5 luglio 1965, n. 833, e dall'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 23 giugno 1964, n. 433 e successivamente dal decreto-legge 29 marzo 1966, n. 129, convertito con modificazioni nella legge 26 maggio 1966, n. 310, nonché il trattamento previsto in caso di infortunio o malattia professionale

agli operai in integrazione, a norma del secondo comma dell'articolo unico della citata legge 26 maggio 1966, n. 310 ».

L'onorevole Mazzoni ha facoltà di illustrarlo.

MAZZONI. Ritengo che i colleghi comprendano con chiarezza l'importanza del problema sollevato. Noi siamo convinti, almeno considerando le reazioni verificatesi tra coloro che si interessano di problemi sociali, che il nostro articolo aggiuntivo non potrà essere respinto. Intendiamo modificare il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, per ripristinare taluni diritti che i disoccupati e i lavoratori posti in Cassa integrazione guadagni avevano acquisito e che oggi si vorrebbero sopprimere. Si tratta infatti dell'assistenza di malattia, di infortunio e di malattia professionale per i lavoratori che dal 1° gennaio 1967 al 31 dicembre 1968 saranno inviati in Cassa integrazione guadagni, e si tratta, per i lavoratori posti in disoccupazione, dell'assistenza di malattia. Il decreto-legge proroga soltanto una parte delle provvidenze previste dalle tre precedenti leggi. Infatti la legge 23 giugno 1964, n. 433, stabiliva che agli operai ammessi all'integrazione, ai sensi delle precedenti disposizioni, spettano gli assegni familiari nella misura intera, nonché l'assistenza in caso di malattia secondo le modalità delle norme vigenti. La legge 5 luglio 1965, n. 833, in favore dei disoccupati, stabiliva che gli operai ammessi al trattamento di cui al primo e al secondo comma — cioè che avevano diritto all'assicurazione di disoccupazione — conservano, in deroga ai termini di cui all'articolo 30 del contratto collettivo nazionale del gennaio 1939, il diritto all'assistenza in caso di malattia secondo le modalità previste dalle norme vigenti. Infine la legge 26 maggio 1966, n. 310, di conversione del decreto-legge, 29 marzo 1966, n. 129, aggiungeva che agli operai ammessi all'integrazione ai sensi delle disposizioni precedenti spetta in caso di infortunio sul lavoro o di malattia professionale l'assistenza secondo le modalità delle norme vigenti.

Ora si vuol prorogare fino al 1968 la possibilità del godimento degli assegni familiari tanto per gli operai disoccupati quanto per quelli che saranno ammessi alla Cassa integrazione per riduzione delle ore di lavoro o per sospensione dal lavoro. La proroga però non riguarda il godimento dell'assistenza sanitaria né il diritto all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali che i lavoratori avevano preceden-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

temente acquisito. Non comprendo, in verità, da quale considerazione possa essere partito il ministro Bosco nel presentare proposte depressive di così delicate ed indispensabili provvidenze nei riguardi di lavoratori colpiti duramente in seguito alla cessazione o alla riduzione delle ore lavorative.

Non è certo partito da motivi di interesse generale. Si parla tanto — anzi è stata riconfermata proprio la settimana scorsa in occasione della discussione e dell'approvazione del capitolo VII del piano Pieraccini — dell'intenzione di giungere all'istituzione di un servizio sanitario che provveda alle prestazioni sanitarie preventive, curative e riabilitative per tutti i cittadini; in contrasto con questo indirizzo oggi si vuole invece sopprimere il diritto all'assistenza di malattia e all'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali per quei lavoratori che, già assicurati, verrebbero a perdere tale diritto in caso di disoccupazione o di sospensione dal lavoro, ovvero di lavoro ad orario ridotto.

Non è certo partito dalla considerazione che le condizioni dei lavoratori oggi siano diverse da quelle che erano due o tre anni fa. Essi hanno subito gli effetti della congiuntura, attraversando un periodo particolarmente duro. Poiché è prevedibile che la disoccupazione si presenterà particolarmente cruda nelle zone colpite dall'alluvione, essi saranno ancor più sottoposti a dure ed estreme difficoltà.

Che non vi siano giustificazioni a questo provvedimento appare evidente, del resto, dal modo stesso come è stato presentato. La relazione non fa parola di questa grave ed assurda misura punitiva, perché si è voluto nascerla perfino alla maggioranza. Leggendo gli articoli del decreto-legge è difficile, anche per chi sia esperto di questa materia, rendersi conto di ciò che in effetti si vuol prorogare e di ciò che invece esula dalla proroga.

La relazione afferma che il Governo è sensibile a qualunque variazione sfavorevole delle prestazioni previdenziali nei confronti dei lavoratori. Tuttavia il Governo ha ritenuto di prorogare soltanto una parte del trattamento previdenziale dei lavoratori che sono stati così duramente colpiti. Non riesco pertanto a scorgere traccia di questa sensibilità sociale del Governo. La sensibilità, invece, è evidente ancora una volta nei lavoratori, i quali la esprimono largamente attraverso la Cassa assegni familiari, col quale fondo si provvede a coprire le spese.

Intendo inoltre sollevare l'altro problema sul modo di presentazione di questo e di altri precedenti provvedimenti. Il comportamento del Governo costituisce una vera e propria scorrettezza, di cui il ministro del lavoro e della previdenza sociale sembra voglia un riconoscimento speciale. Infatti, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, che la Camera è ora chiamata a convertire in legge, è stato presentato alla nostra Assemblea il 22 dicembre 1966, proprio mentre si concludeva il dibattito relativo alla conversione del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, recante provvidenze contro le alluvioni e le mareggiate dell'autunno scorso. In quella occasione ho chiesto la soppressione dell'articolo 63, il cui contenuto non aveva alcuna attinenza con i motivi che avevano originato il decreto-legge stesso. Sostenevo inoltre che non ricorrevano le ragioni di urgenza e di straordinarietà che per i decreti-legge prevede l'articolo 77 della Costituzione. L'articolo in questione prorogava la scandalosa ripartizione degli oneri relativi agli assegni familiari in modo da gravare per 200 miliardi di lire sulle piccole imprese artigiane e commerciali, consentendo ai grandi complessi economici una posizione di profitto differenziale. Esso rappresentava l'altra parte del decreto-legge 29 marzo 1966, che disponeva la proroga dei massimali e conteneva le norme per il godimento degli assegni familiari da parte dei lavoratori a cassa integrazione e delle altre provvidenze.

Mi sembra quindi che la Camera non potrà non tener conto della grave responsabilità che si assumerebbe qualora accettasse senza modifiche il decreto-legge in esame, il quale praticamente, se approvato nel testo originario, priverebbe del beneficio una larga massa di lavoratori che saranno posti in disoccupazione ed a cassa integrazione. E in particolare modo saranno i lavoratori delle zone alluvionate, le quali hanno subito una seconda depressione economica, a pagare il prezzo di una incomprensione che non viene certamente meno con l'ordine del giorno che alcuni colleghi della maggioranza hanno presentato.

Per queste ragioni spero che la Camera, nel rendersi interprete delle buone ragioni addotte, voglia modificare il decreto-legge accogliendo l'articolo aggiuntivo da noi proposto.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sull'articolo aggiuntivo presentato?

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

BIANCHI FORTUNATO, *Relatore*. Già nella mia replica in sede di discussione generale ho avuto modo di soffermarmi sulla materia prevista dall'articolo 1-bis Mazzoni e sull'intervento dell'onorevole Alini riguardante la stessa materia. Intendo ancora ribadire che il relatore non può non convenire sulla portata sociale dell'articolo 1-bis. Nel medesimo tempo il relatore deve rilevare che, se l'articolo 1-bis venisse approvato nel testo presentato, comporterebbe il problema di reperire una copertura di oltre 5 miliardi (il calcolo porta ad un onere di 5 miliardi 800 milioni).

Per questo motivo ieri ho sollecitato il Governo a prendere in considerazione questo particolare aspetto dell'assistenza sanitaria ai disoccupati o a coloro che comunque sono ammessi al beneficio della cassa integrazione perché sospesi. Ieri ho pure sollecitato l'intervento del Governo per la presentazione di un disegno di legge per la soluzione del problema che nelle scorse settimane è stato posto sul tappeto, ossia l'assistenza di malattia ai mezzadri, ai coloni, ai coltivatori diretti pensionati, che una sentenza della Corte di cassazione ha vanificato.

Trattasi di un problema per la soluzione del quale desidero anche in questo momento sollecitare il Governo.

È chiaro che in questa sede, venendo meno la copertura richiesta dall'articolo 1-bis, il relatore è costretto a esprimere parere contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

BOSCO, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Desidero innanzitutto rinnovare a tutti i settori della Camera il vivo ringraziamento del Governo per l'adesione data ai criteri ispiratori di questo disegno di legge che, come è stato rilevato, proroga per altri due anni — fino al 31 dicembre 1968 — l'erogazione degli assegni familiari a favore di coloro che sono ammessi alla indennità di disoccupazione nonché degli operai ammessi alla cassa integrazione guadagni.

Desidero dire all'onorevole Mazzoni che il provvedimento, in realtà, non sopprime nulla, perché il trattamento di cui si tratta era venuto a scadenza *ope legis* con il 31 dicembre 1966. Il Governo ha ritenuto suo dovere di presentare al Parlamento, dato il persistere parziale della congiuntura sfavorevole per quanto riguarda l'occupazione, un disegno di legge per la conversione del decreto-legge sulla proroga degli assegni familiari. Non ha ritenuto di presentare in pari tempo anche un

provvedimento per la proroga dell'assistenza malattia non soltanto perché le leggi ordinarie (questo l'onorevole Mazzoni non lo ha detto, ma lo ha detto ieri ampiamente il relatore) già assicurano per un certo tempo l'assistenza malattia agli operai che sono ammessi alla concessione dell'indennità di disoccupazione, ma anche in base ad una valutazione globale della situazione, poiché non c'è dubbio che nel 1966 il reddito nazionale è aumentato del 5 per cento, cioè si è cominciata a superare la depressione economica in cui il paese era caduto nel 1964 e nel 1965. Quindi, questa valutazione globale della situazione ha indotto il Governo a proporre al Parlamento una parziale proroga dei provvedimenti a favore degli operai disoccupati o ammessi alla Cassa integrazione guadagni.

Altra valutazione che il Governo non ha potuto non fare è quella relativa alla situazione finanziaria dell'INAM. Dicevo ieri in sede di discussione generale che il ministro del lavoro ha poche occasioni di intrattenere il Parlamento su problemi così importanti quali quello della vita dei grandi istituti previdenziali e assistenziali e quindi coglievo — come colgo — l'occasione per dire al Parlamento qual è la situazione reale dell'INAM, a carico del quale dovrebbe essere posta l'assistenza a questi benemeriti lavoratori secondo l'articolo aggiuntivo Mazzoni.

La situazione finanziaria dell'INAM è la seguente: mentre fra il 1961 e il 1962 vi fu un ritmo di accrescimento dei contributi affluiti all'INAM del 24,80 per cento, nel 1963 rispetto al 1962 ancora un aumento del 25,59 per cento, nel 1964 rispetto al 1963 del 27,51 per cento, nel 1965 vi è stata una crescita di appena il 3,18 per cento. Di contro a questo ritmo decrescente degli aumenti contributivi vi è stato un aumento inversamente proporzionale delle spese a carico dell'INAM, poiché le sole spese per ricoveri negli istituti di cura e negli ospedali sono passate da 94 miliardi nel 1961 a 270 miliardi nel 1966. Si sono cioè triplicate le spese di assistenza nel campo ospedaliero, e sono quelle che hanno subito la maggiore incentivazione in percentuale.

Naturalmente anche le prestazioni sanitarie sono aumentate in conformità: quelle mediche generiche sono passate da 62 miliardi a 154 miliardi, quelle farmaceutiche sono passate da 111 miliardi a 252. Quindi si è avuto un totale di spese a carico dell'INAM di 937 miliardi nel 1966, per cui vi è stato un disavanzo di 103 miliardi che comprende anche i 35 miliardi di disavanzo del 1965.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

In queste condizioni il Governo ha ritenuto opportuno far proprio l'indirizzo che è stato segnato in una recentissima relazione della Corte dei conti sul bilancio dell'INAM (quella che l'onorevole Presidente ha annunciato proprio in questa seduta pomeridiana alla Camera), nella quale è detto che due principi fondamentali occorre tener presenti nel valutare la situazione finanziaria dell'INAM: il primo è dato dalla osservanza di un principio fondamentale dell'ordinamento giuridico, di rilevanza costituzionale, consistente nell'obbligo di reperire per ogni nuova spesa la corrispondente copertura allo scopo di non turbare l'equilibrio finanziario dell'ente; il secondo è un ampio potere di autonomia da dare agli enti previdenziali, in modo che possano far corrispondere le spese alle entrate e viceversa.

Per quanto riguarda il primo criterio il Governo ha ritenuto di non poter proporre al Parlamento la proroga *sic et simpliciter* del precedente sistema, che finiva col porre a carico dell'INAM il pagamento di spese senza nessun corrispettivo contributivo; il che ha gravemente alterato l'equilibrio finanziario non soltanto dell'INAM, ma anche dell'INPS, dell'INAIL e di tutti gli altri enti previdenziali.

Pertanto ho detto ieri e ripeto oggi (per quanto non sia presente il presentatore dell'ordine del giorno) che il Governo accetta, onorevole Mazzoni, l'ordine del giorno che ella voleva far suo (e quindi non lo respinge nella sostanza); lo accetta cioè nel senso che considererà questo problema nella globalità dei problemi previdenziali e assistenziali aperti, tra i quali quello accennato dall'onorevole Fortunato Bianchi, cioè quello relativo all'assistenza malattie dei pensionati mezzadri e coltivatori diretti, e al più presto sottoporrà al Parlamento una soluzione di questi problemi. Ma per il momento, ripeto, non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Mazzoni che comporta una spesa di 5 miliardi e 800 milioni, per i quali non c'è la copertura, non potendo porre a carico dell'INAM una spesa così rilevante senza far fronte alla relativa copertura.

TOGNONI. Chi deve pagare allora la spesa prevista? I disoccupati?

BOSCO, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Il Ministero del lavoro sta spiegando tutto l'impegno possibile per risolvere favorevolmente il problema nel senso desiderato dalla Commissione lavoro e anche dal ministro del lavoro. Ma in questo mo-

mento non sono in grado di assumere impegni formali perché si tratta di una decisione collegiale del Governo. Pertanto, invito la Camera ad approvare il disegno di legge nel testo attuale, rinviando ad un prossimo futuro l'esame dell'intero problema sollevato in questa sede.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Mazzoni, mantiene il suo emendamento, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

MAZZONI. Sì, signor Presidente.

ALINI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALINI. Nell'intervento da me svolto ieri nel corso della discussione generale su questo disegno di legge avevo rilevato, a nome del mio gruppo, la carenza che emerge dalle proposte presentate dal Governo, attinenti alla questione del trattamento di malattia.

Devo dire che le argomentazioni che ieri il ministro espresse cercando di confutare l'accogliabilità di altre richieste, come quelle contenute nell'emendamento Mazzoni, non mi hanno troppo convinto. Ecco perché ho chiesto la parola, e cioè per ribadire — non voglio qui ripetere la sostanza delle cose che ho già espresso ieri — l'esigenza che il Governo e la maggioranza vogliano prendere in considerazione il contenuto dell'emendamento proposto dall'onorevole Mazzoni e che il mio gruppo sottoscrive. In sostanza il disegno di legge attua una gravissima discriminazione nel campo delle provvidenze, come è appunto quella del trattamento malattia, quando invece si dovrebbe adottare un trattamento capace di aiutare le categorie dei lavoratori nel momento in cui questi si trovano in condizioni di maggiore bisogno. A mio avviso il Governo deve pertanto trovare il modo e la possibilità per reperire i relativi fondi.

Non voglio qui polemizzare, però già ieri ho rilevato che, quando si tratta di trovare fondi che vanno in una cert'altra direzione, nel senso cioè di aiutare gli imprenditori attraverso la fiscalizzazione degli oneri sociali ed altri sgravi fiscali, si agisce con tempestività, i provvedimenti vengono presentati al Parlamento e se ne chiede l'approvazione; quando invece si tratta di provvedimenti che vanno incontro alle esigenze di alcune categorie di lavoratori, come quella di cui stiamo discutendo — esigenze che lo stesso relatore ieri non ha potuto disconoscere — insorge sempre

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

il problema della copertura delle spese, cui il Tesoro dovrebbe provvedere.

Ribadisco pertanto l'adesione del mio gruppo all'articolo aggiuntivo Mazzoni e confido che Governo e maggioranza vogliano prenderlo in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-bis Mazzoni.

(Dopo prova, controprova e votazione per divisione, non è approvato).

Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1966, n. 1036, recante la proroga del regime dei contingenti previsto dalle leggi 1° dicembre 1948, n. 1438 e 11 dicembre 1957, n. 1226, concernenti il territorio della provincia di Gorizia (3736); e delle concorrenti proposte di legge Ferioli e Cocco Ortu (1600); Franchi e Nicosia (3518); Covelli (3564).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1966, n. 1036, recante la proroga del regime dei contingenti previsto dalle leggi 1° dicembre 1948, n. 1438, e 11 dicembre 1957, n. 1226, concernenti il territorio della provincia di Gorizia; e delle concorrenti proposte di legge Ferioli e Cocco Ortu; Franchi e Nicosia; Covelli.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 27 gennaio ha replicato l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

MAGNO, *Segretario*, legge:

« La Camera,

all'atto della conversione in legge del decreto-legge di proroga della « zona franca » di Gorizia;

considerato che la posizione geografica di Gorizia non consente alla città e alla sua provincia un ampio sviluppo di ordine economico e sociale senza il determinante contributo di strumenti adeguati, che di anno in anno è andato aggravandosi il fenomeno del suo traffico con località oltre confine a tutto svantaggio di molti settori dell'economia goriziana e che gli scambi commerciali

hanno manifestato una preoccupante inversione di tendenze a danno dell'Italia;

considerato altresì che di questo fenomeno soffrono anche le altre province del confine orientale e che particolarmente dannosa, non solo per le citate province, ma per l'economia nazionale è la questione della benzina;

invita il Governo

a porre urgentemente allo studio la soluzione dei seguenti problemi:

realizzazione del raccordo autostradale Gorizia-Villesse;

riduzione delle tariffe ferroviarie per il trasporto merci;

finanziamento a tasso agevolato delle iniziative industriali e artigianali;

miglioramento del livello di occupazione nelle aziende a partecipazione statale;

indennizzi per l'applicazione delle servitù militari;

assegnazione di contingenti fissi *pro capite* di carburanti e lubrificanti al fine di annullare la spietata concorrenza iugoslava, e ciò per l'intera fascia del confine orientale ».

Franchi, Abelli, Servello.

« La Camera

impegna il Governo

a studiare e ad attuare provvedimenti a sostegno dell'economia dei territori particolarmente depressi posti al confine orientale d'Italia, ed in particolare ad assicurare alle città di Gorizia il necessario sviluppo economico attraverso incentivi per l'insediamento di nuove industrie, nel quadro dell'attuazione di un piano di sviluppo economico regionale quale è previsto dall'articolo 50 Statuto regionale, l'intervento dell'industria a partecipazione statale, la rapida attuazione del raccordo autostradale tra la città e l'autostrada Trieste-Venezia, già in parte finanziato con la legge 279, e l'apertura al traffico internazionale della stazione ferroviaria di Gorizia ».

Zucalli, Franco Raffaele.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati ?

VALSECCHI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. I due ordini del giorno ripetono sostanzialmente analoghi documenti presentati nell'altro ramo del Parlamento e sui quali il Governo ebbe già a pronunziarsi, attraverso la mia persona. Dissi allora, e ripeto

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

oggi, che il Governo accetta l'invito a studiare la eventuale adozione di provvidenze analoghe a quelle indicate negli ordini del giorno, precisando però, per quanto riguarda l'ordine del giorno Franchi, che l'avverbio « urgentemente » va inteso in relazione e compatibilmente con tutti gli altri adempimenti, cui il Governo deve far fronte.

Saranno trasmesse all'ANAS, ai Ministeri dei trasporti, dell'industria, del lavoro, delle partecipazioni statali e della difesa le richieste riguardanti argomenti di loro rispettiva competenza.

Per quanto attiene alla richiesta di specifica competenza del Ministero delle finanze, e cioè l'assegnazione di contingenti fissi *pro capite* di carburanti e lubrificanti, il Governo è contrario ad una agevolazione di questo genere ed è disposto tutt'al più ad esaminare la possibilità di assegnazioni di carburante a seconda dei mezzi motori a disposizione. Con queste riserve, accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Franchi.

Il Governo accetta, pure come raccomandazione e con identiche riserve, l'ordine del giorno Zucalli, riguardante esso pure materie che sono oggetto della competenza di numerosi ministeri.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Franchi non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione dell'ordine del giorno.

Onorevole Raffaele Franco, insiste per l'ordine del giorno Zucalli, di cui ella è cofirmatario?

FRANCO RAFFAELE. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge, identico nei testi della Commissione e del Senato.

Se ne dia lettura.

MAGNO, Segretario, legge:

È convertito in legge il decreto-legge 5 dicembre 1966, n. 1036, recante la proroga del regime dei contingenti previsto dalle leggi 1° dicembre 1948, n. 1438 e 11 dicembre 1957, n. 1226, concernenti il territorio della provincia di Gorizia, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, primo comma, le parole: « fino al 31 dicembre 1969 » sono sostituite con le altre: « fino al 31 dicembre 1973 ».

Dopo l'articolo 4, è inserito il seguente:

« Art. 4-bis. — A modifica della legge 11 giugno 1954, n. 384, e della legge 26 aprile 1964, n. 313, viene riconosciuta al comune di Gorizia, fino alla scadenza della presente legge, previa autorizzazione biennale del Ministero delle finanze, la facoltà di riscuotere imposte di consumo sui quantitativi dei seguenti generi introdotti, ai sensi del precedente articolo 3, primo comma, con le agevolazioni previste dalla presente legge:

- 1) benzina, petrolio, gasolio, lubrificanti;
- 2) oli di semi alimentari;
- 3) caffè e surrogati di caffè;
- 4) zucchero;
- 5) birra.

L'imposta non può eccedere la misura di lire 30 al litro per la benzina e di lire 15 al litro per il gasolio e per il petrolio.

Sugli altri generi l'imposta si applica in misura non superiore al 15 per cento del valore, determinato dalla Commissione provinciale prevista dall'articolo 11 della legge 2 luglio 1952, n. 703.

Al comune di Savogna d'Isonzo viene riconosciuta una quota parte delle imposte riscosse, a termine dei precedenti commi, da determinarsi in ragione delle quantità dei contingenti destinati al consumo del suo territorio.

La determinazione di detta quota parte è stabilita annualmente con decreto del Prefetto, sentito l'Intendente di finanza ».

PRESIDENTE. L'articolo 1 del decreto-legge è così formulato:

« Il termine del 31 dicembre 1966, previsto dall'articolo 1 della legge 11 dicembre 1957, n. 1226, è prorogato fino al 31 dicembre 1969.

Restano in vigore, fino alla scadenza del termine di proroga stabilito dal comma precedente, tutte le altre disposizioni di cui alla legge 1° dicembre 1948, n. 1438, con le integrazioni apportatevi dall'articolo 20-bis della legge 19 febbraio 1965, n. 28 ».

Gli onorevoli Franchi ed Abelli hanno proposto di aggiungere, dopo l'articolo 1, il seguente:

ART. 1-bis.

I macchinari e i materiali di cui all'articolo 12 della legge 1° dicembre 1948, n. 1438, nonché i materiali di cui ai numeri 7 e 13, previsti dalla tabella B allegata al presente decreto, sono esenti dal pagamento dell'IGE e dell'imposta di conguaglio.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Conseguentemente all'articolo 1 aggiunge-
re, in fine, le parole: « e dal successivo arti-
colo 1-bis del presenet decreto ».

Il Senato ha inserito, dopo l'articolo 4,
il seguente:

« Art. 4-bis. — A modifica della legge 11
giugno 1954, n. 384, e della legge 26 aprile
1964, n. 313, viene riconosciuta al comune
di Gorizia, fino alla scadenza della presente
legge, previa autorizzazione biennale del Mi-
nistero delle finanze, la facoltà di riscuotere
imposte di consumo sui quantitativi dei se-
guenti generi introdotti, ai sensi del prece-
dente articolo 3, primo comma, con le age-
volazioni previste dalla presente legge:

- 1) benzina, petrolio, gasolio, lubrificanti;
- 2) oli di semi alimentari;
- 3) caffè e surrogati di caffè;
- 4) zucchero;
- 5) birra.

L'imposta non può eccedere la misura di
lire 30 al litro per la benzina e di lire 15 al
litro per il gasolio e per il petrolio.

Sugli altri generi l'imposta si applica in
misura non superiore al 15 per cento del
valore, determinato dalla Commissione pro-
vinciale prevista dall'articolo 11 della legge
2 luglio 1952, n. 703.

Al comune di Savogna d'Isonzo viene ri-
conosciuta una quota parte delle imposte ri-
scosse, a termine dei precedenti commi, da
determinarsi in ragione delle quantità dei
contingenti destinati al consumo del suo ter-
ritorio.

La determinazione di detta quota parte è
stabilita annualmente con decreto del Prefet-
to, sentito l'Intendente di finanza ».

Gli onorevoli Franchi e Abelli hanno pro-
posto di sopprimere questo articolo aggiun-
tivo. Poiché non sono presenti, si intende che
abibano ritirato i loro emendamenti.

Avverto che il disegno di legge, che consta
di un articolo unico, sarà votato a scrutinio
segreto in altra seduta.

Dichiaro assorbite le concorrenti proposte
di legge Ferioli e Cocco Ortu (1600); Franchi
e Nicosia (3518); Covelli (3564).

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Approvazione delle finalità e delle linee
direttive generali del programma di svi-
luppo economico per il quinquennio 1965-
1969 (2457).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il
seguito della discussione del disegno di leg-
ge: Approvazione delle finalità e delle linee

direttive generali del programma di sviluppo
economico per il quinquennio 1965-1969.

Passiamo al capitolo IX. Se ne dia let-
tura.

MAGNO, *Segretario*, legge:

FORMAZIONE PROFESSIONALE

LINEE GENERALI DELLA POLITICA DELLA FORMA- ZIONE PROFESSIONALE.

111. — La formazione professionale della
forza di lavoro si svolge in due tempi distinti:

a) una preparazione scolastica che, an-
che quando si riferisce ad un determinato
campo di attività pratica, deve necessaria-
mente avere carattere polivalente e profes-
sionale di base, data la molteplicità di pro-
fessioni e mestieri in cui si concreta la do-
manda di lavoro;

b) una preparazione specializzata extra-
scolastica aderente alle esigenze specifiche
delle singole professioni e dei singoli mestieri;
tanto più specifica e approfondita, quanto
più si perfeziona il processo tecnologico e au-
menta la complessità delle strutture sociali.

La formazione professionale terrà conto
delle prospettive di integrazione europea, af-
finché si possa tendere alla libera circolazione
dei lavoratori e alla armonizzazione nel set-
tore sociale con gli altri Paesi comunitari.

112. — Le direttrici di sviluppo dell'atti-
vità di formazione extra-scolastica nel pros-
simo quinquennio saranno: l'inserimento dei
giovani nel lavoro; la qualificazione profes-
sionale; la promozione sul lavoro.

Tuttavia, fino a che le attività formative
non avranno raggiunto il necessario grado di
efficienza, la formazione professionale extra-
scolastica svolgerà anche funzioni straordi-
narie, in connessione con fenomeni contin-
genti da affrontare nel breve periodo. Esse
riguarderanno: la qualificazione dei giovani
che hanno iniziato l'attività lavorativa prima
del compimento dell'obbligo scolastico; la
qualificazione e riqualificazione dei lavora-
tori disoccupati; la qualificazione delle for-
ze di lavoro che abbandonano l'agricoltura.

OGGETTIVI QUANTITATIVI.

113. — Nel quinquennio 1966-70 dovran-
no essere qualificati in strutture extrascola-
stiche 1.150.000 giovani. I lavoratori disoccu-
pati che dovranno essere qualificati o riqua-
lificati saranno circa 440 mila, mentre l'es-
odo dall'agricoltura richiederà la qualifica-
zione di circa 300 mila unità.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

La prevista evoluzione della struttura professionale dell'occupazione implica un fabbisogno addizionale di dirigenti e quadri intermedi che solo in parte sarà coperto dalle strutture scolastiche: si tratta, per l'intero quinquennio, di 260 mila unità complessive, di cui 20 mila quadri dirigenti e 240 mila quadri intermedi (40 mila superiori e 200 mila inferiori), cui dovrà provvedere la promozione sul lavoro, effettuata attraverso apposite strutture formative.

INTERVENTI LEGISLATIVI.

114. — La realizzazione di questi obiettivi è condizionata da un riordinamento legislativo del settore.

La legge che attualmente regola la formazione professionale è per molti aspetti inadeguata e troppo spesso le attività di formazione professionale diventano un puro meccanismo di assistenza. Le maggiori carenze dell'attuale sistema sono la mancanza di strumenti di programmazione e di attuazione degli interventi; la carenza di controlli didattici e tecnici; la non sempre adeguata preparazione del personale docente; l'eterogeneità dei livelli culturali e professionali degli allievi; la mancanza di attività di sperimentazione; l'insufficiente coordinamento tra istituzioni dipendenti dallo stesso Ministero o da Ministeri diversi; il mancato riconoscimento delle qualifiche da parte delle imprese (comprese le aziende pubbliche e l'amministrazione statale).

Il riordinamento del settore, nel quale esistono libere iniziative che hanno notevolmente contribuito a formare professionalmente e ad avviare al lavoro qualificato gran numero di giovani lavoratori, presuppone innanzitutto la adeguata definizione delle competenze delle regioni e dei Ministeri interessati alle attività di preparazione professionale, in particolare del Ministero del lavoro.

PROGRAMMI DI SPESA.

115. — L'attività di formazione e qualificazione prevista nel quinquennio comporterà una spesa complessiva di 400 miliardi, destinata per una metà alla qualificazione dei giovani e per l'altra alla qualificazione dei lavoratori disoccupati, a quella dei lavoratori agricoli, alle altre forme di attività extrascolastica (corsi complementari per apprendisti, corsi di riadattamento per minorati) e alla promozione dell'inserimento dei giova-

ni nel lavoro, alla riqualificazione tecnologica degli occupati e alla promozione sul lavoro.

GIOMO. Chiedo di parlare sul capitolo nel suo complesso.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il programma di sviluppo economico generale dedica al settore della formazione professionale un intero capitolo, il nono, delineando sommariamente quale sarà al riguardo lo svolgimento della politica statale, indicandone gli obiettivi quantitativi, gli interventi legislativi ed infine i programmi di spesa.

Prima di passare all'esame della politica che intende adottare il Governo nei prossimi cinque anni nel settore della formazione professionale, ci sembra opportuno, al fine di poterne meglio valutare la portata e la pratica efficacia, chiarire preliminarmente il significato di formazione professionale, per passare poi ad un esame obiettivo della situazione attuale ed alla previsione di quanto sarà necessario fare nel futuro in questo settore.

È risaputo che la formazione professionale costituisce un presupposto essenziale per lo sviluppo ed il progresso tecnico ed economico nella nostra società. Nessun governo serio e responsabile può esimersi dall'apprestare tutti quegli strumenti e quei mezzi finanziari riconosciuti più idonei al fine di realizzare la formazione professionale del cittadino.

Prima, però, di procedere alla programmazione delle attività di formazione professionale, è necessario un chiarimento preliminare.

Molte classificazioni sono state formulate al riguardo guardando sia ai soggetti del rapporto dell'insegnamento e dell'apprendimento, sia alla qualità o alla quantità della formazione, sia infine ai metodi ed ai mezzi per conseguirla.

Non ci sembra arbitrario definire la formazione professionale come « la preparazione dei lavoratori allo svolgimento di attività di ordine esecutivo attinenti ai vari settori economici dell'industria, dell'agricoltura e dei servizi ». Tale definizione abbraccia, per altro, due concetti diversi: quello relativo all'addestramento considerato necessario per acquisire la cosiddetta « abilità delle mani », e cioè un generico avviamento ad una attività « qualificata », e quello relativo all'istruzione indispensabile ad acquisire quelle cognizioni tecnico-scientifiche costitutive della

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

capacità ad eseguire particolari lavori che superino il livello della semplice manovalanza, nonché alla formazione di una completa personalità sotto il profilo umano e sociale. In considerazione dei compiti sempre più impegnativi che vengono affidati al lavoratore dall'attuale ordinamento economico e sociale riteniamo, dunque, che, al termine più generico di « formazione professionale » debba essere sostituito quello più completo di « istruzione professionale ».

Non è superfluo soffermarsi per qualche breve momento sulla storia della nascita degli istituti professionali. Essi sorsero per sostituire le scuole tecniche e le scuole professionali femminili considerate, per il mutare dei tempi, non più rispondenti al proseguimento di quei fini che per entrambe aveva individuato la legge n. 889 del 16 giugno 1931. Con regio decreto-legge n. 2038 del 21 settembre 1938, il legislatore prevede la possibilità di istituire con decreto del Capo dello Stato istituti con ordinamento speciale, stabilendo che la disciplina di ogni istituto speciale venisse dettata con lo stesso decreto istitutivo.

All'articolo 2 dei singoli decreti istitutivi si stabiliva che gli istituti professionali avevano lo scopo di preparare personale idoneo « all'esercizio delle attività di ordine esecutivo nei vari settori economici », nel cui ambito, a seconda dell'indirizzo, avrebbero dovuto operare. Dal 1938 ad oggi, mediante il sistema di copiare, con variazioni irrilevanti, il decreto istitutivo del primo istituto con ordinamento speciale, si sono posti in essere numerosi istituti professionali, così da fare di una eccezione la regola.

Ma quel che appare più grave è che si è cercato reiteratamente, con inesatte interpretazioni ed errate valutazioni, di alterare le finalità dell'istruzione professionale accentuando la tendenza a concepire e a modellare gli istituti professionali come istituti tecnici di formato ridotto, alimentando così grosse polemiche, creando serie preoccupazioni ai giovani e alle famiglie, sviluppando in definitiva uno stato di disagio in tutto il settore dell'istruzione professionale.

La causa principale di tale situazione è da ricercarsi nella mancanza di una legge organica che precisi le funzioni, gli orientamenti, gli attributi di tali istituti.

Come ha detto di recente l'onorevole Valitutti: « Nell'animo di molti cui spetterebbe decidere vi è il timore che, ammettendo che l'istruzione professionale debba caratterizzarsi come istruzione per la preparazione di operai qualificati, si pronunzi una specie di

condanna sociale dei giovani a cui è destinata. Perciò si indugia in un concetto ambiguo che sta all'origine del protrarsi dell'inazione legislativa nella suddetta materia. Intanto, cedendo all'anzidetto timore, da una parte si confessa di non aver superato la tradizionale svalutazione morale del lavoro tecnico manuale e dall'altra si rinuncia in pratica ad occuparsi seriamente della preparazione dei giovani lavoratori ».

Di conseguenza notiamo come il nostro sistema prepara due tecnici intermedi e un operaio qualificato, mentre il rapporto normale dovrebbe essere di cinque operai qualificati per ogni tecnico intermedio (questo è un calcolo del professor Gozzer).

Qual è la situazione dell'istruzione professionale? In un mondo nel quale la scienza e la tecnica vanno acquistando un'importanza sempre più rilevante, vediamo che il nostro paese procede molto stentatamente si da far valutare (professor Dediyer dell'università di Lund) il nostro ritardo nello sviluppo scientifico ed economico in 30-40 anni rispetto agli Stati Uniti d'America.

A questo stato di drammatica arretratezza non si sottrae l'insieme dei nostri istituti scolastici. Ai giovani che hanno frequentato la scuola dell'obbligo, cioè al compimento del quattordicesimo anno di età, si presenta questa prospettiva: o iscriversi agli istituti professionali triennali, che permetteranno loro di diventare operai qualificati, o iscriversi ai licei o agli istituti tecnici, nei quali si ha innanzi tutto la possibilità di conseguire un diploma che consentirà l'immissione nella categoria dei quadri intermedi e poi — a quanti volessero proseguire gli studi frequentando l'università — l'accesso alla categoria dei dirigenti, e cioè ai quadri superiori. Allo stato delle cose, quindi, non si vede perché un giovane debba iscriversi a un istituto professionale che gli permetta di diventare soltanto operaio qualificato, e non ad un altro che, con soli due anni in più di studio, gli consenta di entrare a far parte della categoria di maggiore prestigio, quale è quella impiegatizia, e di poter raggiungere, attraverso l'università, il livello della dirigenza.

Conseguenza di ciò è che il numero annuale dei diplomati dagli istituti professionali (poco più di 25 mila secondo il Martinoli), dopo lo sviluppo degli anni 50, si è fermato ad appena il 10 per cento del fabbisogno necessario per alimentare la categoria dei lavoratori qualificati; e che si hanno fondati motivi per ritenere probabile che, in futuro, si avrà un'ulteriore diminuzione.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

A ciò bisogna aggiungere la grande carenza quantitativa delle scuole e la grande insufficienza qualitativa dell'insegnamento, che producono conseguenze drammatiche nel settore della produzione.

Per rendersi conto di ciò basta valutare i dati assunti dalla Commissione d'indagine sulla scuola e sulle forze di lavoro. Da questi si rileva che la più gran parte dei lavoratori non hanno alcuna qualifica, sia essa ottenuta per mezzo della scuola o tramite il tirocinio pratico; che i tre quarti dei lavoratori mancano di una specifica preparazione professionale ottenuta attraverso la scuola; che a qualsiasi livello della preparazione professionale si trova difficilmente una corrispondenza tra effettiva qualifica del lavoratore e la preparazione professionale ottenuta nella scuola professionale, tecnica e superiore. Questa per grandi linee la situazione attuale. Che cosa è possibile prevedere per il futuro?

In campo agricolo, dove oggi è assorbito un quarto della forza di lavoro italiana, si assiste ad una formazione che, con il passare degli anni, diviene sempre più rapida. La prospettiva di un maggiore reddito derivante da attività extragricole ha determinato l'esodo dalle campagne. Tuttavia deve prevedersi che in futuro il reddito dell'agricoltura subirà un notevole aumento in seguito al trasformarsi delle tecniche produttive, all'impiego di nuove macchine, all'adozione di metodi scientifici più perfezionati che richiederanno un personale più specializzato. In tale quadro i lavoratori agricoli saranno rappresentati da biologi, chimici, meccanici, da piloti di aeromobili, da conduttori di macchine, da addetti in genere ai servizi, che imporrà una meccanizzazione più avanzata.

Già fin da ora, quindi, occorre pensare alla preparazione professionale che bisognerà dare a queste forze di lavoro.

Nel settore dell'industria, con il moltiplicarsi dei nuovi prodotti che dovranno soddisfare i bisogni non ancora identificabili, si assisterà a un sempre più rapido diffondersi dell'automazione, che porterà a una graduale riduzione dell'intervento umano nei confronti delle macchine operatrici. L'attività dell'uomo si limiterà ad attuare operazioni di riparazione, manutenzione, verifiche, ecc. Da ciò un progressivo spostamento di personale da lavori generici a lavori sempre più qualificati che richiederanno non una qualificazione determinata, bensì una certa versatilità accompagnata ad una solida preparazione culturale di base, che sia più polivalente e generica che specifica.

Nel settore delle attività terziarie, caratterizzate anch'esse dallo sviluppo tecnologico, il personale addetto sarà portato ad aumentare proporzionalmente con il regredire delle attività primarie e secondarie. Si moltiplicheranno i mezzi di trasporto, di informazione e di comunazione, per cui è prevedibile che avranno vita nuove funzioni, nuove mansioni, nuovi incarichi, cui dovranno adeguarsi le professioni e i mestieri. Anche qui riteniamo che sia necessario prevedere un insegnamento delle scienze sperimentali di base che consentirà una migliore formazione professionale delle forze di lavoro della società di domani.

Alla luce di queste generiche previsioni di un futuro non molto lontano, riteniamo che la scuola tipicamente professionale, oltre a indirizzare ad una professione, dovrà essere scuola eminentemente formativa, in modo da produrre quella maturazione di elementi mercé la quale soltanto sarà possibile passare rapidamente da una ad un'altra attività professionale.

Occorre poi sottolineare che il nostro sistema di formazione professionale non può essere concepito che in una prospettiva di integrazione europea. Nel problema formativo l'aspetto comunitario ha un'importanza molto rilevante che non deve essere trascurato se vogliamo che nel nostro paese venga creato un sistema di formazione professionale che sia moderno, razionale ed efficiente, pari insomma a quello dei paesi di cui siamo soci nella Comunità sorta con il trattato di Roma.

In attuazione, infatti, dell'articolo 128 di tale trattato, che affidava al Consiglio dei ministri il compito di stabilire, dietro proposta della Commissione e previa consultazione del Comitato economico-sociale, i principi generali di una politica comune di formazione professionale che possa contribuire allo sviluppo armonico sia delle economie nazionali sia del mercato comune, con decisione del 20 aprile 1963 sono stati elaborati dieci principi concernenti l'attuazione di una politica comune di formazione professionale. Il 18 dicembre 1963, come è stabilito dal principio IV, il Consiglio ha approvato lo statuto del Comitato consultivo per la formazione professionale al quale la Commissione ha già presentato, per il parere, due programmi intesi ad attuare, uno sul piano generale, l'altro su quello più specifico dell'agricoltura, una comune politica di formazione professionale.

In questi programmi sono previste misure a breve e a lunga scadenza per il perseguimento dei fini prestabiliti. In campo internazionale, quindi, possiamo dire che la politica

di formazione professionale si sta gradualmente trasformando in operante realtà. Vedremo da qui a poco cosa si è stabilito di fare nel nostro paese per soddisfare le esigenze derivanti dalla progressiva attuazione della politica comune di formazione professionale.

Il programma generale di sviluppo economico al capitolo VIII presenta, con la tabella 1, una stima della struttura professionale quale dovrebbe modificarsi dal 1964 al 1981.

Secondo tale stima si prevede una riduzione del personale generico in percentuale dal 52,7 per cento al 15,3 per cento ed un aumento del personale qualificato dal 31,2 al 51,6 per cento; mentre i quadri intermedi inferiori dovrebbero passare dal 12,5 al 26,5 per cento ed infine i dirigenti ed i quadri superiori dal 3,6 al 6,6 per cento.

Il piano si limita a dire: « dovrebbe modificarsi ». E la frase non può non lasciare il lettore estremamente perplesso. Infatti, non si comprende se gli obiettivi descritti siano quelli che si vorrebbero e si sa di non poter attuare o quelli che si dovrebbero e si vogliono veramente attuare.

Ove fosse esatta la seconda ipotesi, noi non potremmo non manifestare il nostro scetticismo dal momento che l'attuale forza-lavoro sotto il profilo scolastico è così composta: l'85,7 per cento ha frequentato la terza o la quinta elementare; il 7,6 per cento ha frequentato o conseguito la licenza media inferiore; il 4,6 per cento ha frequentato o ottenuto la licenza media superiore e solo il 2,1 per cento ha frequentato l'università o conseguito un diploma di laurea.

Queste cifre acquistano ancora maggiore valore allorché si constata che i criteri ed i mezzi con i quali il programma intende attuare i suoi fini di espansione scolastica o sono inesistenti ovvero, quando esistono, sono inadeguati o insufficienti.

Per rendersi conto di ciò occorre esaminare quanto prevede il piano al capitolo IX, nel quale tratta espressamente della formazione professionale.

Indicando le linee generali della politica della formazione professionale della forza di lavoro, si prevede che questa politica debba svolgersi in due tempi distinti: a) una preparazione scolastica a carattere polivalente di base; b) una preparazione specializzata extrascolastica le cui direttrici di sviluppo nel prossimo quinquennio saranno: l'inserimento dei giovani nel lavoro; la qualificazione professionale; la promozione del lavoro. Tuttavia, si aggiunge, fino a che le attività formatrici non avranno raggiunto il necessario grado di effi-

cienza, la preparazione extrascolastica dovrà svolgere le seguenti funzioni straordinarie: la qualificazione dei giovani che hanno iniziato l'attività lavorativa prima dell'adempimento dell'obbligo scolastico; la qualificazione e riqualificazione dei lavoratori disoccupati; la qualificazione delle forze di lavoro che abbandonano l'agricoltura.

Infine, la formazione professionale terrà conto delle prospettive di integrazione europea affinché si possa tendere alla libera circolazione dei lavoratori e all'armonizzazione nel settore sociale con gli altri paesi comunitari.

Senonché il piano, stabiliti gli anzidetti fini, dimentica di dirci come essi dovrebbero attuarsi. Ci si limita ad indicare soltanto le direttrici di sviluppo dell'anzidetta formazione professionale nel suo duplice profilo adoperando locuzioni che appaiono o generiche o ovvie, quando non addirittura prive di senso. Ed è invero sorprendente che si sia avvertita la necessità di tener conto delle esigenze scaturite dal processo di integrazione europea solo allorché si è proceduto ad emendare la seconda stesura del piano.

In tale sede si è accolto un emendamento aggiuntivo, piuttosto generico, di parte democristiana, mentre dai liberali era stato presentato un emendamento molto più preciso ed impegnativo: « Considerata poi l'importanza rilevante assunta in campo internazionale dal problema della qualificazione professionale della manodopera, conseguenza della libera circolazione dei lavoratori nei paesi della comunità europea, si adotteranno tutte le iniziative affinché si pervenga ad una armonizzazione dei programmi di studio e dei titoli finali dell'istruzione professionale. A tale scopo ci si riferirà alle esperienze ed alle iniziative che al riguardo sono state assunte dai paesi della Comunità europea ».

Passando agli obiettivi quantitativi del piano per la formazione professionale, si osserva che nel quinquennio dovranno qualificarsi in strutture extrascolastiche 1.150.000 giovani, mentre i lavoratori disoccupati da qualificare o riqualificare saranno 440 mila e l'esodo dall'agricoltura richiederà la qualificazione di circa 300 mila unità. Totale 1 milione 890 mila unità.

Ora ci chiediamo con il CNEL: come sarà possibile qualificare o riqualificare in cinque anni un numero così cospicuo di lavoratori, se si pensa che nell'esercizio 1964-65 i corsi finanziati dal Ministero del lavoro sono stati frequentati solo da 130 mila giovani? Occorre considerare, poi, le difficoltà rappresentate dalla scarsissima disponibilità di personale

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

docente idoneo, a causa dell'inadeguatezza della retribuzione e della mancanza di centri indispensabili per lo svolgimento dei corsi.

Quegli obiettivi ci sembrano quindi molto ambiziosi, ma difficilmente raggiungibili, se non si provvederà con cospicui stanziamenti alla creazione di nuovi centri e se non si favorirà l'accesso di personale docente preparato incoraggiandolo con un trattamento economico ed uno sviluppo di carriera adeguati.

Il piano, però, pur affermando che la riorganizzazione del settore professionale necessita di interventi legislativi, non li indica affatto. Esso si limita ad alcune ovvie considerazioni circa l'attuale inadeguatezza della formazione professionale a causa di numerose e gravi carenze. Fra queste cita quella relativa alla « eterogeneità dei livelli culturali e professionali degli allievi », ma anche qui dimentica di dirci in qual modo dovrebbe realizzarsi quella università di preparazione indispensabile anche ai fini della partecipazione dell'Italia ad una politica comune di formazione professionale ed alla elaborazione di profili professionali europei.

Purtroppo, dobbiamo constatare che, alla base dello schema programmatico elaborato, si trova una concezione della formazione professionale secondo la quale si pensa di poter ignorare un problema fondamentale come quello dei profili professionali, in ossequio ad una oltremodo generica polivalenza culturale.

Considerato che dal piano molte esigenze del settore professionale vengono sottaciute e quelle esposte mancano della conseguente indicazione degli strumenti necessari a soddisfarle, riteniamo opportuno, a riprova della nostra critica fondamentale costruttiva, accennare ad alcune proposte che già da tempo andiamo prospettando.

Già nel 1959 sottolineavamo (tale proposta è stata fatta propria dalla Commissione di indagine) la necessità di costituire un comitato interministeriale permanente, con la rappresentanza degli enti specializzati che operano nel campo dell'istruzione professionale, per la formazione di organici piani di sviluppo e per la vigilanza sulla esecuzione di tali piani. Tale comitato consentirebbe un coordinamento delle numerose iniziative che, pur abbondando nel vasto campo della formazione professionale, sono prive della necessaria coordinazione.

Il coordinamento dovrebbe consistere: a) nel riesaminare tutti i metodi di addestramento, affinché si realizzi una politica economica della formazione professionale che sia fondata sul criterio della maggiore efficienza;

b) nello stabilire un esame finale valido in tutto il territorio nazionale, fissando le modalità in funzione delle direttive della Comunità economica europea.

Ci sembra, poi, necessario attuare una politica di incentivi che, prendendo le mosse dalla legge, modifichi l'attuale disciplina dell'apprendistato, offrendo ai giovani qualificati serie garanzie per il passaggio dalla scuola alla vita, e moltiplichi, intensificandole, a favore degli alunni degli istituti professionali, le provvidenze scolastiche già corrisposte.

Occorre perciò una seria, organica e completa legge sull'istruzione professionale che distingua i settori di competenza dei vari ministri, attribuendo però a quello della pubblica istruzione la necessaria preminenza, e funzioni da coordinamento delle attività comunque inerenti al settore.

A conclusione di quanto siamo fin qui venuti esponendo, ci sembra di poter dire che la formazione professionale deve fondarsi su una larga base di cultura generale che solo le istituzioni scolastiche dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione sono in grado di fornire. Le attribuzioni collaterali di qualificazione e di riqualificazione, di addestramento, di competenza dei vari ministeri, debbono considerarsi assolutamente secondarie e rispondenti a quelle primarie esperite dal Ministero della pubblica istruzione.

Per questi motivi, anche su questo capitolo IX riguardante la formazione professionale solleviamo i nostri dubbi e il nostro scetticismo circa la sua attuazione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dei paragrafi.

Gli onorevoli Sanna, Pigni, Alini, Valori, Passoni, Cacciatore, Minasi, Avolio, Luzzatto e Ivano Curti hanno proposto di sostituire il titolo del capitolo con il seguente:

« Addestramento e riqualificazione professionale ».

Gli stessi deputati hanno proposto, al paragrafo 112, primo comma, di aggiungere le parole:

« la qualificazione e riqualificazione dei lavoratori disoccupati; la qualificazione delle forze di lavoro che abbandonano l'agricoltura »;

di sopprimere il secondo comma;

al paragrafo 113, primo comma, di sopprimere il primo periodo;

al paragrafo 114, di sostituire ogni volta che si trovano le parole: « formazione profes-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

sionale », con le seguenti: « addestramento professionale »;

di sostituire il paragrafo 115 con il seguente:

« L'attività di addestramento e riqualificazione professionale prevista nel quinquennio comporterà una spesa complessiva di 200 miliardi destinata alla qualificazione dei lavoratori disoccupati, a quella dei lavoratori agricoli, alla promozione dell'inserimento dei giovani nel lavoro, alla riqualificazione tecnologica degli occupati e alla promozione sul lavoro ».

L'onorevole Sanna ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

SANNA. Ho già avuto occasione di chiarire il senso di questi nostri emendamenti nel corso della discussione sul capitolo VIII del programma di sviluppo. A noi sembra improprio e non pertinente parlare di formazione professionale. Per noi, infatti, la formazione professionale vera e propria non è slegata dalla formazione culturale dei cittadini, per cui riteniamo che la formazione professionale sia quella che si consegue nelle strutture pubbliche della scuola. In via transitoria possiamo accedere al concetto che per determinate situazioni particolari che vengono a verificarsi nel corso dello sviluppo economico del nostro paese si concentri una determinata azione verso determinate categorie di lavoratori, cioè verso i lavoratori disoccupati e quelli provenienti dall'agricoltura.

Noi abbiamo presentato tutta una serie di emendamenti che riguardano la specificazione di questi concetti: ovverosia qualificazione professionale e riqualificazione professionale di lavoratori disoccupati, qualificazione delle forze di lavoro che abbandonano l'agricoltura.

Di conseguenza, abbiamo presentato l'ultimo di questa serie di emendamenti che riguarda lo storno di determinate somme. Infatti 200 miliardi dei 400 previsti dovrebbero andare al paragrafo 104. Analogamente avevamo fatto in un precedente emendamento, che purtroppo è stato respinto.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Rossana Rossanda Banfi, Luigi Berlinguer, Seroni, Giordina Levi Arian, Sulotto e Venturoli hanno proposto di sopprimere i paragrafi 111, 112, 113, 114 e 115.

SERONI. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERONI. Noi abbiamo già esaminato in sede di discussione generale ed in sede di emendamenti sul capitolo precedente, la concezione generale della programmazione scolastica proposita dal Governo ed abbiamo avanzato osservazioni che ci sembrano degne di attenzione e di riflessione, anche perché corrispondono generalmente a tutta una linea culturale diffusa nell'ambito degli studiosi di questo problema.

Vorrei qui aggiungere solo alcune cose per ribadire come il capitolo IX nel suo complesso e direi la formazione di indirizzo di questo stesso capitolo del piano dimostrano come la concezione generale culturale e di formazione e di strutturazione scolastica proposita dal Governo e dalla maggioranza sia staccata effettivamente da concezioni moderne oggi diffuse. Del resto, non in quest'aula, dove soltanto alcune voci si sentono e dove la voce della maggioranza generalmente tace, ma ripeto in quello che è il contesto della cultura italiana, non è difficile trovare una concordia abbastanza notevole non solo da parte comunista, da parte liberale o da parte repubblicana, ma delle migliori riviste di pedagogia dirette ed animate da studiosi iscritti al partito socialista unificato. Vorrei citare gli studi dedicati a questi problemi dal gruppo di « Scuola e città », lodevolmente animato dal nostro collega Codignola e diretto dal professor Lamberto Borghi; vorrei citare i contributi particolari recati dall'ultimo convegno dell'Istituto nazionale di pedagogia che si è svolto a Genova ed in particolare l'intervento dell'ingegner Martinoli su questi temi.

Ebbene, c'è tutta, ripeto, una tendenza a negare ormai anche logicamente e concettualmente la dizione di formazione professionale. Cioè può esistere — e mi sembra che ciò era quanto osservava poco fa il collega onorevole Sanna — la necessità contingente in un determinato momento dello sviluppo dell'economia di un paese, di aversi qualificazione professionale o riqualificazione professionale, fenomeni che richiedono determinati interventi, ma mai formazione professionale che sia staccata da una formazione culturale.

Ora, in effetti, la divisione (dico divisione perché non si tratta di distinzione) che si opera all'interno del programma di sviluppo fra l'istruzione professionale, che arriverebbe a coprire un determinato settore, una determinata area e lascerebbe scoperta tutta un'altra area, diventa qui una divisione di concetti e di indirizzi. Cioè, sarebbe stato molto più chiaro se il programmatore avesse dichiarato

senza mezzi termini: noi riteniamo di dover porre accanto, allo stesso livello, con gli stessi diritti, una istruzione professionale e una formazione professionale. Ma, mentre qui ci si riferisce a un certo punto a quella che è la formazione professionale che dovrebbe seguire l'istruzione professionale — cioè il problema che noi chiamiamo di qualificazione e riqualificazione — subito dopo ci si dice che, non potendo l'istruzione professionale coprire l'intera area, resta in vita la formazione professionale extrascolastica, la quale — mi sembra — nel quinquennio 1966-1970 interessa addirittura un milione e 150 mila giovani.

È evidente che qui si è voluto evadere da una riflessione sul concetto di scolarizzazione della formazione professionale che, ripeto, è tipico di tutte le correnti pedagogiche moderne e ci siamo, invece, voluti agganciare a un dato di fatto, a qualcosa che esiste, a una preminenza primaria in un settore del Ministero del lavoro e di altri ministeri, rinunciando ad un qualsiasi sforzo, pur minimo, di concezione programmatica della istruzione e della formazione professionale.

Ora, il problema (dico cose notissime, cose che non hanno neppure un colore di parte su cui tutti esprimono la propria convinzione) è questo: non vi può essere nel mondo moderno, in una economia moderna, una formazione professionale che non sia culturale, cioè che non sia istruzione. Non vi può essere più, oggi, l'addetto al mestiere. Il caso tipico che gli studiosi fanno è quello del tornitore. Oggi non esiste più il tornitore, che è un ricordo di un secolo fa o poco meno, cioè di quando il progresso tecnologico era talmente lento che si poteva (e faccio astrazione dalla situazione in cui socialmente si collocava il tornitore, perché anche quella è notevolmente cambiata) ipotizzare, perché nella realtà vi era una corrispondenza esatta, la formazione di un mestiere che durasse fino alla pensione. Oggi questo non è più possibile. Oggi il progresso tecnologico produce continui cambiamenti negli strumenti di produzione e nelle macchine. Anche questo non occorrerebbe ricordarlo, ma sembra che questo elemento sia assente dal piano e sia talmente assente che lo ritroveremo assente al capitolo successivo, quello relativo alla ricerca scientifica e tecnologica. Quindi, è chiaro che quando abbiamo formato il tornitore (ripeto, è l'esempio d'esame in questo settore), il tornitore è superato nel momento stesso in cui lo si forma, perché la rapidità di evoluzione del mezzo è tale che occorre al lavoratore una base culturale elementare, ma seria, che gli con-

sentia un aggiornamento in termini abbastanza rapidi.

Ecco il problema che io volevo porre all'attenzione dei colleghi, più che illustrando, ricordando anche la sostanza del nostro emendamento.

Non diciamo poi — e concludo — quanto avrebbe giovato una retta impostazione del problema della formazione professionale in vista anche di quelli che sono gli squilibri esistenti nel nostro paese in campo economico e sociale. Non dovrebbe sembrare artificioso inserire nella materia del capitolo IX tutto il grosso problema delle zone depresse, del Mezzogiorno, dell'emigrazione. Pensate, per esempio, onorevoli colleghi, al fenomeno dell'emigrazione, che vede migliaia e migliaia di giovani lavoratori andar fuori dal paese non ancora professionalmente qualificati, raggiungere la loro qualificazione nell'ambito della fabbrica e del lavoro nei paesi stranieri, sempre soggetti ad uno sfruttamento, ma molto spesso soggetti anche ad una sorta di discriminazione nello sfruttamento, i quali, quando tornano in Italia (quelli che ci tornano) si trovano di nuovo non agganciati ai processi evolutivi che sono avvenuti nell'economia e nell'industria del nostro paese. Cito questo esempio, ma se ne potrebbero citare altri.

Vorrei, cioè, richiamare l'attenzione del Governo e, in particolare, di coloro che nel Governo esprimono o dovrebbero esprimere le correnti più nuove, più moderne, quelle forze politiche le quali dovrebbero essere affiancate, ripeto, nel dibattito di un problema come questo, da studiosi di prim'ordine, da uomini che addirittura molto spesso vengono chiamati in paesi più progrediti del nostro (come negli Stati Uniti d'America) per dare consulenza su tali problemi e che sembra invece siano stati lasciati completamente al di fuori nell'elaborazione del piano.

È già la seconda volta che intervengo in sede di discussione di questo piano ed è già la seconda volta che faccio un'osservazione che so essere sgradita a molti colleghi e a molti amici. Ma, in fondo, consentirete a un deputato che, secondo una certa stima, è anche uomo di cultura, di ripetere in questa occasione, che anche culturalmente questo capitolo del piano dimostra, oltre che un agganciamento ad un assurdo conservatorismo, tutt'altro che utile (perché c'è anche la posizione della Confindustria che è ben diversa: un conservatorismo utile, quello!), dimostra anche — dicevo — proprio un'improvvisazione culturale che è una ennesima riprova di come il programma non solo sia nato rifiu-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

tando il contributo delle forze politiche, delle forze sociali di base, ma che è nato anche rifiutando il contributo che avrebbero potuto portare le forze più vive e avanzate della cultura italiana. La ringrazio, signor Presidente. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Storti, Scaglia, Armato, Borra, Sabatini, Borghi, Nullo Biaggi, Gitti, Colleoni, Zanibelli, Cengarle, Girardin, Cavallari, Toros, Carra, Ceruti, Vincenzo Marotta, Sinesio, Cappugi e Gagliardi hanno proposto, al paragrafo 112, di sostituire il primo comma con il seguente:

« Le direttrici di sviluppo delle attività di formazione extrascolastiche e dell'attività connessa di collocamento al lavoro nel prossimo quinquennio saranno: l'inserimento dei giovani nel lavoro, la qualificazione professionale, la promozione sul lavoro, la partecipazione responsabile dei sindacati dei lavoratori all'attività del collocamento ».

Gli stessi deputati hanno proposto, al paragrafo 114, di sostituire il primo comma con il seguente:

« La realizzazione di questi obiettivi è condizionata da un riordinamento legislativo in tema di formazione professionale e di collocamento ».

CARRA. Chiedo di svolgere io questi emendamenti.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRA. Gli emendamenti aggiungono agli argomenti esposti al paragrafo 112, sulla formazione professionale extrascolastica, quello sull'attività connessa al collocamento al lavoro. Do innanzitutto conto del motivo per cui i miei colleghi ed io abbiamo voluto inserire questo problema nel capitolo della formazione professionale. Che il settore del collocamento nel nostro paese sia regolato da una legge ormai superata nei suoi termini essenziali, è un dato noto. La legge che regola il collocamento è la n. 264 del 29 aprile 1949, che ha subito soltanto leggere modifiche nel 1961. Detta legge è caratterizzata da una funzione protettiva ed assistenziale dei lavoratori disoccupati più che da una politica attiva del mercato del lavoro, cioè da quella politica del pieno impiego che il piano si propone.

Con le forme di collocamento in essa previste il posto di lavoro è da ricercarsi e da assegnare comunque ai più bisognosi e non certamente ai più adatti a svolgere determinate

funzioni. E, anche dopo le modifiche apportate nel 1961, la funzione del collocamento resta collegata al monopolio del pubblico potere prima di tutto e, poi, all'intervento in una giurisdizione territoriale estremamente limitata, per cui al collocamento si provvede soltanto per i disoccupati residenti *in loco*.

A noi sembra che uno degli obiettivi fondamentali che il programma di sviluppo si propone sia quello di favorire un incontro razionale, rapido e il più conveniente possibile tra domanda ed offerta del fattore lavoro sul mercato. Un incontro che deve essere favorito al di là di limitate circoscrizioni territoriali e di rigide preclusioni, con la collaborazione che dalle associazioni sindacali può essere offerta agli organi dello Stato.

Una impostazione unitaria dei problemi relativi al collocamento deve considerare le esigenze al di fuori del requisito limitativo della residenza del disoccupato tenendo anche conto dei non residenti *in loco*. Inoltre, questo problema deve collegarsi ad una qualificazione dell'offerta di lavoro, cioè alla formazione ed all'addestramento professionale, e, infine, alla predisposizione delle infrastrutture sociali, necessarie per accogliere i lavoratori emigranti in conseguenza della mobilità in aumento del fattore lavoro.

È indubbio che lo strumento idoneo debba prevedere una funzione primaria dello Stato che ha una visione globale dei problemi ed è garanzia di continuità ed obiettività nello svolgimento della funzione. Ma non ci si rende conto come in questo servizio la competenza primaria dello Stato debba essere affiancata ed integrata dalle associazioni sindacali dei lavoratori, per la loro specifica conoscenza del mercato del lavoro, e da quelle degli imprenditori, per la conoscenza delle prospettive di sviluppo e di ampliamento della domanda di lavoro, che è loro propria.

D'altra parte, la mobilità dei fattori produttivi è veramente una condizione base per lo sviluppo in una società che ha definitivamente abbandonato le caratteristiche agricolocommerciali per passare a quelle dello sviluppo, sempre più intenso, di tipo industriale. Le politiche che siano idonee ad incentivare la mobilità del lavoro, nei limiti richiesti dalla garanzia necessaria per i lavoratori e in quelli sempre presenti dell'interesse generale della collettività tendente ad una maggiore produttività del sistema, sono da ricercarsi attivamente, ma sono politiche che, intervenendo sul fattore lavoro, nei suoi aspetti più vivi, non possono non ricollegarsi a quelle associazioni che fanno della tutela dei sogget-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

ti dell'attività lavorativa dipendente il loro scopo preminente.

Preciso, completando la mia breve esposizione, che a tale risultato si è già pervenuti da parte di molti altri paesi. Ricordo, infatti, che la quarantottesima sessione dell'Organizzazione internazionale del lavoro, in data 17 giugno 1964, ha approvato una convenzione con cui si invitano gli Stati membri a programmare e ad applicare una politica attiva per realizzare il pieno impiego « produttivo e liberamente scelto », commentando questa raccomandazione con l'asserto che nessuna politica di pieno impiego « produttivo e liberamente scelto » è possibile senza la responsabile partecipazione degli imprenditori e dei lavoratori tramite le loro associazioni.

Vorrei, inoltre, richiamare un'altra deliberazione, dell'OCSE, che nella sua sessantasettesima seduta del 21 maggio 1964, faceva proprio il deliberato di un seminario internazionale di studi svoltosi a Vienna dal 17 al 20 settembre 1963, che si era concluso rilevando come la politica del pieno impiego debba necessariamente essere basata sulla politica attiva dell'occupazione, efficace se collegata alla collaborazione ed alla corresponsabilità delle associazioni sindacali nell'azione di collocamento.

Ritengo, quindi, che il fatto di avere inserito in questo capitolo IX i problemi posti da una revisione della funzione del collocamento debba appunto essere inquadrato in una nuova politica generale di pieno impiego, che è condizionata da un'opera più attiva e incisiva da parte degli organi preposti al collocamento e che non può essere certamente garantita dalla vecchia legislazione tuttora in vigore.

Inoltre, le ragioni che ci hanno indotti a presentare gli emendamenti in questione vogliamo specificatamente sottolineare come la formazione professionale e il collocamento siano due momenti di una stessa politica, tesa al raggiungimento di uno dei principali obiettivi del piano di sviluppo: il pieno impiego.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Roberti, Cruciani, Delfino, Grilli e Calabrò hanno proposto di sostituire, al paragrafo 112, primo comma, la parola « inserimento », con l'altra: « addestramento ».

L'onorevole Roberti ha facoltà di svolgere questo emendamento.

ROBERTI. Ho ascoltato le osservazioni formulate su questo capitolo del piano dal collega liberale che ha parlato in sede di discus-

sione generale e dagli onorevoli Sanna e Seroni. A mio avviso, i loro rilievi sono tutti fondati ma non tengono conto di una realtà di fronte alla quale ella, onorevole ministro, indubbiamente si è trovato, anche se il piano potrebbe cercare di correggere tale realtà. È infatti accaduto che in sede di riforma dell'istruzione media con un provvedimento approvato, a nostro avviso, con una certa leggerezza dal Parlamento (e non mancammo di farlo presente in quella circostanza) si pervenne ad abolire *tout court* le scuole di avviamento professionale, che avevano sino ad allora assolto una funzione assai importante al fine della formazione professionale.

Le scuole di avviamento costituivano in passato una delle due articolazioni della scuola media e avevano dimostrato, sulla base dell'esperienza e della realtà dei fatti, l'enorme importanza che questo tipo di insegnamento rivestiva al fine di creare in tutto il vasto mondo che si sarebbe successivamente dedicato allo svolgimento di attività lavorativa diretta, con l'impiego delle proprie energie fisiche e psichiche, quel sottofondo di istruzione generale connessa alla preparazione professionale e necessaria per rendere più agevole ai giovani lavoratori l'apprendimento di concetti tecnici che richiedono a volte non lievi difficoltà.

Nel corso degli anni immediatamente precedenti alla riforma della scuola media, abbiamo potuto rilevare che le scuole di avviamento professionale avevano subito una rapida espansione, al punto da annoverare un numero di allievi maggiore di quelli iscritti alla scuola media propriamente detta. Il numero degli allievi delle scuole di avviamento passò infatti da 170 mila a oltre 570 mila, superando quindi come numero gli alunni iscritti alla scuola media. Se vi è un sintomo della necessità di un istituto scolastico, questo sintomo è dato proprio dall'accrescersi progressivo, anno per anno, della frequenza degli allievi: ebbene, tale sintomo era sicuramente riscontrabile nelle scuole di avviamento professionale. Sennonché, ubbidendo a principi di ordine astratto e teorico, direi quasi a petizioni di principio, il Governo propose, con la riforma della scuola media, l'unificazione in un unico istituto scolastico dei tre anni della scuola media inferiore e praticamente sopresse le scuole di avviamento professionale. Si è giunti quindi al risultato che, mentre nella scuola di avviamento professionale vi erano circa 40 ore settimanali di insegnamento professionale, nei tre anni della scuola media unica ve ne sono soltanto sette.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Ella, onorevole ministro, si è trovato di fronte alla strana situazione, che ha costituito quasi un delitto, dell'eliminazione della scuola di avviamento professionale proprio nel momento in cui questa era al massimo del suo sviluppo, del suo fulgore, in cui era confortata dalla frequenza crescente degli allievi anno per anno; e si è trovato quindi di fronte alla eliminazione sostanzialmente di tutto l'avviamento professionale scolastico.

Dell'avviamento professionale scolastico, infatti, è rimasta in piedi la seconda parte, quella degli istituti professionali, mentre è venuto meno il primo corso, quello della scuola di avviamento professionale. Ecco che la formazione professionale dei giovani lavoratori si è trovata, in questo modo, mutilata del suo strumento fondamentale, cioè della preparazione scolastica.

Ora, quando al paragrafo 111 del capitolo IX si afferma che la formazione professionale della forza di lavoro si svolge in due tempi distinti: una preparazione scolastica e una preparazione specializzata, si afferma una cosa fondata sul nulla, poiché la preparazione scolastica sul piano professionale oggi non esiste perché non vi è la scuola di avviamento professionale.

Mi sembra veramente enorme che i redattori del piano non si siano accorti di questo vuoto di fronte al quale si trovavano, vi abbiano camminato sopra ed abbiano sostenuto la possibilità di una formazione professionale della forza lavoro, che dovrebbe avere come suo primo stadio una « preparazione scolastica », quando si è creato il vuoto dell'avviamento professionale scolastico, cioè della scuola di avviamento professionale.

Questa realtà di fatto non è addebitabile a lei, onorevole ministro del bilancio, ma è addebitabile indubbiamente al Governo nel suo insieme, al ministro della pubblica istruzione ed anche, purtroppo, al Parlamento, che ha approvato una riforma siffatta, a mio avviso dissennata, aberrante.

D'altra parte, non si può realizzare una formazione professionale — che dovrebbe articolarsi in due momenti (in realtà sono tre: vedremo poi quali), di cui il fondamentale è quello scolastico, cioè dell'avviamento professionale scolastico — senza ricostituire l'organismo che deve provvedere a tale avviamento professionale scolastico, cioè le scuole di avviamento professionale, che erano una realtà operante nel nostro paese.

Fino a tre anni or sono, infatti, le scuole di avviamento professionale erano frequentate da quasi 600 mila allievi, i quali, frequentando

tale ordine di scuole, volevano acquisire cognizioni di ordine generale (letterario, matematico, civile), che rientravano nei loro programmi, ma anche un avviamento professionale tecnico incardinato sui famosi quattro rami generali della tecnologia: industria, commercio, agricoltura, traffici e attività terziarie. Questa era la costruzione logica di quel corso di studi. Tutto ciò è oggi venuto meno.

Ma se si vuole impostare una corretta prospettiva di formazione professionale delle forze di lavoro, essa si deve svolgere in due tempi distinti, dei quali l'uno è costituito dalla preparazione scolastica, che presuppone la ricostituzione delle scuole di avviamento professionali, alle quali dovrebbero affluire in sempre maggiore quantità tutti i giovani che vogliono rafforzare la loro preparazione tecnica.

Nella tabella allegata al capitolo VIII del programma, è detto che nel 1981 si manifesterà un'esigenza di 11 milioni 520 mila unità di personale qualificato, rispetto ai 6 milioni di oggi; mentre il personale generico dovrebbe decrescere dai 10 milioni 421 mila di unità attuali a 3 milioni 421 mila. Questo è l'andamento della curva di specializzazione e di qualificazione del lavoro nei prossimi anni; questo è l'orientamento richiesto dalla legislazione comunitaria, che proprio a tal fine ha disposto particolari mezzi.

Ma, per fare questo, è necessario ripristinare le vecchie e gloriose scuole di avviamento, alle quali ogni anno affluiranno circa un milione di nuove leve di lavoro. Questo dovrebbe essere il primo obiettivo di un programma di sviluppo. In esso si può anche avere il coraggio di indicare un provvedimento che corregga una legge recente, perché quello al nostro esame è un programma generale che deve avere di vista proprio l'orizzonte generale, tutto il quadro dello sviluppo della nostra nazione, in cui l'elemento della formazione professionale è fondamentale. Altrimenti, onorevole ministro, tutto il suo quadro di sviluppo, tutto quell'incremento di occupazione nei settori extragricoli (che nel primo quinquennio ella prevede, in modo ottimistico, in un milione e mezzo di unità, e che nel quinquennio successivo dovrebbe essere notevolmente superiore) non potrà verificarsi.

Dopo la scuola di avviamento professionale, alla massa dei giovani lavoratori che uscivano dai tre anni dei corsi, si presentavano due vie: una era quella di proseguire gli studi nel campo professionale, passando agli istituti professionali e, se del caso, dagli istituti professionali a talune facoltà universitarie specifiche. In tal modo, essi potevano portare la

loro specializzazione su un piano scolastico e contemporaneamente addestrativo (perché negli istituti professionali, come nelle scuole di avviamento, c'è anche una parte notevole di addestramento), fino ad attingere ai più alti livelli di preparazione. Per tale via si sarebbe potuto soddisfare la richiesta di quadri intermedi, inferiori e superiori, e di dirigenti e quadri superiori (e ciò attraverso l'accesso dei diplomati dagli istituti professionali a talune facoltà universitarie), richiesta le cui prevedibili e vaste dimensioni sono precisate dalla tabella allegata al capitolo VIII sopra menzionata.

Se non ci si orienta in tal senso, diventa pura fantasia, pura favola parlare di formazione professionale che deve raggiungere le cifre indicate in quella tabella. (*Interruzione del deputato Tozzi Condivi*). Altrimenti rischiamo di trovarci, da qui a cinque anni, nella più paurosa delle crisi sul piano dell'occupazione: la crisi, cioè, che provocherà un'enorme massa di disoccupati generici, perché nessuno avrà più bisogno di generici, in Italia né fuori d'Italia. Ne conseguirà il fermo delle industrie, il fermo di tutto il moderno apparato tecnologico di sviluppo industriale per la mancanza dei qualificati, degli intermedi, degli specializzati. Quindi, onorevole ministro, ella vede quale importanza rivesta questo argomento e come leggermente sia stato preso, mi sia consentito dire, in considerazione in questo capitoletto del programma, senza neppure dar modo di conoscere quale sia l'attuale situazione scolastica.

Chiarito così quale dovrebbe essere il modo di attuazione della preparazione scolastica, di cui fa cenno la lettera a) del paragrafo 111, si può passare alle altre fasi della formazione professionale. Quali sono le altre fasi? Sono l'addestramento professionale e l'apprendistato, di cui qui non si parla. Addestramento professionale significa immediato adattamento, immediata preparazione a pie' d'opera della massa di giovani lavoratori i quali abbiano già scelto l'attività specifica alla quale intendono dedicarsi e che devono ricevere nozioni di ordine prevalentemente pratico, ma anche un po' teorico, appunto attraverso l'addestramento professionale.

Ma in ordine all'addestramento professionale vige una legislazione assolutamente inadeguata e ispirata più a un carattere assistenziale che a un carattere di formazione e preparazione professionale; una legislazione che fu approntata per andare incontro ai bisogni della grande disoccupazione del dopoguerra e che, quindi, vedeva questo addestramento come

una specie di lavoro a regia, come una specie di recipiente nel quale contenere le masse di disoccupati. In seguito, con quell'adattamento alle necessità che le cose hanno di per se stesse anche quando sono mal regolate (e questa materia era molto mal regolata), i centri di addestramento professionale, disciplinati da tali leggi, hanno cercato di orientarsi sempre più verso una preparazione professionale dei giovani in attesa di prima occupazione e, *grosso modo*, stanno rispondendo a questa possibilità di preparare all'immediato impiego i giovani fuori ormai dalla preparazione scolastica.

La terza articolazione della formazione professionale è poi l'apprendistato, che è vecchio quanto è vecchio il lavoro umano ed è stato regolato anch'esso non molto felicemente dalla legge del 1955: argomento questo che merita di essere ulteriormente seguito e approfondito, ma di cui in questo capitolo del piano non è fatta menzione.

Concludendo, penso di avere chiarito qual è, a nostro avviso, la maggiore deficienza dei primi due paragrafi del capitolo IX: quella di non rendersi conto che, quando si parla di preparazione scolastica, bisogna indicare in quale modo essa si possa attuare, soprattutto quando ci si trova già di fronte a una legge che, avendo soppresso la grande matrice della preparazione scolastica professionale, cioè la scuola di avviamento professionale, viene a negare, con la realtà dell'attuale piano di studi, la possibilità stessa di una preparazione scolastica. Perciò, in questo piano, per lo meno una indicazione in questo senso ci doveva essere.

Ho dato anche ragione, indicando come la seconda articolazione di questa formazione professionale sia l'addestramento, del nostro emendamento che tende a sostituire la parola « inserimento » con la parola « addestramento » dei giovani nel lavoro. Uscito dalla scuola di avviamento professionale o anche senza aver frequentato tale scuola, il giovane che intenda dedicarsi a una determinata attività tecnologica o professionale deve essere addestrato in uno di quegli impianti, o aziendali o statali, che oggi costituiscono la rete dei centri di addestramento professionale, a prescindere naturalmente dalle altre finalità dei centri stessi, le quali riguardano la riqualificazione, la qualificazione dei disoccupati ed altre, per cui essi continuano ad operare.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fortunato Bianchi, Isgrò, Buttè, Gerardo Bianchi, Galli, Gerbino, Alba, Bersani e Imperiale hanno pro-

posto, al paragrafo 112, secondo comma, di sostituire le parole « la qualificazione dei giovani che hanno iniziato l'attività lavorativa prima del compimento dell'obbligo », con le seguenti: « la formazione professionale dei giovani che non abbiano assolto l'obbligo scolastico; la formazione professionale dei giovani che non intendano o non possano usufruire della formazione professionale impartita negli attuali istituti professionali ».

Poiché i firmatari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere questo emendamento.

Gli onorevoli Franzo, Prearo, Zugno e Armani hanno proposto, al paragrafo 112, di aggiungere, in fine, le seguenti parole « e la specializzazione di quelle che rimangono nel settore primario, che deve affrontare le urgenti esigenze poste dalla entrata in vigore della politica agricola comune »;

e di aggiungere, al paragrafo 115, dopo le parole « per una metà alla qualificazione dei giovani », le seguenti: « ivi compresi i titolari e i coadiuvanti di famiglie coltivatrici e coloniche ».

L'onorevole Franzo ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

FRANZO. Nel primo comma del paragrafo 112 sono indicate le direttrici di sviluppo dell'attività di formazione extrascolastica nel prossimo quinquennio: l'inserimento dei giovani nel lavoro; la qualificazione professionale; la promozione sul lavoro.

Nel secondo comma si afferma: « Tuttavia, fino a che le attività formative non avranno raggiunto il necessario grado di efficienza, la formazione professionale extrascolastica svolgerà anche funzioni straordinarie, in connessione con fenomeni contingenti da affrontare nel breve periodo. Esse riguarderanno: la qualificazione dei giovani che hanno iniziato l'attività lavorativa prima del compimento dell'obbligo scolastico; la qualificazione e riqualificazione dei lavoratori disoccupati; la qualificazione delle forze di lavoro che abbandonano l'agricoltura ».

Noi siamo d'accordo su queste enunciazioni, ma rileviamo una carenza che il nostro emendamento intende colmare. Noi proponiamo di aggiungere: « la specializzazione di quelle forze che rimangono nell'agricoltura ». La nostra richiesta ci pare pertinente perché l'agricoltura richiede, in questo periodo come non mai, di affrontare le urgenti esigenze connesse con l'entrata in vigore del MEC, il che postula una politica di specializzazione nel

settore agricolo. Oggi, infatti — non voglio fare della retorica, ma desidero soltanto sottolineare il problema — più che ieri, quello dell'agricoltura è un mestiere estremamente difficile. È indubbiamente più facile il lavoro dell'operaio, che è spesso lavoro « a catena ». Il coltivatore diretto, l'agricoltore, a contatto diurno con l'ambiente naturale, con il clima difforme, con la concimazione, con l'irrigazione, con i problemi di mercato, deve essere necessariamente un produttore altamente specializzato.

Mi pare che questo aspetto non richieda ulteriori illustrazioni, che potrebbero suonare quasi offensive per gli onorevoli colleghi che ascoltano.

Si potrebbe obiettare che già il secondo « piano verde » postula congrui stanziamenti per la specializzazione del settore primario. Bisogna però tenere presente che nel settore considerato occorre indicare, come dice il capitolo IX, le linee generali della politica della formazione professionale, per cui è questa la sede più idonea per indicare questa accentuazione.

Connesso a questo emendamento è l'altro, pur esso aggiuntivo, al paragrafo 115, là dove si parla di programmi di spesa. Il piano stabilisce che l'attività di formazione e qualificazione prevista nel quinquennio comporterà una spesa complessiva di 400 miliardi, destinata per una metà alla qualificazione dei giovani e per l'altra metà alla qualificazione dei lavoratori disoccupati e dei lavoratori agricoli e ad altre attività. Noi proponiamo che fra i giovani cui andrà la metà della spesa complessiva siano compresi i titolari e i coadiuvanti di famiglie coltivatrici e coloniche. Riteniamo che questa nostra formulazione sia idonea, ma se il Governo e la Commissione volessero accettare questo concetto con diversa formulazione, noi, che non siamo prigionieri della forma ma siamo portati invece a sottolineare la sostanza, non avremmo difficoltà ad aderirvi.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alesi, Alpino, Badini Confalonieri, Barzini, Guido Basile, Baslini, Francantonio Biaggi, Bignardi, Bonea, Botta, Bozzi, Cantalupo, Cannizzo, Capua, Cariota Ferrara, Cassandro, Catella, Cocco Ortu, Cottone, De Lorenzo, Demarchi, Durand de la Penne, Ferioli, Riccardo Ferrari, Giomo, Goehring, Leopardi Dittaiuti, Malagodi, Gaetano Martino, Marzotto, Messe, Palazzolo, Pierangeli, Emilio Pucci, Taverna, Trombetta, Valitutti e Zincone hanno propo-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

sto, dopo il paragrafo 112, di inserire il seguente paragrafo 112-bis:

« Considerata poi l'importanza rilevante assunta in campo internazionale dal problema della qualificazione professionale della mano d'opera, conseguenza della libera circolazione dei lavoratori nei paesi della Comunità europea, si adotteranno tutte le iniziative affinché si pervenga ad un'armonizzazione dei programmi di studio e dei titoli finali dell'istruzione professionale. A tale scopo ci si riferirà alle esperienze ed alle iniziative che al riguardo sono state assunte dai paesi della Comunità europea ».

GIOMO. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOMO. In questo capitolo relativo alla formazione professionale ci troviamo di fronte ad un problema che, per la prima volta, il Parlamento affronta in modo impegnativo e al quale è possibile dare una soluzione ampia, moderna, sul piano europeo.

Con il nostro emendamento chiediamo in sostanza che tutte le iniziative assunte in questo campo dai paesi della Comunità economica europea costituiscano un elemento di impegno per la nostra programmazione nel settore. Al di là delle maggioranze e delle minoranze, credo che si possa realizzare un largo consenso sulla necessità di questo impegno di carattere europeo. Rivolgiamo pertanto un appello all'onorevole ministro e all'onorevole relatore per la maggioranza perché vogliano prendere in benevola considerazione questo nostro emendamento, che vuol solo dare un colpo d'ala in senso europeo ad un problema che riguarda la nostra gioventù di domani.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Roberti, Cruciani, Delfino, Grilli e Calabrò hanno proposto, al paragrafo 112, primo comma, di aggiungere il seguente periodo:

« Come obiettivo la formazione professionale extrascolastica dovrà essere affidata alle organizzazioni sindacali, appena queste otterranno il riconoscimento giuridico a norma della Costituzione ».

Gli onorevoli Roberti, Cruciani, Jole Giugni Lattari, Delfino e Franchi hanno proposto, al paragrafo 114, di sostituire l'ultimo comma con i seguenti:

« La formazione e la specializzazione professionale sono rese oggi ancor più necessarie,

principalmente nel quadro del mercato comune.

Il collocamento dei lavoratori e la loro specializzazione necessitano pertanto di un indirizzo unico, che si concretizzerà nella istituzione di un ente affidato ai sindacati, il quale curerà la formazione e la specializzazione professionale in tutti i suoi particolari, nonché il collocamento dei lavoratori.

Sotto la direzione di questi enti verranno unificati tutti i centri di specializzazione esistenti ».

L'onorevole Roberti ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

ROBERTI. Lo svolgimento di questi emendamenti involge un altro ordine di considerazioni, che sono state quelle che hanno motivato gli emendamenti Storti, rispettivamente sostitutivo del primo comma del paragrafo 112 e aggiuntivo al paragrafo 114.

Tale altro ordine di considerazioni è il seguente. Quando si parla di formazione professionale, per un errore dovuto alla legge originaria, quella del 1949, il pensiero si sposta sulla analoga materia del collocamento dei lavoratori, perché la legge del 1949 provvede contemporaneamente al collocamento ed alla formazione professionale. Pertanto, quando si parla di collocamento o di formazione professionale come base preparatoria al collocamento stesso (in quanto esso consiste in una forma di assistenza sociale data ai lavoratori *in fieri*, cioè a coloro che saranno domani lavoratori), interviene la giusta preoccupazione dell'organizzazione sindacale a rivendicare a sé questa materia o per lo meno la sorveglianza e la responsabilità di questa materia.

Il problema non è nuovo e sorse anche in occasione della discussione della legge del 1949. Nel corso della sua discussione ci trovammo a dover definire chi dovessero essere i responsabili della formazione professionale e del collocamento: se, cioè, gli uffici pubblici oppure le organizzazioni sindacali. In materia di collocamento si sono avute nella nostra legislazione e nella nostra pratica sindacale varie fasi; vi è stata una fase precedente in cui il collocamento era addirittura svolto dalle autorità periferiche; vi è stata una seconda fase in cui il collocamento era svolto dalle organizzazioni sindacali (legge del 1924 e legge del 1938); e vi è stata poi una terza fase, quella del 1949, in cui invece il collocamento è stato attribuito a degli organismi pubblici di natura statale. Nel caso della discussione della legge del 1949, ripeto, è sorta questione se il collocamento si dovesse attribuire di nuo-

vo alle organizzazioni sindacali e se la responsabilità e la sorveglianza della formazione professionale dei lavoratori dovessero essere attribuiti anch'essi alle organizzazioni sindacali.

Quale fu il motivo per il quale nella legge del 1949, innovando sulla legislazione precedente, fu sottratta alle organizzazioni sindacali la funzione del collocamento? Il motivo fu proprio questo: che si trattava di una funzione, e per giunta di una funzione pubblica, date le finalità di ordine e di interesse pubblico che il collocamento ha per uno Stato moderno e soprattutto per uno Stato in cui, come vuole la nostra Costituzione, il fenomeno lavoro diventa uno dei fenomeni caratterizzanti dello Stato stesso. Poiché i sindacati avevano perduto la loro qualificazione giuridica e non ne avevano ancora acquistato una nuova attraverso l'attuazione dell'articolo 39 della Costituzione, non avevano cioè ancora ottenuto il riconoscimento giuridico ed erano quindi dei meri organismi di diritto privato, fu ritenuto — ed a mio avviso giustamente — che non potesse attribuirsi a organizzazioni private l'esercizio di una funzione pubblica, quale era la funzione del collocamento, né tanto meno, *a fortiori*, quella della formazione professionale.

Anche in quel dibattito del 1949, proprio da parte nostra fu mossa una riserva, cioè fu detto che, dato l'interesse prevalente che i sindacati hanno alla formazione professionale e al collocamento dei lavoratori (infatti rientrano nelle finalità specifiche del sindacato non solo la tutela degli interessi contingenti dei lavoratori, come quello al collocamento, ma anche la elevazione e l'educazione dei lavoratori, di cui la formazione professionale è una forma), dovesse essere riconosciuto come un compito istituzionale delle organizzazioni sindacali. Di conseguenza, mentre, data la mancata attuazione dell'articolo 39 della Costituzione (che nel 1949 si riteneva però di prossima attuazione), approvavamo la legge in forza della quale il collocamento e la formazione professionale venivano attribuiti ad organismi pubblici dello Stato, centrali e periferici, sollevammo la riserva che, quando si fosse proceduto al riconoscimento giuridico dei sindacati, questa funzione tipica dei sindacati dovesse essere loro restituita.

Constato oggi che, in sede di programmazione, proprio i colleghi sindacalisti della CISL avanzano di nuovo questa istanza. Se fossi un ingenuo, direi che tale iniziativa mi fa sperare che i colleghi della CISL abbiano

rinunciato alla loro strana e assurda opposizione all'attuazione dell'articolo 39 della Costituzione e al riconoscimento giuridico dei sindacati; mi farebbe pensare che non immediatamente, ma nella prospettiva del piano di sviluppo, essi vedono la possibilità di conferire, anzi di restituire il riconoscimento giuridico ai sindacati, condizione indispensabile per l'attribuzione agli stessi delle funzioni del collocamento e della formazione professionale. Ma, poiché in questa contraddizione ho trovato più volte i colleghi sindacalisti della CISL, ormai tutte le mie previsioni ottimistiche su questo aspetto naufragano. Debo, tuttavia, far presente che la loro aspirazione è anche la nostra, con il limite, però, indicato nel nostro emendamento per cui chiediamo l'attribuzione di tali funzioni ai sindacati quando verrà loro conferito il riconoscimento giuridico: allora, così come potranno stipulare i contratti collettivi efficaci *erga omnes*, i sindacati potranno esercitare le funzioni pubbliche in questione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Storti, Scaglia, Armato, Borra, Sabatini, Borghi, Nullo Biaggi, Gitti, Colleoni, Zanibelli, Cengarle, Girardin, Cavallari, Toros, Carra, Ceruti, Vincenzo Marotta, Sinesio, Cappugi e Gagliardi hanno proposto di aggiungere, al paragrafo 114, il seguente comma:

« L'attuale situazione del mercato del lavoro in Italia richiede uno sforzo straordinario da parte dello Stato che dovrà concretizzarsi nella istituzione di un apposito organismo pubblico di coordinamento e di intervento con il compito di determinare gli indirizzi e le modalità generali di attuazione di un programma straordinario di intervento nel campo della formazione professionale. Per quanto concerne la disciplina del collocamento dovrà ammettersi l'assunzione di responsabilità non esclusive da parte del sindacato ».

CARRA. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRA. Ritengo che l'ultimo comma di questo emendamento non debba essere illustrato in quanto è giustificato dalle ragioni che ho dato degli altri due emendamenti che si riferivano al collocamento. Resta invece la questione di fondo che si riferisce alla dimensione veramente straordinaria che acquista il problema della formazione professionale di fronte alle previsioni — che il piano

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

fa proprie — della necessità di qualificazione e di riqualificazione di manodopera in età extrascolastica, che l'economia in continua espansione richiede.

La dimensione del problema è tale che gli strumenti di cui siamo dotati per la formazione professionale (ripeto e sottolineo) extrascolastica non possono affrontarlo: mi riferisco al fondo per l'addestramento dei lavoratori del Ministero del lavoro. L'emendamento intende sottolineare l'importanza della formazione professionale, proponendo uno strumento attraverso il quale si possano determinare gli indirizzi e le modalità generali di attuazione di un programma straordinario di intervento nel settore con la collaborazione e la partecipazione dei sindacati. Mi sembra che questa nostra proposta rientri (potendosi discutere poi, nel merito, sullo strumento più idoneo da adottare al fine di coordinare l'intera attività addestrativa nel nostro paese in questa contingenza straordinaria) nella visione globale che del problema dà il capitolo IX del piano.

Mi auguro, quindi, che Commissione e Governo accolgano l'emendamento dato che esso intende completare il testo proponendo uno strumento efficace al fine di sottolineare la straordinarietà della situazione da affrontarsi in merito alla formazione professionale.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fortunato Bianchi, Buttè, Isgrò, Gerardo Bianchi, Galli, Bersani, Gerbino, Imperiale e Alba hanno proposto di aggiungere, al paragrafo 114, il seguente comma:

« Il rinnovato assetto legislativo del settore dovrà riconoscere la sperimentata capacità degli enti operanti su scala nazionale, assicurando ad essi, unitamente all'autonomia pedagogico-didattica e tecnico-organizzativa, la effettiva possibilità di sperimentazione, di arricchimento dei contenuti formativi e di potenziamento delle strutture, da attuarsi nel quadro della programmazione pubblica e al fine di raggiungere gli obiettivi indicati dall'autorità competente ».

Poiché i firmatari non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Informo la Camera che la Commissione ha presentato il seguente emendamento tendente ad aggiungere, al paragrafo 114, i seguenti commi:

« L'attuale situazione del mercato del lavoro in Italia richiede uno sforzo notevole da parte dello Stato che dovrà concretizzarsi attraverso strumenti idonei a determinare con

la partecipazione dei lavoratori gli indirizzi e le modalità generali di attuazione del programma di intervento nel campo della formazione professionale.

Un parallelo intervento legislativo dovrà attuarsi in materia di collocamento, tenendo conto della stretta connessione che esiste tra formazione professionale ed il collocamento al lavoro delle nuove leve e dei lavoratori dotati o no di una qualificazione professionale. Nella revisione dell'attuale legislazione si dovrà tener conto della esigenza di una responsabile partecipazione delle organizzazioni sindacali alla gestione del servizio di collocamento ».

Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati ai paragrafi da 111 a 115 ?

CURTI AURELIO, Relatore per la maggioranza. Sulla sostituzione della intitolazione del capitolo con quella di « addestramento e riqualificazione professionale » la Commissione esprime parere contrario, in quanto l'espressione « formazione professionale », se da un lato ricomprende il campo della specializzazione e della qualificazione, dall'altro abbraccia anche quello di una idonea preparazione culturale. Da questo punto di vista esprimo senz'altro parere contrario a tutti gli emendamenti degli onorevoli Sanna ed altri che discendono da questa diversa impostazione del capitolo IX.

Pure parere contrario la Commissione esprime nei confronti dell'emendamento Rossana Rossanda Banfi soppressivo dei paragrafi 111, 112, 113, 114 e 115. Il paragrafo 111, infatti, precisa con molta chiarezza che la formazione professionale si svolge attraverso due tempi distinti, il primo dei quali è appunto la preparazione scolastica. Naturalmente il capitolo nel suo complesso non può non tener conto della situazione di fatto esistente nel paese che pone la necessità, sia pure transitoria, di una formazione professionale tuttora distinta, per la celerità con cui deve intervenire, dalla complessa e più generale formazione scolastica. In questa luce va inquadrato tutto il contenuto del capitolo IX.

All'emendamento Storti, sostitutivo del primo comma del paragrafo 112, in linea di principio, non vi sarebbero motivi di opposizione, se nella sua così stringata formulazione non determinasse uno squilibrio in tutto il sistema. Pertanto la Commissione esprime parere contrario.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Parere contrario la Commissione esprime sull'emendamento Roberti sostitutivo al primo comma del paragrafo 112, in quanto ci sembra più opportuno il termine « inserimento », anziché quello proposto di « addestramento », e nei confronti dell'altro emendamento Roberti, aggiuntivo allo stesso comma, giacché il problema dell'inserimento delle organizzazioni sindacali viene affrontato, in parziale accoglimento della sua proposta, nel testo dell'emendamento che la Commissione ha presentato al paragrafo 114, e che il signor Presidente ha letto poc'anzi.

La Commissione, invece, esprime parere favorevole all'emendamento Fortunato Bianchi sostitutivo al secondo comma del paragrafo 112, purché vengano soppresse le parole « non intendano o ». Il periodo quindi dovrebbe suonare così: « ...dei giovani che non possano usufruire della formazione professionale... ».

Parere favorevole la Commissione esprime anche nei confronti dell'emendamento Franzo aggiuntivo al paragrafo 112.

Parere contrario, invece, all'emendamento Alesi aggiuntivo al paragrafo 112, in quanto il principio dell'inserimento e dell'allineamento delle qualificazioni professionali nel mercato comune è già espresso, sia pure in termini più generali, dall'ultimo comma del paragrafo 111.

Parere contrario anche per l'emendamento Storti, sostitutivo del primo comma del paragrafo 114. Sembra alla Commissione che il contenuto di questo emendamento sia recepito dal proprio emendamento allo stesso paragrafo. Questo emendamento — ci sembra — assorbe altresì l'emendamento Storti, e l'emendamento Fortunato Bianchi, entrambi aggiuntivi al paragrafo 114.

Esprimo infine parere favorevole all'emendamento Franzo al paragrafo 115.

PRESIDENTE. Il Governo ?

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Concorro con il relatore.

Per quanto riguarda in particolare l'emendamento soppressivo dell'intero capitolo proposto dai colleghi comunisti, rilevo che non mi pare giustificato il rigetto globale del testo del programma. Si chiede di abolire tale capitolo perché esso sarebbe fondato su una concezione, in definitiva, conservatrice della formazione professionale; ma non mi pare che questa sia una critica giusta, perché il capitolo affronta il problema della formazione professionale nel quadro della educazione generale che, attraverso la scuola, viene dato a

tutti i cittadini e quindi in relazione alla formazione culturale che è assicurata a tutti i cittadini, considerando in particolare le questioni che riguardano gli interventi necessari per impartire ai lavoratori quelle nozioni che richiedono, oltre tutto, un costante aggiornamento alle esigenze dell'economia moderna, data la continua evoluzione della tecnica. Non si tratta, cioè, di un capitolo che debba essere considerato a sé stante: non a caso esso è collocato tra il capitolo della scuola e quello della ricerca scientifica, formando con essi un tutto organico, che si basa appunto su una concezione di sviluppo culturale di tutti i cittadini, compresi i lavoratori. Anche per questo non sono d'accordo con l'onorevole Roberti sulla opportunità di reinserire nel piano il concetto di scuola professionale, anche se questo tema dovrà formare oggetto di attento esame nei successivi lavori per la riforma della pubblica istruzione, nel quadro generale del riassetto delle nostre strutture culturali ed educative.

Non ritengo, quindi, necessaria una modifica dei concetti di fondo che sono quelli di una educazione democratica, per cui la scuola media unica è intesa come fondamento culturale comune a tutti i cittadini, anche di coloro che si avvieranno al lavoro nelle fabbriche o nei campi.

Circa la questione della partecipazione dei sindacati al collocamento e alla formazione professionale e la proposta dell'eventuale istituzione di un ente nazionale per l'addestramento professionale, credo che sia possibile trovare una convergenza fra tutte le forze che in questa Camera rappresentano i sindacati, e anche fra i gruppi politici ad esse vicini, sulla base del testo proposto dalla Commissione, che tiene conto delle preoccupazioni espresse da varie parti, dai colleghi della CISL, dallo stesso onorevole Roberti, da parlamentari di altre organizzazioni sindacali. Quel testo lascia infatti impregiudicata una serie di questioni che potranno essere risolte in sede legislativa, dal riconoscimento giuridico dei sindacati alla creazione di un eventuale nuovo organismo.

Va, d'altra parte, tenuto presente che la Costituzione riserva la materia dell'istruzione professionale alle regioni e quindi l'istituzione di un ente nazionale con poteri in questa materia inciderebbe su una questione che la Costituzione ha già risolto a favore del decentramento regionale.

Il testo approntato dalla Commissione tiene conto di tali questioni la cui soluzione rinvia alle successive leggi. Anche per questo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

esso può rappresentare un terreno di incontro, mi auguro, di tutti i gruppi della Camera.

Onorevole Seroni, mantiene l'emendamento Rossana Rossanda Banfi, soppressivo dello intero capitolo, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

SERONI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Onorevole Passoni, mantiene gli emendamenti Sanna, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

PASSONI, *Relatore di minoranza*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Sanna sostitutivo del titolo del capitolo.

(Non è approvato).

Onorevole Carra, mantiene gli emendamenti Storbi, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

CARRA. No, signor Presidente, ritenendoli assorbiti dal testo della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, mantiene i suoi emendamenti, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

ROBERTI. Insisto sull'emendamento sostitutivo al primo comma del paragrafo 112. Non insisto sugli altri in quanto l'emendamento della Commissione, fatto proprio dal Governo, praticamente viene ad accogliere la istanza di ordine generale. Naturalmente restano ferme tutte le riserve da operarsi in sede di leggi di attuazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Roberti sostitutivo al primo comma del paragrafo 112.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento Sanna aggiuntivo al primo comma del paragrafo 112.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il terzo emendamento Sanna soppressivo del secondo comma del paragrafo 112.

(Non è approvato).

Onorevole Fortunato Bianchi, accetta la proposta della Commissione che al suo emen-

damento, sostitutivo al secondo comma del paragrafo 112, vengano sopresse le parole: « non intendano o »?

BIANCHI FORTUNATO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Fortunato Bianchi che, modificato dalla Commissione, assume il seguente contenuto: « la formazione professionale dei giovani che non abbiano assolto l'obbligo scolastico; la formazione professionale dei giovani che non possano usufruire della formazione professionale impartita negli attuali Istituti professionali ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Franzo, accettato dalla Commissione e dal Governo, aggiuntivo, alla fine del paragrafo 112, delle seguenti parole: « e la specializzazione di quelle che rimangono nel settore primario, che deve affrontare le urgenti esigenze poste dalla entrata in vigore della politica agricola comune ».

(È approvato).

Onorevole Goehring, mantiene l'emendamento Allesi, aggiuntivo al paragrafo 112, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

GOEHRING, *Relatore di minoranza*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il quarto emendamento Sanna soppressivo del primo periodo del primo comma del paragrafo 113.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il quinto emendamento Sanna sostitutivo al paragrafo 114.

(Non è approvato).

Onorevole Fortunato Bianchi, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al paragrafo 114?

BIANCHI FORTUNATO. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento della Commissione aggiuntivo al paragrafo 114 dei seguenti commi:

« L'attuale situazione del mercato del lavoro in Italia richiede uno sforzo notevole da

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

parte dello Stato che dovrà concretizzarsi attraverso strumenti idonei a determinare con la partecipazione dei lavoratori gli indirizzi e le modalità generali di attuazione del programma di intervento nel campo della formazione professionale.

Un parallelo intervento legislativo dovrà attuarsi in materia di collocamento, tenendo conto della stretta connessione che esiste tra formazione professionale ed il collocamento al lavoro delle nuove leve e dei lavoratori dotati o no di una qualificazione professionale. Nella revisione dell'attuale legislazione si dovrà tener conto della esigenza di una responsabile partecipazione delle organizzazioni sindacali alla gestione del servizio di collocamento ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo emendamento Sanna sostitutivo dell'intero paragrafo 115.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Franzo, accettato dalla Commissione e dal Governo, aggiuntivo al paragrafo 115, dopo le parole: « per una metà alla qualificazione dei giovani », delle altre: « ivi compresi i titolari e i coadiuvanti di famiglie coltivatrici e coloniche ».

(È approvato).

Pongo in votazione il capitolo IX, con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Passiamo al capitolo X. Se ne dia lettura.

MAGNO, *Segretario*, legge:

RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

LINEE GENERALI DELLA POLITICA DELL' RICERCA.

116. — Gli impieghi della ricerca scientifica hanno avuto sinora in Italia uno sviluppo insufficiente.

Nel quinquennio 1959-63 sono stati investiti nella ricerca circa 400 miliardi di lire, pari allo 0,3 per cento del reddito nazionale lordo, rispetto alle percentuali del 2-2,5 per cento investite negli Stati Uniti e nell'Unione Sovietica, e dell'1 per cento circa investito in tutti i Paesi europei industrialmente evoluti, negli anni più recenti.

Data l'attuale situazione del sistema economico italiano nel quale, con l'approssimarsi della piena occupazione, lo sviluppo del red-

dito nazionale dipenderà fundamentalmente dal progresso tecnico, l'intensificazione della attività di ricerca costituisce un obiettivo fondamentale del programma.

117. — L'importanza attribuita alla ricerca nel quadro dello sviluppo economico nazionale e l'elevato ammontare degli stanziamenti devoluti a questo settore nel quinquennio 1966-1970, richiedono un miglioramento dell'organizzazione degli enti incaricati di attuare concreti programmi di ricerca su una scala che ne garantisca l'efficienza, nonché la rimozione delle carenze di personale che limitano lo svolgimento della ricerca e l'applicazione dei suoi risultati.

Le istituzioni fondamentali operanti nei campi della ricerca sono:

- a) gli istituti scientifici universitari;
- b) il C.N.R.;
- c) il C.N.E.N.;
- d) i Ministeri;
- e) le aziende private e pubbliche.

118. — Una nuova organizzazione della ricerca scientifica richiede l'istituzione di un Ministero per la Ricerca scientifica e tecnologica che svolga funzioni di programmazione, coordinamento e impulso relativi al settore, di concerto anche con gli altri Ministeri interessati.

In particolare il Ministero per la Ricerca scientifica e tecnologica, in attuazione degli orientamenti del programma economico nazionale, sovrintenderà all'impostazione ed alla esecuzione dei programmi del C.N.R. e del C.N.E.N., promuoverà la creazione di nuovi istituti o la riorganizzazione di istituti già esistenti per lo sviluppo di nuovi settori scientifici e tecnologici, e avrà la responsabilità di assicurare e coordinare la partecipazione italiana agli organismi di ricerca internazionali e comunitari.

Il Ministero per la Ricerca scientifica e tecnologica formulerà inoltre le direttive per la utilizzazione dei fondi per la ricerca attribuiti al Ministero attraverso il Fondo per lo sviluppo economico e sociale. Tali disponibilità saranno in prevalenza destinate alla ricerca più direttamente connessa con lo sviluppo del sistema produttivo.

119. — Agli Istituti scientifici universitari, ivi inclusi gli osservatori astronomici, astrofisici e vulcanologici, spetta di provvedere, nell'ambito dell'autonomia assicurata all'Università, al generale progresso delle conoscenze scientifiche.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

A tal fine, oltre ai normali stanziamenti per l'università che possono essere imputati alla ricerca, sarà necessario destinare al settore un finanziamento aggiuntivo da utilizzare per l'acquisto delle attrezzature scientifiche e per le altre spese relative alle attività di ricerca degli istituti universitari.

120. — Il Consiglio Nazionale delle Ricerche svilupperà l'attuazione di programmi di ricerca, sia svolgendoli direttamente, sia finanziando attività esterne universitarie ed extra-universitarie. Nei programmi del C.N.R. si terrà conto delle esigenze di ricerca e di sperimentazione che scaturiscono dagli indirizzi e dalle scelte di politica economica operate nel presente programma.

121. — Il Comitato Nazionale per l'Energia Nucleare è l'organo incaricato di promuovere l'attività di ricerca e sviluppo in campo nucleare e di provvedere alla sicurezza e al controllo degli impianti nucleari.

L'attività del C.N.E.N. riguarderà principalmente la ricerca fondamentale nel campo della fisica nucleare affidata all'Istituto nazionale di fisica nucleare; le ricerche relative ai reattori di potenza destinati alla produzione di energia elettrica; la ricerca nucleare nel campo della biologia e dell'agricoltura. Le attività del C.N.E.N. saranno coordinate con quelle svolte dagli altri enti pubblici che operano nel settore delle ricerche e dall'E.N.E.L.

122. — L'attività di ricerca dei Ministeri è svolta attraverso le stazioni sperimentali dell'industria, le stazioni sperimentali della agricoltura, l'Istituto superiore di sanità, l'Istituto superiore delle poste e telecomunicazioni, il Servizio tecnico centrale dei lavori pubblici, ecc.

Il programma prevede la riorganizzazione ed il rafforzamento di tali unità di ricerca, anche mediante la creazione di nuove strutture nelle località e nei settori dove esse sono particolarmente carenti, sia per lo sviluppo della ricerca e della sperimentazione, sia per la diffusione dei loro risultati e l'azione di assistenza alle piccole imprese.

123. Saranno incoraggiate le attività di ricerca, sperimentazione e applicazione e la diffusione delle conoscenze che consentano di trasferire sul piano produttivo le tecniche più avanzate. Alcuni temi di ricerca di questo ordine saranno affrontati direttamente dal C.N.R., come si è detto al paragrafo 120; il Ministero per la ricerca svolgerà un intervento di particolare rilievo in questo settore con l'impiego dei fondi ad esso attribuiti.

Parallelamente all'impegno pubblico, è necessario promuovere un maggiore interesse delle aziende private per lo svolgimento di programmi di ricerca.

L'attività di ricerca associata settoriale ed intersettoriale e aziendale verrà favorita mediante l'assegnazione di contratti di ricerca, la politica dei brevetti, la concessione di agevolazioni ed incentivi tratti dal Fondo per lo sviluppo economico e sociale, tenuto anche conto delle norme della Comunità economica europea.

PROGRAMMI DI SPESA.

124. — La spesa complessiva per la ricerca scientifica nel quinquennio 1966-70, esclusa la quota di stanziamenti per l'Università che può essere imputata alla ricerca, sarà di 1.140 miliardi, pari allo 0,6 per cento del reddito nazionale, di cui 690 miliardi per consumi e 450 miliardi per investimenti.

La partecipazione pubblica alle spese per la ricerca sarà pari a circa il 60 per cento della spesa complessiva e consentirà di finanziare i programmi di ricerca del CNR, del CNEN, dei dicasteri della Pubblica Amministrazione, la partecipazione ad organismi internazionali e la costituzione, da parte del Ministero per la Ricerca Scientifica e Tecnologica, di un fondo per lo sviluppo della ricerca, nel quadro del Fondo per lo Sviluppo Economico e Sociale.

CATELLA. Chiedo di parlare sul complesso del capitolo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CATELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prendiamo atto con soddisfazione che un capitolo del piano quinquennale è stato dedicato alla ricerca scientifica e tecnologica. Questo sta a dimostrare l'importanza che si è riconosciuta anche in Italia a questi problemi, che vanno assumendo in tutto il mondo un'importanza sempre maggiore. Anzi si può dire che la ricerca scientifica, nei paesi più progrediti, rappresenta uno dei più assillanti problemi di governo, una delle più gravi preoccupazioni degli uomini che sono responsabili dell'avvenire dei loro popoli. Oggi si è infatti consapevoli ovunque della diretta dipendenza dal progresso scientifico e tecnologico sia della condizione umana, sia dei più generali aspetti dello sviluppo economico.

Qualche anno fa, nel 1963, in Italia l'aliquota di spesa per la ricerca rispetto al prodotto lordo era dello 0,3 per cento, mentre

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

negli altri paesi si avevano le seguenti percentuali: Stati Uniti 2,96 per cento; Gran Bretagna 2,25; Repubblica federale tedesca 2,04; Paesi Bassi 1,81; Svezia 1,65; Francia 1,59; Belgio 0,86. Vi era cioè un enorme ritardo in un settore così importante, giustificato da cause varie e complesse, alcune delle quali, per esempio, potevano essere ricercate nelle ridotte dimensioni aziendali, altre nella ristrettezza dei mercati, altre nella scarsità di ricercatori adeguatamente qualificati; ma la più importante senza dubbio nella insufficiente politica di incentivi e di mezzi destinati alla ricerca scientifica da parte dello Stato.

Il programma di sviluppo economico che stiamo esaminando prevede nel quinquennio 1966-70 una spesa complessiva per la ricerca scientifica e tecnologica (escluse le quote degli stanziamenti per università, che possono essere pure imputate alla ricerca) di 1.140 miliardi pari allo 0,6 per cento del reddito nazionale.

La prima considerazione da fare verte attorno al seguente interrogativo: i 1.140 miliardi previsti possono ritenersi sufficienti per eliminare le attuali gravi carenze del settore della ricerca e sollecitare nello stesso tempo la soluzione di tutti i connessi problemi relativi alla nostra bilancia dei pagamenti, alle nostre possibilità concorrenziali sia nel campo europeo sia in quello internazionale?

La nostra risposta è negativa, in quanto riteniamo che la somma stanziata sia assolutamente inadeguata a conseguire i risultati sperati. Infatti, ripartendo i 1.140 miliardi tra i cinque esercizi, si ha per ogni anno del quinquennio preso in considerazione dal piano, una spesa complessiva media per la ricerca di 228 miliardi di lire; cioè per ognuno dei prossimi quattro anni si prevede di spendere per la ricerca più o meno quanto è stato speso o si è previsto di spendere nel corrente anno 1966.

Infatti, secondo la relazione generale sullo stato della ricerca scientifica e tecnologica in Italia nel 1966, preparata dal presidente del Consiglio nazionale delle ricerche, nello scorso anno è stata spesa complessivamente per la ricerca una cifra di 263 miliardi all'incirca, sia nel settore pubblico sia in quello privato; spesa che rappresenta uno sforzo certamente non indifferente, ma inferiore allo 0,6 per cento del reddito nazionale e molto lontano da quell'1 per cento che viene normalmente e unanimemente riconosciuto come la percentuale minima del reddito nazionale da destinare alla ricerca, se si vuole che il nostro paese si allinei con i paesi europei, industrialmente più evoluti, con i quali si trova in posi-

zione concorrenziale per la conquista dei mercati internazionali. Tanto più che, anche se la percentuale fosse uguale a quella degli altri paesi, la spesa in assoluto sarebbe sempre inferiore dato che il gettito globale del nostro reddito è minore di quello degli altri paesi.

Dunque, in primo luogo, vi è una deficienza, sotto l'aspetto quantitativo, dei mezzi che il piano prevede di utilizzare nel quinquennio in corso. Ma dopo questa considerazione preliminare di carattere economico, altre sono da svolgere sugli importanti problemi della ricerca inquadrati nel piano. Fino a qualche anno fa, gli sforzi maggiori per la ricerca sono stati compiuti dal settore privato, che ha sviluppato iniziative anche in quei campi in cui avrebbe dovuto intervenire direttamente lo Stato. In tale periodo infatti, fino circa al 1963, la quota di partecipazione dello Stato si mantenne sempre al disotto del 40 per cento della spesa globale annua sostenuta per la ricerca. In seguito, come si è già accennato, la situazione è andata leggermente migliorando, non solo per l'entità della spesa globale, ma anche per la quota di partecipazione dello Stato. Stando alla relazione già citata del presidente del Centro nazionale delle ricerche, nel 1966 la quota di partecipazione dello Stato ad una spesa globale di 263 miliardi e mezzo sarebbe stata del 52,93 per cento. Pur riconoscendo che l'incidenza dell'intervento statale nel settore della ricerca è sensibilmente aumentata rispetto al passato, bisogna però rilevare che essa è ancora altrettanto sensibilmente al disotto della misura ottimale.

Consapevoli di questo, i programmatori hanno precisato nel piano che la partecipazione pubblica alla spesa per la ricerca dovrà essere pari all'incirca al 60 per cento della spesa complessiva: bisogna però precisare se per partecipazione pubblica si intende soltanto la partecipazione dello Stato oppure si deve anche considerare la partecipazione delle imprese a partecipazione statale, cosa che noi escludiamo. Si tratterebbe indubbiamente di una aliquota non disprezzabile, che ci consentirebbe di rimanere nella scia degli altri paesi europei tecnologicamente e socialmente comparabili con il nostro. Bisogna però aggiungere che, siccome questa percentuale è già stata disattesa nel 1966 (quando è stato speso solo il 52 per cento circa), per restare nell'ambito delle previsioni del programma occorrerebbe che per i restanti quattro anni la quota di partecipazione statale venisse aumentata nella misura corrispondente alla differenza che corre fra l'ammontare della quota del 1966

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

e l'ammontare che tale quota avrebbe raggiunto se fosse stata calcolata nella misura del 60 per cento della spesa globale.

Comunque, dicendo che lo Stato dovrebbe intensificare notevolmente la sua attività e i suoi sforzi finanziari, non vogliamo certamente affermare che d'ora in poi l'iniziativa dei privati imprenditori nel campo della ricerca potrà tranquillamente riposare sugli allori. Anzi, al contrario, è auspicabile che essa sia sempre ulteriormente incrementata. Si vuole semplicemente dire che, d'ora in avanti, lo Stato dovrà tenere ben presente che lo sviluppo della ricerca scientifica è il suo principale interesse e dovere e che, quindi, dovrà fare di più, molto di più dell'iniziativa privata, non fosse altro che per riconquistare il terreno perduto, tenendo presente che, come è detto nell'ultima relazione del CNR, « la ricerca industriale è divenuta un fattore essenziale dell'attività imprenditoriale perché condiziona non solo lo sviluppo, ma la sopravvivenza stessa dell'industria ». Di conseguenza, ripeto, la quota di partecipazione dello Stato alla ricerca nei prossimi anni potrà essere considerata ottima soltanto se sarà portata sensibilmente al di sopra del 60 per cento.

Il piano rileva altresì opportunamente che è necessario promuovere un maggiore interesse delle aziende private per lo svolgimento di programmi di ricerca, ma non accenna agli strumenti atti allo scopo e agli aiuti da dare per incrementare l'iniziativa privata nel settore. Noi riteniamo che gli strumenti dovrebbero essere i seguenti: partecipazione delle industrie alle decisioni del CNR nel settore interessato; formazione del personale di ricerca tecnologica e industriale attraverso borse di studio in Italia e all'estero e adeguate scuole di specializzazione (dato che gli insegnamenti delle tecnologie sono del tutto inadeguati allo sviluppo industriale del nostro paese, la conseguente scarsità di personale specializzato nelle tecnologie di ricerca è una delle principali cause del limitato sviluppo della ricerca industriale in Italia); istituzione di pubblici uffici di documentazione e informazione per le industrie, « irizzate » e private, uffici che dovrebbero soprattutto mettere a disposizione di tutti i risultati delle ricerche di base ed applicate svolte presso i laboratori controllati dallo Stato; agevolazioni fiscali per gli investimenti a favore della ricerca scientifica e tecnologica; interventi legislativi; esenzioni doganali dirette allo stesso scopo; assegnazione all'industria di contratti di ricerca industriale nei diversi settori di interesse nazionale; nascita e costituzione di laboratori

settoriali con la partecipazione di industrie private e parastatali.

Mediante detti interventi di incentivazione, lo Stato dovrebbe e potrebbe creare le infrastrutture e le condizioni favorevoli per il potenziamento ed il sorgere di nuove iniziative industriali nel campo della ricerca tecnologica.

In conclusione, il programma di sviluppo economico in esame, pur destinando alla ricerca una quota di partecipazione statale superiore a quella degli anni precedenti il quinquennio considerato dalla programmazione, appare inadeguato al raggiungimento degli scopi prefissi sotto gli aspetti quantitativo e qualitativo. Inadeguato sotto l'aspetto quantitativo, perché esso non ha previsto lo stanziamento, da parte dello Stato, di una somma tale da far raggiungere alla spesa globale per la ricerca un ammontare pari almeno all'1 per cento del reddito nazionale, al fine di consentire al nostro paese di stare al passo con gli altri paesi europei industrialmente progrediti; inadeguato sotto l'aspetto qualitativo perché rischia di ancorare il progresso scientifico ed economico più ad astratti disegni politici che al sodisfacimento degli autentici interessi della collettività e dei bisogni concreti dello sviluppo del paese.

Concludendo, siamo quindi favorevoli a valorizzare e a estendere i compiti scientifici, tecnici e consultivi del CNR con una adeguata partecipazione delle industrie. Proponiamo di favorire, mediante interventi e incentivi, lo sviluppo della ricerca tecnologica presso le industrie. Riteniamo indispensabile affrontare con decisione ed urgenza i problemi dei ricercatori, provvedere alla loro formazione professionale e al loro inserimento attivo e responsabile nell'industria con un adeguato trattamento economico e morale.

Oggi, allo stato attuale, riteniamo che il problema non sia tanto di aumentare i fondi che verranno messi a disposizione della ricerca quanto di utilizzarli nel modo più efficace e produttivo, ricordando che l'influenza della ricerca scientifica e tecnologica sul progresso economico e sociale del paese dipende essenzialmente dai criteri e dai modi con i quali le relative somme saranno ripartite ed utilizzate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dei paragrafi.

Gli onorevoli Rossana Rossanda Banfi, Ingrao, Barca, Caprara, D'Alema, Seroni, Luigi Berlinguer, Leonardi, Natoli e Scar-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

pa hanno proposto di sostituire i paragrafi da 116 a 124 con il seguente:

« 1) La programmazione della ricerca si propone un decisivo sviluppo quantitativo e qualitativo nel quinquennio, e si assegna un importo di spesa tale che alla fine del quinquennio raggiunga l'1 per cento del reddito nazionale.

2) Tale sviluppo è assicurato da una programmazione organica, fondata:

a) sulla acquisizione da parte del Parlamento di un quadro complessivo, quale finora è mancato, della attività di ricerca scientifica e tecnologica, quale si svolge in Italia in sede universitaria e extrauniversitaria, dei relativi finanziamenti e del grado di avanzamento delle ricerche nei vari settori;

b) sulla indicazione di scelte prioritarie, che garantiscano lo sviluppo della ricerca nei settori della agricoltura e zootecnia, della biologia, dell'elettronica e dell'automazione, della geologia finora arretrati rispetto a settori relativamente più avanzati, e decisivi ai fini dello sviluppo;

c) sul potenziamento della ricerca nelle aziende pubbliche e a partecipazione statale;

d) sulla predisposizione di strumenti di intervento e controllo sul settore privato al fine di sollecitarlo a potenziare gli investimenti nella ricerca in conformità con gli obiettivi della programmazione e ad avvalersi delle competenze già formate in Italia, scoraggiando il ricorso non necessario a licenze o brevetti stranieri e impedendo che, attraverso accordi internazionali fra gruppi privati, vengano ridotte e trasferite all'estero attività di ricerca già avviate in Italia;

e) sulla riforma dei criteri della partecipazione italiana ad enti internazionali, garantendone la rispondenza ai fini della politica scientifica del nostro paese e alle esigenze reali di integrazione dei programmi nazionali;

f) sul riordino degli organi pubblici di ricerca esistenti (a cominciare dal CNR che deve essere potenziato e strutturato), determinando con maggiore chiarezza compiti e funzioni, sostituendo gli attuali sistemi di controllo burocratico con un autogoverno democratico dei ricercatori, provvedendo ad assicurare mediante uno statuto giuridico condizioni di lavoro per i ricercatori adeguate ai loro compiti scientifici;

g) su una riforma democratica dell'università, che riconosca alla ricerca un ruolo fondamentale nello sviluppo della stessa attività didattica e che assicuri un profondo

rinnovamento delle strutture e degli indirizzi dei corsi di studio.

3) Il coordinamento del programma di sviluppo della ricerca è affidato al ministro per la ricerca scientifica e tecnologica (analogamente a quanto si è fatto per il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord) affiancato da adeguati organi di segreteria, di consulenza e di studio, e ad un sottocomitato per la ricerca scientifica e tecnologica, da costituirsi nell'ambito del CIPE, presieduto dal ministro per la ricerca scientifica, col compito di sovrintendere alla politica che lo Stato svolge nel campo della ricerca, di promuovere le iniziative necessarie per il conseguimento degli obiettivi indicati nel programma, di assicurare il coordinamento dei programmi di ricerca delle varie amministrazioni, degli enti pubblici di ricerca, delle imprese pubbliche e a partecipazione statale, di assicurare e coordinare la partecipazione italiana agli organismi di ricerca internazionali e comunitari ».

BERLINGUER LUIGI. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER LUIGI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, recentemente il vicepresidente della CEE, Marjolin, si esprimeva, al termine di una discussione svoltasi al Parlamento europeo di Strasburgo, in questi termini: « La ricerca scientifica è diventata una parte essenziale della politica economica. Se i sei paesi della CEE devono restare i principali importatori di scoperte e i primi esportatori di intelligenze del mondo, essi saranno condannati al sottosviluppo, che renderebbe ben presto irrimediabile il loro declino ».

Su questo tema si sviluppa la discussione odierna e una dichiarazione così drastica, così precisa e così pessimistica da parte di un'alta autorità tecnica, come è Marjolin, non può non influire sulle nostre decisioni. È diventato ormai un luogo comune, presente in tutti i documenti che sono stati sottoposti alla nostra attenzione, che lo sviluppo economico di un paese, del nostro paese in particolare, dipende in gran parte, se non fondamentalmente, come dice il testo del programma Pieraccini, dal peso, dall'orientamento, dall'organizzazione della ricerca scientifica.

Questo è detto nel piano Pieraccini, questo è detto nella relazione generale sullo stato

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

della ricerca scientifica in Italia presentata al Parlamento dal CIR, questo è detto in una risoluzione del parlamento europeo adottata nella sua sessione plenaria dell'ottobre 1966, questo è ormai di dominio dell'opinione pubblica più illuminata nel nostro paese. Gli articoli dei giornali e dei grandi quotidiani di informazione non lesinano spazio e attenzione ad una problematica di questo tipo. Ciò che però ci pare di dover sottolineare in questa occasione è il fatto che, oggi, ci troviamo nella necessità urgente di uscire da generiche enunciazioni di questo tipo, da una posizione che manifesti più un'esigenza che una precisa linea politica, un preciso impegno ed un orientamento caratterizzante del nostro Governo in questo campo.

I paragrafi che compongono il capitolo X del programma di sviluppo economico si presentano al lettore più come una serie descrittiva di osservazioni, più come una illustrazione anodina di una tematica ormai acquisita dall'opinione pubblica interessata a questi temi, che non come una indicazione programmatica approfondita e precisa. È per questo che il nostro gruppo propone all'Assemblea di modificarli radicalmente, perché queste enunciazioni non possono costituire la sostanza di una vera politica della ricerca scientifica nel nostro paese.

Onorevoli colleghi, dirò di più: il testo dei paragrafi che noi discutiamo questa sera è meno attuale della stessa elaborazione che particolari organi di Governo, come il CIR, hanno fatto a proposito della politica di ricerca scientifica in Italia. Quello che si dice a proposito del Consiglio nazionale delle ricerche e del Comitato nazionale dell'energia nucleare si risolve in formulazioni che descrivono esclusivamente ciò che questi enti stanno facendo in questi anni, ma non la meta, l'obiettivo che si pone a due dei fondamentali momenti dell'organizzazione scientifica nel nostro paese. Si aggiunge poi che: « è necessario promuovere un maggiore interesse delle aziende private alla ricerca scientifica, che bisogna sviluppare la ricerca associata, una giusta politica dei brevetti, agevolazioni ed incentivi ». Si tratta evidentemente di formulazioni scontate che chiunque oggi porrebbe a base della tematica della ricerca scientifica. Ma che cosa queste formulazioni meramente descrittive contengano, significhino o propongano come politica della ricerca, non è dato di sapere ad una semplice lettura del programma che oggi stiamo discutendo. Esse potrebbero anche avere un senso, ma sappiamo bene che non l'hanno, che non

hanno il significato di una virile politica di sviluppo culturale e scientifico nel nostro paese, perché sappiamo che dietro questa descrizione anodina sta la particolare struttura della organizzazione della ricerca scientifica in Italia, che tutti conosciamo, che si è venuta sviluppando storicamente in modo frammentario, da un ente ad un altro, a seconda delle pressioni di volta in volta esercitate o del grado di intelligenza illuminata di organi politici.

Non vi è inoltre alcuna indicazione, in questo piano, degli strumenti che possano portare alla realizzazione di obiettivi così genericamente indicati. Si parla, è vero, di riforma degli enti di ricerca, ma anche questa è una formulazione generica, che non ci consente neanche di conoscere quale tipo di riforma viene proposta, che tipo di organizzazione viene qui avanzata come prospettiva. Vi è soltanto una indicazione che riguarda la costituzione del Ministero della ricerca scientifica. Ed anche a questo riguardo, per il dibattito che si è svolto nel paese, per il modo in cui coloro che avevano portato avanti questa esigenza hanno dovuto, se non recedere, almeno fermarsi nell'avanzare proposte di questo tipo, sappiamo che anche questa proposta si presenta arretrata, non soltanto rispetto alle esigenze del paese, ma rispetto al punto di approdo del dibattito pubblico, della elaborazione degli ambienti interessati a questo aspetto del problema.

È vero che, al di là della povertà di contenuto del piano Pieraccini su questo tema, esistono altri documenti, forse più probanti, di qualcosa che si va muovendo — non lo neghiamo — nella stessa vita pubblica italiana a proposito della ricerca scientifica, per la pressione oggettiva delle cose, per l'appassionata battaglia che hanno fatto gli stessi ricercatori, per il fatto che oggi si impone con tutta evidenza l'esigenza di non essere tagliati definitivamente dallo sviluppo generale delle forze produttive in Europa e nel mondo.

Certo noi oggi non possiamo ripetere quanto il nostro gruppo ha detto un anno fa a questo proposito: un discorso eminentemente metodologico. Sappiamo che all'interno del Consiglio nazionale delle ricerche, del Comitato nazionale per l'energia nucleare, e dello stesso Istituto superiore di sanità, oggi si fanno strada esigenze nuove e qualche novità è riscontrabile nella linea politica che viene realizzata dagli organi dirigenti. Se non proprio una nuova politica della ricerca scientifica, abbiamo oggi però degli orientamenti, che sono indubbiamente più interessanti di quanto non

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

ci venga proposto dal contenuto e dal testo del programma di sviluppo economico oggi in discussione.

Nello stesso Consiglio nazionale delle ricerche rispetto al passato — ad un passato nel quale l'amministrazione dei miliardi destinati alla ricerca scientifica avveniva attraverso una salomonica partizione della torta in modo eguale tra tutti gli undici comitati che compongono il Consiglio stesso, rinunciando *a priori* ad una scelta tra i possibili settori di intervento in omaggio ad una politica che rifletteva automaticamente l'organizzazione di tipo corporativo che regna nell'università italiana, che era la parte fondamentale della direzione scientifica del Consiglio nazionale delle ricerche — noi vediamo oggi delinearci, nella nuova direzione del Consiglio, una tendenza diretta a favorire maggiormente la ricerca tecnologica.

Questo è detto esplicitamente nella relazione Caglioti, questo è forse il succo delle novità della gestione del presidente Caglioti. Quanto va dicendo al riguardo nelle sue proposte politiche l'onorevole Fanfani, nostro ministro degli esteri, quanto ci viene oggi proposto con insistenza dagli organi di direzione europei e dalla stessa politica di integrazione economica con le grosse aziende degli Stati Uniti d'America, è certamente un elemento di novità nel settore rispetto anche all'anno scorso, che sostanzialmente non viene neanche registrato dalle quattro scheletriche righe che compongono il capitolo X del programma di sviluppo economico.

Ma questi elementi di novità, fino a che punto possono costituire una efficiente politica della ricerca scientifica? Fino a che punto costituiscono una vera meta, un traguardo, una modifica profonda, sostanziale della politica di ricerca nel nostro paese? A parte le considerazioni di carattere quantitativo, sulle quali ovviamente torneremo ancora, che cosa è sostanzialmente mutato a questo proposito? Il saldo dei brevetti ha ancora, come nel passato più recente, un disavanzo estremamente grave. Su 27 miliardi di attivo, noi annoveriamo ancora 97 miliardi di passivo, per cui oggi, per acquisto di brevetti dall'estero, paghiamo ancora 70 miliardi di lire all'anno, cifra che pesa notevolmente nella vita economica del nostro paese. E la stessa relazione del CIR presentata all'esame del Parlamento documenta, con un senso di preoccupazione che traspare fra le righe, ancorché non apertamente ammessa, lo stato di arretratezza del nostro paese rispetto ad analoghi paesi del conti-

nente europeo, ad analoghi paesi dell'occidente capitalistico. Ancora oggi, nella graduatoria della spesa, noi siamo in una posizione, per quanto riguarda le cifre assolute, che viene subito dopo il Benelux e appena prima della Svezia. Con una popolazione di 50 milioni di abitanti noi oggi spendiamo in assoluto per la ricerca scientifica meno del Belgio e dell'Olanda che ne hanno 20 milioni, e poco più della Svezia che ne ha 7 milioni. Da un punto di vista percentuale, poi, il nostro paese spende per la ricerca scientifica meno di tutti i paesi dell'occidente europeo che possiamo considerare vicini al nostro come livello sociale ed economico.

Il personale che in Italia si dedica alla ricerca scientifica, considerando ricercatori e tecnici, ammonta a 42 mila persone; nel Belgio e nell'Olanda, su 20 milioni di abitanti, abbiamo la stessa cifra. Sappiamo per di più che nel novero di queste 42 mila persone sono considerati moltissimi professori universitari (perfino il Presidente del Consiglio viene considerato nella relazione Caglioti uno dei 42 mila che si dedicano giorno e notte alla ricerca scientifica).

Ebbene, credo che questi dati che danno la misura dello sforzo sostenuto dal nostro paese per lo sviluppo generale della ricerca scientifica, siano dati estremamente preoccupanti.

Lo stesso discorso che si fa per quanto riguarda la spesa complessiva, si può fare per quanto riguarda la spesa che l'industria privata destina alla ricerca scientifica e tecnologica. Questo dimostra ancora una volta il livello generale, la capacità di guidare lo sviluppo economico della classe dirigente del nostro paese e degli industriali italiani.

L'indagine che l'ISTAT ha fatto nel 1963 — l'ultima che abbiamo a disposizione — che parla di 113 miliardi destinati da parte dell'industria privata ogni anno alla ricerca scientifica, ci lascia — dobbiamo dirlo onestamente — molto scettici. Il sistema, i metodi usati per portare avanti l'indagine dimostrano che oggi la confusione delle lingue in materia è grave: non si può assolutamente accettare di considerare ricerca scientifica qualunque forma di controllo tecnologico sui prodotti, anche se questo è stato il sistema sostanzialmente adottato da parte dell'ISTAT nella sua indagine. Ma, pur accettando per buoni questi risultati, dobbiamo dire che anche questa cifra pone la classe dirigente, il capitalismo italiano in coda a tutti i paesi europei che possono essere paragonati al nostro da un punto di vista econo-

mico e sociale. Inoltre, guardando all'interno della spesa per la ricerca scientifica, troviamo che meno dell'1 per cento è destinato all'agricoltura, che meno dello 0,50 per cento è destinato all'industria estrattiva, cioè a quelle attività economiche che più avrebbero bisogno di investimenti in questa direzione per migliorare il sistema e le tecniche produttive.

La relazione del CIR, i documenti che ci vengono presentati e la pubblicistica che si occupa di questi temi manifestano preoccupazione e rivolgono appelli perché la politica scientifica vada più avanti, perché nell'ambito del discorso generale sullo sviluppo economico del paese acquisti un peso e una dimensione diversi da quelli che gli sono stati dati fino ad oggi.

La spesa, che ci viene proposta come meta dal piano Pieraccini, di 1.140 miliardi, cioè meno dello 0,6 per cento del reddito nazionale, non può essere accettata. Il nostro emendamento, per niente eversivo, per niente irraggiungibile, per niente utopistico, pone come obiettivo minimo, e non soltanto per un calcolo matematico di aggiunta, ma per una considerazione economico-produttiva, che almeno l'1 per cento delle risorse del paese (calcolate rispetto al prodotto nazionale lordo) siano destinate a favore della ricerca scientifica e tecnologica.

Il problema però non è soltanto quantitativo. Su questo terreno noi dimostriamo la fragilità della nostra politica, la fragilità degli orientamenti di direzione politica ed economica del nostro paese. Ma non può essere questo l'unico terreno sul quale dobbiamo richiamare la vostra attenzione, onorevoli colleghi, anche perché, nonostante queste considerazioni, un certo aumento della spesa in direzione della ricerca, ancorché insufficiente, è stato previsto e si sta realizzando. Si impone anche un giudizio sul modo in cui si spendono e si spenderanno questi soldi, sulla produttività di questi investimenti, sulla necessità di operare quelle modifiche che rendano più produttiva e più efficace la spesa e lo sforzo del popolo italiano per lo sviluppo tecnologico del paese.

Quali sono stati i risultati della spesa nel settore della ricerca scientifica, i risultati dello sforzo che il paese ha fatto e che noi chiediamo che faccia ancora di più in futuro? Se esaminiamo obiettivamente quello che avviene nell'economia italiana, soprattutto nella sua parte più avanzata, nella parte che più promette per il futuro, abbiamo la prova del fatto che lo sforzo compiuto in questi anni non sembra dare i frutti sperati. Le aziende ita-

liane più avanzate si sono trovate (per una serie di ragioni che non esamino, perché sono state altre volte denunciate in quest'aula) di fronte ad una politica, sia del nostro Governo sia del grande capitale americano che le ha costrette alla resa nei confronti non solo della concorrenza, ma addirittura della stessa ardita penetrazione di alcune grandi compagnie americane nel tessuto connettivo dell'economia del nostro paese. Dalla integrazione economica di alcune delle imprese più importanti (che non sto ad elencare ma che i colleghi conoscono) con il grande capitale americano, è seguito e sta seguendo, sul terreno della ricerca scientifica, un fatto che non può non essere denunciato con forza in quest'aula e posto all'attenzione dei colleghi che esaminano oggi il programma di sviluppo economico e il suo capitolo X. Assistiamo oggi alla smobilitazione di quei pochi centri di ricerca che avevano raggiunto talvolta punte molto interessanti e avanzate, e questa è la natura vera del processo di integrazione economica che ci viene proposto e che viene realizzato da parte dei più grossi complessi americani nel nostro paese, che arrivano dopo aver fatto operazioni analoghe in altri paesi europei, creando condizioni estremamente precarie per lo sviluppo futuro delle singole economie nazionali. Tutto ciò è avvenuto nei confronti di aziende private e persino pubbliche, essendosi realizzati accordi che i colleghi ben conoscono anche con l'IRI (da parte della *General Electric* e probabilmente della *Westinghouse*) che hanno portato come conseguenza il fatto che i centri di ricerca più importanti realizzati dalle aziende italiane sono stati sostanzialmente, se non trasformati, subordinati al processo di ricerca tecnologica dell'impresa americana.

Sono di pochi giorni fa le dichiarazioni dei dirigenti della Olivetti, ad esempio, sul bilancio di un'operazione realizzata per la produzione di calcolatori con la *General Electric*, operazione che ha cominciato a dimostrare il proprio fallimento e che pure è stata magnificata tempo fa. Tutto questo è stato giudicato positivamente dalla relazione del CIR, a pagina 22, che ha proposto una soluzione che noi riteniamo assolutamente inadeguata: la creazione di laboratori che operino congiuntamente con aziende italiane e americane. Una posizione che noi consideriamo velleitaria perché ben sappiamo come il vero motivo di questa integrazione economica tra imprese americane e italiane di avanguardia sia appunto quello di bloccare ogni possibilità di concorrenza nel nostro territorio

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

ed in Europa a favore di questi grossi colossi americani che vogliono conquistare tranquillamente i nostri mercati. Un'operazione di questo tipo è soltanto una petizione di principio che non possiamo accettare perché sappiamo quali sarebbero le inevitabili conseguenze.

Vengono proposti centri di ricerca pluriaziendale e intersettoriale, mentre abbiamo bisogno di una politica della ricerca scientifica intimamente collegata con una politica economica che difenda, prima di tutto, il tessuto connettivo dell'economia nazionale e le sue prospettive di sviluppo, senza essere subordinata all'economia dei grandi monopoli americani.

Tutto questo, onorevoli colleghi, è molto preoccupante e penso che quanto si va dicendo in questi giorni, in queste settimane, a proposito del *technological gap* tra Europa e Stati Uniti in particolare, quanto diceva il signor Marjolin a proposito del destino che ci attende nel caso in cui non si proceda con coraggio in una direzione opposta per non essere sempre più marginalizzati nel processo di sviluppo economico mondiale sia un fatto che bisogna considerare attentamente e sul quale è necessario che il programma di sviluppo economico si pronunci in modo ben diverso da come ha fatto nel suo capitolo X.

Certi risultati della politica di ricerca scientifica oggi non hanno uno sbocco nonostante vi sia stato un aumento della spesa e nonostante il maggiore peso dell'opinione pubblica, perché non si è voluto operare ancora — se non a parole, se non a promesse, se non con programmi generici — una riforma profonda dell'organizzazione pubblica della ricerca scientifica.

Pensate, onorevoli colleghi, alle università italiane, alla situazione del personale: una situazione caotica, illegale. I dipendenti del CNR e del CNEN, dei maggiori enti di ricerca, sono in grande maggioranza illegalmente assunti. La relazione della Corte dei conti, a proposito del Consiglio nazionale delle ricerche, ha recentemente affermato che la grande maggioranza dei ricercatori si trova in una situazione di assoluta illegalità. Come possono lavorare tranquillamente costoro quando sanno, dopo quello che è successo (e le cronache giudiziarie e politiche lo hanno messo costantemente in rilievo persino intimorrendo l'animo dei nostri ricercatori), che la situazione è così precaria? Che manca una definizione normativa del loro rapporto di lavoro? Lo stesso problema che la Corte dei conti ha messo in rilievo circa i residui attivi

nel bilancio del Consiglio nazionale delle ricerche è la prova che esiste oggi un meccanismo non produttivo, che non rende in tutta la sua capacità per lo sviluppo della cultura e della ricerca.

Oggi si va diffondendo una certa coscienza dell'assurdità di questa situazione, tanto che anche all'interno del Consiglio nazionale delle ricerche l'attuale gestione dell'ente va prospettando idee nuove che peraltro non sembrano state tenute in sufficiente considerazione dalla classe dirigente della politica nazionale. La gestione Caglioti, ad esempio, tende a bloccare (come è esplicitamente detto in una relazione ufficiale) i finanziamenti dati alla università sulla cifra di 16 miliardi e mira ad organizzare anche all'interno del CNR una svolta a favore della ricerca tecnologica, realizzando scelte politiche, a differenza di quanto avveniva in passato. Si presentano i regolamenti di funzionamento, si propongono disegni di legge per regolamentare la situazione del personale, si tentano strade nuove. Ma si tratta di tentativi che si risolvono sostanzialmente in altrettanti fallimenti e che non approdano a risultati concreti.

Si discute, e si discuterà ancora, della necessità di unificare i vari enti di ricerca, di creare condizioni di mobilità per i ricercatori da un ente all'altro, a seconda dei programmi di ricerca e degli interessi culturali e scientifici, nonché per favorire la stessa attuazione dei programmi elaborati dal Governo. Ma ad altro risultato non si arriva se non alle inaccettabili proposte di costituzione del Ministero della ricerca scientifica e ci si limita ad una politica di piccolo cabotaggio che si esprime in una regolamentazione frammentaria di tutti i problemi, in una sistemazione da un lato dei dipendenti del CNR, dall'altro di quelli del CNEN e dell'Istituto superiore di sanità, senza che si riesca ad avere una visione organica e generale del nuovo assetto da dare alla ricerca scientifica nel nostro paese.

Si parla di stanziare alcuni miliardi per i ricercatori italiani, di superare certe situazioni di disorganizzazione che esistono allo interno delle università, di costituire efficienti centri di ricerca scientifica, e così via. Qual è per altro la sostanza di tutte queste proposte? In che modo si pensa di andare al di là della generica prospettiva di esigenze da soddisfare?

Il Comitato nazionale per l'energia nucleare, ad esempio, spende ogni anno una cifra abbastanza considerevole per portare avanti una serie di programmi di ricerca tecnolo-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

gica; quali sono però i vantaggi che derivano al paese da questo tipo di programmi e dagli stessi risultati, talvolta eccellenti, che i nostri scienziati realizzano? Pongo questa domanda agli onorevoli colleghi, al ministro del bilancio, al ministro della ricerca scientifica. Che cosa scaturisce da questi programmi? Qual è il *fall out* dei risultati tecnici conseguiti dal CNEN a favore della ricerca scientifica italiana e, in generale, a vantaggio dell'economia e dello sviluppo industriale del nostro paese? Oggi si fanno programmi che talvolta non conducono nemmeno alla costruzione dei prototipi, proprio perché esiste una frattura fra l'impostazione dei programmi e le loro possibilità di utilizzazione da parte dell'apparato industriale; fra la fase della ricerca e quella della sua utilizzazione vi è insomma uno iato, un divario profondo, soprattutto a causa di una concezione burocratica della organizzazione della ricerca.

La ricerca tecnologica ha un senso se tutti i risultati conoscitivi, se tutte le fasi di sviluppo, se tutte le possibili implicazioni tecniche possono essere effettivamente utilizzate. Oggi invece in Italia non ci stiamo certo adentrando in questo terreno e le ricerche compiute nei centri italiani non hanno possibilità di immediato utilizzo e da questo punto di vista non sono quindi produttive, nonostante i grandi risultati tecnico-scientifici che si realizzano.

Si tratta di un fatto che riteniamo doveroso sottoporre all'attenzione del Parlamento perché, nonostante la nota arretratezza del nostro paese rispetto ad altri paesi europei per quanto riguarda le spese per la ricerca scientifica, in questi programmi si spendono non pochi miliardi e la valutazione della utilità sociale di questa spesa non può non avere un'eco nella discussione parlamentare e politica che si svolge nel nostro paese.

Oggi ad esempio non vi è alcuno che non rimetta in discussione la politica dell'Euratom e il modo con cui l'Italia ha partecipato a questi programmi. Persino la relazione Caglioti dice chiaramente che bisogna discutere gli indirizzi dell'Euratom, che si deve arrivare a un riesame del prossimo terzo piano e che i problemi specifici e di interesse comune devono avere il primo posto. L'onorevole Fanfani nella relazione al Senato del dicembre 1965 parlava di rovesciare la tendenza di finanziare programmi non coordinati; vi è infatti una tendenza che dà la prevalenza ai contratti singoli. Vi è inoltre una tendenza comune a rimettere in discussione non soltanto un aspetto ma tutta la politica dell'Euratom

e i vantaggi che ne derivano ai singoli paesi componenti.

È un problema serio poiché si tratta di un peso notevole per il contributo finanziario che l'Italia dà alla vita di questo ente europeo. Ebbene, su questo terreno, quello che dice oggi il nostro piano, quello che viene fuori dalla politica del nostro Governo è qualcosa di assolutamente poco chiaro e di non decisivo nei confronti dello sviluppo della politica della ricerca scientifica.

Noi diamo all'Euratom 15 miliardi l'anno, il 10 per cento della spesa pubblica. Questo non può non essere oggetto di una discussione parlamentare. Oggi, come può non porsi alla nostra attenzione la politica per la ricerca spaziale? Essa viene presentata dalla relazione del CIR come fattore fondamentale di innovazione tecnologica, di sviluppo economico del nostro paese. Possiamo accettare, a prescindere dalle considerazioni scientifiche, come discorso politico, questo della ricerca spaziale come unico fattore di sviluppo tecnologico? Possiamo accettare il modello americano, cioè di impegno essenzialmente militare con tutto il riverbero tecnologico che questo comporta, come l'unica prospettiva per il nostro paese nello sviluppo della ricerca scientifica tecnologica? Eppure, come dicevo, destiniamo all'Euratom il 10 per cento della spesa pubblica per la ricerca scientifica! Si tratta di programmi estremamente costosi, e vi è la tendenza ad aumentare i finanziamenti e la spesa; vi è la tendenza a dare giudizi positivi sui programmi dell'ELDO, dell'ESRO, del « San Marco ». Noi chiediamo però che su tutto questo vi sia una discussione politica in Parlamento.

Mi chiedo quale sia il *fall out*, quali siano i risultati economici che derivano da questo tipo di impostazioni. Non ci pronunciamo in questo momento a favore o contro; crediamo però non sia giusto che l'Italia venga trascinata in una politica di ricerca tecnologica come quella della ricerca spaziale senza almeno una chiara presa di coscienza generale da parte della classe politica del nostro paese a questo proposito.

Quello che si fa nel CERN a Ginevra, il programma del protosincrotrone che costerà più di 300 miliardi, di cui si parla molto in Italia per la richiesta, indubbiamente interessante, che viene fatta da più di una località del nostro paese per la costruzione di questo grande acceleratore nucleare (in Puglia o vicino Trieste), tutto ciò non può essere deciso da un gruppo di tecnocrati, da un gruppo di dirigenti che sono al di fuori della

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

direzione politica del nostro paese o dei paesi interessati. Non si è mai parlato di questo. È giusto, è sbagliato? Non do un giudizio, non posso prendere posizione; ciò che mi sembra sbagliato è che noi veniamo continuamente trascinati secondo una linea di scelte che non viene neanche discussa sostanzialmente dal nostro Parlamento.

Una programmazione economica generale, una programmazione dello sviluppo della ricerca scientifica non può prescindere da considerazioni di questo tipo e dal senso, dal peso, dalla valutazione che si deve dare di una linea così fatta.

In questo si inserisce il fatto nuovo della politica di ricerca scientifica del nostro paese, costituito dall'iniziativa dell'onorevole Fanfani, e da quello che egli disse nel giugno del 1966 al Consiglio atlantico a proposito della creazione di infrastrutture comuni in Europa e soprattutto di programmi coordinati fra l'Europa e gli Stati Uniti d'America per superare il divario tecnologico tra loro esistenti.

Ebbene, a questo proposito noi vogliamo esprimere la nostra opinione. Abbiamo sentito che nei discorsi di Johnson, del vicepresidente Humphrey o dello stesso Wilson, vi è stata una eco favorevole alle proposte dell'onorevole Fanfani; sappiamo che tali proposte sono state approvate unanimemente dal Consiglio atlantico nel dicembre scorso; sappiamo che questo argomento è stato al centro dei colloqui di Bonn del dicembre dello scorso anno tra il governo italiano e quello tedesco. Sappiano anche che ormai si parla molto della iniziativa del nostro ministro degli esteri.

Si tratta di una iniziativa consistente? Ne è stato investito il Parlamento? Abbiamo dei programmi concreti che ci consentano di comprendere il significato e la portata di tale iniziativa? Si tratta di una iniziativa diplomatica di mediazione nel contrasto tra gli Stati Uniti d'America e la politica della Francia del generale De Gaulle?

Di questa proposta noi abbiamo avuto delle versioni che sono andate mutando con il passare del tempo. Non diamo neppure qui un giudizio preciso, perché non siamo in grado di darlo; perché, al di là e al di fuori del programma economico che ci viene presentato, un'iniziativa di questo tipo ha ancora esclusivamente un sapore propagandistico e non si presenta ancora come un'iniziativa precisa. L'unica cosa che possiamo constatare, perché risulta chiaramente, è che nel programma di collaborazione tecnologica con gli Stati Uniti si trovano inserite alcune

voci che interessano quasi esclusivamente la ricerca di quel paese, e per di più si tratta di un interesse quasi esclusivamente militare. Solo in un secondo momento, forse per la pressione di gruppi interessati, di ambienti più democratici, è stato introdotto, per esempio, il settore dei calcolatori elettronici. Ma anche a questo proposito, su questo che è un tema decisivo per lo sviluppo economico di tutti i paesi del mondo, è interessante rilevare che nel programma di collaborazione con gli Stati Uniti d'America che ci viene proposto dal nostro ministro degli esteri vi è una clausola (almeno in una delle sue primitive formulazioni) in base alla quale in America si dovrebbero produrre le parti più complesse, più delicate dei calcolatori, mentre in Europa soltanto i rivestimenti, cioè le parti meno complesse e meno importanti.

Noi siamo convinti che il significato di questa iniziativa debba essere puntualizzato e precisato; se non si arriverà a questo, nessuno potrà impedirci di pensare che dietro questa iniziativa — forse anche per l'immediato favore che essa ha trovato negli Stati Uniti — vi sia un tentativo di realizzare un accordo non favorevole agli interessi del nostro paese, e di realizzarlo in condizioni di non parità.

Noi non neghiamo — anzi ne siamo coscienti — che una politica di ricerca scientifica non può essere ormai che una politica di collaborazione internazionale, altrimenti sarebbe inevitabilmente destinata al fallimento. Quindi la politica di ricerca scientifica del nostro paese non può che essere una politica di collaborazione internazionale, ma non deve essere una politica discriminatoria, indirizzata cioè esclusivamente verso una parte del mondo. Deve essere una politica di pace. Ed è per questo che noi siamo contrari a che s'instauri un legame tra i programmi di ricerca scientifica e i programmi militari, spaziali, nucleari, sul tipo di quelli esistenti negli Stati Uniti o nella Francia di De Gaulle. E siamo convinti della necessità di un programma per sviluppare la ricerca tecnologica e scientifica. Tale sviluppo infatti potrà essere garantito soltanto attraverso un programma organico, finalizzato in una determinata direzione.

Quello che noi chiediamo però è che il fine del programma sia utile, e non, ad esempio, militare. Lo sviluppo della ricerca scientifica nel settore dei calcolatori elettronici o in un altro settore industriale, è necessariamente collegato con le ricerche nucleari ai fini militari? Noi ci rifiutiamo di crederlo. Siamo invece convinti che il nostro paese non può

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

testardamente, e soprattutto in modo assolutamente miope, seguire una strada quale quella che è stata seguita in questi ultimi anni.

Noi parliamo di una politica di collaborazione, parliamo di una politica di pace. Però dobbiamo pensare che una politica di pace e di collaborazione non è realizzabile se non apprestando tutti gli strumenti atti a far sì che la nostra collaborazione si espliciti su un piano di parità, e comunque su un terreno utile, che possa dare risultati concreti alla vita economica del nostro paese. Per questo noi chiediamo che di ciò si discuta in Parlamento. Sappiamo che vi è stata una iniziativa della Commissione industria e commercio per una serie di colloqui, prima di tutto con il ministro della ricerca scientifica e poi con una serie di personalità del mondo della tecnologia e della ricerca. Noi riteniamo che questa iniziativa sia utile. Il nostro gruppo si impegnerà fino in fondo su questo terreno. Però siamo convinti che questo non può essere l'unico terreno sul quale sviluppare la nostra azione perché riteniamo che il Parlamento debba essere costantemente investito di questo tema.

Sappiamo che vi è stata una proposta di un collega socialista per la costituzione di un organo permanente nel Parlamento italiano che dibatta i problemi della ricerca scientifica; è una proposta che non ha trovato accoglimento. Noi insistiamo perché sia trovata una soluzione a questo problema e perché istituzionalmente, nella vita della Camera dei deputati, il problema della ricerca scientifica e tecnologica venga costantemente seguito, perché oggi questo è uno dei temi centrali dello sviluppo civile ed economico del nostro paese. Oggi noi dobbiamo affrontare a fondo il problema della creazione di una struttura italiana della ricerca scientifica, basata sulla collaborazione internazionale. Ma è anche necessario creare le condizioni fondamentali perché in Italia tale politica possa concretamente attuarsi. Bisognerà pertanto, preliminarmente, impostare una politica del personale, cosa che il programma non fa chiaramente; una politica, cioè, che riguardi il suo reclutamento, che arresti l'emigrazione dei nostri scienziati (cosa questa che rischia veramente di compromettere l'avvenire del nostro paese), che dia al personale la possibilità di essere costantemente aggiornato in merito ai risultati cui perviene la scienza, non solo in Italia ma nel mondo, al fine di poterli utilizzare.

In definitiva, bisognerà porre i nostri ricercatori in condizione di lavorare con sere-

nità e tale obiettivo potrà essere conseguito attraverso una nuova configurazione del rapporto di lavoro che offra, fra l'altro, concrete prospettive di carriera e, soprattutto, garantisca un'adeguata e razionale utilizzazione delle loro capacità e cognizioni.

Siamo d'accordo con la proposta che viene fatta di costituire un'organizzazione della informazione scientifica. Ma anche a questo proposito, se non abbiamo il personale, chi leggerà i bollettini di informazione che vengono dall'estero? Abbiamo oggi in Italia una struttura in grado di utilizzare tecnologicamente i risultati della ricerca scientifica all'estero a livello industriale, o anche solo di leggere questi risultati? Ebbene, questo è un problema primario strettamente correlato con il problema del personale che oggi deve essere posto al centro della riforma delle strutture interne per garantire al nostro paese una organizzazione moderna della ricerca scientifica.

Va inoltre considerato anche il problema dell'università. Da domani comincerà forse il più grande sciopero che nell'università italiana si sia verificato: dieci giorni di astensione. È un moto possente che scuote le strutture stesse della ricerca scientifica e dell'insegnamento superiore del nostro paese. Che cosa significa tale sciopero? La coincidenza di esso con la discussione odierna non può essere nascosta. Anzi, il fatto che si arrivi a degli estremi talvolta persino sanguinosi, come è successo ieri e questa mattina a Bari, sta a dimostrare l'insofferenza diffusa nel mondo dell'università italiana nei confronti della nostra classe dirigente sorda alle esigenze di riforma. La nostra Commissione istruzione è paralizzata a causa della divisione della maggioranza su questo tema. Non si ha il coraggio, per la pressione di alcuni gruppi di potere accademico, per la opposizione di centri retrivi che non vogliono si modifichi nulla nella vita del nostro paese, non si ha il coraggio, dicevo, di istituire il dipartimento come centro di ricerca scientifica collegiale, come centro di orientamento di tutti gli sforzi nella direzione dello sviluppo della ricerca scientifica stessa. « Quattro baroni di cattedra » oggi collegati al personale politico dirigente del nostro paese impediscono una riforma essenziale per lo sviluppo della scienza; ed oggi tutto il mondo universitario democratico è in lotta per questo.

La relazione Caglioti, la relazione del CIR, quello che viene detto tra le righe del programma di sviluppo economico, invece di affrontare il problema della riforma universitaria, danno una impostazione di tipo tecno-

cratico, assolutamente sbagliata dei problemi dell'istruzione e della ricerca scientifica. L'introduzione di più livelli di laurea, la mancanza di accenni alla necessità di riformare le attuali strutture universitarie in senso democratico e moderno danno la prova e la misura della concezione della riforma universitaria ivi contenuta. E se non si opererà all'interno dell'università, onorevoli colleghi, non si avrà nessuna possibilità di portare avanti una effettiva politica della ricerca scientifica e gli sforzi che noi faremo verranno frustrati da una situazione assolutamente improduttiva qual è quella attuale, derivante, appunto, dall'attuale struttura della nostra università, inadeguata alle esigenze del paese.

Per gli enti di ricerca, il CNR, il CNEN, l'Istituto superiore di sanità e gli altri enti dei diversi ministeri, da anni si parla di riforme. Ciò viene ribadito nella relazione Caglioti, nel programma Pieraccini. Noi ci troviamo alla scadenza della legislatura, dopo anni ed anni di impegni non mantenuti, con un pugno di mosche. Il fatto che non si sia riusciti a dare un minimo di regolarità a tanti degli aspetti della vita scientifica del nostro paese, che non si riesca assolutamente a trovare una forma di coordinamento istituzionalizzato nella vita dei vari enti, che ripetuti impegni non abbiano trovato attuazione, ed il fatto stesso che, per esempio, i regolamenti del CNR non siano stati ancora firmati dal Presidente del Consiglio, tutto ciò pone in una luce particolare quelle frasi generiche che costituiscono i paragrafi del capitolo X del programma di sviluppo economico e ci dà la riprova che oggi non esiste una vera politica della ricerca scientifica nel nostro paese. E non esiste perché la classe dirigente italiana non è riuscita a porsi delle mete sul terreno economico, della collaborazione internazionale, della riorganizzazione culturale, che siano mete ambiziose di progresso, tali da determinare nel paese una situazione completamente nuova per quanto attiene alla vita delle masse popolari e delle intelligenze italiane.

Noi siamo del parere che si debba progredire, che si debbano creare le condizioni per realizzare la possibilità di utilizzare i risultati tecnologici, per dare alla politica del *know how* tecnologico una sostanza. Noi rivolgiamo al ministro del bilancio, al Governo italiano una proposta concreta. Ci presenti qui il Governo un programma coordinato delle principali iniziative di ricerca tecnologica degli enti preposti a questo, delle possibilità che questi risultati possano essere effettivamente utiliz-

zati dall'industria, in particolare dall'industria di Stato, che i risultati del *know how* possano avere un riverbero immediato o un riverbero comunque nello sviluppo tecnologico del processo produttivo italiano. Questo chiediamo, prima di tutto: di presentarci non formule generiche, ma un programma preciso delle iniziative e del loro utilizzo in sede industriale, perché questo possa effettivamente dare da un lato gli elementi di giudizio alla società politica che deve intervenire nella discussione per quel che riguarda gli investimenti e la spesa, e dall'altro la possibilità di un collegamento effettivo tra lo sforzo scientifico e lo sforzo economico. Sono queste le condizioni, onorevoli colleghi, che stanno alla base dell'emendamento che abbiamo proposto, delle proposte radicali di modifica che avanziamo al programma di sviluppo economico. Sono queste le considerazioni in base alle quali noi crediamo che sia possibile in Italia una politica di sviluppo economico e culturale che abbia come centro motore una politica della ricerca scientifica, perché si abbia in Italia un *know how* economico dello sforzo scientifico, perché si abbia un *know how* autentico, a livello dei tecnici, delle maestranze, di un elevamento generale delle capacità produttive di tutti coloro che sono impegnati nello sviluppo economico del nostro paese, perché si abbia un più ampio *know how* culturale dello sforzo scientifico, perché questo non rimanga isolato all'interno di una frazione, di un paese sperduto, dove i tecnici mattina e sera lavorano per le loro ricerche, ma si colleghi al tessuto culturale generale del nostro paese. Solo così lo sforzo per la ricerca può essere uno sforzo che può combattere tutti i residui idealistici, conservatori di gran parte della cultura italiana e anche le nuove tendenze tecnicistiche che ci vengono da oltre oceano e sono portate avanti da alcuni gruppi di tecnocrati nel nostro paese: la politica della ricerca scientifica potrà effettivamente essere collegata alla politica generale del Governo ed alle esigenze più generali di sviluppo di tutta la società italiana. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Catella, Alessi, Alpino, Badini Confalonieri, Barzini, Guido Basile, Baslini, Francantonio Biaggi, Bignardi, Bonea, Botta, Bozzi, Cantalupo, Cannizzo, Capua, Cariota Ferrara, Cassandro, Cocco Ortu, Cottone, De Lorenzo, Demarchi, Durand de la Penne, Ferioli, Riccardo Ferrari, Giomo, Goehring, Leopardi Dittaiuti, Malagodi, Gaetano Martino, Mar-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

zotto, Messe, Palazzolo, Pierangeli, Emilio Pucci, Taverna, Trombetta, Valitutti e Zincone hanno proposto, al paragrafo 118, dopo il primo comma, di aggiungere il seguente periodo:

« Per dette funzioni il Ministero per la ricerca scientifica e tecnologica si avvarrà della consulenza di esperti provenienti sia dagli istituti scientifici, sia dalle industrie impegnate nella ricerca tecnologica ».

Gli stessi deputati (primo firmatario Alessi) hanno proposto, al paragrafo 120, dopo il primo periodo, di inserire i seguenti:

« Esso, tuttavia, dovrà destinare le proprie disponibilità finanziarie in primo luogo ed in misura prevalente per lo sviluppo degli istituti di ricerca da esso direttamente dipendenti.

Nel campo della ricerca extrauniversitaria saranno presi in considerazione oltre che la concessione di contributi ad organizzazioni indipendenti anche veri e propri contratti di ricerca con le organizzazioni medesime »;

e di sopprimere l'ultimo periodo.

Gli stessi deputati (primo firmatario Catella) hanno proposto, al paragrafo 121, di aggiungere il seguente comma:

« I risultati delle ricerche condotte direttamente o finanziate dal CNEN, dagli istituti scientifici universitari, di cui al paragrafo 119 e dal CNR, di cui al paragrafo 120, saranno portati a conoscenza e messi a disposizione del settore produttivo per le possibili applicazioni industriali, tramite appositi organi di informazione e collegamento fra detti istituti e l'industria »;

al paragrafo 123, secondo comma, di aggiungere le parole: « e sviluppo »; al paragrafo 123, ultimo comma, di inserire, dopo le parole: « di contratti di ricerca », le seguenti: « e sviluppo ».

Gli stessi deputati (primo firmatario Alessi) hanno proposto, al paragrafo 123, ultimo comma, di aggiungere le seguenti parole:

« nonché mediante una politica fiscale di favore per le spese classificabili di ricerca »;

e dopo il paragrafo 123, di inserire il seguente paragrafo 123-bis:

« Saranno rivedute, coordinate ed ammoderate le disposizioni legislative relative all'attività di ricerca pubblica per semplifi-

carle e renderle più semplici e rispondenti alle esigenze che nascono dal progresso ».

L'onorevole Catella ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

CATELLA. Il nostro emendamento al paragrafo 118 vuole richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulla necessità di utilizzare l'esperienza, nel campo della ricerca, degli studiosi e degli scienziati puri che lavorano presso gli istituti scientifici e le università e l'esperienza dei ricercatori applicati all'industria, i quali svolgono un'attività più aderente alle necessità e ai bisogni dell'industria stessa. Verrebbe così a crearsi un organo di consulenza idoneo a dare un valido indirizzo all'attività di ricerca scientifica.

Abbiamo proposto di sopprimere l'ultimo periodo del paragrafo 120, nel quale è detto: « Nei programmi del CNR si terrà conto delle esigenze di ricerca e di sperimentazione che scaturiscono dagli indirizzi e dalle scelte di politica economica operate nel presente programma », perché riteniamo che tali programmi debbano essere diretti verso obiettivi concreti, tali da favorire lo sviluppo economico del paese, senza tener conto di esigenze teoriche ed astratte.

Con l'emendamento al paragrafo 121 intendiamo ribadire il concetto che i risultati raccolti nei vari istituti che si dedicano alla ricerca scientifica devono essere indirizzati e messi a disposizione dell'industria, che può a sua volta utilizzarli per lo sviluppo industriale in tutte le loro possibili applicazioni.

L'altro emendamento, aggiuntivo al paragrafo 123 delle parole: « e sviluppo », è dettato dalla considerazione che non sempre la ricerca deve indirizzarsi verso qualcosa di completamente nuovo, ma talora deve limitarsi a rielaborare e sviluppare dati già noti.

Il piano affida al Consiglio nazionale delle ricerche il compito di sviluppare l'attuazione dei programmi di ricerca, sia svolgendoli direttamente, sia finanziando l'attività esterna universitaria ed extrauniversitaria. È noto che fino ad oggi buona parte dei mezzi a disposizione del Consiglio nazionale delle ricerche sono stati destinati ad istituti scientifici universitari per assicurare lo svolgimento di una certa attività scientifica. È accaduto così che questo organismo ha svolto in buona parte il ruolo di finanziatore degli istituti scientifici universitari, per compensare la carenza delle assegnazioni da parte del Ministero della pubblica istruzione.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Ebbene, dato che la ricerca scientifica dovrebbe fruire di finanziamenti diretti, si ritiene necessario, perché si attui una più chiara e fruttifera azione nel campo della ricerca, che il Consiglio nazionale delle ricerche destini le proprie disponibilità finanziarie soprattutto allo sviluppo degli istituti di ricerca da esso dipendenti, alla costituzione di gruppi di ricerca a livello locale e nazionale, nonché all'ampliamento dei quadri dei ricercatori scientifici.

Per quel che riguarda invece il finanziamento di attività extrauniversitarie, si fa presente che esso può dare ottimi risultati. Non va infatti dimenticato che anche all'estero un notevole contributo allo sviluppo delle ricerche è dato proprio da organizzazioni indipendenti che hanno dimostrato, anche nel campo della ricerca pura, come la competitività sia capace di generare frutti positivi ai fini del progresso scientifico ed economico.

A questo punto va aggiunto che a questi fini il finanziamento da parte del CNR dovrà essere fatto non tanto sotto forma di contributi, quanto e specialmente sotto forma di contratti di ricerca.

PRESIDENTE. «Gli onorevoli Roberti, Cruciani, Franchi, Grilli, Sponziello, Guarra e Abelli hanno proposto al paragrafo 118, ultimo comma, di aggiungere le seguenti parole: « senza trascurare, beninteso, la ricerca a fini puramente scientifici e nel campo delle scienze morali, storiche e giuridiche ».

Gli onorevoli Roberti, Cruciani, Abelli, Servello, Sponziello, Santagati, Guarra e Franchi proposto al paragrafo 119, secondo comma, di aggiungere le seguenti parole: « nonché per lo svolgimento di corsi necessari per la preparazione specifica di studiosi e ricercatori ».

L'onorevole Roberti ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

ROBERTI. Abbiamo ascoltato gli interventi sul capitolo in generale. In tali interventi ci si è lamentati, e sotto il profilo quantitativo e sotto quello qualitativo, degli orientamenti che il programma prevede per la ricerca scientifica. Noi viceversa abbiamo un'altra preoccupazione: cioè la preoccupazione che si insista un po' troppo nell'identificare la ricerca scientifica con la ricerca tecnologica, la quale non si cura di investigare i principi scientifici, che sono poi proprio quelli che assicurano lo sviluppo ed il progresso della scienza, ma piuttosto si occupa della applicazione di tali principi ai fini produttivi.

Questa preoccupazione ci deriva dal tono generale di questo capitolo, tono che è, direi quasi, un po' troppo materialistico per un capitolo che è dedicato ad un argomento di così alto valore spirituale quale è quello della ricerca scientifica. Tutta l'impostazione dei paragrafi 116, 117 e 118 puntualizza soprattutto l'aspetto puramente tecnologico di questa ricerca, e per convincersene basterà in particolare porre mente all'ultimo comma del paragrafo 118 nel quale fra l'altro è detto che i fondi per la ricerca, attribuiti all'erigendo Ministero per la ricerca scientifica, saranno destinati in prevalenza « alla ricerca più direttamente connessa con lo sviluppo del sistema produttivo ».

Noi non siamo contrari a questo tipo di ricerca, anzi pensiamo che debba essere incoraggiato anche con maggiori stanziamenti, che in altri paesi si spendono per la ricerca tecnologica somme rilevanti al cui confronto quelle spese in Italia appaiono veramente irrisorie. Temiamo però che dando la prevalenza ad una ricerca di tipo tecnologico si finisca per trascurare la ricerca a fini puramente scientifici. Di qui la ragione del nostro emendamento al paragrafo 118. Non solo, ma — è bene precisarlo — l'attività di ricerca dovrà essere intensificata anche nel campo delle scienze morali, storiche, giuridiche e politiche e non soltanto in quello delle scienze esatte. Non bisogna identificare infatti « scienza » con « scienze esatte », poiché con il primo termine si indica un ampio *genus* del quale le scienze esatte costituiscono solo alcune *species*. Certo la ricerca scientifica « pura » è assai onerosa, né, a differenza dalla ricerca di tipo tecnologico, può essere finanziata dal capitale privato, dato che i risultati cui essa perviene ben difficilmente possono essere immediatamente tradotti in pratica. Ma proprio per questo la ricerca « pura » non deve essere trascurata dagli organi pubblici. E questo appunto — lo ripeto — ciò che noi chiediamo con il nostro emendamento.

Il secondo emendamento è strettamente collegato al primo anche se riguarda il paragrafo 119, che si occupa degli istituti scientifici universitari. Con questo emendamento chiediamo che il finanziamento aggiuntivo, di cui al secondo comma di tale paragrafo, venga impiegato anche « per lo svolgimento di tutti quei corsi necessari per la preparazione specifica di studiosi e ricercatori ». Ci sembra infatti un nonsenso promuovere ed intensificare la ricerca scientifica se mancano i ricercatori e gli studiosi ed anche da parte comunista ho sentito dire che rischiamo per-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

sino di non avere elementi in grado di leggere i bollettini scientifici e di consultare i calcolatori elettronici. Di qui la necessità di corsi adeguati che provvedano alla preparazione ed alla formazione di studiosi e di ricercatori.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Valori, Passoni, Alimi, Pigni, Cacciatore, Minasi, Avolio, Sanna, Luzzatto e Ivano Curti hanno proposto di aggiungere al paragrafo 120 il seguente periodo:

«In particolare, il CNR dovrà potenziare la attività del CENFAM (Centro nazionale per la fisica dell'atmosfera e della meteorologia), a cui dovrà essere affidato il compito di coordinare e di potenziare le attività di tutti gli enti od istituzioni che si occupano di meteorologia sia a livello universitario sia a livello operativo »;

e di sostituire il paragrafo 124 con il seguente:

« La spesa complessiva per la ricerca scientifica nel quinquennio 1966-70, esclusa la quota di stanziamenti per l'università che può essere imputata alla ricerca, sarà di 4.560 miliardi, pari al 2,4 per cento del reddito nazionale.

La partecipazione pubblica alle spese per la ricerca comprenderà i programmi di ricerca del CNR, del CNEL, dei dicasteri della pubblica amministrazione, la partecipazione ad organismi internazionali e la costituzione, da parte del Ministero per la ricerca scientifica e tecnologica, di un fondo per lo sviluppo della ricerca, nel quadro del fondo per lo sviluppo economico e sociale, e comprenderà inoltre il finanziamento degli investimenti effettuati in questo campo dalle industrie a partecipazione statale ».

ALINI. Chiedo di svolgere io questi emendamenti.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALINI. Il nostro primo emendamento tende a valorizzare il CENFAM, cioè il Centro nazionale di ricerca per l'atmosfera e la meteorologia, affidando ad esso anche una importante azione di coordinamento. Ci sembra un emendamento accoglibile: e in questo senso ci affidiamo all'attenzione del ministro e confidiamo nell'approvazione della Camera.

Il secondo emendamento non può non ricongiungersi a quanto è stato affermato negli interventi sul complesso di questo capitolo, e in modo particolare alle considerazioni che formulava l'onorevole Luigi Berlinguer. Se

c'è un settore in cui il piano di sviluppo economico deve uscire dal campo delle enunciazioni generiche ci sembra che questo sia proprio il settore della ricerca scientifica, in quanto siamo tutti coscienti dell'importanza che esso ha ai fini dello sviluppo economico del nostro paese.

In sostanza, occorre tradurre in termini più concreti e precisi i punti di fondo su cui dovrebbe basarsi una seria, effettiva e concreta politica di ricerca scientifica. Per far ciò, oltre a indicare — come purtroppo non ci pare sia fatto in modo sufficientemente adeguato — gli strumenti appropriati per realizzare questa politica, è chiaro che occorrono anche stanziamenti adeguati. E gli stanziamenti di spesa, così come sono previsti dal paragrafo 124, sono — a nostro avviso — insufficienti.

Il paragrafo 124, in sostanza, dedica a questo settore uno stanziamento di 1.140 miliardi nel quinquennio. In sostanza, ancora una volta si tende così a segnare il passo rispetto alle esigenze, da tutti ritenute imperiose, che si pongono in questo settore. Se non aumentiamo questi stanziamenti di spesa, corriamo il rischio, infatti, di restare ancora per lungo tempo nella posizione di fanalino di coda rispetto ad altri paesi europei che in questo settore hanno investito notevoli capitali.

Ecco perché abbiamo presentato il nostro emendamento, che tende appunto ad accrescere in modo adeguato l'investimento di spesa per questo settore. Se la nostra proposta — esaminando le cifre — può sembrare troppo avanzata, ci corre l'obbligo di sottolineare che essa tiene conto del fatto che siamo in notevolissimo ritardo rispetto ad altri paesi. Si tratta quindi di colmare un grosso ritardo con un punto di partenza che sia il più avanzato possibile e, quindi, il più possibile rapportato alle esigenze che si pongono per l'Italia in questo importantissimo e delicatissimo settore.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che la Commissione ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, al secondo comma del paragrafo 120, dopo la parola « CNR », le parole: « che prevederemo anche il potenziamento delle attività del CENFAM ».

Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati al capitolo X ?

DE PASCALIS, Relatore per la maggioranza. Il capitolo X, che è dedicato alla ricerca scientifica e tecnologica, rappresenta

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

uno degli aspetti più qualificanti del valore che la politica di piano assume e del suo carattere di svolta. In detto capitolo, infatti, si riconosce giustamente che il carattere sempre più aperto delle relazioni economiche e le esigenze dell'equilibrio internazionale esigono che la ricerca scientifica e lo sviluppo tecnologico del nostro paese siano portati il più rapidamente possibile al livello degli altri paesi europei più progrediti. Ecco perché, per i prossimi cinque anni, viene destinato a questo settore lo 0,60 per cento del reddito nazionale (escludendo la quota di stanziamenti per l'università): questo livello è certamente inferiore al limite dell'1 per cento sul reddito nazionale dei paesi europei più avanzati, che resta l'obiettivo di più lungo termine, ma rappresenta pur sempre un salto qualificante nei confronti della quota dello 0,3 per cento del reddito nazionale lordo che è stato destinato per la ricerca scientifica nel quinquennio 1959-1963.

Questi dati testimoniano come in concreto sia stata tradotta in impegno operativo l'assunzione dell'attività di ricerca come obiettivo fondamentale del piano. Voglio anche ricordare che nel capitolo X del piano è giustamente contemplata, con carattere di priorità, la ricerca fondamentale nei confronti della ricerca applicata, riconoscendosi alla ricerca fondamentale il carattere di base nel progresso scientifico, su cui poi la ricerca applicata ha possibilità di dispiegarsi.

Per quanto riguarda l'impostazione generale (faccio questa premessa perché debbo rispondere a tutto un complesso di emendamenti alternativi presentati dai colleghi del gruppo comunista), voglio ricordare che la Commissione Istruzione, impegnata come commissione di merito nell'esame preventivo del piano, ebbe a proporre, per questo capitolo X:

1) di ripartire la somma disponibile nel modo più adeguato fra università e altri enti (e ciò è recepito nel testo al nostro esame;

2) di ricercare nell'ambito della cooperazione europea ogni utile collaborazione per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica in tutti i settori (qui è la risposta a quella preoccupazione di settorialità internazionale che l'onorevole Luigi Berlinguer ha avanzato);

3) di favorire un maggiore impegno del capitale privato a livello delle grandi industrie e di stimolare il lavoro di ricerca in comune fra le medie e le piccole imprese;

4) di adottare maggiori agevolazioni fiscali, che siano estese ai contratti di ricerca

e alle donazioni a favore di istituzioni scientifiche;

5) di dare adeguato impulso alle stazioni sperimentali di ogni settore che intervengano a favore dell'artigianato, della piccola industria, del commercio e dell'agricoltura.

L'impostazione del capitolo X del piano non è dunque una impostazione nata e proposta dall'ufficio del programma o nell'ambito della Commissione bilancio, ma trova anche il conforto del parere di una Commissione parlamentare importante, qual è quella della pubblica istruzione: essa si profila perciò come il frutto dell'orientamento di una larga maggioranza della Camera.

Fatta questa premessa, debbo dichiarare che la Commissione non accetta l'emendamento Rossana Rossanda Banfi interamente sostitutivo di tutti i paragrafi del capitolo, perché l'emendamento delinea una politica di ricerca alternativa nei confronti di quella indicata dal testo del programma, politica alternativa che importerebbe anzitutto un impegno finanziario notevolmente maggiore e quindi squilibrante e, poi, una serie di articolazioni che il piano non può recepire. In particolare, costituirebbe uno scoraggiamento delle importazioni di licenze e di brevetti, che assumerebbe un tono ed un carattere assai simile a quello dei dazi protettivi o di contingenti per le merci d'importazione.

Eguale mente la Commissione non accetta l'emendamento aggiuntivo Catella al paragrafo 118, che tende a specificare quale debba essere la organizzazione del Ministero della ricerca scientifica, poiché detta organizzazione è opportuno venga rimessa a leggi successive.

La Commissione è contraria anche agli emendamenti aggiuntivi Roberti ai paragrafi 118 e 119. Si tratta di emendamenti non necessari: il primo vuole sottolineare il carattere prioritario della ricerca fondamentale, che è già implicito nel piano; il secondo fa un richiamo alla necessità della preparazione di studiosi e ricercatori, che è la naturale premessa di una seria politica di ricerca.

La Commissione è pure contraria all'emendamento aggiuntivo Alesi al paragrafo 120: se esso fosse accettato e inserito nel piano, il CNR risulterebbe vincolato nella sua attività, che oggi — in attesa della riforma dell'ordinamento universitario — è suppletiva rispetto alle università e si rivolge all'incentivazione delle più valide iniziative di ricerca sia universitarie sia extrauniversitarie.

Parere contrario la Commissione esprime pure all'altro emendamento Alesi, soppressivo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

dell'ultimo periodo del paragrafo 120, perché esso è contrario alle scelte programmatiche contenute nel piano.

Per quanto concerne l'emendamento aggiuntivo Valori al paragrafo 120, la Commissione lo può fare proprio solo nella formula che la Commissione stessa ha presentato come emendamento, che riconosce l'opportunità del potenziamento del CENFAM. Più oltre la Commissione non intende andare, nell'indicazione di compiti che al CENFAM saranno affidati con leggi successive.

La Commissione non accetta l'emendamento aggiuntivo Catella, al paragrafo 121, che fissa all'attività di ricerca direttive di lavoro che sono già contenute nell'impostazione voluta dal piano; non accetta l'altro emendamento Catella, aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 123; e neppure il terzo emendamento Catella, aggiuntivo all'ultimo comma dello stesso paragrafo 123, perché l'aggiunta del termine « sviluppo » conferirebbe una figura diversa al carattere della ricerca e al rapporto che deve esistere in questo settore tra iniziative dello Stato ed iniziativa privata.

Eguale mente la Commissione non accetta l'emendamento Alesi aggiuntivo all'ultimo comma del paragrafo 123, poiché riteniamo che il collegamento tra l'incentivazione per la ricerca scientifica e la politica fiscale debba essere precisato in sede di riforma fiscale generale. Come relatore debbo anzi auspicare che in quella sede si tenga conto che è opportuno favorire e quindi incentivare gli investimenti dell'iniziativa privata tesi a questo obiettivo.

Parere contrario la Commissione esprime pure per l'emendamento Alesi tendente ad introdurre un paragrafo aggiuntivo 123-bis, che costituirebbe una tautologia in ordine alla necessità di riforme alla cui realizzazione è teso tutto il capitolo X.

Parere contrario la Commissione esprime per l'emendamento Valori interamente sostitutivo del paragrafo 124, perché esso altera in modo estremamente marcato la scala di priorità di spesa previste globalmente dal piano, con un rovesciamento della sua originaria impostazione, che per altro comporterebbe una nuova versione del piano stesso.

PRESIDENTE. Il Governo ?

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Concordo con il relatore e mi limito ad aggiungere solo alcune considerazioni generali, con riferimento soprattutto al lungo intervento pronunziato poc'anzi dall'onorevole Luigi Berlinguer.

L'onorevole Berlinguer ha illustrato una serie di problemi complessi, certamente connessi con la ricerca scientifica, ma che evidentemente travalicano il contenuto di questo capitolo (così ad esempio per quanto concerne la riforma universitaria). Ma il suo discorso in sostanza non sfugge ad una contraddittorietà nella quale lo stesso oratore comunista è incorso, probabilmente senza accorgersene. Più volte infatti egli ha sottolineato come molte cose si siano mosse in Italia, in particolare in questo ultimo anno, citando il valore di denuncia e anche di indicazione di molti documenti, come quelli del CIR e la relazione al Parlamento del CNR, che per altro sono documenti degli organi programmatici e, in definitiva, dello stesso Governo. L'onorevole Berlinguer si è riferito più volte alla elaborazione, che egli ha definito più avanzata di quella del piano, compiuta dal CIR, senza rilevare che si tratta appunto dell'organo governativo che segue i problemi del piano e che, non appena sarà stata approvata la legge per la ristrutturazione del Ministero del bilancio, si chiamerà CIPE, cioè Comitato interministeriale per la programmazione economica. Ciò dimostra che, proprio attraverso questo capitolo X del piano, la società italiana, la classe dirigente, il Governo si sono mossi appunto nel senso di dare alla ricerca scientifica un altissimo grado di priorità e insieme di offrire ad essa una struttura nuova.

Lo stesso capitolo riconosce che lo sviluppo finora avuto in Italia dalla ricerca scientifica è stato insufficiente. Questa è la realtà che noi guardiamo in faccia e dalla quale partiamo; ma, onorevole Berlinguer, partendo da una realtà che tutti riconosciamo insufficiente, non è lecito, non è consentito, non è possibile fare dei salti, specialmente in questa materia.

I colleghi del gruppo socialista di unita proletaria hanno chiesto di portare le spese per la ricerca scientifica a 4.560 miliardi nel quinquennio, pari al 2,4 per cento del reddito nazionale. Ora, a parte il fatto — su cui ora non intendo soffermarmi — che questo emendamento squilibrerebbe evidentemente l'intero piano, è certo che una simile espansione della spesa esulerebbe dalle concrete possibilità della ricerca nel nostro paese. Anche se ne avessimo la possibilità materiale, non è possibile (e vorrei che gli stessi presentatori si rendessero conto di ciò) elevare una spesa del genere dallo 0,3 di partenza al 2,4 per cento di arrivo in soli quattro anni. L'espansione della ricerca implica infatti l'aumento del numero dei ricercatori, la creazione di istituti e di organismi, l'installazione di attrezzature e di apparati,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

e via dicendo. Ora tutto ciò non si improvvisa, e richiede tempi tecnici necessariamente non brevi.

Se il piano non prevede come obiettivo l'aumento della spesa per la ricerca scientifica fino all'1 per cento del reddito nazionale, ciò non avviene perché abbiamo ritenuto di dover contenere le spese per la ricerca scientifica (alle quali anzi noi continuiamo ad attribuire una delle priorità assolute del piano, e su cui intendiamo che converga lo sforzo di tutta la nazione): ma proprio a causa dei tempi tecnici necessari.

La cifra indicata nel piano, di circa 1.200 miliardi da spendere in cinque anni, è stata determinata appunto sulla base di una valutazione delle possibilità concrete della ricerca, e sulla base delle richieste pervenute dalle organizzazioni scientifiche: dalle università, dal CNR, dal CNEN, e via dicendo. I programmi di investimento di questi organismi sono stati fatti dal Governo non già con criteri restrittivi, ma sulla base delle richieste da essi avanzate, e in modo da consentire integralmente la realizzazione dei loro programmi.

Il capitolo X del piano, sotto l'aspetto finanziario, recepisce dunque il massimo sforzo realisticamente possibile. Se sarà possibile, mutandosi le condizioni, fare di più, noi saremo i primi ad essere lieti di farlo. Non è però un criterio di economia che ha presieduto al piano. Dopo questo primo quinquennio, che rappresenterà un momento decisivo, perché sarà anche un quinquennio di riorganizzazione democratica del settore, penso che si potrà camminare più rapidamente negli anni successivi, quando le strutture di base, la massa dei ricercatori, gli istituti saranno stati creati e saranno pronti per gli ulteriori sviluppi.

La politica del Governo è quella della massima collaborazione internazionale. Mi permetta, onorevole Berlinguer, di rilevare ancora la sua contraddittorietà quando cita positivamente l'iniziativa del ministro Fanfani, che è una iniziativa collegiale del Governo e, oltretutto, degli organi che si occupano di questa materia in seno al Governo, e che rappresenta una politica aperta alla collaborazione internazionale per il superamento degli squilibri esistenti tra i vari paesi in questo importantissimo settore. Che non vi siano discriminazioni in questa nostra politica di collaborazione è riconosciuto da tutti i paesi del mondo, sia occidentali, sia ad economia comunista: in materia, noi riteniamo che vi sia un interesse fondamentale alla collaborazione

più valida, ai fini della pace e dello sviluppo generale della società umana.

Il piano non si addentra in molti particolari, non parla dei modi di organizzazione, ma costituisce, con le sue affermazioni di principio, la piattaforma che ha già permesso — come ella ha ricordato onorevole Berlinguer — un avanzamento nella coscienza pubblica, un mutamento negli indirizzi presenti del CNR, un movimento notevole in questi primi anni del quinquennio; sono certo che esso consentirà ulteriori passi in avanti, in un settore che per noi è la chiave di tutto lo sviluppo economico, sociale e civile del paese.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Luigi Berlinguer, mantiene l'emendamento interamente sostitutivo Rossanda Banfi Rossana di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

BERLINGUER LUIGI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Onorevole Catella, mantiene gli emendamenti da lei presentati e quelli Alesi, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Catella aggiuntivo al paragrafo 118.

(Non è approvato).

Onorevole Franchi, mantiene gli emendamenti Roberti, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

FRANCHI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Roberti aggiuntivo all'ultimo comma del paragrafo 118.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Roberti aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 119.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi aggiuntivo al paragrafo 120.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi soppressivo dell'ultimo periodo del paragrafo 120.

(Non è approvato).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Pongo in votazione l'emendamento della Commissione al secondo periodo del paragrafo 120, accettato dal Governo e tendente ad aggiungere, dopo la parola: « CNR », le parole: « che prevederanno anche il potenziamento delle attività del CENFAM ».

(È approvato).

Onorevole Alini, mantiene gli emendamenti Valori, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

ALINI. Non insisto per l'emendamento aggiuntivo al paragrafo 120. Insisto per l'emendamento sostitutivo del paragrafo 124.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'emendamento Catella aggiuntivo al paragrafo 121.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Catella aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 123.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Catella aggiuntivo all'ultimo comma del paragrafo 123.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi aggiuntivo all'ultimo comma del paragrafo 123.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi aggiuntivo del paragrafo 123-bis.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Valori, tendente a sostituire il paragrafo 124 con il seguente:

« La spesa complessiva per la ricerca scientifica nel quinquennio 1966-70, esclusa la quota di stanziamenti per l'università che può essere imputata alla ricerca, sarà di 4.560 miliardi, pari al 2,4 per cento del reddito nazionale.

La partecipazione pubblica alle spese per la ricerca comprenderà i programmi di ricerca del CNR, del CNEL, dei dicasteri della pubblica amministrazione, la partecipazione ad organismi internazionali e la costituzione, da parte del Ministero per la ricerca scientifica e tecnologica, di un fondo per lo sviluppo della ricerca, nel quadro del fondo per lo sviluppo economico e sociale, e comprenderà inoltre il finanziamento degli investimenti ef-

fettuati in questo campo dalle industrie a partecipazione statale ».

(Dopo prova, controprova e votazione per divisione, è approvato — Applausi all'estrema sinistra).

Pongo in votazione il capitolo X con le modifiche testé approvate.

(È approvato — Vivissime proteste all'estrema sinistra).

Voci all'estrema sinistra. No! No! C'è la stessa maggioranza di prima!

PRESIDENTE. Effettivamente ho dichiarato l'approvazione senza aver prima ascoltato i deputati segretari. Chiedo venia alla Camera: sono stato frettoloso, non supponendo che vi fosse opposizione a questo capitolo del piano, mentre i precedenti erano stati approvati senza contrasto, per lo meno apparente. Annullo pertanto la votazione e porrò nuovamente ai voti il capitolo X.

ZACCAGNINI. Chiedo lo scrutinio segreto. *(Vivissime proteste all'estrema sinistra).*

PRESIDENTE. Domando se la richiesta di scrutinio segreto sia appoggiata.

(È appoggiata — Vivissime proteste all'estrema sinistra).

INGRAO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo?

INGRAO. Eravamo già in votazione per alzata e seduta, e io mi appello al regolamento!

ZACCAGNINI. La mia richiesta era tempestiva, ma il Presidente non mi ha udito.

PRESIDENTE. Onorevole Ingrao, il segretario di Presidenza onorevole Franzo mi conferma ora che il collega Zaccagnini aveva chiesto lo scrutinio segreto prima che io indicassi la nuova votazione per alzata e seduta. *(Proteste all'estrema sinistra).* Cosa c'è da protestare? Non avevo udito l'onorevole Zaccagnini che aveva chiesto di parlare. Se si facesse più silenzio quando si procede a votazioni!

INGRAO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INGRAO. Signor Presidente, una votazione ha avuto luogo; essa poi deve essere ripetuta e viene anche indetta per alzata e seduta. La nostra eccezione è quindi fon-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

data. Io vorrei tuttavia che si avesse un attimo di riflessione, poiché la preoccupazione nostra di fronte all'episodio che si sta verificando è soltanto quella che non si crei un precedente contrario al regolamento. Noi pensiamo che ogni diversa soluzione sia preferibile ad una violazione del regolamento. Pertanto noi voteremo a favore del capitolo X; noi abbiamo voluto correggerlo, emendarlo, non distruggerlo. Io penso che con questo chiarimento noi possiamo superare il problema procedurale, senza bisogno di un voto segreto, approvando a grande maggioranza il capitolo X, senza creare un precedente lesivo del regolamento.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Zaccagnini se insista sulla richiesta di votazione a scrutinio segreto

ZACCAGNINI. La mantengo. (*Proteste all'estrema sinistra*). Non so, di fronte a questa mia richiesta, che cosa ci sia da stupirsi.

INGRAO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INGRAO. Signor Presidente, noi abbiamo fatto una dichiarazione che doveva tranquillizzare tutta la Camera, proprio per evitare di arrivare ad una discussione su un punto molto delicato. Ma se siamo chiamati a questa discussione, allora sorge per noi una questione molto seria e siamo costretti a riconfermare la nostra opinione che eravamo già in votazione e che in tale sede non vedo come l'onorevole Zaccagnini possa chiedere lo scrutinio segreto.

Nel momento in cui noi dichiariamo che non voteremo contro il capitolo, non so capire quali siano i motivi per i quali l'onorevole Zaccagnini avanza questa richiesta politica. Forse che la maggioranza ha cambiato — negli ultimi secondi — parere e vuole bocciare il capitolo? Lo dica apertamente, non con un voto segreto. Si apre qui una questione molto grave di metodo di lavoro e, a mio parere, si creano problemi seri per la Presidenza.

PIERACCINI, Ministro del bilancio. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERACCINI, Ministro del bilancio. Non voglio interferire nella questione procedurale, sulla quale mi rimetto alla Camera. Poiché l'onorevole Ingrao lealmente dice: discutiamo che cos'è il senso di disagio che si è

manifestato in questo momento alla Camera, cioè guardiamo realisticamente cosa c'è dietro le questioni procedurali e poi lealmente vogliamo come ognuno di noi sente nella propria coscienza, io debbo dire che il capitolo così com'è, almeno per quanto riguarda il Governo, non è più accettabile, perché è profondamente svisato. (*Commenti all'estrema sinistra*). Non c'è da stupirsi. L'ho già spiegato prima. L'emendamento, che è stato approvato contro il parere del Governo, svisa profondamente il capitolo, anzi svisa profondamente l'intero programma di sviluppo economico.

Vorrei proprio, con la stessa lealtà, appellarmi allo stesso emendamento presentato dall'onorevole Rossana Rossanda Banfi, che pure chiedeva una cosa assolutamente impossibile, ma era assai più limitato dell'emendamento Valori. Pensare che in un quinquennio sia possibile spendere 4.650 miliardi per la ricerca scientifica (salendo in percentuale dallo 0,3 al 2,6 della spesa totale) è del tutto inconcepibile. Vi prego di consultare tutti gli scienziati che volete: non potranno smentirmi. Voi stessi, onorevoli colleghi dell'estrema sinistra, avevate in precedenza proposto, appunto con l'emendamento Rossanda Banfi Rossana, un obiettivo più limitato, quello dell'1 per cento.

SERONI. Ella lo ha però respinto!

PIERACCINI, Ministro del bilancio. L'ho respinto per le stesse considerazioni. Se è pressoché impossibile arrivare all'1 per cento, a maggior ragione è materialmente impossibile arrivare al 2,6 per cento, onorevole Seroni. Non si tratta di un problema finanziario: ma del fatto che non è possibile predisporre un piano inattuabile in partenza. Ecco perché ritengo che a questo punto sia preferibile respingere il capitolo, riformarlo e riportarlo in una logica che è la logica del piano.

Questo, onorevoli colleghi, secondo la mia coscienza. Naturalmente, la Camera è sovrana: ed ogni parlamentare è libero di votare secondo la propria coscienza. Non entro nel merito; ma il mio dovere di uomo politico responsabile non può esimersi dall'affermare che il Parlamento non può votare un capitolo così importante, che coinvolge il massimo sforzo del paese, in una veste non adatta, fissando un obiettivo che già in partenza si sa essere irraggiungibile. (*Commenti all'estrema sinistra*).

INGRAO. Chiedo di parlare.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INGRAO. Ci troviamo di fronte ad una dichiarazione del ministro del bilancio molto importante e vorrei dire anche molto grave. Onorevoli colleghi della maggioranza, credete davvero di poter organizzare a vostro piacimento i lavori della Camera? Ma non vi accorgete che non ne avete la forza? (*Proteste al centro*). Il Governo e la maggioranza stanno qui solo per dire di no a tutti gli emendamenti. Anzi hanno addirittura disertato la discussione. (*Proteste al centro*). Questa è la verità.

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Le faccio osservare che anche in sede di discussione generale ho manifestato le stesse perplessità.

INGRAO. Se il Governo intende aprire un dialogo leale, come fa adesso il ministro Pieraccini, non può farlo dopo la votazione. Dopo che sull'argomento si è molto discusso, la Camera ha votato, approvando l'emendamento Valori. È diritto della maggioranza respingere, se lo vuole, questo capitolo; e se non erro il ministro Pieraccini ha invitato la maggioranza a respingerlo, con tutte le conseguenze che ne vengono per ciò che riguarda il piano e, signor Presidente, anche per quel che concerne i lavori del Parlamento. Ella comprende che il Governo, il quale, di fronte all'approvazione di un emendamento di questa natura, è pronto ad accettare che un intero capitolo del piano scompaia, afferma un principio di non emendabilità del programma quinquennale di sviluppo.

Ma la maggioranza, per respingere il capitolo, ha a disposizione lo strumento della votazione per alzata e seduta, e noi stessi voteremo a favore del capitolo con questo sistema. Questo è un modo di votazione regolare e chiaro. Chiedere invece lo scrutinio segreto significa non soltanto compiere un'operazione straordinaria, ma addirittura distruggere un metodo di discussione e di lavoro del Parlamento, e coinvolgere la Presidenza — mi sia consentito dirlo — in una questione quanto mai delicata, per cercare di adattare le decisioni sul piano a ciò che più piace alla maggioranza.

Questo, signor Presidente, noi non lo possiamo accettare. Possiamo accettare che la maggioranza si assuma di fronte al paese la responsabilità di stracciare per intero un capitolo del piano. Lo faccia, lo dica all'opinione pubblica! Dica in questo modo che cosa è e come si comporta sul piano, ma non pre-

tenda in questa maniera di cancellare il regolamento della Camera! Se ne prenda la responsabilità, e non ricorra a questi espedienti, che non solo dimostrano come la maggioranza si muova di fronte al piano, ma addirittura come si vogliano calpestare diritti precisi della minoranza. A questo punto noi diciamo: si era in sede di votazione per alzata e seduta, si era in sede di verifica e in quel momento la maggioranza poteva solo votare. È vero, sì o no? Poiché ha scelto la strada del no, ne porti la responsabilità. Stiamo votando: noi rivendichiamo il diritto nostro che si vada avanti nella votazione.

PRESIDENTE. Non faccio considerazioni di carattere politico: faccio soltanto considerazioni di carattere regolamentare e desidero qui assumere l'impegno di confermare il mio dovere, che è quello di tutelare rigorosamente il rispetto del regolamento.

Io, onorevole Ingrao, ho dato prima una spiegazione del mio comportamento (una spiegazione e non una giustificazione) e le ho detto che, avendo proclamato, senza aver avuto il risultato da parte dei segretari, l'approvazione del capitolo, di fronte alle vostre proteste, poiché il risultato non mi era stato comunicato ed io lo avevo annunziato quasi automaticamente, ho annullato la votazione affermando che si doveva procedere ad un'altra votazione. L'Assemblea era in quel momento alquanto rumorosa, ed io non ho percepito che mi era stata chiesta la parola dall'onorevole Zaccagnini per chiedere che si procedesse alla votazione per scrutinio segreto. Molte altre volte è stata accolta una domanda di scrutinio segreto anche se non percepita tempestivamente. Quel che conta è che, di fatto (e il segretario me lo ha confermato), la richiesta sia avanzata quando — come era nel nostro caso — non si è ancora in votazione. Così stando le cose, sollevare una questione regolamentare significa accusare il Presidente di violare il regolamento. Io invece desidero riaffermare che, comportandomi come mi sono comportato, non ho inteso violare il regolamento (o favorire una qualsiasi parte), ma ho inteso rispettarlo. Io non ho altre finalità che il rispetto del regolamento e quindi la tutela dei diritti che esso accorda a tutti i parlamentari, ivi compresi quelli derivanti dalla priorità dei sistemi di votazione.

ZACCAGNINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

ZACCAGNINI. Signor Presidente, dopo le considerazioni fatte dall'onorevole Ingraio, desidero soprattutto darle atto (e credo che la sua lealtà non possa smentirmi) che ella non ha fatto altro che ritenere confusa una votazione che è stata estremamente confusa. Tanto è vero che tutto il settore, a nome del quale ha parlato l'onorevole Ingraio, aveva votato contro l'approvazione del capitolo, salvo 4 o 5 deputati, che nell'incertezza non hanno alzato la mano (questo è ciò che ho visto io): il che ha reso non chiara la votazione che poi ella, signor Presidente, ha annullato su richiesta del gruppo comunista. Io ho chiesto lo scrutinio segreto prima che si passasse alla nuova votazione.

Poiché però l'onorevole Ingraio pone un altro problema a questo punto, dopo le dichiarazioni del ministro, pone cioè il problema di una maggioranza che vuole sfuggire di fronte alle proprie responsabilità, poiché il discorso dell'onorevole ministro ci ha richiamati esattamente a responsabilità che poi sono di tutti, maggioranza e minoranza, nel senso di votare un capitolo che abbia la possibilità di essere accolto nell'ambito del programma presentato alla Camera, poiché il ricorso allo scrutinio segreto è stato interpretato quasi come volontà della maggioranza di sfuggire alle proprie responsabilità dichiaro subito che ritiro la domanda di scrutinio segreto sostituendola con quella di verifica del numero legale: dopo di che se la Camera risulterà in numero, il capitolo X potrà essere votato per alzata e seduta.

PRESIDENTE. Domando se la richiesta della verifica del numero legale sia appoggiata.

(È appoggiata).

INGRAIO. Signor Presidente, è chiaro che il nostro gruppo non parteciperà all'appello.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GONELLA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

Verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Si faccia la chiama, seguendo l'ordine alfabetico, per la verifica del numero legale. (*I deputati dell'estrema sinistra abbandonano l'aula.*)

MAGNO, *Segretario*, fa la chiama.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

PRESIDENTE. Poiché la Camera non è in numero per deliberare, la seduta è sciolta. La Camera è riconvocata per domani alle 15,30, con lo stesso ordine del giorno.

Hanno preso parte alla votazione:

Abate	Catella
Abbruzzese	Cattani
Achilli	Cavallari
Alba	Cetrullo
Albertini	Cocco Maria
Alessandrini	Colleoni
Amadei Leonetto	Corona Giacomo
Amatucci	Covelli
Amodio	Crocco
Antoniozzi	Curti Aurelio
Armani	Cuttitta
Armaroli	Dall'Armellina
Armato	D'Ambrosio
Averardi	De Capua
Azzaro	Degan
Barbaccia	Del Castillo
Barbi	Della Briotta
Baroni	Dell'Andro
Bártole	De Maria
Bassi	De Marzi
Belci	De Meo
Berloffa	De Mita
Biaggi Nullo	De Pascális
Biagioni	De Zan
Bianchi Fortunato	Di Giannantonio
Bianchi Gerardo	Di Leo
Bima	Di Lorenzo
Bisaglia	Di Nardo
Bisantis	Donát-Cattín
Bologna	Dossetti
Bontade Margherita	Élkan
Borghì	Ermini
Borra	Fabbri Francesco
Bottari	Fabbri Riccardo
Bova	Fada
Brandi	Feriolì
Bressani	Foderaro
Brodolini	Folchi
Buffone	Fortini
Buttè	Fracassi
Buzzi	Franceschini
Caiati	Franzo
Caiazza	Fusaro
Canestrari	Gagliardi
Cariglia	Galli
Carra	Galluzzi Vittorio
Cassiani	Gasco
Castelli	Ghio

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Giolitti	Racchetti
Girardin	Reale Giuseppe
Gonella Giuseppe	Righetti
Gonella Guido	Ripamonti
Graziosi	Roberti
Greggi	Romita
Greppi	Rosati
Hélfer	Rossi Paolo
Isgrò	Ruffini
Jacometti	Rumór
Laforgia	Russo Carlo
Landi	Russo Spena
La Penna	Russo Vincenzo
Lombardi Ruggero	Russo Vincenzo
Loreti	Mario
Lupis	Salizzoni
Magno	Salvi
Mancini Antonio	Scaglia
Marotta Michele	Scalia
Mattarella	Scarlatò
Mattarelli	Scricciolo
Melis	Sedati
Mengozi	Silvestri
Miotti Carli Amalia	Sorgi
Moro Aldo	Stella
Moro Dino	Storchi
Napolitano Francesco	Sullo
Nucci	Tambroni
Origlia	Tantalo
Orlandi	Tenaglia
Palleschi	Terranova Corrado
Patrini	Titomanlio Vittoria
Pellicani	Tozzi Condivi
Pennacchini	Usvardi
Pertini	Valiante
Piccinelli	Vedovato
Piccoli	Venturini
Pieraccini	Veronesi
Pintus	Vincelli
Prearo	Zaccagnini
Pucci Ernesto	Zanibelli
Quintieri	Zugno

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Baldi	Fornale
Brusasca	Gennai Tonietti Erisia
Buzzetti	Gitti
Cappugi	Guerrieri
Cattaneo Petrini	Leone Giovanni
Giannina	Martino Edoardo
Cinciari Rodano	Pedini
Maria Lisa	Rampa
Colleselli	Sabatini
Colombo Vittorino	Sgarlata
De Ponti	

(concesso nella seduta odierna):

Bemporad	Lucchesi
Bertè	Merenda
Bosisio	Riccio
Breganze	Scelba
Dal Cantón Maria Pia	Togni
Gerbino	Toros

La seduta, sciolta alle 21,15 di martedì 31 gennaio 1967, è ripresa alle 15,30 di mercoledì 1° febbraio 1967.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Calvetti, Colleselli e Guilmotti.

(I congedi sono concessi).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Come i colleghi ricordano, la seduta di ieri è stata sciolta, essendosi constatata la mancanza del numero legale a seguito della verifica richiesta dai deputati Zaccagnini ed altri nell'imminenza di una votazione per alzata e seduta sul capitolo decimo nel suo complesso.

Onorevole Zaccagnini, insiste sulla richiesta di votazione qualificata o di verifica del numero legale?

ZACCAGNINI. Non insisto, signor Presidente.

PIERACCINI *Ministro del bilancio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Desidero fare, signor Presidente, una breve dichiarazione. Il capitolo sulla ricerca scientifica ha per tutti noi (ritengo che su questo punto l'accordo sia unanime) una grandissima importanza, poiché è comune opinione della Camera che la ricerca scientifica sia una delle massime priorità del piano, un punto su cui è necessario il massimo sforzo possibile della società italiana per lo sviluppo del paese. Abbiamo pertanto riflettuto su quanto è accaduto ieri e ci pare che sia opportuno, tutto sommato, mantenere il capitolo come è stato approvato dalla Camera, nel testo del piano.

Devo tuttavia ribadire le riserve che ho fatto ieri sera dopo l'approvazione dell'emendamento con il quale è stato modificato lo stanziamento previsto nel piano per la ricerca scientifica. Al riguardo desidero ribadire che

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

lo stanziamento di oltre 4.600 miliardi alterando l'equilibrio generale del piano, renderebbe praticamente impossibile l'approvazione del piano stesso nel suo complesso. Con questa riserva intendo dire che quando esamineremo la tabella generale degli impieghi sociali, che abbiamo con concorde decisione lasciato in sospeso, proprio per consentire un giudizio finale sulla compatibilità delle varie cifre indicate nel piano, chiederò in quella sede che la questione venga riesaminata.

Il Governo, come ebbi occasione di dire ieri prima ancora del voto, ha il massimo interesse a che lo sforzo della ricerca scientifica sia il più vasto possibile. Pertanto posso anche dire che mi propongo in quella sede di fare delle proposte che rientrino nella compatibilità del piano, e quindi ben lontane evidentemente dalla dimensione dei 4.600 miliardi, e rientrino nelle possibilità concrete. Vorrei anche far presente che ogni aumento che facciamo in una priorità ci impone poi di risolvere il problema di togliere qualcosa ad altre voci.

È quindi un problema complesso e difficile. Intendo però allora avanzare, come dicevo, proposte per vedere di fare il massimo sforzo consentito per intensificare l'impegno nella ricerca scientifica in modo realistico e concreto. Credo, quindi, che possiamo essere d'accordo in questa che è, al di là di ogni polemica, una volontà comune di sottolineare al massimo l'impegno per la ricerca scientifica e di proseguire l'esame del piano coerentemente, con serietà, con severità, poiché riteniamo che ogni altra via e ogni altro metodo, in definitiva, danneggerebbero anziché aiutare una politica di sviluppo per il nostro paese.

PRESIDENTE. La riserva formulata dal Governo rientra tra le ipotesi contemplate dall'articolo 91 del regolamento, in base al quale, prima del voto finale di un disegno di legge, la Commissione o un ministro può richiamare l'attenzione della Camera, tra lo altro sopra quegli emendamenti già approvati che sembrano inconciliabili con lo scopo della legge o con alcune delle sue disposizioni, e proporre le mutazioni che gli paiano opportune.

Prendo atto di questa riserva espressa dall'onorevole ministro del bilancio.

LUZZATTO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto sul complesso del capitolo decimo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTO. Prendiamo atto che la notte porta consiglio e che la ripresa dei lavori dopo l'interruzione, dunque, non è stata vana. Il rappresentante del Governo si è reso conto che la posizione di ieri sera da lui espressa non era sostenibile e l'ha modificata. Confidiamo che altrettanto faccia la maggioranza. Per parte nostra voteremo a favore del capitolo, poiché esso è stato emendato attraverso l'approvazione, ieri votata a maggioranza dalla Camera, dell'emendamento Valori, Alini ed altri presentato dal nostro gruppo.

Quanto alla riserva fatta dal ministro e da lei accolta, signor Presidente con il richiamo all'articolo 91 del regolamento, il problema si presenta sotto due aspetti. Se al momento previsto dall'articolo 91 il Governo solleverà la questione, la Camera procederà come il regolamento prevede. Le riserve fatte ora dal ministro del bilancio, però, hanno un sapore un poco diverso poiché riguardano un voto di ieri sera. La Camera ieri ha approvato un emendamento. Ora, onorevole Presidente della Camera, abbiamo letto stamani sui giornali di « colpi di mano », di « assenze deprecate » e simili cose che in questa sede, però, non possiamo valutare. Saremmo davvero qui per nulla e perderemmo giornate e giornate, sedute e sedute, se nessun emendamento potesse essere proposto, votato e approvato.

Noi abbiamo fatto la parte nostra non negativa, non distruttiva, ma costruttiva; e questa forma di collaborazione l'opposizione non solo può, ma deve esercitare, proponendo emendamenti correttivi che modificano, certo, anche la sostanza di un capitolo e magari del piano nella sua interezza.

La Camera ieri ha approvato un nostro emendamento di quest'ordine. Il voto della Camera non può essere distrutto. Noi siamo d'accordo che si esaminino le tabelle; siamo d'accordo che comincino subito ad esaminarle il Comitato dei nove e la Commissione bilancio, per vedere come si possano mettere in correlazione le diverse cifre e coprire le maggiori spese. Facciamo ogni più ampia riserva su quello che potrebbe essere domani il tentativo di annullare un voto che vi è stato, al di fuori di quanto prevede l'articolo 91 del regolamento; articolo che noi conosciamo e che dobbiamo rispettare.

Noi voteremo il capitolo sulla ricerca scientifica proprio perché esso contiene l'emendamento che è stato approvato; e noi faremo, per parte nostra, il possibile perché si proceda a rendere coerenti le tabelle, ma anche a non vanificare un voto che la Camera ha espresso con piena consapevolezza e che ha un suo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

significato. È per questo significato che noi lo abbiamo proposto. Perché questo significato resti fermo, noi ci riserviamo in futuro di operare ove si tentasse di modificarlo.

Con questo spirito noi voteremo a favore del capitolo sulla ricerca scientifica.

GIOMO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOMO. A nome del gruppo liberale dichiaro che voteremo contro il capitolo decimo del piano quinquennale relativo alla ricerca scientifica. Voteremo contro per la nostra sostanziale opposizione a questo piano quinquennale; voteremo contro anche per la situazione assurda creatasi dopo il voto di ieri.

Noi però, prendendo atto delle riserve dell'onorevole ministro, allorché esamineremo le tabelle generali, ci riserviamo di rivedere la nostra posizione, affinché in quella sede, *a posteriori*, sia ancora espresso un giudizio tecnico e politico su questo punto, di fronte alla validità dei fatti, e non solo aprioristicamente.

BARCA, *Relatore di minoranza*. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARCA, *Relatore di minoranza*. Abbiamo ascoltato con interesse la dichiarazione fatta a nome del Governo dall'onorevole Pieraccini. Ascoltandolo, tuttavia, non abbiamo potuto non mettere a raffronto quanto il ministro del bilancio ha testé dichiarato, con quanto abbiamo letto stamane su due organi di stampa governativi: sul *Popolo* e sull'*Avanti!*.

Siamo stati accusati di demagogia, siamo stati accusati di irresponsabilità, e si è arrivati al punto di rimproverare all'opposizione quello che non è neppure un suo merito, ma direi un suo dovere: il dovere di essere presente in aula, mentre invece i deputati della maggioranza disertano in parte il dibattito e le votazioni. (*Commenti al centro*).

ZUGNO. Ci siete solo quando parlano i vostri!

RAFFAELLI, *Relatore di minoranza*. E voi non ci siete mai! (*Proteste al centro*).

BARCA, *Relatore di minoranza*. Il *Popolo* ha parlato di « casuale maggioranza », quasi che la maggioranza sia una volta per tutte preconstituita e non debba trovare in questa aula, nella piena libertà di ogni parlamentare

su ogni voto, la verifica della sua reale esistenza e consistenza.

L'*Avanti!*, dopo averci accusato di demagogia per aver posto all'attenzione del paese la situazione drammatica della ricerca scientifica in Italia, e dopo averci accusato di « boicottare demagogicamente un documento come il piano — sul quale responsabilmente la CGIL ha invitato i propri rappresentanti in Parlamento ad astenersi » — ci ha accusato di irresponsabilità per avere fatto mancare ieri sera il numero legale e per aver fatto rinviare ad oggi quello che poteva essere fatto ieri.

Lasciamo da parte il discorso sulla CGIL. Noi abbiamo salutato la decisione della CGIL come una decisione responsabile che fa compiere un grande passo avanti al discorso sulla autonomia e sull'unità sindacale. Ma grave, oltre che goffa, abbiamo detto questa mattina su *l'Unità*, sarebbe la pretesa di mettere un timbro di partito o di governo, o il timbro del centro-sinistra, o il timbro della politica di piano del centro-sinistra su questa decisione della CGIL.

Si dimostra di essere per l'autonomia del sindacato, per l'autonomia della CGIL non solo rispettandone le scelte, ma prendendole per quelle che sono e rinunciando ad ogni speculazione su di esse, ad ogni speculazione di partito o di governo. Autonomia della CGIL dai partiti è anche autonomia dei partiti dai sindacati; ed è in nome di questa autonomia e delle responsabilità specifiche che ci spettano come partito della classe operaia che noi abbiamo condotto e conduciamo la nostra battaglia contro la logica globale di questo piano.

Ma lasciamo da parte, dicevo, il discorso sulla CGIL e veniamo piuttosto all'accusa di irresponsabilità per aver fatto rinviare ad oggi quello che poteva essere deciso ieri sera. Altro che irresponsabilità! La stessa dichiarazione dell'onorevole Pieraccini dimostra il senso di responsabilità che il nostro gruppo ha dimostrato evitando alla maggioranza di giungere ieri sera ad un voto di dispetto (al voto preannunciato ieri sera dagli onorevoli Pieraccini e Zaccagnini) e di giungere all'assurdo (perché questo, sì, sarebbe stato un assurdo) di cancellare dal piano il capitolo sulla ricerca scientifica.

Noi ci auguriamo che quanto è avvenuto faccia riflettere la maggioranza. Voi ci avete criticato, onorevoli colleghi (ci ha criticato ancora questa mattina l'organo della democrazia cristiana) per aver presentato un emendamento serio, articolato — persino moderato, ha scritto *Il Popolo* — e per aver poi votato invece

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

un emendamento in parte diverso dal nostro, quello presentato dai colleghi del PSIUP al cui centro è una cifra quantitativa che si avvicina percentualmente alla cifra destinata alla ricerca scientifica negli Stati Uniti e nell'Unione Sovietica.

Ma colleghi, vi siete chiesti, avete tentato di chiedervi perché siamo giunti a questo voto? Ci siamo giunti perché voi avete rifiutato ogni discorso, ogni dibattito, ogni incontro serio e responsabile sul nostro emendamento, al quale del resto il PSIUP aveva dato la sua adesione e il suo voto. Perché voi vi siete rifiutati ostinatamente, prima in Commissione e poi in aula, di modificare il testo del piano e avete fatto quadrato attorno alla percentuale dello 0,6 per cento del reddito; cifra vergognosamente inferiore non alla cifra degli Stati Uniti, non alla cifra destinata dall'Unione Sovietica alla ricerca, ma alla cifra destinata da qualsiasi paese industriale europeo alla ricerca scientifica.

E a questo punto, onorevoli colleghi, che nessuna altra strada è rimasta ai colleghi del PSIUP e a noi che quella di far scoppiare lo scandalo (sì, di far scoppiare lo scandalo) in quest'aula, di porre in tutta la sua drammaticità, insomma, di fronte al paese, il problema della ricerca scientifica facendo misurare a tutto il paese la distanza tra quelle che sono le necessità reali dello sviluppo e quelle che sono le previsioni e la logica assurda del piano.

Voi ci accusate di aver fatto un colpo di mano. Ebbene noi siamo fieri di aver posto con questo colpo di mano, insieme con i colleghi del PSIUP, al centro di questo stanco dibattito il problema della ricerca scientifica. Siamo soddisfatti e fieri se in tal modo siamo riusciti finalmente a smuovervi dalla vostra inerzia e ad aprire un discorso su un settore decisivo per lo sviluppo del paese: il settore della ricerca scientifica e tecnologica.

Noi intendiamo — e ci auguriamo di avere inteso bene — la dichiarazione dell'onorevole ministro Pieraccini come l'apertura di questo discorso. Prendiamo atto del suo impegno e dell'impegno del Governo. Sappiamo, come diceva ora il collega Luzzatto, che con il voto di questo capitolo non tutti i problemi sono risolti. Al momento del voto sulle tabelle ci troveremo di fronte a nuovi dibattiti e al problema di conciliare i limiti di finanziamento che derivano dal vostro sistema di compatibilità di cui la vostra logica di piano vi ha fatto prigionieri, con l'esigenza di non vanificare il voto che la Camera ha espresso. Noi ci auguriamo che questa ricerca possa avvenire

in uno spirito nuovo, attraverso un discorso aperto e costruttivo, quel discorso che finora è mancato, fra maggioranza ed opposizione. Oggi voi dichiarate di modificare la posizione assunta ieri sera, di voler fare questo sforzo. Ne prendiamo atto e anche in questo spirito votiamo a favore del capitolo sulla ricerca scientifica. (*Applausi all'estrema sinistra*).

ZACCAGNINI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI. Ho avuto occasione di annunciare ieri sera, a nome del gruppo democratico cristiano, che di fronte al capitolo sulla ricerca scientifica così come era emerso dall'insieme delle votazioni il nostro gruppo non si sentiva di poterlo seriamente approvare, poiché vi era stata introdotta una cifra che era manifestamente incompatibile con il quadro generale della programmazione economica. È evidente che maggioranza e minoranza hanno ciascuna la propria responsabilità e conducono liberamente il proprio gioco che non può essere naturalmente contestato da alcuno. Ma è anche evidente che quando ci si trova a fare i conti con cifre precise, o si fa l'ipotesi che le cifre dell'incremento complessivo del reddito nazionale che possono essere impiegate sono errate, e allora si sostiene questa tesi (ma mi pare che sia stata sostenuta la tesi opposta, cioè che le cifre sono troppo ottimistiche), oppure, mentre ci si fa paladini — ed io non contesto neppure questo — e si sostiene di essere i promotori, i soli sensibili di fronte al paese, dell'incremento della spesa per la ricerca scientifica, si dovrebbe nello stesso tempo, a mio avviso, indicare a quali altri settori, ritenuti meno importanti, si deve sottrarre quello che si intende dare in più alla ricerca scientifica. (*Interruzione del deputato Ceravolo*).

Questo è un discorso estremamente semplice, che non può toccare la responsabilità di questo o di quel settore, ma deve toccare, se il Parlamento è un organo responsabile, tutto il Parlamento.

Ecco perché io ieri sera ebbi l'onore di annunciare, a nome del mio gruppo, che, di fronte alla incompatibilità — così, se non sbaglio, mi pronunciai — del complesso della spesa prevista per la ricerca scientifica col quadro generale della programmazione, ci saremmo visti costretti a votare contro l'intero capitolo. Ci siamo tuttavia resi conto della situazione e condividiamo le dichiarazioni fatte

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

dall'onorevole ministro Pieraccini. Non è stata certo ieri e non è oggi nostra intenzione di sopprimere un settore così importante dal quadro complessivo della programmazione. Quindi, a seguito delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, annuncio che il nostro gruppo voterà a favore di questo capitolo, facendo proprie però in termini espliciti le riserve già annunciate dal Governo, che cioè la Camera dovrà pure, ad un certo punto, trovare il modo di far quadrare le cifre, cioè come far rientrare la ricerca scientifica, che vogliamo mantenere e che il Governo del resto con questo capitolo intendeva rafforzare, nel complesso del programma. Il problema si porrà, quindi, come ella, signor Presidente, ha annunciato, ad un certo momento del nostro cammino.

Con questo spirito e con queste chiare riserve il nostro gruppo vota a favore dell'intero capitolo.

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Parlo non per dichiarazione di voto, ma sulle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro Pieraccini e sul richiamo che ella, signor Presidente, ha fatto al regolamento. Non vorrei turbare questa atmosfera idilliaca che ho visto aleggiare nella nostra aula dopo le zampate di ieri sera. Mi compiacio che la notte abbia portato consiglio non soltanto al ministro Pieraccini, come ha fatto presente l'onorevole Luzzatto, ma allo stesso onorevole Luzzatto, che praticamente rinunzia all'emendamento del suo gruppo.

LUZZATTO. No, proprio no!

ROBERTI. Allora avrò capito male. La notte ha portato consiglio anche al gruppo comunista, che ieri sembrava arroccato sulla difesa dell'emendamento Valori, al gruppo democristiano, che ieri sera aveva fatto sapere di votare contro il capitolo. Non posso che compiacermi di tutti questi consigli, che, venuti durante le ore notturne, evidentemente attraverso messaggeri alati dall'uno all'altro palazzo di questa Roma politica, hanno determinato oggi questa atmosfera idilliaca, come dicevo prima. Però noi abbiamo delle esigenze regolamentari, signor Presidente. Questa è una legge che ha dei binari obbligati.

Ella ha fatto riferimento all'articolo 91 del regolamento. Ebbene, potrei avere delle perplessità sulla possibilità di applicare que-

sto articolo 91 (che ha una sua chiara *ratio* e una sua chiara destinazione, quella cioè di correggere alla fine di una discussione una situazione di antinomia che si sia potuta determinare durante il lungo *iter* di una legge) a metà della discussione, quando cioè ci si accorge dell'antinomia stessa. La procedura che si segue in questi casi non è quella di rinviare alla fine della discussione l'eliminazione dell'antinomia, ma, una volta rilevata, quella di eliminarla immediatamente.

I miei dubbi sulla possibilità di applicare al caso concreto l'articolo 91 discendono però da un'altra considerazione, cioè dal tipo di documento che noi abbiamo davanti, un documento strano che ci si ostina a chiamare legge benché del documento legislativo non abbia assolutamente nulla, né nella forma, né nella sostanza, né nelle destinazioni, né nella sua forza cogente. Noi, infatti, ci troviamo a dover formare a mano a mano delle volontà, cioè a dover fare, a dover fissare degli stanziamenti. Ma delle due l'una: o il comma votato ieri deve considerarsi valido (nel testo emendato) e allora abbiamo circa 4 mila miliardi in meno di cui disporre per gli altri capitoli e quindi dobbiamo adeguare tutti gli stanziamenti previsti nei capitoli successivi, il che ci renderebbe quasi impossibile il procedere nell'*iter*; oppure il comma votato non è valido.

Si dice che alla fine si provvederà ad apportare le necessarie correzioni. Ma chi assicura, signor Presidente, che alla fine noi correggeremo? Chi può impegnare la volontà futura dell'Assemblea? Chi può dire in che misura correggeremo e quali situazioni politiche, tecniche, economiche o finanziarie si potranno determinare nel momento in cui l'Assemblea dovrà formare questa sua nuova volontà correttiva? Prende lei, signor Presidente, questo impegno di correzione totale? Lo prende il Governo? Lo prende un capogruppo? Ma in tal caso si dimentica forse che la Costituzione stabilisce la libertà del mandato parlamentare.

Ecco le perplessità e i dubbi che in questo momento mi assalgono e che faccio presenti all'Assemblea proprio per giungere ad una soluzione di collaborazione, come ella vedrà, signor Presidente, e come del resto ho sempre cercato di fare in questo stranissimo *iter* di questo altrettanto strano provvedimento che stiamo formando.

Devo dire, con buona pace degli onorevoli colleghi, che molto ingegnoso è indubbiamente, e lo riconosco, il ricorso al raddriccio dell'articolo 91. Si nota che questo è il consi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

glio di una mano esercitata in questa materia. Però ritengo che allo stato attuale l'emendamento approvato ieri sera sia uno ostacolo che non possa essere saltato a piè pari, perché adesso andremmo a discutere — ammesso che si approvi, dato che ho sentito dichiarazioni di voto favorevole, il capitolo X della ricerca scientifica nei termini in cui è stato votato ieri, quindi con quell'emendamento, e con la riserva poi di correggerlo non sappiamo ancora come, quando e perché — il capitolo successivo. L'onorevole ministro Pieraccini ha annunciato intenzioni di miglioramento e quindi di variazione praticamente delle cifre del capitolo X. Non so a quanti di questi 4 mila miliardi il ministro della ricerca scientifica, che vedo qui presente, vorrà rinunciare. Forse egli era venuto oggi speranzoso di poter potenziare la sua attività con questa larga dotazione e invece si è visto deluso dall'atteggiamento del PSIUP e del PCI. Ma se adesso andiamo ad affrontare la discussione sul capitolo dei trasporti, ebbene alla prima cifra ed al primo capitolo dei trasporti che ci troveremo davanti che cosa potremo fare e dire? Che lo ammettiamo interamente?

Ma, onorevoli colleghi, questa legge è un sistema: ci sono dei vasi comunicanti, per cui quello che si toglie da una parte (lo diceva proprio ora l'onorevole Zaccagnini e mi fa piacere che lo abbia rilevato) si mette nell'altra e viceversa. Quindi come faremo tutto questo?

Allora, signor Presidente, a me pare che, se si è avuta la pazienza a seguito di questo infortunio, chiamiamolo così, verificatosi ieri sera, di attendere una notte, ritengo che si potrebbe attendere anche un pomeriggio. Penserei che questo documento con queste dichiarazioni potrebbe affidarsi alla Commissione bilancio o al Comitato dei 9 (che in questo caso coincidono), anche per una analogia (non che sia obbligatorio) con quanto dispone l'articolo 86 del regolamento, e cioè che, quando ci sono emendamenti che spostano l'entità finanziaria o comportano un aumento di spesa, occorre un certo esame da parte della Commissione bilancio.

Sarei dell'avviso che questo documento venisse inviato alla Commissione bilancio e che quest'ultima, successivamente o dopo una pausa di due ore, se fa in tempo, o domani pomeriggio, ci riferisse qualcosa di più concreto; cioè ci dicesse quali possono essere, a suo avviso, di concerto con il ministro e con la maggioranza, le nuove cifre che potrà assumere questo capitolo X, tenendo conto dell'emendamento di ieri, delle os-

servazioni validissime fatte circa l'assurdità di quella cifra, come è stato riconosciuto anche da un collega del partito comunista. C'è stata quasi una votazione a dispetto per fare scandalo. D'accordo, ma, fatto lo scandalo, bisogna cercare di vedere più o meno a quale ordine di grandezza si può giungere e quali cifre stabilire.

Qui potremmo non formalizzarci, non fare i pignoli, come suol dirsi (scusatemi il termine), potremmo contentarci (stiamo facendo tanti strappi in questa discussione e quindi potremmo fare anche quest'altro: dal voto di fiducia sull'eccezione di incostituzionalità fino a questo andamento della discussione di questa narrativa come se fossero norme di legge) di questa informazione un po' più precisa che potrebbe darci la Commissione bilancio d'accordo con il ministro, e su questo ordine di grandezza potremmo procedere poi all'ulteriore esame di questo emendamento.

Questo ve lo dico proprio per poter avviare su un binario che sia regolamentare, costituzionale e serio la discussione; altrimenti, sì, voi potete votare quello che volete (noi qui rappresentiamo un gruppo di minoranza, potremmo non associarci a questo vostro voto, ma certo non modificheremmo niente), potete votare tutte le procedure, tutti gli ordinamenti, tutti i sistemi con cui andare avanti, ma la realtà non muta. La realtà resta e voi discuterete degli ulteriori stanziamenti senza sapere la somma che avete a disposizione.

Resta dubbio, quindi, se in questa situazione, di fronte a queste esigenze contrastanti, sia veramente ortodosso e corretto anche il riferimento all'articolo 91.

Non intendo sollevare alcuna eccezione di ordine formale; volevo soltanto far presente modestamente la questione al signor Presidente, alla Camera, al relatore, ai ministri del bilancio e per la ricerca scientifica, affinché essi giudichino se essa non possa essere utile al fine proprio di portare avanti faticosamente, con la collaborazione di tutti, questa strana e anomala discussione per l'approvazione di questo strano e anomalo provvedimento che stiamo esaminando.

PRESIDENTE. Poiché ella, onorevole Roberti, non ha sollevato una questione formale, torno a ripetere che le dichiarazioni del ministro del bilancio e la riserva che egli ha avanzato rientrano tra le ipotesi contemplate dall'articolo 91 del regolamento. Quanto al fatto di investire della questione la Commis-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

sione bilancio, vuol precisare meglio la sua proposta, onorevole Roberti?

ROBERTI. Affinché fuori di qui non venga rappresentato in modo difforme quello che io dico (cosa che già mi è accaduta e sulla quale ho avuto occasione di richiamare l'attenzione del signor Presidente), preciso che non intendo proporre un rinvio della discussione ma che si continui, sì, la discussione su questo argomento con l'intesa (come è accaduto altre volte in passato) di non giungere a votazioni: questo è nella prassi dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Sì, ma con l'accordo dei capigruppo!

ROBERTI. D'accordo.

Quindi non vi è nulla di strano nella mia proposta di proseguire nella discussione di questo argomento passando a capitolo XI, svolgendo la discussione generale ed anche facendo svolgere gli emendamenti, senza però giungere a votazioni. Frattanto la Commissione bilancio, di concerto con il ministro, potrebbe pronunciarsi in maniera più concreta di quanto non abbia fatto il ministro Pieraccini nelle sue molto vaghe enunciazioni circa l'entità di questi miglioramenti che si vorrebbero apportare alla spesa per la ricerca scientifica e le eventuali variazioni che si dovrebbero introdurre. Dopo di che la Commissione avrà riferito all'Assemblea su questo punto, si potranno votare gli emendamenti di cui si fosse eventualmente sospesa la votazione.

FERRI MAURO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRI MAURO. Ho chiesto la parola per rendere anch'io, brevissimamente, la dichiarazione di voto a nome del gruppo socialista e per pronunciarmi sulla proposta Roberti. Il gruppo socialista voterà a favore del capitolo sulla ricerca scientifica dopo aver ascoltato le dichiarazioni dell'onorevole ministro del bilancio, associandosi pienamente ad esse e facendo proprie le sue considerazioni.

La situazione in cui si trova oggi la Camera, dopo il voto di ieri sera che eleva grandemente la previsione di spesa nel quinquennio per la ricerca scientifica, deriva dal fatto che la Camera stessa ha deciso di accantonare l'esame e il voto del capitolo V del programma quinquennale, del capitolo cioè che reca la tabella riassuntiva delle percentuali di impieghi. Questo comporta che quel che si è verificato in seguito al voto di ieri sera possa anche verificarsi ancora prima che si arrivi

alla fine della discussione dell'allegato su eventuali votazioni che approvino nuovi emendamenti che modifichino altre previsioni di spesa.

E allora mi pare che la necessità di un riesame della Commissione o del Comitato dei nove prima e successivamente dell'Assemblea per far quadrare la tabella generale, derivi proprio da questa situazione in cui ci troviamo. Ma questo comporta, onorevole Roberti, che — poiché l'esame da parte della Commissione va fatto — sia più opportuno farlo alla fine della nostra discussione e delle votazioni sui capitoli, perché, ripeto, quello che si è verificato ieri sera potrebbe verificarsi anche su qualche altro emendamento. Solo allora potranno e dovranno, la Commissione prima e l'Assemblea poi, prendere le proprie decisioni circa i modi e i limiti — come è stato riconosciuto anche dall'onorevole Barca e, mi pare, sostanzialmente, da tutti gli altri oratori che sono intervenuti — in cui l'emendamento di ieri sera ed eventuali altri emendamenti che la Camera abbia approvato e che modifichino le previsioni di riparto, di percentuale negli impieghi della spesa nel programma quinquennale, possano essere fatti quadrare, cioè modificandosi in meno altre previsioni o, eventualmente — è chiaro — riducendosi anche previsioni stesse già votate dalla Camera, senza che ci sia questa sproporzione nella tabella generale.

Per questo credo che si possa e si debba oggi tranquillamente votare a favore del capitolo X sulla ricerca scientifica, riservando, come ha detto l'onorevole ministro, questo esame e questo giudizio alla Commissione o al Comitato dei nove prima e all'Assemblea poi, alla fine del nostro esame sull'allegato e non subito, senza interrompere la discussione né le votazioni successive, come vorrebbe l'onorevole Roberti.

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, insiste sulla sua proposta?

ROBERTI. Dopo i chiarimenti dell'onorevole Mauro Ferri non insisto sulla mia proposta. Vorrei soltanto sottolineare la gravità e la stranezza di questa situazione. Si rende conto l'onorevole Mauro Ferri che con questa procedura praticamente stiamo facendo un cammino sull'acqua, sul vuoto? (*Interruzione del deputato Ferri Mauro*). In sostanza, stiamo scherzando, onorevole Ferri!

Approvando un emendamento, ieri si è portata una cifra da mille a 5 mila miliardi ed ella stesso prevede che altri mutamenti si possano verificare, che tutto dovrà essere quindi

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

rimesso in un calderone finale e che poi dovranno essere ristabilite le quantità e le relazioni, potendo praticamente giungere ad una nuova discussione generale di tutta questa materia: di fronte a ciò, a me pareva, prudenzialmente, per la serietà della discussione, che fosse più opportuno accettare la mia proposta.

Ma ella, onorevole Ferri, il ministro e i relatori per la maggioranza ritengono di far cosa contraria. Va bene. Resta stabilito che questa cifra votata ieri potrà essere modificata, annullata o corretta nella misura che si riterrà opportuna e quando si riterrà opportuno. E io mi domando che cosa l'opinione pubblica, che cosa noi stessi potremo dire di avere in concreto fatto quando avremo proseguito in questa fittizia e — mi si consenta di dire — puramente prestigiosa discussione!

PRESIDENTE. Pongo in votazione il capitolo X.

(È approvato).

Inversione dell'ordine del giorno.

FODERARO. Chiedo di parlare per proporre un'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FODERARO. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di passare subito alla votazione segreta dei tre disegni di legge di conversione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati ne comuin di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso » (3666).

Saranno votati per scrutinio segreto anche i disegni di legge nn. 3681 e 3736, ieri esaminati.

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del capitolo XI.

MAGNO, Segretario, legge:

TRASPORTI

LINEE GENERALI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI.

125. — Nel trascorso decennio il sistema italiano dei trasporti ha dovuto fronteggiare il raddoppio del traffico, che ha provocato, anche per l'insufficiente coordinamento tra i vari tipi di trasporto, un grave squilibrio.

Il traffico ferroviario è aumentato ad un saggio annuo inferiore a quello medio (6,7 per cento per le merci e 7,2 per cento per i passeggeri), mentre quello stradale è aumentato a un tasso molto superiore. Si è dunque avuta una variazione nel rapporto di composizione dei due tipi di traffico a vantaggio di quello stradale che rappresenta il 63,4 per cento del traffico merci e il 71,3 per cento dell'intero traffico viaggiatori. Anche la navigazione di cabotaggio ha segnato una forte espansione, soprattutto a causa dei trasporti petroliferi, mentre il traffico idroviario conserva tuttora un peso molto modesto. Nel trasporto aereo si sono registrati saggi d'incremento elevatissimi e si prevedono ulteriori sviluppi di grande rilievo.

L'importanza relativa del traffico stradale appare destinata ad accrescersi anche in futuro. Ma l'espansione della motorizzazione dovrà svolgersi in forme meno disordinate che nel passato, rispettando i limiti di convenienza economica dei vari tipi di traffico.

Il programma principalmente propone di ridare ordine al settore, stabilendo priorità e coordinando gli investimenti in modo da assegnare alle varie componenti del sistema (ferroviaria, stradale, aerea, idroviaria e marittima) una funzione conforme alle loro caratteristiche in coerenza con l'interesse pubblico.

VIABILITÀ.

126. — In particolare, il sistema viario dovrà favorire il collegamento veloce tra aree di elevata concentrazione produttiva ed economica e dovrà realizzare una trama infrastrutturale di servizio alle attività produttive delle aree servite.

Da queste esigenze consegue che la rete deve realizzare concretamente:

— un collegamento veloce tra le aree, che consenta in primo luogo l'assorbimento del traffico a media distanza;

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

— una rapida diffusione di merci e passeggeri nel territorio dai punti di smistamento del traffico a lunga percorrenza (stazioni, porti, autoporti);

— una intelaiatura infrastrutturale di servizio alle diverse attività economiche, opportunamente differenziata (distribuzione degli insediamenti industriali, drenaggio delle aree agricole, connessione dei centri turistici, ecc.).

Un importante sforzo è stato compiuto in questi anni per dotare l'Italia di una grande rete autostradale. Questo sforzo va proseguito in futuro, correggendo tuttavia alcuni indirizzi che minacciano di spingere oltre i limiti economici la concorrenza che le autostrade fanno alle ferrovie.

Si dovrà curare l'impostazione dei progetti delle nuove autostrade — senza ritardare la esecuzione delle opere in corso — in relazione al tracciato, alla frequenza degli accessi, al sistema dei pedaggi, ai raccordi con la viabilità ordinaria, realizzando un adeguato sistema per i rapidi collegamenti a raggio regionale e comprensoriale.

Si potrà in tal modo evitare il dirottamento del traffico ferroviario — soprattutto di merci — anche da quelle percorrenze per cui esso appare più idoneo, e realizzare le condizioni per il miglioramento della gestione e l'ammodernamento tecnico delle rete ferroviaria.

Si dovranno inoltre intensificare le costruzioni autostradali e stradali nel Mezzogiorno lungo le direttrici dello sviluppo industriale, turistico e urbanistico, per la primaria importanza propulsiva che esse hanno ai fini dell'espansione economica.

L'intervento nelle autostrade nel quinquennio 1966-70 sarà diretto in via prioritaria al completamento delle autostrade IRI, al completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nonché alla realizzazione di raccordi autostradali e alle autostrade che, attraverso valichi o trafori alpini, attuino il collegamento con la rete autostradale europea e favoriscano lo sviluppo dei grandi porti del Paese. Il 40 per cento degli interventi per autostrade e raccordi riguarda il Mezzogiorno.

127. — Le esigenze della viabilità ordinaria sono rimaste solo parzialmente soddisfatte. Si dovrà perciò concentrare in questo settore uno sforzo molto maggiore che nel passato.

In particolare, si dovranno eliminare le gravi carenze di manutenzione ed attuare gli interventi necessari alla sicurezza, regolarità ed economia dei trasporti; eseguire opere di ammodernamento, ampliamento e raddoppio; costruire nuove strade con particolare riguar-

do a quelle che interessano lo sviluppo economico del Mezzogiorno e le aree depresse del Centro-Nord, alle grandi trasversali e alla viabilità integrativa della rete autostradale, o interessante le grandi aree urbane; alle strade di raccordo tra il traffico nazionale e quello internazionale. Nella viabilità minore, gli investimenti riguarderanno prevalentemente le zone suscettibili di sviluppo agricolo, industriale e turistico, e le zone in cui la dinamica demografica determina nuove esigenze di riassetto della rete stradale locale.

Dal punto di vista funzionale, nella rete delle strade statali gli investimenti saranno destinati per una metà circa ad interventi di manutenzione, riclassifica ed eliminazione di passaggi a livello; per il rimanente alla sistemazione e all'adeguamento delle strade statali facenti parte di itinerari internazionali, delle arterie di grande comunicazione e delle strade del Mezzogiorno, al miglioramento e ampliamento della rete.

I lavori di miglioramento, da concentrarsi sulle arterie con una intensità di traffico giornaliero medio superiore ai 4.000 veicoli, comprenderanno ammodernamenti e ampliamenti di strade per uno sviluppo di circa 2.200 chilometri, una parte rilevante dei quali riguarderà le strade di avvicinamento ai comprensori urbani e quelle che dovranno favorire l'utilizzazione delle autostrade per le brevi e medie percorrenze.

Le nuove opere riguarderanno invece in prevalenza le grandi trasversali, le maggiori direttrici non servite da autostrade e le strade che interessano l'industrializzazione e lo sviluppo del Mezzogiorno e delle zone eccentriche del Centro-Nord.

Per la viabilità minore (provinciale e comunale) l'intervento riguarderà in prevalenza la manutenzione e sistemazione dei tronchi che servono zone di intenso sviluppo delle attività produttive e dei traffici, e in particolare il sistema dei collegamenti tra gli agglomerati urbani e le strade di grande comunicazione.

Si dovrà dare la precedenza all'ammodernamento delle strade che interessano i percorsi di autolinee sostitutive dei servizi ferroviari (delle ferrovie dello Stato o in concessione) di cui si prevede la soppressione.

Fra le spese per la viabilità si devono considerare inoltre quelle effettuate dalla Cassa per il Mezzogiorno, rivolte soprattutto alle strade di « scorrimento veloce » per lo sviluppo industriale e per l'integrazione della rete autostradale.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

L'intervento della « Cassa » nel settore della viabilità dovrà essere attuato in stretto coordinamento con l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, l'ANAS e le altre Amministrazioni interessate.

Nel complesso, gli investimenti nel settore delle autostrade e della viabilità statale e ordinaria ammontano a 2.580 miliardi, di cui circa il 43 per cento nel Mezzogiorno.

TRASPORTI URBANI.

128. — Il rapidissimo sviluppo della motorizzazione privata ha messo in crisi il traffico urbano, congestionato da una pressione largamente superiore alla capacità delle strutture urbane. I trasporti si svolgono in condizioni di inefficienza e antieconomicità, con gravi ripercussioni sulla finanza locale.

Questo problema dovrà essere affrontato in sede di pianificazione urbanistica, la quale fornirà l'intelaiatura di fondo per una politica dei trasporti urbani che, assegnando un compito essenziale ai mezzi pubblici di trasporto, opportunamente migliorati e specializzati, dovrà operare la saldatura tra i vari sistemi di trasporto, compresi i trasporti individuali. La rete delle ferrovie metropolitane nelle maggiori città — la cui realizzazione sarà uno strumento importante per il decentramento territoriale dello sviluppo urbano — dovrà essere coordinata con la rete dei trasporti di superficie, con le stazioni di autolinee extraurbane e con i parcheggi soprattutto in corrispondenza dei terminali esterni. Alla limitazione della circolazione individuale e del parcheggio nelle zone più centrali dovranno corrispondere il rafforzamento del servizio di trasporto collettivo e la creazione di parcheggi periferici in corrispondenza di capolinea e fermate dei mezzi pubblici. Particolari interventi, anche in relazione all'entrata in funzione delle nuove autostrade, si rendono necessari nei collegamenti stradali tra le città e le reti extraurbane. Si dovrà inoltre evitare la penetrazione degli automezzi pesanti nelle città, mediante la creazione di autoporti, attrezzati per il servizio di smistamento e di inoltro delle merci. In ordine a tali misure, nelle aree urbane e suburbane si dovrà favorire la più ampia disponibilità pubblica dei suoli necessari alle nuove infrastrutture e ai servizi di trasporto. La specializzazione dei diversi sistemi di trasporto derivante dalla serie di provvedimenti coordinati relativi al traffico urbano renderà possibile sia lo snellimento della circolazione, sia una gestione meno onerosa delle aziende municipali di trasporto, le quali si gioveran-

no, oltre che della migliore utilizzazione dei mezzi, anche dell'aumento della velocità commerciale.

Nel campo dei trasporti urbani, la maggior parte dell'investimento previsto (150 miliardi) dovrà servire all'attuazione di un primo gruppo di linee metropolitane e di grandi infrastrutture urbane (autostrade urbane, autostazioni, autoporti) destinate a decongestionare le aree metropolitane.

Tra le opere più urgenti comprese in questo gruppo si segnalano in particolare quelle relative alla costruzione delle ferrovie metropolitane di Roma, Milano e Napoli, all'asse attrezzato di Roma e ad autostrade urbane in altre città, nonché alla creazione di autoporti, autostazioni, parcheggi ed altre attrezzature per il traffico urbano.

I programmi di investimento nel campo dei trasporti urbani dovranno essere definiti nel quadro dei piani urbanistici, ma le opere più urgenti indicate in precedenza si dovranno realizzare senza indugio.

Il problema del finanziamento va risolto nell'ambito della riforma della finanza locale (si veda il Capitolo XXII) e dei suoi rapporti con la finanza di Stato. Una parte notevole di questi investimenti dovrà essere finanziata mediante contributi statali vincolati all'esecuzione dei singoli programmi.

Nelle grandi aree metropolitane in fase di rapido sviluppo, il problema di servizi sociali largamente insufficienti, quali i mezzi di trasporto e la viabilità, potrà essere affrontato attraverso un'azione pubblica di carattere straordinario, che, in attesa dell'ordinamento regionale, integri le forze delle Amministrazioni centrali e locali, in un unico contesto organizzativo, cui potranno assicurare un valido apporto le imprese a partecipazione statale.

Restano ferme, naturalmente, le competenze degli Enti locali.

TRASPORTI FERROVIARI.

129. — La situazione dell'Azienda ferroviaria si è notevolmente aggravata negli ultimi anni; il disavanzo della gestione industriale è passato da 37,1 miliardi nel 1959-60 a 87,0 miliardi nel 1963-64. Nel bilancio ferroviario non figura nessuna posta relativa agli interessi sul capitale investito. Qualora se ne volesse tener conto, sulla base di un capitale stimato in 4.100 miliardi, ed applicando un tasso del 6 per cento, tali interessi risulterebbero pari a 246 miliardi, per cui il *deficit* complessivo della gestione ferroviaria ammonterebbe, per l'esercizio 1963-64, a 333 miliardi

di lire. Di tale situazione si dovrà tener conto nel formulare i piani operativi di investimento.

Sulla gestione ferroviaria pesano circa cinquemila chilometri di linee antieconomiche, una serie di servizi non redditizi e un sistema di tariffe per molti versi inadeguato.

Il programma si propone una radicale riorganizzazione dell'Azienda, rivolta al risanamento finanziario e alla modernizzazione tecnica delle ferrovie.

Ciò impone, prima di tutto, una riforma dell'attuale assetto organizzativo dell'Azienda ferroviaria avente lo scopo di assicurare a questa: *a)* una più ampia autonomia operativa; *b)* una maggiore responsabilità imprenditoriale; *c)* una articolazione basata sulla specializzazione delle funzioni.

In particolare, questa riforma dovrà assicurare gestioni separate in vari servizi: tali gestioni dovrebbero riguardare il trasporto ferroviario di passeggeri e di merci; i servizi automobilistici per trasporto di merci; i servizi turistici; i servizi di autolinee viaggiatori; i servizi e gestione di carri merci specializzati; i vari servizi ausiliari.

Si dovranno inoltre concentrare gli sforzi sulla rete fondamentale che dovrà essere specializzata per il trasporto sulle lunghe percorrenze particolarmente per quanto riguarda le merci. Le brevi percorrenze si dovranno utilizzare di preferenza per i trasporti di « massa ». Si dovranno gradualmente abbandonare i « rami secchi », e cioè le linee antieconomiche a scarso traffico, sostituendole con servizi pubblici di autolinee gestite direttamente o indirettamente dall'Azienda ferroviaria. Si dovrà rinnovare e specializzare il materiale mobile; ridurre il ciclo del carro, e in particolare le soste ai nodi di smistamento; migliorare i servizi terminali, collegandoli meglio con la rete stradale e portuale.

Le misure dirette a migliorare la gestione aziendale sono strettamente connesse ai provvedimenti concernenti il personale dell'Azienda. Una congrua riduzione del personale ferroviario, in rapporto al traffico da assicurare, si potrà ottenere solo in conseguenza della specializzazione del servizio sulle linee principali, dell'eliminazione dei « rami secchi » e dell'aumento dell'efficienza del servizio.

Gli investimenti nelle Ferrovie dello Stato nel quinquennio 1966-70 ammontano a circa 1.250 miliardi di lire contro i 590 miliardi del quinquennio 1959-63.

Essi riguarderanno per circa la metà impianti fissi e per l'altra metà materiale mobile. Tali investimenti potranno conseguirsi anche

con anticipazione della seconda fase del Piano Decennale delle Ferrovie dello Stato. Gli investimenti previsti nel materiale mobile non dovranno comportare un ampliamento della potenzialità produttiva dell'industria costruttrice.

130. — Nelle ferrotranvie in concessione dovrà essere attuata la concentrazione dell'intervento sulle linee principali di interesse comprensoriale e regionale e la soppressione delle linee locali a scarso traffico. Lo sviluppo delle linee a traffico più intenso dovrà essere oggetto di esame particolare, nell'ambito dei piani urbanistici comprensoriali e regionali. Il riordinamento dei servizi richiederà la creazione di gestioni unificate.

Gli investimenti in questo settore ammontano a 100 miliardi.

AUTOLINEE.

131. — Il riordinamento dei servizi di autolinee in concessione si otterrà mediante il miglioramento delle caratteristiche qualitative dei servizi; la creazione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie di servizi comprensoriali; la riforma della disciplina legislativa per renderla aderente alla situazione attuale.

Agli interventi pubblici di carattere contributivo dovrà corrispondere una più penetrante azione di regolamento e di controllo dei servizi. In particolare, l'istituto della concessione dovrà essere adeguato alle esigenze di una organizzazione dei servizi di trasporto su base comprensoriale e regionale, anche in relazione alle previsioni delle principali correnti di traffico individuate in sede di formazione dei piani regionali; di un'estensione della rete nelle zone in via di industrializzazione e sviluppo; del parallelo adeguamento della viabilità ordinaria alle esigenze dello sviluppo economico delle autolinee, ivi comprese le auto-stazioni.

Nella eventuale concessione di servizi di autolinee su autostrada si terrà conto dei problemi derivanti dalla concorrenza che alcuni di tali servizi potranno determinare nel traffico ferroviario.

TRASPORTI MARITTIMI.

132. — Nel ramo delle attività marittime, il programma di interventi mira ad ottenere per i trasporti marittimi una riduzione progressiva del *deficit* della bilancia dei noli e un aumento dell'offerta di naviglio per i traffici di cabotaggio; per il settore della pesca,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

la compressione del *deficit* della bilancia ittica; per il settore portuale, lo sviluppo dei porti italiani nei confronti di quelli degli altri paesi europei, particolarmente comunitari, e il coordinamento con l'intero sistema nazionale dei trasporti.

Nel settore della navigazione di cabotaggio si dovrà adeguare l'attuale flotta alla progressiva espansione dei trasporti interni.

Nel settore della navigazione internazionale le prospettive di sviluppo dei trasporti marittimi sembrano positive per quanto riguarda i carichi secchi, soprattutto nei traffici afroasiatici, e i carichi liquidi.

Anche nel settore degli auto-traghetti mediterranei ed in quello dei collegamenti con le isole minori vi sono soddisfacenti prospettive di sviluppo.

In relazione a tale situazione la flotta italiana dovrà realizzare un aumento netto valutabile da un milione ad un milione e mezzo di tonnellate di stazza lorda nel prossimo quinquennio. L'azione del Governo dovrà essere diretta a conseguire non solo il detto sviluppo quantitativo ma anche l'ammodernamento, il perfezionamento qualitativo e la specializzazione del naviglio e dovrà essere coordinata all'obiettivo di promuovere l'utilizzazione massima della capacità cantieristica e motoristica italiana.

Quanto ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, i crescenti contributi che lo Stato deve fornire pongono il problema di riesaminare se realmente esista un interesse pubblico che giustifichi, per ogni singola linea, interna o internazionale, l'onere accollato alle finanze statali. Ovviamente, tale onere è giustificato per le linee interne di collegamento con le isole.

Sempre allo scopo di ridurre l'onere per lo Stato, oltre alla ristrutturazione dei servizi e al parallelo snellimento organizzativo, è all'esame la possibile graduale unificazione delle compagnie di preminente interesse nazionale. Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, attualmente gestiti da una Società di preminente interesse nazionale e dalle Ferrovie dello Stato, occorrerà provvedere alla unificazione della loro gestione, anche ai fini di un miglior coordinamento di questi servizi marittimi tra di loro e con la rete dei trasporti terrestri. Per i servizi sovvenzionati locali, l'estensione delle sovvenzioni andrà limitata soltanto ai settori non sufficientemente serviti, tenuto conto delle potenziali capacità turistiche.

Per l'armamento libero, le attuali provvidenze sono in genere sufficienti anche se si

renderà necessaria una maggiore disponibilità finanziaria per la sezione navale dell'IMI, e alcune misure in materia fiscale, previdenziale e di tutela della bandiera nazionale.

ATTREZZATURE PORTUALI.

133. — Nel prossimo quinquennio occorrerà fronteggiare in maniera decisa le gravi deficienze strutturali e funzionali del nostro sistema portuale.

Le deficienze strutturali concernono l'insufficienza dei bacini e delle banchine, la carenza di attrezzature meccaniche, l'insufficienza di collegamenti con l'entroterra. Le deficienze funzionali derivano dall'eccessivo numero dei porti e dall'antiquata legislazione che li riguarda, dalla scarsa organizzazione dei servizi e del lavoro portuale, dalla insufficiente manutenzione.

Il programma dei porti mira ad ottenere l'incremento della produttività attraverso la esecuzione di opere, attrezzature e impianti nei grandi porti industriali e commerciali di interesse nazionale e il miglioramento della ricettività e funzionalità dei « porti dello sviluppo », cioè di quegli scali che presentano particolare interesse per l'industrializzazione del Mezzogiorno e per i servizi specializzati relativi al naviglio di piccolo tonnellaggio, cabotaggio, alla flotta da pesca d'alto mare, al turismo.

La massima integrazione tra sistema portuale e sistema di trasporto terrestre sarà perseguita attraverso uno stretto coordinamento col settore ferroviario e stradale e con quello degli oleodotti. I programmi di sviluppo dei porti dovranno inoltre tener conto degli aspetti urbanistici connessi con gli interventi portuali, da quelli dello sviluppo urbano a quelli igienici e paesistici.

Quanto alle deficienze funzionali, le più urgenti misure da attuare — nell'interesse dell'economia generale del Paese — riguardano la riorganizzazione dei rapporti fra Amministrazione centrale della Marina e Amministrazioni decentrate, il coordinamento fra le Amministrazioni centrali investite di responsabilità nell'economia dei porti, il riordinamento dei servizi portuali e del lavoro portuale.

In connessione con l'intervento nel campo delle opere portuali si pone l'azione per la difesa delle coste dall'azione del mare e la tutela del demanio marittimo, per una razionale valorizzazione turistica delle nostre coste.

Conseguentemente dovranno essere introdotte le necessarie modifiche nel Codice della navigazione e nel relativo Regolamento.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Gli investimenti ammonteranno nel quinquennio 1966-70 a 260 miliardi di lire (rispetto ai 70 miliardi del quinquennio 1959-63). Di questi investimenti, una quota di 40 miliardi sarà realizzata dalla Cassa per il Mezzogiorno.

TRASPORTI AEREI.

134. — Il miglioramento delle attrezzature e dei servizi per il trasporto aereo internazionale, la creazione di un sistema di scali aerei minori per il servizi interni, l'adeguamento delle infrastrutture per il controllo del traffico aereo e la sicurezza di volo sono le esigenze primarie nel settore degli aeroporti. La creazione della rete aeroportuale regionale condiziona la prevista istituzione di nuove linee servite da aeroplani per collegare tra di loro e con i principali centri del nostro territorio le zone industriali, commerciali e turistiche in via di sviluppo: soprattutto nel Mezzogiorno.

Tale rete aeroportuale regionale potrà favorire anche la istituzione di servizi con elicotteri, i quali dovranno essere riservati a quelle zone per le quali non esistono altre possibilità di più convenienti collegamenti.

La istituzione di nuovi servizi aerei interni dovrà ovviamente essere, comunque, coordinata con i servizi già assicurati dagli altri mezzi di trasporto.

Lo sviluppo degli aeroporti e dell'aviazione civile comporterà nel quinquennio un investimento complessivo di 100 miliardi di lire, dei quali 70 destinati all'ammodernamento ed alla graduale costruzione di nuovi aeroporti, con particolare riguardo alle regioni che ne sono sprovviste e all'aeroporto di Fiumicino.

Sarà presa in considerazione la possibilità di concedere incentivi all'industria aerospaziale per mantenere, sul piano della cooperazione multilaterale, la presenza attiva dell'Italia in un settore d'avanguardia, i cui progressi scientifici e tecnologici si ripercuotono favorevolmente in tanti altri settori dell'economia.

IDROVIE.

135. — Il traffico merci delle idrovie, destinato ad accrescersi nell'avvenire, rappresenta circa lo 0,3 per cento del traffico complessivo dei trasporti interni; negli anni scorsi esso è aumentato in conseguenza del trasporto di prodotti petroliferi, che attualmente si effettua più convenientemente per mezzo di condotte.

Il completamento degli interventi in corso e la sistemazione dell'alveo di magra del Po (1) consentiranno di realizzare l'allacciamento per via d'acqua di Milano e Padova con l'Adriatico.

Per il settore delle idrovie si prevede una spesa complessiva di 50 miliardi, destinati alla costruzione di canali per natanti fino a 1.350 tonnellate.

In connessione con il quadro generale dei trasporti, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dei singoli sistemi, dei relativi costi di costruzione e di gestione, nonché della utilità di ciascun sistema in relazione ai tipi di merci da trasportare, si predisporrà un piano per un organico sistema idroviario.

136. — Quanto ai trasporti per condotte, alla fine del 1963 la rete degli oleodotti in esercizio, con una lunghezza di circa 1.000 chilometri, aveva trasportato 670 milioni di tonnellate-chilometro di prodotto, vale a dire circa l'1 per cento del traffico interno di merci.

Alla fine del 1963 la rete di metanodotti aveva una estensione di 5.220 chilometri.

Nel prossimo quinquennio si prevede una ulteriore espansione di questi mezzi di trasporto sviluppatasi rapidamente negli ultimi anni (si veda il Capitolo XVIII).

In particolare, l'installazione degli oleodotti dovrà integrarsi con gli altri sistemi di trasporto e la localizzazione dei « terminali » s'inquadrerà nella politica di tutela delle coste a fini turistici.

INVESTIMENTI COMPLESSIVI.

137. — Il complesso degli investimenti previsto per il settore trasporti nel quinquennio 1966-70 ammonterà a 4.490 miliardi di lire, pari al 9,2 per cento degli impieghi sociali del reddito.

CATELLA. Chiedo di parlare sul complesso del capitolo XI.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CATELLA. Vorrei innanzitutto rilevare che non è stato affrontato in modo serio ed organico il problema globale di dotare il paese di un sistema di comunicazioni moderno e rispondente alle future maggiori esigenze, operando previsioni a lungo termine, così come

(1) Gli interventi relativi a tale sistemazione, sono compresi nelle opere idrauliche (si veda il Capitolo XIII).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

chiedeva il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro nel suo parere.

In altre parole, non si è usciti dalla frammentarietà settoriale e regionale che ha caratterizzato finora la politica dei trasporti del Governo. Come è noto, noi liberali ci opponiamo fermamente al principio della programmazione coercitiva in generale, principio che informa notevolmente l'attuale pianificazione. Riteniamo tuttavia che la formulazione di un piano a medio termine potesse rappresentare una buona occasione per dare un indirizzo coerente e razionale a tutta la politica del settore, che è fra quelli che si prestano meglio ad essere inquadrati in una veduta di insieme.

Invece in questo piano vi è solo un unico disegno coerente e ben evidente; esso è di carattere politico e consiste nel tentativo di dare a tutta l'economia nazionale un'impronta collettivistica. Ci si è preoccupati di ricercare le ragioni dell'imponente *deficit* ferroviario non già alla luce dei criteri di economicità aziendale, in relazione al servizio reso alla collettività dalle ferrovie dello Stato, tenendo anche nel dovuto conto gli oneri sopportati dall'azienda di Stato comunemente definiti sociali, ma si è voluto accentuare il concetto della concorrenza, ricercando nella stessa i motivi del disavanzo e i rimedi da indicare.

Si sono tratte conclusioni che dovrebbero portarci a considerare sullo stesso piano tecnico ed economico i vari sistemi di trasporto. Così si propone, fra l'altro, di assoggettare il trasporto su strada ad una più pesante regolamentazione e ad un aumento di oneri, destinato certamente a ripercuotersi sul costo del servizio.

Non vi è dubbio che la tesi sostenuta non tiene conto dell'utenza e dell'interesse generale della collettività, per cui, ritenendo superfluo addentrarmi in argomenti e in teorie ben noti, tengo a sottolineare il diverso carattere dei due servizi, quello ferroviario e quello stradale, sia per le tecniche impiegate, sia per la natura dell'organizzazione aziendale, che impone soluzioni economiche completamente diverse. Basti ricordare che ad una gigantesca azienda di Stato si contrappone una miriade di aziende di trasporto, prevalentemente a tipo artigianale, nelle quali tutto tende ad incrementare i traffici e a migliorare il servizio, attraverso un severo contenimento dei costi e la massima specializzazione del servizio.

Per le sue caratteristiche, il trasporto stradale, in particolare quello delle merci, non è in contrasto con il trasporto ferroviario ma

semmai è complementare allo stesso. Comunque è ormai accertato che le merci trasportate dall'autocarro, avendo particolari esigenze e caratteristiche, non sono per la massima parte trasferibili alle ferrovie.

Che il trasporto su strada si sia sviluppato in modo imponente in questi ultimi anni è un fatto certo, ma ciò non può costituire una preoccupazione per gli organi responsabili del paese, perché da un attento esame delle statistiche del traffico determinato, sia per i quantitativi sia per la natura delle merci trasportate, deve ritenersi che tale sviluppo sia strettamente connesso alla natura del mezzo automobilistico, che consente, oltre alla caratteristica fondamentale del trasporto « da porta a porta », un rapporto fiduciario e una distribuzione capillare di carichi unitari di relativa entità.

Nel mondo moderno, nel nostro mondo di oggi, in Italia, in Europa e ovunque comunità di uomini vivano, lavorino, desiderino prosperare e migliorare, quello dei trasporti è un problema base, è la piattaforma sulla quale poggia e da cui prende slancio tutta la vita economica, commerciale, industriale, di lavoro e di svago, di produzione, di spettacolo, di turismo della nazione.

In Italia siamo oggi arrivati alla fine del lungo *iter* della programmazione, sostenuta o combattuta, elogiata o bistrattata un po' da tutti, ma certamente indispensabile in qualsiasi settore di attività umana, anche minore, che voglia avere un minimo di possibilità di svilupparsi secondo logica, con il minore dispendio economico e i maggiori risultati positivi possibili.

In ogni campo la tecnica cammina con rapidità maggiore della capacità di aggiornamento dei dispositivi legislativi, politici, amministrativi che devono regolare la materia. L'evoluzione della tecnica dei trasporti conduce ad utilizzare mezzi sempre più veloci, sempre più capaci, sempre più potenti, per ridurre da un lato i costi di trasporto e di resa, per abbreviare dall'altro i tempi di percorrenza, in un equilibrio che finora è stato ricercato naturalmente dagli utenti, specialmente attraverso il giudizio dei singoli, non guidato, non coartato dall'alto, ma genuino e spontaneo, che permette di individuare certe tendenze, i desideri e le necessità degli utenti stessi.

Si tratta di una evoluzione che ha un carattere irreversibile in ogni campo del trasporto: ferroviario, marittimo, aereo; ciò anche se nel campo dei trasporti stradali questa caratteristica si è sviluppata più lentamente

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

e si evidenzia con una certa difficoltà perché la strada inizialmente non era stata concepita per l'automezzo e vi si è venuta adattando solo in seguito, gradualmente. Solo da poco tempo strade e automezzi stanno giungendo ad integrarsi reciprocamente, adattandosi le une agli altri, divenendo uno strumento completo di produzione nel campo dei trasporti.

Ed è partendo da questa considerazione, che cioè la base di una buona programmazione per la circolazione stradale e i trasporti è lo strumento messo a disposizione degli utenti per la produzione del trasporto e che questo strumento non è solo la strada o solo l'automezzo, ma la somma dei due, l'integrazione dei due, che richiamo l'attenzione sul fatto che la prima remora ad una valida possibilità di applicazione della programmazione sta nel fatto, nel controsenso, che la strada, come programmazione, come realizzazione, come manutenzione (sia comunale, sia provinciale, sia statale) dipende dal Ministero dei lavori pubblici, mentre l'altra componente dello strumento di produzione del traffico, cioè l'automezzo, dipende dal Ministero dei trasporti, istituzionalmente articolato in tre settori: ferrovia, motorizzazione, e aviazione civile. Aggiungiamo che le autostrade poi fanno per la maggior parte capo all'IRI e quindi al Ministero delle partecipazioni statali.

L'azienda delle ferrovie dello Stato, l'ANAS, la Società autostrade, l'Alitalia, per non citare che le più importanti, sono aziende di dimensioni tali che sono portate a far gravare, sia pure involontariamente, il peso settoriale delle loro decisioni soggette troppo spesso ai ricatti di rivendicazioni salariali o ingolfate in scioperi demagogici, che gradualmente esautorano le stesse direzioni amministrative e tecniche e le stesse direzioni politiche (ministeri, amministrazioni provinciali, consigli comunali).

D'altra parte i trasporti marittimi fanno capo alla marina mercantile. Ma il problema di attrezzare i porti di Genova, Livorno, Trieste, Napoli, ecc., per il traffico delle navi *containers*, come stanno facendo Londra, Rotterdam, Anversa, per attirare il traffico delle navi americane, è un problema connesso ai trasporti di terra e quindi alla programmazione, poiché porta a prevedere la circolazione sulle nostre strade di rimorchi gommati da 40 piedi, capaci di 25 tonnellate.

Ora, la nascita di una direzione generale del coordinamento in seno al Ministero dei trasporti è un passo avanti, ma non è sufficiente a coordinare gli indirizzi di altre dire-

zioni generali del suo stesso o, peggio, di altri dicasteri.

Ecco perché, come uomo di lavoro, come tecnico, credo nella programmazione; e, come uomo politico, molto meno. Perché non la vedo sufficientemente coordinata e la vedo, per ora, troppo condizionata dal fatto che ogni singolo settore si preoccupa di mettere in evidenza — come d'altra parte è umano, se non è giusto — le proprie caratteristiche e necessità ed i propri interessi, facendo però tutti leva, secondo un facile costume di falsa demagogia, sulla maggior socialità di certi tipi di trasporto rispetto ad altri. Ma occorre sempre distinguere fra socialità interna e socialità esterna e bisogna evitare che la prima, intesa, per esempio, a difendere gli interessi dei ferrovieri italiani o dei tramvieri di Torino o di Roma, si trasformi in un danno nei confronti della seconda, cioè di quella che riguarda tutti gli italiani che impiegano i mezzi ferroviari o di tutti i torinesi e romani che circolano in tram.

La difficoltà reale, pratica, nel realizzare una valida programmazione nel campo dei trasporti sta nelle debolezze umane, nella natura dell'uomo, che è portata ad essere partigiana di ciò che meglio conosce, a difendere il settore in cui opera, a combattere per l'affermazione della propria attività. E questo può portare a distorsioni del problema, comporta certamente ritardi, intralci, difficoltà.

Quindi il mio modesto ma ragionato parere è che programmare è bene, è indispensabile, ma che questa programmazione e coordinazione deve essere più elastica e flessibile, pronta ad adeguarsi alle nuove necessità, all'evoluzione della tecnica, all'esprimersi di tendenze nuove nei desideri degli utenti della strada e dei mezzi di trasporto in genere.

Non si deve voler coartare ed uccidere la naturale tendenza espressa dal volere dei cittadini, volere che si esprime attraverso il numero dei biglietti comprati ai caselli delle autostrade, il numero di macchine circolanti, le tonnellate di carburante consumate, comparati col numero dei biglietti ferroviari, aerei o marittimi. Vorrei ricordare che ogni lira spesa dal contribuente nell'uno o nell'altro settore dei trasporti è, in fin dei conti, un voto dato dal cittadino che affluisce verso lo uno o l'altro mezzo di trasporto. Bisogna tenerne conto quando si parla di programmare tutto il settore dei trasporti.

Non dimentichiamo che viviamo in un periodo di progresso, di esplosione tecnica e scientifica; e quindi non dobbiamo ancorarci ad abitudini e consuetudini. Evitiamo di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

perderci nei particolari e guardiamo avanti. Non dimentichiamo che vicino a noi, in Francia, la ferrovia prevede per il 1970-72 un collegamento fra Parigi e Lione con aerotreni (ferrovie aeree) che collegheranno le due città in un'ora e dieci minuti.

In una riunione tenutasi a New York, qualche mese fa, fra esperti delle ferrovie, si è arrivati alla conclusione che oltre i 350-400 chilometri di percorrenza la ferrovia deve cedere il passo all'aviazione; e presto arriveremo anche in Europa, e quindi in Italia, con l'avvento dell'aerobus da 250-300 posti, e in seguito da 500 posti, ad avere questa mentalità. Quindi bisogna stare molto attenti a non ancorare la situazione a quella attuale.

Non perdiamoci quindi a discutere troppo nel dettaglio; guardiamo lontano e avanti, miglioriamo e modernizziamo le normative, le leggi, le disposizioni, puntando alla realizzazione di infrastrutture adeguate ai tempi, senza perdere di vista il raggiungimento della meta finale che ci deve guidare, che è rappresentata dalla riduzione dei costi e dall'agevolazione dei servizi, come praticità, comodità, velocità.

Tutti i settori dei trasporti debbono e possono coesistere e svilupparsi, ma il loro sviluppo e la loro coesistenza debbono essere regolati dalle ferree leggi economiche, che rispettino lo scopo e la meta per cui tutti sono nati, vivono e si sviluppano. Scopo che è di servire le necessità degli uomini di spostarsi e scambiarsi merci e beni di ogni genere, a costi e prezzi sempre migliori, più economici, più accessibili a tutti, e al tempo stesso nel modo più gradito, più confortevole, più pratico, più comodo, più soddisfacente.

E in base a queste brevi considerazioni generali e con questo spirito che chiediamo che il coordinamento dei trasporti sia cosa viva, reale, pratica, aderente alla realtà, e non asservita ad interessi settoriali falsamente sociali, ma al servizio del paese — di tutto il paese — come strumento sicuro di benessere, di sviluppo e di progresso. (*Applausi*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I deputati segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione.

SANTAGATI. Chiedo di parlare sul complesso del capitolo XI e contestualmente di illustrare gli emendamenti allo stesso capitolo

di cui sono primo firmatario e quelli di cui è primo firmatario l'onorevole Roberti.

PRESIDENTE. Sta bene. Trattasi dei seguenti emendamenti:

Al paragrafo 126, terzo comma, sostituire le parole da: Correggendo tuttavia, a fanno alle ferrovie, *con le seguenti:* nello spirito di quello armonico coordinamento delle varie componenti previsto dal precedente paragrafo 125.

Roberti, Santagati, Guarra, Delfino, Cruciani.

Al paragrafo 126, ultimo comma, dopo le parole: Salerno, Reggio Calabria, *inserire le seguenti:* dell'autostrada Palermo-Catania e dell'autostrada Messina-Catania.

Santagati, Roberti, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli.

Al paragrafo 126, ultimo comma, sostituire le parole: il 40 per cento, *con le seguenti:* il 50 per cento.

Santagati, Roberti, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli.

Al paragrafo 127, ultimo comma, sostituire le parole: il 43 per cento, *con le seguenti:* il 50 per cento.

Santagati, Roberti, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli, Delfino.

Al paragrafo 128, secondo comma, sostituire le parole: in sede di pianificazione urbanistica la quale fornirà l'intelaiatura di fondo, *con le seguenti:* in sede fiscale nonché in sede di pianificazione urbanistica fornendo.

Roberti, Santagati, Cruciani, Delfino, Manco, Calabrò.

Al paragrafo 128, quarto comma, dopo le parole: autostrade urbane, *inserire le seguenti:* di superficie e sopraelevate.

Santagati, Roberti, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli, Delfino, Franchi.

Al paragrafo 129, sesto comma, sostituire le parole: si dovranno gradualmente abban-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

donare i rami secchi, *con le seguenti*: si dovranno razionalmente eliminare i rami secchi.

Santagati, Roberti, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra.

« Al paragrafo 131, sostituire il secondo comma con il seguente:

L'istituto della concessione dovrà essere adeguato alle esigenze di una organizzazione dei servizi di trasporto che tenga conto dello sviluppo maggiore raggiunto nell'ultimo periodo e della congestione del traffico: dovranno pertanto essere eliminate, per quanto è possibile, le duplicità dei servizi, con lo spostamento delle doppie linee su altri punti della rete stradale nazionale, dove dovranno eliminarsi servizi ferroviari assolutamente anti-economici; l'estensione della rete nelle zone in via di industrializzazione e di sviluppo; il parallelo adeguamento della viabilità ordinaria alle esigenze dello sviluppo economico delle autostrade, ivi comprese le autostazioni.

Si rende ancora necessario, per permettere un riordinamento concreto dei servizi, concedere una riduzione sulla imposta di fabbricazione del carburante; la revisione dei canoni postali per adeguarli all'effettivo costo del servizio; il regolamento del traffico in funzione del riconoscimento della priorità del trasporto collettivo pubblico rispetto a quello privato »

Roberti, Santagati, Cruciani, Abelli, Delfino, Caradonna, Guarra.

Al paragrafo 131 sopprimere l'ultimo comma.

Santagati, Roberti, Cruciani, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra.

Al paragrafo 132 sopprimere il sesto comma.

Santagati, Roberti, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Caradonna.

Al paragrafo 132, settimo comma, dopo le parole: e con la rete dei trasporti terrestri, *aggiungere il seguente periodo:* Per quanto riguarda le navi traghetto, che collegano la Sicilia con il continente, in attesa di una definitiva e concludente decisione per la costruzione del ponte sullo stretto, bisognerà adeguarne il numero e la frequenza di corse alle esigenze del traffico da e per la Sicilia, specie

in relazione ai periodi di punta connessi al trasporto degli agrumi.

Santagati, Roberti, Sponziello, Romeo, Servello, Grilli, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Caradonna.

Al paragrafo 133, aggiungere il seguente comma:

Tuttavia tenendo conto delle previsioni contemplate sul Piano cosiddetto Azzurro che prevedevano un ammontare globale di investimenti di circa mille miliardi, occorrerà predisporre delle ulteriori fonti di finanziamento che rapidamente adeguino i finanziamenti alle improrogabili esigenze dei porti italiani.

Santagati, Roberti, Grilli, Romeo, Servello, Abelli, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Caradonna.

Al paragrafo 134, secondo comma, aggiungere le parole: all'uopo saranno costruiti efficienti eliporti nelle zone di maggior traffico.

Santagati, Roberti, Abelli, Romeo, Servello, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Caradonna, Grilli.

Al paragrafo 134, quarto comma, aggiungere il seguente periodo:

In particolare occorrerà potenziare ed adeguare alle crescenti esigenze di traffico gli aeroporti di Napoli, Palermo, Catania, Reggio Calabria e Cagliari.

Santagati, Roberti, Abelli, Romeo, Servello, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Caradonna, Grilli.

Al paragrafo 136 aggiungere il seguente comma:

Particolari interventi saranno destinati al porto di Augusta, che in questo tipo di trasporti è in via di rapidissima e costante espansione.

Santagati, Roberti, Romeo, Servello, Delfino, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Caradonna, Grilli, Abelli.

Al paragrafo 137 aggiungere il seguente periodo:

La predetta percentuale dovrà essere suscettibile di un sollecito necessario incremento, tenuto conto del carattere prioritario degli investimenti relativi al settore dei trasporti, sicché nel quadro di ulteriori introiti dovrà

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

essere riservata un'adeguata aliquota al predetto settore.

Santagati, Roberti, Delfino, Servello, Romeo, Franchi, Guarra, Nicosia, Cruciani, Sponziello, Caradonna, Grilli, Abelli.

L'onorevole Santagati ha facoltà di parlare.

SANTAGATI. In relazione a ciò che è avvenuto in aula ieri, dal mio punto di vista mi sembra che la programmazione sia finita sulle sabbie mobili ed abbia perduto quel valore di apparente serietà che credo anche da parte dei gruppi di opposizione si stava tentando di darle. Se volessimo ricorrere a reminiscenze di ordine letterario, potrei scomodare Pirandello e, giunte le cose a questo punto, dire: ma non è una cosa seria.

Mi sforzerò subito di dimostrare come da questo momento qualsiasi discussione sulla programmazione non possa avere alcuna base di certezza e di concretezza. Discutiamo per dovere di ufficio, per sostenere tesi le quali, sol che vi fossero concretezza e volontà politica, avrebbero la possibilità di trovare ingresso in quest'aula. Però a me pare che questi due requisiti manchino dopo quello che è successo ieri.

È inutile oggi fare affidamento a delle risorse procedurali, ricorrendo all'articolo 91 del nostro regolamento perché potremmo con facilità dimostrare che l'articolo 91 parla solo di correzioni di forma, parla di emendamenti inconciliabili con lo scopo della legge o con alcuna delle sue disposizioni; ma non può certo considerarsi una variazione di forma, e meno che mai una cosa inconciliabile con i principi della legge, quello che è successo ieri in quest'aula, allorché è stato approvato l'emendamento Valori che ha portato lo stanziamento del paragrafo 124 del capitolo X dall'originaria previsione di 1.140 miliardi a 4.560 miliardi, con una differenza di ben 3.420 miliardi.

Se si è voluto considerare seriamente il voto di ieri, si è mandata all'aria almeno una grossa fetta della programmazione; se invece quel voto non lo si è considerato un voto serio, non vedo perché siamo qui a discutere e a perdere ulteriormente tempo. E non si dica che 3.420 miliardi si possono più o meno assestare, correggere, ridurre, nel gioco della visione globale della programmazione, perché allora mi chiedo per quali motivi il Governo, per introdurre un capitolo suppletivo concernente le misure di difesa del suolo, abbia dovuto sconvolgere molte previsioni; e per repe-

rrire appena 350 miliardi, quanti sono quelli previsti nel capitolo aggiuntivo sulla difesa del suolo, sia dovuto andare a pescarli in quasi tutti i capitoli di previsione dell'intera programmazione.

Quindi per 350 miliardi (ho qui gli emendamenti del Governo; per essere esatti) si è aumentato il paragrafo 143 della programmazione che originariamente era di 550 miliardi) si sono dovuti ridurre di altrettanti importi altri capitoli della programmazione. E adesso ci si viene a dire che per 3.500 miliardi, cioè per una cifra 10 volte superiore a 350 miliardi, è come se non fosse successo nulla, è come se ieri sera si fosse approvato soltanto qualche virgola o qualche migliaia di lire in più. Tutto ciò non depona a favore della serietà del documento che stiamo discutendo e non credo ci conforti molto per quel che dovremmo dire in ordine al capitolo specifico della programmazione relativo alla politica dei trasporti.

Anche qui, giacché siamo in materia di cifre, prima ancora di esprimere i miei punti di vista in ordine alla spesa effettiva e valida che sarebbe necessaria per arrivare ad una programmazione concludente e conducente, noto già una prima *gaffe* di natura economica, finanziaria. Infatti è stata ridotta la consistenza del paragrafo 127 da 2.580 miliardi a 2.540 miliardi (cioè di 40 miliardi), quella del paragrafo 129 da 1.250 miliardi a 1.200 miliardi (cioè di 50 miliardi), per cui, attraverso un'operazione aritmetica elementare, sommando le due sottrazioni, si ottiene una diminuzione dell'intera previsione relativa al capitolo XI di 90 miliardi; per cui alla fine del paragrafo 137, che è quello conclusivo, relativo alla spesa globale del capitolo, facendo una elementare sottrazione, si dovrebbe ritenere che da 4.490 miliardi si sia scesi a 4.400 miliardi. Invece leggiamo nell'emendamento al capitolo XI, paragrafo 137, presentato dal Governo, la riduzione da 4.490 a 4.410 miliardi: 10 miliardi si sono persi lungo la strada.

Se si fanno così le previsioni (e sono previsioni di natura, direi, elementare; questa è matematica di terza, addirittura di seconda elementare, perché le sottrazioni e le addizioni mi pare si insegnino alla seconda elementare), figuriamoci che cosa succede poi nel coacervo generale di tutto questo enorme « libro dei sogni », quale fu definito da un esponente della maggioranza l'attuale programma.

Questo l'ho detto per rilevare con quanta poca serietà si impostino i problemi. Ma noi non possiamo essere soddisfatti dei 4.400 mi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

liardi, né dei 4.410 miliardi, né dei 4.490 miliardi, che erano originariamente previsti nell'impostazione del capitolo XI. Sappiamo infatti che, se vogliamo realizzare in Italia una vera politica dei trasporti — ho avuto occasione di fare questa osservazione innumerevoli volte in quest'aula, discutendo i bilanci o leggi particolari e in Commissione, allorché di volta in volta sono venuti all'attenzione del sottoscritto singoli provvedimenti —, non si può assolutamente pensare che con la suddetta cifra si possa programmare per un quinquennio in ordine a settori di importanza eccezionale come sono quelli delle strade, delle ferrovie, delle avio-linee, delle idrovie e della navigazione marittima.

Nel predetto capitolo vi è già la denuncia dei gravi squilibri tra settore e settore. Questo lo riconoscono gli stessi colleghi della maggioranza. Vi è poi l'annotazione di una sempre maggiore differenziazione e di un crescente distacco tra il traffico stradale, sia di merci sia di passeggeri, e quello ferroviario. Nel paragrafo 125, che è l'intitolo del capitolo XI, vi è il riconoscimento che la politica dei trasporti in Italia è completamente disordinata. Dopo di che si dice che si vuole mettere ordine in questo settore e che si vogliono stabilire le varie priorità e il coordinamento tra i singoli settori. Ma, fatte queste enunciazioni di ordine generale, direi preambolico, sarebbe logico ritenere che ad un certo momento si arrivasse alla specificazione, alla enucleazione di questi principi. Io ho riletto, per scrupolo, i successivi paragrafi che attengono alle singole voci del settore dei trasporti e mi sono purtroppo dovuto convincere che la previsione è quanto mai disorganica e che il disordine e la mancanza di legami che vengono lamentati nel paragrafo 125 sono pedissequamente ripetuti in tutti gli altri paragrafi.

E veniamo all'esame dei singoli paragrafi, i quali si limitano a tracciare in termini univoci e molto sommari le previsioni per i singoli settori. Nel paragrafo 126 sono contenute alcune enunciazioni di principio, che però si perdono nell'applicazione pratica. Si fa semplicemente un riferimento allo sviluppo autostradale e a un certo momento si fa intravedere la possibilità che il settore delle autostrade possa provocare una concorrenza con quello della rotaia. Per eliminarla, si vorrebbe ridurre lo sviluppo delle autostrade. Mi sembra un ragionamento quanto mai semplicistico. Posso convenire sul fatto che lo sviluppo autostradale in parte danneggia quello ferroviario, ma mi pare che l'enunciazione del prin-

cipio della eliminazione *d'embrée* della concorrenza fra strada e rotaia, sia eccessiva. Noi preferiamo che si parli di coordinamento tra autostrade e ferrovie. In tal senso il nostro gruppo ha presentato un emendamento.

Ma non è solo questo il punto principale da sottolineare. Il problema più importante concerne, infatti, uno sviluppo a carattere meridionalista di questo settore. Secondo noi, tale sviluppo non è sufficientemente enucleato, perché da un lato si parla di autostrade che arrivano magari fino a Reggio Calabria (e siamo d'accordo), mentre dall'altro non si accenna minimamente alle autostrade siciliane, fra cui in particolare la Palermo-Catania e la Messina-Catania. Con un emendamento specifico, quindi, vorremmo sollecitare un impegno del Governo a proposito di queste due arterie, che sono vitali ed essenziali per lo sviluppo stradale dell'isola.

Quanto poi alla riserva per il Mezzogiorno, si parla del 40 per cento, mentre noi invochiamo che questa riserva sia almeno del 50 per cento.

Con questo non intendiamo solo dolerci per il fatto che non siano stati risolti i problemi dei trasporti stradali. Tutt'altro! Desideriamo, infatti, che il piano predisposto a questo riguardo dal Governo passi almeno con alcuni emendamenti migliorativi che lo rendano il meno dannoso possibile, anche se siamo assolutamente convinti che, così come è impostata nel piano la programmazione dei trasporti, non si risolve il problema di fondo.

Che le cose stiano così è dimostrato anche dalle conclusioni cui è pervenuta, nell'autunno scorso, la conferenza di Stresa, che ha raccolto validissime indicazioni da parte di autorevoli esponenti non soltanto del mondo parlamentare, ma anche del mondo della tecnica. In tale conferenza sono stati sviluppati alcuni argomenti fondamentali. Ad esempio, è stato sottolineato come la somma destinata ai trasporti sia stata ripartita soltanto su alcune voci fondamentali, senza studiare preventivamente e dettagliatamente quali opere e quindi quali spese fossero effettivamente necessarie in ogni branca dei trasporti.

I colleghi di tutti i gruppi hanno sottolineato la necessità di un piano unitario in questo settore. Ci accorgiamo invece che tale unità manca del tutto. È stato fatto l'esempio della città di Filadelfia, nella quale si è avuto di recente il potenziamento dei trasporti pubblici attraverso un piano organico che è costato 32 dollari per abitante. Per ottenere lo stesso risultato, potenziando il trasporto privato, si sarebbero dovuti spendere però addi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

rittura 150 dollari per abitante. Sarebbe quindi necessario che il piano dei trasporti nelle grandi città venisse varato organicamente ed unitariamente, altrimenti non si arriverà mai alla soluzione del problema.

Bisognerebbe anche tenere conto della necessità di convogliare il traffico privato là dove esso è integrativo o sostitutivo dei mezzi pubblici; delle esigenze della viabilità extraurbana; della necessità di migliorare le infrastrutture dei sistemi di trasporto e di favorire le aree di sviluppo, convogliando tutte queste provvidenze in un organico sistema dei trasporti. Ma, se si vuole fare tutto questo, occorrerebbero alcune decine di migliaia di miliardi in dieci o venti anni circa per il solo settore della viabilità, mentre è previsto per tutti i settori uno stanziamento di 4 mila miliardi in un quinquennio. È chiaro che attraverso questa impostazione di spesa non si potrà mai risolvere il problema generale dei trasporti.

Dei 700 miliardi destinati alle strade statali, soltanto un centinaio sono destinati a nuove costruzioni, mentre il resto verrebbe speso soltanto per la manutenzione ed il miglioramento delle strade esistenti. Lo stesso dicasi per le strade comunali e provinciali ed anche in gran parte per le stesse ferrovie. Quindi, a prescindere dal settore autostradale, la cui previsione di spesa si aggira sugli 850 miliardi, ciò che rappresenta uno stanziamento più o meno congruo, per tutto il resto manchiamo di una dettagliata, articolata e valida previsione che consenta di risolvere il problema dei trasporti.

Anche circa i rilevamenti è stato notato che non esiste un'utile indicazione, non sono state fatte le scelte prioritarie, contrariamente a quanto si dice nella enunciazione teorica del paragrafo, perché non si dice come queste scelte dovrebbero avvenire, non si tien conto, ad esempio, che gran parte di dette somme preventivate nella spesa dovrebbero essere soltanto dedicate a bisogni arretrati e quindi non si prevede nulla per l'avvenire. Per cui, ammesso che si risolvessero taluni problemi del passato, l'avvenire sarebbe completamente allo scoperto e quindi ritornerebbero le stesse lacune e le stesse carenze che oggi stiamo denunciando. Insomma tutto è disorganico, tutto è incompleto.

E qui vengono delineati alcuni concetti fondamentali emersi nel dibattito di Stresa circa alcune possibili soluzioni. Non dico che siano le uniche, ma certo ci sono state a Stresa queste indicazioni, mentre nel piano non è contenuta alcuna indicazione valida. Si

parla, ad esempio, di valutare i limiti e la convenienza dei diversi tipi di trasporti; di individuare gli obiettivi sociali ed economici da perseguire attraverso lo sviluppo dei trasporti; di stabilire i criteri di priorità; di stabilire la possibilità di finanziamento autonomo da parte degli enti che hanno il governo delle strade ovvero operano nel campo dei trasporti; di operare la compilazione di piani di attuazione a livello nazionale e regionale; di indicare le fonti di finanziamento; di determinare gli strumenti giuridici per l'attuazione dei piani; di predisporre i contributi di miglioria, ecc.

In altri termini, perché si faccia una politica dei trasporti occorre che si delineino gli strumenti validi con cui attuare questa politica. Qui purtroppo ci accorgiamo che nulla di tutto questo è stato fatto. A Stresa sono state approvate mozioni che avrebbero potuto trovare utile applicazione anche nella stesura del documento di programmazione o nella revisione che il Governo ne ha fatto successivamente. Ma non se ne è tenuto alcun conto. Non si è tenuto alcun conto della opportunità dell'attivizzazione generale delle correnti di scambi interni ed internazionali, dell'ulteriore sviluppo del movimento turistico, dell'eliminazione dei fenomeni di congestionamento che interessano vasti agglomerati metropolitani, della vitalizzazione delle aree depresse. Non si è tenuto conto di una organizzazione della viabilità ordinaria dei vari ordini, dato che, nelle fasi precedenti la programmazione, lo sforzo era stato incentrato soltanto sulla viabilità autostradale. Non si tiene conto della riorganizzazione delle strade statali, provinciali e comunali.

Altre indicazioni scaturiscono da questi studi, messi in risalto a Stresa: che non si tien conto delle reti di infrastrutture di trasporto nelle aree urbane e nelle grandi aree metropolitane, dei problemi di sicurezza del traffico, di capacità, di regolarità dei trasporti automobilistici, ecc.

In altri termini, questa programmazione, che dovrebbe rappresentare l'«aperti Sesamo» e addirittura il mago che dovrebbe risolvere con un colpo di bacchetta tutti i problemi...

CARON, *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. L'«aperti Sesamo», no.

SANTAGATI. Meno male che non ci credete neppure voi a tutto questo. La verità è che qui non si apre niente, onorevole sottosegretario: qui rimaniamo chiusi in schemi astratti di feticci ai quali forse neppure voi

credete, ma che voi, per rappresentare all'opinione pubblica tali schemi, vi ostinate a sostenere anche dopo quello che è successo ieri sera in quest'aula.

Quindi, come voi potete notare, onorevoli rappresentanti del Governo, siamo nel quadro di una impostazione puramente astratta e teorica, che, per quanto riguarda il settore della viabilità in genere, non risolve niente.

Anche a questo proposito, noi abbiamo voluto dare prova di sincera buona volontà, indicando almeno alcuni correttivi e abbiamo presentato diversi emendamenti. Per economia di tempo, signor Presidente, a mano a mano che parlerò dei vari argomenti, con il suo consenso, illustrerò anche gli emendamenti, così non sarà necessario tornarvi sopra. Semmai, in sede di esame dei vari paragrafi, su qualche emendamento di maggior respiro o io o altri miei colleghi prenderemo la parola. Così faremo qualcosa di più organico: visto che si vuole programmare, programiamo almeno i nostri interventi.

Ora, tra i vari emendamenti che io e i miei colleghi di gruppo ci siamo permessi di presentare nell'intento di migliorare i vari sistemi per quanto riguarda questo campo, l'emendamento fondamentale è quello, al paragrafo 127, che propone l'aumento dell'aliquota da riservare al Mezzogiorno: noi invochiamo che almeno il 50 per cento della previsione attuale di 2.540 miliardi — mentre la previsione originaria era di 2.580 miliardi — venga destinato al Mezzogiorno. Ci permettiamo di sottolineare anche che già per il paragrafo 126 abbiamo chiesto che si passi dalla percentuale del 40 per cento a quella del 50 per cento; conseguentemente, per mantenere una certa uniformità, chiediamo che, anche al paragrafo 127, si passi dal 43 per cento al 50 per cento: in questo caso, quindi, la differenza è minore, del 7 per cento anziché del 10 per cento.

Per quanto riguarda i trasporti urbani, abbiamo presentato, fra gli altri, un emendamento, che riteniamo molto valido, al secondo comma del paragrafo 128, laddove diciamo che i problemi relativi debbono essere affrontati non solo in sede di pianificazione urbanistica, come si legge nel testo del Governo, ma anche in sede di riforma fiscale. Infatti è evidente che, se vogliamo risolvere i problemi dei trasporti urbani, dobbiamo anzitutto prevedere la riforma della finanza locale, perché non credo che il Governo posseda il « pozzo di san Patrizio » della programmazione al quale attingere i miliardi necessari per i trasporti urbani.

Ma tutto questo discorso non basta, non basta scaricare sulle comunità locali e sulle relative finanze, l'onere dei necessari finanziamenti. Io ho ricevuto proprio ieri una segnalazione da parte della Federazione nazionale delle aziende municipali di trasporto; se i dati che essa mette a disposizione dei componenti la mia commissione sono esatti — e non ho motivo di dubitarne —, tutta la previsione va in aria. Infatti questa federazione ci segnala, in sintesi, un ammontare generale di servizi urbani, extraurbani e metropolitani per 636 miliardi 135 milioni, e precisamente: 158 miliardi 265 milioni per servizi urbani, 56 miliardi 520 milioni per servizi extraurbani, 421 miliardi 350 milioni per servizi metropolitani. Allora, se noi dobbiamo tenere conto di questa indicazione — che per altro è molto analitica, chiaramente suddivisa in partite, in percentuali e rapportata ai vari settori, per cui non penso che essa, data la competenza di chi l'ha predisposta, possa considerarsi ottimistica o difettosa —, debbo pensare che tutto il paragrafo 128 rimarrà lettera morta se il Governo non ci dirà da dove intende prendere i 650 miliardi necessari per poter risolvere questi problemi. Ad esempio, per le quattro metropolitane di Torino, Milano, Roma e Napoli occorrono 421 miliardi 350 milioni. In proposito il Governo non ci dice niente, fa soltanto un'affermazione astratta, di principio: « Tra le opere più urgenti comprese in questo gruppo si segnalano in particolare quelle relative alla costruzione delle ferrovie metropolitane di Roma, Milano e Napoli, all'asse attrezzato di Roma e ad autostrade urbane in altre città ». Ma non dice dove si possano attingere i quattrini per costruire o perfezionare queste opere.

ROMUALDI. Siccome non le faranno, non c'era bisogno di scriverlo.

SANTAGATI. Lo so, non c'era bisogno neppure che lo scrivessero, potevano evitare la spesa della carta stampata e così avrebbero risparmiato qualcosa nella previsione.

Per quanto concerne, quindi, tutta questa parte, siamo veramente nel « libro dei sogni », siamo veramente nella stratosfera o nella « fantapolitica », come qualche volta piace dire in quest'aula a qualche oratore.

Per quanto riguarda i trasporti urbani in genere, abbiamo presentato taluni emendamenti. Ci siamo permessi, ad esempio, per quanto riguarda le strade urbane, di segnalare la necessità che esse siano non soltanto strade normali, cioè di superficie, ma anche strade sopraelevate. Credo che un esempio

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

di questo genere a Genova abbia dato ottimi e fruttuosi risultati. Ma di questo non si parla per niente, come non si parla neppure dei problemi collegati al congestionamento del traffico, non si prestabilisce, in particolare, un rapporto fra l'incremento della motorizzazione, sempre più dinamico, e quelle che possono essere le punte che si raggiungeranno nei grossi centri: eppure tutti sappiamo, ad esempio, che la congestione stradale, in città come Roma o come Milano, è arrivata a tali punte di esasperazione che fra 10-20 anni non sarà più possibile circolare.

Per quanto riguarda la motorizzazione, bisognerebbe creare nuove leggi, nuove strutture. Mentre io mi trovo qui in aula, in Commissione si sta discutendo una legge importante sulla motorizzazione, la quale però dovrebbe essere inquadrata nella visione organica della programmazione dei trasporti urbani anziché procedere, come in fatti avviene, per strappi, per stratonni, per modifiche di talune norme soltanto, ormai considerate illegittime o quanto meno superate. Insomma, onorevoli colleghi, mentre noi programiamo le cose più grandi, le cose più importanti, non siamo neppure capaci di risolvere il problema di 3 mila dipendenti della Motorizzazione civile!

Questa è la discrasia, questa è l'antinomia, questo è il contrasto stridente fra le parole più o meno roboanti, fra le promesse più o meno demagogiche e la realtà nuda e cruda dei fatti.

Passiamo ora a un'altra nota più dolente, ai trasporti ferroviari. Già la premessa al paragrafo 129 è quanto mai sconsolante: si comincia con il constatare che nell'esercizio 1963-64 il deficit delle ferrovie dello Stato è aumentato a 333 miliardi. Quanto meno c'è tre volte il numero perfetto. Solo questo c'è di perfetto in questo deficit! Ma questo deficit riguarda il 1963-64. Se avessimo oggi i dati aggiornati, dovremmo dire che abbiamo superato i 400 miliardi di deficit nella gestione delle ferrovie. Si parla di riforma dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; si è creata una commissione; si è messo a presiederla il vicepresidente del Consiglio, onorevole Nenni, che dovrebbe risolvere anche questo grosso e annoso problema, ma mentre il medico studia, l'ammalato se ne va: la situazione delle ferrovie peggiora, il deficit aumenta ancora di più, mentre non si ha il coraggio, ad esempio, di risolvere il problema dei « rami secchi ». Quante volte ho sentito parlare, e in aula e in Commissione, di questi bene-

detti 5 mila chilometri di ferrovie inutili e passive! Pure, nessuno ha il coraggio di metter mano alla scure per recidere i « rami secchi », perché nel momento in cui si deve, ad esempio, eliminare una piccola ferrovia, insorge il deputato interessato, il ministro si commuove dinanzi alle pressioni del parlamentare, soprattutto se è del suo partito o se fa parte della maggioranza di governo, e il ramo secco viene lasciato a rinsecchirsi sempre di più.

Anche a questo paragrafo ho voluto presentare un emendamento: non mi sembra infatti pertinente l'impostazione attuale che dice: « si dovranno gradualmente abbandonare i rami secchi », e che propongo di sostituire con: « si dovranno razionalmente eliminare i rami secchi ». Non sembri un puro gioco di parole, onorevole sottosegretario, perché in effetti non vogliamo una gradualità, che si presterebbe ad ogni genere di pressioni, imbarazzanti soprattutto per il Governo, ma un criterio di razionalità. Solo così sarà veramente possibile eliminare tratti di ferrovia privi di ogni funzionalità, non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello tecnico, per la possibile e vantaggiosa sostituzione con collegamenti automobilistici meno costosi e più rapidi.

Per quanto riguarda gli stanziamenti, si parla di 1.250 miliardi, poi ridotti a 1.200 perché 50 miliardi sono stati trasferiti al capitolo relativo al potenziamento della difesa del suolo.

Va subito rilevato che la spesa è preventivata in termini puramente suggestivi e non in termini di concretezza, giacché in gran parte questi stanziamenti erano già previsti e regolati dal famoso piano decennale delle ferrovie; in questa sede ci si limita ad un'anticipazione delle spese della seconda parte del piano decennale per arrivare ad un gonfiamento delle cifre, senza aggiungere nulla. Né si riescono ad intravedere le linee del piano per la riforma delle ferrovie. È un mistero, di cui soltanto l'onorevole Nenni potrà sapere qualche cosa e darci chiarimenti quando lo riterrà opportuno.

Per quanto riguarda le autolinee, c'è un emendamento di fondo che è stato presentato dal collega Roberti e che io mi limiterò soltanto ad illustrare per sommi capi. Questo emendamento, relativo all'istituto della concessione, è interamente sostitutivo del secondo comma del paragrafo 131. Dalla lettura di questo emendamento (in cui, fra l'altro, si tocca anche l'argomento dei « rami secchi » là dove si dice che « dovranno eliminarsi

servizi ferroviari assolutamente antieconomici»), si evince chiaramente che noi abbiamo in esso offerto una valida traccia di quel che è necessario fare in questo settore. Se il Governo è animato da una effettiva volontà di risolvere positivamente questi problemi, crediamo che attraverso l'accettazione di questo emendamento potrebbe veramente avviare a soluzione l'annosa questione dei servizi di autolinee in concessione.

Passiamo ad un'altra nota non meno dolente: i trasporti marittimi. Purtroppo, tutto il capitolo sui trasporti è disastroso perché, non essendosi fatto nulla di positivo e di valido in questi ultimi venti anni, parlare di previsione per il futuro sa quasi di ironico e di immaginario, rimanendo praticamente ancora da risolvere tutti i più gravi problemi.

Si parla, con molta euforia, di un aumento netto valutabile da un milione a un milione e mezzo di tonnellate di stazza lorda nel prossimo quinquennio. Era però ovvio aspettarsi, dopo questa enunciazione, che il Governo indicasse come intendeva attuare il preventivato massiccio aumento di tonnellaggio di stazza lorda. Nulla di tutto questo, per cui quella previsione rimane un'affermazione astratta. Eppure si dice che non solo si deve attuare l'aumento del tonnellaggio ma che si deve provvedere anche all'ammodernamento, al perfezionamento qualitativo e alla specializzazione del naviglio e che l'azione di Governo dovrà essere coordinata in vista dell'obiettivo di promuovere l'utilizzazione massima della capacità cantieristica e motoristica italiana. In sei righe il Governo crede di aver risolto tutti i problemi della navigazione marittima italiana. Se tutto questo non è superficialità, mi domando cosa mai possa essere.

Il paragrafo 132 prosegue: « Quanto ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, i crescenti contributi che lo Stato deve fornire pongono il problema di riesaminare se realmente esista un interesse pubblico che giustifichi, per ogni singola linea, interna o internazionale, l'onere accollato alle finanze statali ». Si consideri la forma volutamente equivoca, con cui si vuole eliminare la sovvenzione alle compagnie di navigazione privata, che bene o male sostengono lo sforzo maggiore per tenere alta la marineria italiana. E il Governo ben sa quanto queste compagnie private abbiano bisogno di assistenza perché, senza le sovvenzioni, nessuna di esse oggi potrebbe sperare di andare avanti.

Noi quindi insistiamo perché il comma venga soppresso. Esso è così equivoco che da un Governo di cui abbiamo già imparato a capire il latino, o per meglio dire il volgare, visto che non ha molta vaghezza a parlare in latino, c'è da aspettarsi il peggio e da temere la completa eliminazione delle compagnie private di navigazione.

Quanto poi ai traghetti, mi sono permesso di presentare un emendamento il cui testo è di una chiarezza tale da non richiedere la necessità di essere commentato.

E passiamo brevemente alle attrezzature portuali. Le attrezzature portuali sono oggetto di una lunga, ormai direi annosa, diatriba in Parlamento. Quando mi occupai per la prima volta di questo problema, in Commissione, mi si fecero intravedere soluzioni mirabolanti; si parlò di un « piano azzurro » che, anche per il colore, lasciava sperare nelle più azzurre previsioni (se non rosee come dice l'onorevole Romualdi). Si parlò addirittura di mille miliardi, che avrebbero dovuto essere spesi dallo Stato italiano per i porti. Ebbene, dopo tante discussioni, la montagna ha partorito il solito topolino: nel piano quinquennale vi è una previsione di 260 miliardi di lire, dei quali, per essere esatti, 40 miliardi stanziati dalla Cassa per il mezzogiorno e 75 miliardi già erogati con una legge particolare, il così detto piano di finanziamento dei porti. In realtà, il piano dei porti non esiste più, perché si è diluito in tanti rivoli. Ma, pur volendone ammettere l'esistenza, mi chiedo che cosa il Governo possa pensare di fare, per risolvere il problema dei porti italiani, con alcune centinaia di miliardi residuati da finanziamenti che del resto erano già previsti ed accantonati e che pertanto non costituiscono una novità della programmazione che stiamo discutendo. Perciò, insieme con i colleghi del mio gruppo, ho presentato un emendamento al paragrafo 133 per chiedere almeno la previsione di ulteriori finanziamenti.

Noti il Governo la moderazione, oserei dire la castigatezza, di questo nostro emendamento, che tiene conto della realtà economica nazionale, della previsione di entrata e della necessità di non superarla. Ben diversamente si sono comportati altri gruppi, se è vero che ieri sera abbiamo potuto assistere ad una proposta macroscopicamente offensiva dei più elementari concetti di serietà e che si è conclusa con la votazione di una maggiore spesa di ben 4 mila miliardi, quasi si trattasse di una bazzecola. Al contrario io, pur parlando dai banchi dell'opposizione, mi rendo conto della esigenza di non gonfiare a dismisura le

spese; mi auguro pertanto che il Governo valuti la serietà delle nostre proposte e ne tenga colto, a meno che, forse proprio perché si tratta di proposte serie, il Governo non le voglia assolutamente considerare...

Non mi soffermo sul problema delle idrovie e spendo invece poche parole per illustrare il nostro emendamento al paragrafo 136, col quale chiediamo particolari interventi a favore del porto di Augusta. Tale porto è andato assumendo negli ultimi anni una crescente importanza nel settore dei prodotti petroliferi, fino a registrare un movimento di merci che è inferiore soltanto a quello di Genova. Nonostante ciò, l'erario non ha speso una sola lira per andare incontro alle esigenze di un porto che è ormai fra i più importanti d'Italia. Di qui il nostro emendamento, che tende ad evitare il perpetuarsi di tale disinteresse. Non mi intrattengo oltre sull'argomento in quanto ho già avuto occasione di soffermarmi più volte su di esso in quest'aula.

Particolarmente carente appare questo capitolo del piano per quanto riguarda i trasporti aerei. Per lo sviluppo degli aeroporti e dell'aviazione civile, è prevista nel piano una spesa in cinque anni di soli 100 miliardi di lire. Ma cosa volete fare, signori del Governo, con una somma così limitata? Pensare di impostare un serio programma di sviluppo degli aeroporti con mezzi così esigui significa fare veramente della fantascienza! Non è certo in questo modo che si può far « decollare » l'aviazione civile.

Nel paragrafo 134 è previsto, in particolare, lo stanziamento di 70 miliardi (dei 100 complessivamente destinati al settore) per l'ammodernamento e la graduale costruzione di nuovi aeroporti, con particolare riguardo alle regioni che ne sono sprovviste e all'aeroporto di Fiumicino. Con il mio emendamento, per cautela, non ho fatto previsioni di spesa, però ho voluto sottolineare che fra gli aeroporti da potenziare non si dimentichino quelli di Napoli, Palermo, Catania, Reggio Calabria e Cagliari, il cui traffico è in crescente sviluppo.

Perché non sembri che faccia delle asserzioni gratuite, mi sia permesso citare quanto ha detto un ingegnere molto competente, l'onorevole Veronesi, di diversa parte politica, il quale ha affermato: « Lo sviluppo dell'aviazione è quanto mai colossale... mutamenti notevoli sono annunciati e prevedibili per i prossimi anni... l'entrata in funzione di aerei supersonici sulle rotte commerciali, l'avvento dei veicoli giganti che potranno trasportare da 300 a 500 passeggeri, lo sviluppo del volo a decollo verticale farà sì che entro il 1975 il movimento

aereo si quadruplicherà ». Aggiunge: « In Italia, in cui già questo movimento ha subito uno sviluppo più arretrato rispetto agli altri paesi, è prevedibile che l'incremento sarà più che proporzionato agli altri paesi del mondo. A Roma siamo attualmente già a poco più di 3 milioni di passeggeri all'anno e si prevede che nel 1975 si arriverà a 12-13 milioni; quindi avremo un movimento totale di aerei a Roma che fra dieci anni sarà uguale a quello attuale di New York. Ma New York oggi ha quattro aeroporti e nove piste; Roma ha un vero solo aeroporto, quello di Fiumicino, con due piste, e Ciampino ». Quanto all'aeroporto di Ciampino, o lo si smobilita, senza tenere tutti quei miliardi immobilizzati, o se ne fa un aeroporto efficiente: non si riesce a comprendere quella specie di quarantena in cui viene attualmente tenuto.

Vorrei aggiungere qualcosa per quanto riguarda gli eliporti. Nel secondo comma del paragrafo 134 si parla di potenziamento degli elicotteri: ma a che cosa serve potenziare gli elicotteri se non si costruiscono anche gli eliporti, almeno nelle zone dove non è possibile installare degli aeroporti?

Concludo il mio intervento con una visione quanto mai squallida o per lo meno scoraggiante di tutta la previsione programmatica del capitolo XI. Potrei augurarmi che questo capitolo resti così com'è, poiché in questo modo è da presumere che non se ne farà niente e che tutto quello che abbiamo detto rimanga pura disquisizione filosofica, pura astrazione mentale. Non appartengo però alla categoria di coloro che affermano « tanto peggio, tanto meglio ». Quale rappresentante di un gruppo politico che ha avuto sempre grande stima dei valori della nazione e del popolo italiano, sono portato a sperare, o perlomeno ad auspicare, che il Governo riveda tutta questa materia.

Noi abbiamo fornito al Governo molti spunti per farlo. L'onorevole Roberti ne aveva fornito uno preliminare per la ristrutturazione di tutto il programma, perché fosse un documento valido. Così, invece, la carta che in questi mesi abbiamo accumulato è probabilmente tutto quello che resterà della programmazione. essa servirà soltanto ai posteri per potere ironicamente constatare che gli italiani, nel momento in cui volevano darsi una programmazione, hanno finito soltanto con lo scompaginare anche quel poco di valido che era rimasto nelle preesistenti strutture economiche del paese.

Se invece volete che la programmazione diventi una cosa seria, io chiedo che il mi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

nistro valuti attentamente tutte le riserve che dal mio gruppo sono state espresse nei riguardi di questo, come di tutti gli altri capitoli del programma, e rimetta in cantiere l'intera materia. Il mio gruppo non è pregiudizialmente contrario alla programmazione, ma a « questa » programmazione noi non crederemo mai e faremo di tutto perché essa vada a fondo. (*Applausi a destra*).

ROMUALDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMUALDI. Il mio sarà un intervento brevissimo, incentrato particolarmente sul paragrafo 134 del capitolo XI, riguardante la programmazione dei trasporti aerei, dell'aviazione civile.

Si dice che i trasporti sono alla base dello sviluppo di un paese moderno. Se questo è vero, lo è di più o dovrebbe esserlo per quello che riguarda i trasporti aerei. Tuttavia noi non crediamo — ed è questa la ragione del mio intervento — che il potenziamento dei trasporti aerei, e quindi l'ammodernamento e l'aggiornamento reale delle strutture di questo settore, possa essere assicurato dalle cifre e dalle argomentazioni che abbiamo letto nel paragrafo 134. Il Governo assume l'impegno di rinnovare, di potenziare, di migliorare gli aeroporti nel corso dei prossimi cinque anni (evidentemente credendo, con ciò, di avere in parte risolto il problema dei trasporti aerei) e di provvedere alla sicurezza del volo (questione di importanza fondamentale) impegnandosi per la cifra di 100 miliardi, ridicola, come rilevava giustamente il collega Santagati. Ma con questo impegno, cifra a parte, il Governo non risolve certo tutti i problemi dei trasporti aerei. Come nel campo dei trasporti marittimi, accanto al problema dei porti, a quello delle rotte e della sicurezza, esiste il problema della costruzione delle navi, così in questo campo c'è il problema della costruzione degli aerei, da anni sul tappeto, e che io mi auguravo fosse stato finalmente affrontato in sede di programmazione (mi rivolgo in particolare al senatore Caron, direttamente interessato al problema dell'aviazione civile, al quale ha dedicato lunghi anni della sua attività di uomo di Governo e di appassionato).

Io credevo sul serio che finalmente, dopo tanti anni, fosse venuta la buona occasione per cominciare a prendere in esame il grave problema dell'industria aeronautica italiana, che è alla base di un autentico sviluppo nel settore. Diversamente, infatti, lo sviluppo sarebbe sempre limitato ed anche economicamente discutibile, perché l'Italia diventerebbe

sempre di più un paese dipendente dalle economie e dalla produzione aeronautica degli altri paesi, non avendo alcuna possibilità di affrontare da sola neppure il problema relativo ai trasporti aerei di carattere interno.

Avremmo voluto che il piano prevedesse qualcosa relativamente alla produzione di velivoli, anche perché, praticamente, essa è una delle branche industriali tradizionali, che ha la caratteristica di essere particolarmente utile ad un tipo di economia industriale come la nostra, per il relativo impiego di materiale rispetto all'impiego enorme di tecnici e manodopera e per altre ragioni che ometto per brevità. Non vi è dubbio che la mancata soluzione di questo problema metta praticamente in condizioni di seria difficoltà la stessa impostazione dello sviluppo dell'aviazione civile in Italia.

Ricordava poco fa l'onorevole Santagati che un esperto in questa materia, l'ingegnere Veronesi, prevede il quadruplicarsi dell'attività aviatoria, o meglio delle esigenze dei trasporti aerei in Italia nel giro di pochi anni. Ciò, tuttavia, è naturalmente legato alla possibilità di affrontarne i relativi problemi, compreso quello appunto della creazione di una autentica industria aeronautica italiana alla quale, naturalmente, dovrebbe essere legata anche quella per la produzione di quanto occorre per garantire la sicurezza del volo. Perché noi — sarà bene ricordarlo — ci siamo messi, chissà perché, in una situazione che chiamerei di autonomia la quale però, è di autoinsufficienza. E ciò, per non avere partecipato tempestivamente a quelle intese di carattere internazionale, che avrebbero potuto facilitare la soluzione, oltre che dei problemi della sicurezza dei trasporti aerei in Italia, anche di altri problemi economici che, da questo punto di vista, possono essere considerati, se non proprio definitivamente compromessi, almeno di difficile soluzione. Vorrei anche precisare che, se vogliamo sviluppare l'aviazione interna, quella che taluni chiamano l'aviazione di collegamento tra regione e regione, o tra grandi province per lo meno, occorrerebbe provvedere anche al miglioramento, al potenziamento — non previsto, o previsto in maniera molto modesta dal piano — delle nostre scuole di pilotaggio e delle scuole per specialisti, che sono scarsissimi di numero e, si dice, disgraziatamente, anche di cognizioni. Noi abbiamo una grave carenza, già più volte denunciata — senatore Caron, ella lo ricorda — di personale specializzato: abbiamo una carenza di piloti, abbiamo carenza di specialisti, di meccanici, di tecnici. Siamo cioè, dal punto di vista

aviatorio, un paese sottosviluppato; abbiamo la necessità, ormai largamente sperimentata, di dover fare appello a personale di altri paesi. Abbiamo nelle nostre linee decine di equipaggi che abbiamo preso in altri paesi, perché in Italia non abbiamo sufficienti scuole per preparare il personale. Evidentemente ci mancano le iniziative, oltre che i mezzi, perché volendo — sia pure con sacrifici gravi, ma sicuramente nell'ordine delle possibilità anche di un paese come il nostro — saremmo in condizioni di organizzare scuole capaci, per numero e livello tecnico, di sfornare molti ed eccellenti piloti e specialisti ogni anno.

Dobbiamo purtroppo rilevare che questo problema non è stato preso in seria considerazione, come avrebbe dovuto e potuto esserlo, e pertanto non ci resta che raccomandare l'accoglimento di un emendamento del nostro gruppo teso a favorire l'incremento e il potenziamento delle scuole presso gli *aeroclubs* d'Italia: scuole per la preparazione al pilotaggio e per una più diffusa propaganda al volo, che in Italia è ancora molto arretrata. Non bisogna dimenticare che l'abitudine al volo richiede una preparazione materiale e morale insieme. Attraverso il potenziamento degli *aeroclubs* che, nonostante le difficoltà, hanno fatto un lodevole lavoro e sono per lo meno riusciti ad impostare i problemi dell'aviazione civile, vi è forse la possibilità, sia pure lontana, di vedere migliorata questa nostra tristissima condizione.

Ma vi è ancora un altro problema che desidero nuovamente ricordare, avviandomi alla conclusione di questo mio brevissimo intervento: quello dello sviluppo dei voli interni. È un problema complesso che, tra l'altro, comporta il potenziamento degli aeroporti minori oltre che la costruzione degli eliporti. Vi sono in Italia grandissime città, come Firenze, Bologna, Trieste, Taranto, che non hanno aeroporto, se si escludono vecchi campi di atterraggio più o meno attrezzati, che non possono certo rispondere alle attuali esigenze. Questi aeroporti minori potrebbero, ad esempio, essere studiati in modo da servire più centri contemporaneamente. Occorre comunque uno sforzo coordinato, che poteva essere fatto in questo momento, almeno da questo punto di vista, particolarmente felice, della impostazione programmatica della vita economica italiana; si sarebbero così evitati sperperi che particolarmente in questo campo vi sono o possono esservi per i campanilismi o per ragioni di particolarissimi interessi che, appoggiati dall'una o dall'altra parte politica, da questo o da quell'altro parlamentare, finiscono quasi

sempre per turbare l'impostazione organica di questo delicato problema.

Tutto ciò suggerisce, infine, senatore Caron, la necessità di favorire, se è possibile, fin dove è possibile, o almeno di non intralciare, le iniziative e l'attività delle piccole società di trasporti aerei. Noi abbiamo una grande società di bandiera, la quale ha dato un importante contributo, attraverso funzionari di altissima ed antica esperienza nel campo dei trasporti aerei, perché l'Italia non fosse cancellata dal novero delle grandi nazioni che tentano di tenere il passo con le esigenze di uno sviluppo che, particolarmente in questo settore, è estremamente rapido. Ma in Italia vi sono altre necessità che non possono assolutamente essere soddisfatte dalla società di bandiera, ma solo favorendo il sorgere di altre piccole società, che abbiano il coraggio di tentare collegamenti e creare voli che la grande società di bandiera non può tentare, né creare né sviluppare per ragioni economiche o per altre ragioni altrimenti caratterizzanti il suo impegno e le sue responsabilità. Come ella sa, onorevole sottosegretario, anche la società di bandiera ha creato a questo scopo due società ausiliarie, la SAM e l'ATI. Si ha tuttavia l'impressione che l'abbia fatto per far concorrenza alle altre piccole società di trasporto civile, più che per affrontare direttamente e in senso nuovo il problema dei collegamenti interni.

Mi auguro, in conclusione, che il problema dei trasporti aerei sia trattato in maniera più adeguata, tenendo presente la primaria necessità di dare uno sviluppo nuovo ed organico all'industria aeronautica italiana; di potenziare e aumentare di numero le scuole di pilotaggio; di aumentare la propaganda al volo, che in Italia è carente, e di facilitare lo sviluppo di queste piccole imprese di trasporto aereo, la cui iniziativa potrebbe risolvere grandi problemi che altrimenti, sviluppando soltanto i grandi collegamenti internazionali, non potrebbero mai essere risolti, mettendo così il nostro paese in condizioni di inferiorità ancor più gravi delle attuali rispetto agli altri, per quel che riguarda un moderno sviluppo dell'aviazione civile. (*Applausi a destra*).

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1966, n. 1036,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

recante la proroga del regime dei contingenti previsto dalle leggi 1° dicembre 1948, n. 1438, e 11 dicembre 1957, n. 1226, concernenti il territorio della provincia di Gorizia » (3736):

Presenti	460
Votanti	457
Astenuti	3
Maggioranza	229
Voti favorevoli	427
Voti contrari	30

(La Camera approva).

« Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso » (3666):

Presenti e votanti	460
Maggioranza	231
Voti favorevoli	431
Voti contrari	29

(La Camera approva).

« Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente correzione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia » (3681):

Presenti e votanti	460
Maggioranza	231
Voti favorevoli	434
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abate	Amodio
Abbruzzese	Anderlini
Abelli	Andreotti
Abenante	Angelini
Accreman	Antoniozzi
Achilli	Ariosto
Alatri	Armani
Alba	Armaroli
Albertini	Armato
Alboni	Arnaud
Alessandrini	Astolfi Maruzza
Alessi Catalano Maria	Averardi
Alini	Azzaro
Amadei Giuseppe	Badaloni Maria
Amadei Leonetto	Baldini
Amatucci	Ballardini
Ambrosini	Barba
Amendola Pietro	Barbaccia

Barberi	Calvaresi
Barbi	Calvi
Barca	Canestrari
Baroni	Cannizzo
Bártole	Cappugi
Basile Giuseppe	Caprara
Baslini	Capua
Bassi	Carcaterra
Basso	Cariglia
Bastianelli	Carocci
Battistella	Carra
Bavetta	Cassandro
Beccastrini	Cassiani
Belci	Castelli
Belotti	Castellucci
Beragnoli	Cataldo
Berlingúer Luigi	Catella
Berlingúer Mario	Cattani
Berloffa	Cavallari
Bernardi	Cavallaro Francesco
Bernetic Maria	Cavallaro Nicola
Berretta	Ceccherini
Bertè	Céngarle
Bertinelli	Ceravolo
Biaggi Nullo	Ceruti Carlo
Biagini	Cervone
Biagioni	Cetrullo
Bianchi Fortunato	Cianca
Bianchi Gerardo	Cocchia
Bigi	Cocco Maria
Bignardi	Cocco Ortu
Bima	Codignola
Bisaglia	Colleoni
Bisantis	Colombo Renato
Bo	Corghi
Boldrini	Corona Giacomo
Bologna	Corrao
Bonaiti	Cortese
Bontade Margherita	Cossiga
Borghesi	Cottone
Borra	Crocco
Borsari	Cruciani
Bosisio	Cucchi
Botta	Curti Aurelio
Bottari	Curti Ivano
Bova	Cuttitta
Brandi	Dagnino
Breganze	D'Alema
Bressani	D'Alessio
Brighenti	Dall'Armellina
Bronzuto	D'Amato
Buffone	D'Ambrosio
Busetto	Dárida
Buttè	De Capua
Buzzi	De' Cocci
Caiati	De Florio
Caiazza	Degan
Calasso	Del Castillo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

De Leonardis	Gambelli Fenili	Lucchesi	Nicoletto
Delfino	Gasco	Lucifredi	Novella
Della Briotta	Gáspari	Lupis	Nucci
Dell'Andro	Gelmini	Lusóli	Olmini
Delle Fave	Gerbino	Luzzatto	Origlia
Demarchi	Gessi Nives	Magno	Orlandi
De Maria	Ghio	Magri	Pagliarani
De Martino	Giachini	Malfatti Francesco	Pajetta
De Marzi	Giglia	Malfatti Franco	Pala
De Meo	Giolitt:	Mancini Antonio	Palazzeschi
De Mita	Giomo	Mancini Giacomo	Palleschi
De Pascális	Giorgi	Manenti	Passoni
De Pasquale	Girardin	Mannironi	Patrini
De Zan	Goehring	Marchesi	Pellegrino
Diaz Laura	Golinelli	Marchiani	Pellicani
Di Benedetto	Gombi	Mariani	Pennacchini
Di Giannantonio	Gonella Guido	Mariconda	Pertini
Di Leo	Gorreri	Marotta Michele	Pezzino
Di Mauro Ado Guido	Granati	Marotta Vincenzo	Piccinelli
Di Mauro Luigi	Graziosi	Marras	Piccoli
Di Nardo	Greppi	Martini Maria Eletta	Pieraccini
D'Ippolito	Grilli	Martoni	Pintus
Di Primio	Grimaldi	Martuscelli	Pirastu
Di Vagno	Guadalupi	Marzotto	Pitzalis
Di Vittorio Berti Bal-	Guariento	Maschiella	Poerio
dina	Guarra	Matarrese	Prearo
D'Onofrio	Guerrini Giorgio	Mattarella	Preti
Dossetti	Guerrini Rodolfo	Mattarelli	Pucci Ernesto
Elkan	Gui	Matteotti	Quaranta
Ermini	Guidi	Mazza	Quintieri
Fabbi Francesco	Gullo	Mazzoni	Racchetti
Fabbi Riccardo	Hélfér	Melloni	Radi
Fada	Illuminati	Menchinelli	Raffaelli
Failla	Imperiale	Mengozzi	Raia
Fanfani	Ingrao	Merenda	Rampa
Fasoli	Iotti Leonilde	Messinetti	Raucci
Feroli	Iozzelli	Mezza Maria Vittoria	Re Giuseppina
Ferrari Aggradi	Isgrò	Miceli	Reale Giuseppe
Ferrari Riccardo	Jacazzi	Micheli	Reggiani
Ferrari Virgilio	Jacometti	Migliori	Restivo
Ferri Giancarlo	La Bella	Minasi	Rinaldi
Ferri Mauro	Làconi	Minio	Ripamonti
Fibbi Giulietta	Laforgia	Miotti Carli Amalia	Roberti
Fiumanò	Lami	Misasi	Romanato
Foderaro	Landi	Monasterio	Romeo
Folchi	La Penna	Montanti	Romita
Forlani	Lattanzio	Morelli	Romualdi
Fortini	Leone Giovanni	Moro Dino	Rosati
Fortuna	Leopardi Dittaiuti	Mussa Ivaldi Vercelli	Rossanda Banfi
Fracassi	Levi Arian Giorgina	Naldini	Rossana
Franceschini	Li Causi	Nannini	Rossi Paolo Mario
Franchi	Lizzero	Napoli	Rossinovich
Franco Raffaele	Lombardi Riccardo	Napolitano Francesco	Ruffini
Franzo	Lombardi Ruggero	Napolitano Luigi	Rumór
Fusaro	Longo	Natali	Russo Carlo
Gagliardi	Longoni	Natoli	Russo Spena
Galli	Loperfido	Natta	Russo Vincenzo
Galluzzi Vittorio	Loreti	Negrari	

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Russo Vincenzo	Taverna
Mario	Tedeschi.
Sacchi	Tempia Valenta
Salizzoni	Tenaglia
Salvi	Terranova Corrado
Sammartino	Terranova Raffaele
Sanna	Tesaurò
Santagati	Titomanlio Vittoria
Santi	Tognoni
Sarti	Toros
Savio Emanuela	Tozzi Condivi
Savoldi	Trentin
Scaglia	Tripodi
Scalia	Truzzi
Scarlato	Turnaturi
Scelba	Urso
Scionti	Usvardi
Scotoni	Valiante
Sericciolo	Valori
Sedati	Vecchietti
Semeraro	Vedovato
Serbandini	Venturini
Sereni	Venturoli
Serom	Veronesi
Servadei	Vespignani
Sforza	Vetrone
Silvestri	Vianello
Sinesio	Vicentini
Soliano	Villa
Sorgi	Villani
Spagnoli	Vincelli
Spallone	Vizzini
Speciale	Volpe
Stella	Zaccagnini
Storchi	Zagari
Sullo	Zanibelli
Sulotto	Zandi Tondi Carmen
Tagliaferri	Zappa
Tambroni	Zincone
Tanassi	Zucalli
Tantalo	Zugno

Si sono astenuti sul disegno di legge n. 3736:

Armani	Toros
Bressani	

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Baldi	Cinciari Rodano Ma-
Bemporad	ria Lisa
Brusasca	Colombo Vittorino
Buzzetti	Dal Cantón Maria Pia
Cattaneo Petrini	De Ponti
Giannina	Gennai Tonietti Erisia

Fornale	Riccio
Gitti	Sabatini
Guerrieri	Sgarlata
Martino Edoardo	Togni
Pedini	

(concesso nelle sedute odierne):

Calvetti	Gullotti
Colleselli	

Annunzio di trasmissione di atti alla Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che nel mese di gennaio 1967 sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate presso gli uffici del Segretariato generale a disposizione dei deputati.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dei paragrafi.

Gli onorevoli Leonardi, Marchesi, Degli Esposti, Giachini, Golinelli, Battistella, Raffaele Franco, Fiumanò, Calvaresi, Manenti, Barca, Busetto, Beragnoli e Rubeo hanno proposto di sostituire il paragrafo 125 con il seguente:

« Nel trascorso decennio il sistema italiano dei trasporti si è sviluppato in modo da provocare uno stato di crisi generale del settore. Principalmente si è verificato un grave squilibrio tra i vari tipi di trasporto che non sono stati in alcun modo coordinati tra di loro.

Tutto il periodo post-bellico è stato caratterizzato dall'espansione incontrollata della motorizzazione privata e da un relativamente ridotto sviluppo degli altri mezzi di trasporto. Di quello ferroviario non è stata e non viene tuttora utilizzata nemmeno l'intera capacità produttiva; si sono invece maggiormente sviluppati i trasporti su strada con grande prevalenza della motorizzazione privata che ha nettamente imposto i propri interessi e preferenze assorbendo la maggior parte degli investimenti pubblici.

La combinazione del tipo di consumo privato con interessi di carattere monopolistico ha provocato gravi distorsioni a danno degli interessi collettivi e delle funzioni pubbliche che devono essere prevalenti nel settore.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

La frammentarietà e l'arretratezza della legislazione, il disordine amministrativo e la molteplicità dei centri decisionali hanno largamente contribuito a creare una situazione ormai insostenibile.

Il programma deve principalmente proporsi di ridare ordine al settore stabilendo priorità e coordinamento dei futuri investimenti in modo da utilizzare al massimo le attrezzature esistenti e da assegnare alle varie componenti del sistema (ferroviaria, stradale, aerea, fluviale e marittima) una funzione conforme alle loro caratteristiche e ispirata all'interesse pubblico nel necessario rapporto con il piano per la difesa del suolo e i piani di assetto territoriale ».

Gli onorevoli Marchesi, Pietro Amendola, Beragnoli, Busetto, Cianca, Corghi, Balda Di Vittorio Berti, Giorgi, Lusoli, Luigi Napolitano, Poerio, Todros e Leonardi hanno proposto di sostituire il paragrafo 126 con il seguente:

« Lo sforzo sostenuto in questi anni per dotare l'Italia di una grande rete autostradale è stato sproporzionato rispetto alle possibilità e soprattutto alle esigenze economico-sociali del paese. Esso non può essere proseguito, se prima non siano soddisfatte le esigenze fondamentali della viabilità ordinaria e corretti gli indirizzi che hanno consentito il sorgere di una indiscriminata concorrenza delle autostrade alle ferrovie. Tale concorrenza si è già rivelata rovinosa per il bilancio dell'Azienda ferroviaria di Stato ed è sulla via di mettere in seria crisi lo stesso settore dell'autotrasporto industriale che ha raggiunto dimensioni economicamente in rapporto all'incremento della domanda dei servizi.

Gli investimenti autostradali nel quinquennio 1966-1970 saranno limitati al completamento delle opere in corso di costruzione.

Sul piano legislativo, amministrativo, finanziario e tecnico verrà fatto quanto è necessario o utile non solo per evitare un ulteriore dirottamento del traffico ferroviario — soprattutto di merci — dalle percorrenze per cui esso appare più idoneo, ma anche per correggere gli squilibri in atto restituendo alla rete ferroviaria i compiti che le spettano soprattutto in ordine ai trasporti a lunga distanza ».

L'onorevole Marchesi ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

MARCHESI. Nel paragrafo 125, il primo del capitolo XI, si constata e si sottolinea il

grave squilibrio che, specialmente nell'ultimo decennio ed in presenza dell'imponente aumento del traffico globale, ha provocato l'insufficiente coordinamento tra i vari tipi di trasporto.

Per quanto riguarda i trasporti di superficie — si dice — è manifesto l'enorme divario stabilitosi tra il traffico stradale e quello ferroviario. Va detto per inciso che la percentuale del 63,4 indicata per le merci trasportate su strada è molto largamente approssimata ed andrebbe corretta tenendo conto anche di quella relativa ai viaggiatori.

Nello stesso paragrafo si prevede che il traffico stradale continuerà ad aumentare anche nel futuro e ad acquistare una importanza sempre maggiore, ma ci si propone di contenerlo in forme meno disordinate, rispettando i limiti di convenienza economica dei vari tipi di traffico.

Nell'ultimo capoverso del paragrafo, infine, si afferma che « il programma principalmente si propone di ridare ordine al settore, stabilendo le priorità e coordinando gli investimenti in modo da assegnare alle varie componenti del sistema una funzione conforme alle loro caratteristiche in coerenza con l'interesse pubblico ». Con il nostro emendamento al paragrafo 125 abbiamo ritenuto di puntualizzare meglio queste direttive di massima.

I paragrafi successivi dovrebbero essere lo svolgimento logico delle constatazioni e delle enunciazioni contenute nel paragrafo 125, che è appunto intitolato « Linee generali della politica dei trasporti ». Invece il paragrafo 126 — mi rivolgo soprattutto a lei, onorevole relatore — è in stridente contraddizione con esso. I propositi, appena dichiarati in linea generale ed astratta, vengono subito a frantumarsi contro le scelte concrete. Non cambia nulla il particolare che nel nuovo testo della Commissione bilancio non figurino cifre, poiché anzi così le enunciazioni in esso contenute, inalterate rispetto al testo originario, diventano ancora più pericolose.

Dice il terzo capoverso del paragrafo 126: « Un importante sforzo è stato compiuto in questi anni per dotare l'Italia di una grande rete autostradale. Questo sforzo va proseguito in futuro, correggendo tuttavia alcuni indirizzi che minacciano di spingere oltre i limiti economici la concorrenza che le autostrade fanno alle ferrovie ». « Si dovrà curare — aggiunge il successivo capoverso — l'impostazione dei progetti delle nuove autostrade, senza ritardare la esecuzione delle opere in corso... ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Dunque la consegna è questa: lo sforzo va proseguito. Ma, ciò stabilito, mi chiedo che senso abbia il seguito del terzo capoverso del paragrafo 126 quando dice: « correggendo tuttavia alcuni indirizzi che minacciano di spingere oltre i limiti economici la concorrenza che le autostrade fanno alle ferrovie ». Se lo sforzo viene proseguito, tutte le condizioni (dico tutte) che ancora sussistono, e che ancora consentirebbero di correggere gli indirizzi che minacciano di spingere la concorrenza oltre i limiti economici, saranno tosto annullate, poiché in realtà quei limiti sono stati già superati e l'ulteriore espansione della concorrenza non avrebbe altro effetto che di rendere irreparabile una situazione, altrimenti ancora suscettibile di essere controllata e corretta.

I danni che sono derivati al paese dal grave squilibrio di cui ci si lamenta sono enormi. Pur tralasciando di considerare gli ipotizzabili danni futuri, basterà pensare al disavanzo delle ferrovie dello Stato previsto per l'esercizio 1967: 317 miliardi. Se si aggiungono i 43 miliardi che lo Stato dà anche quest'anno alle società concessionarie di ferrovie come sovvenzioni o come sussidi integrativi di esercizio, si ottengono 360 miliardi, senza calcolare gli interessi sul capitale valutabili in 200 miliardi.

L'odierna ripartizione media del traffico, la cui composizione peggiora di anno in anno a danno delle ferrovie, non ha consentito alla azienda di Stato di mettere a bilancio neppure per il 1967 previsioni di introito superiori a 388 miliardi di lire. Se si tiene conto della nota di variazioni al bilancio del 1966, nota che in questi giorni è all'esame della Camera, il prodotto globale di esercizio dell'anno scorso non dovrebbe avere superato i 365 miliardi. Quindi la previsione di 388 miliardi per il 1967 è già notevolmente ottimistica.

Si badi bene: la concorrenza che le autostrade fanno alle ferrovie si sviluppa non lungo le diramazioni secondarie, cioè lungo i cosiddetti rami secchi, ma lungo quelle linee che il Governo e le commissioni di studio per la riforma hanno sempre definito efficienti. Si sta attuando oggi, parallelamente alle ferrovie principali, siano esse dorsali o trasversali, quello che a suo tempo fu fatto deliberatamente e con obiettivi ben chiari in ordine alla rete complementare e secondaria che diventò necessariamente deficitaria.

Non è solo per cattiva gestione o per un destino baro che gli oltre 5 mila chilometri di linee che figurano in appendice al bilancio delle ferrovie e che oggi si vogliono soppri-

mere hanno coefficienti di esercizio superiori a 3, e in molti casi notevolmente superiori a 3. L'incidenza del traffico autostradale in parallelo con la rete principale ferroviaria diventa ogni anno più rilevante. Prendiamo alcuni dati ufficiali riguardanti l'« autostrada del sole » nel tratto Milano-Napoli. Nel 1965 l'aumento dei veicoli-passeggeri-chilometro è stato del 14,2 per cento rispetto al 1964; quello dei veicoli-merci-chilometro del 19,4 per cento. Si è registrato complessivamente, nel 1965, un traffico di tre miliardi e mezzo di veicoli-chilometro, di cui 768 milioni 265 mila di solo traffico merci. Nel 1966, secondo informazioni attendibili non ancora suffragate da statistiche ufficiali, i tassi di espansione si sarebbero elevati al 20 per cento. Questi dati riguardano 755 chilometri di autostrada. Si tenga presente che le ferrovie dello Stato, con una rete di oltre 16 mila chilometri, hanno trasportato nel 1965 appena 26 miliardi di viaggiatori-chilometro e poco più di 15 miliardi di tonnellate-chilometro. Come si può intuire, la differenza tra potenza virtuale di trasporto delle ferrovie e potenza utilizzata è assai grande.

Dovremmo anche vedere come questa concorrenza dell'autostrada alla rotaia venga non soltanto predisposta ma anche efficacemente favorita. Ma è questo un discorso che rimando ad altra occasione. Ciò che deve essere secondo noi messo in evidenza in un programma di sviluppo economico generale come il nostro è che lo sforzo che il paese ha sostenuto fino ad ora per le costruzioni autostradali è stato sproporzionato alle sue possibilità.

La Germania ha 3.378 chilometri di autostrade, ma ha un reddito *pro capite* medio di 785 mila lire; la Francia 658 chilometri e un reddito *pro capite* di 795 mila lire; la Gran Bretagna 596 chilometri e un reddito *pro capite* di 789 mila lire; la Svizzera 171 chilometri e un reddito *pro capite* di 1 milione 50 mila lire; la Svezia 230 chilometri e un reddito *pro capite* di 1 milione 131 mila lire; la Danimarca 84 chilometri e un reddito *pro capite* di 839 mila lire; l'Austria 164 chilometri e un reddito *pro capite* di 512 mila lire. L'Italia ha il reddito di gran lunga più basso — 428 mila lire — per abitante e questa situazione per quel che riguarda le autostrade: 2005 chilometri di autostrade in esercizio, 1491 chilometri di autostrade in costruzione, 1274 chilometri di autostrade in via di progettazione o la cui costruzione inizierà fra poco. Complessivamente 4770 chilometri.

Lo stato di avanzamento delle opere in costruzione è mediamente del 45 per cento. Al-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

lorché le autostrade in costruzione saranno ultimate, l'Italia avrà raggiunto e superato la posizione attuale della Germania e molto probabilmente si collocherà al primo posto fra tutte le nazioni d'Europa.

Con i gravissimi problemi che il nostro paese deve ancora affrontare e risolvere — e ne conosciamo tutti la gravità e la portata — ritiene la Camera che sia serio fare ulteriori sforzi in direzione di un programma autostradale?

I confronti con gli altri paesi, onorevoli colleghi, non ci dicono nulla? Non sembra sufficiente, almeno per il prossimo quinquennio, l'ultimazione dei 1.491 chilometri di opere autostradali in corso? Non varrebbe la pena, per esempio, di curare un po' di più la viabilità minore, tanto derelitta, e di riservare a tempi più felici la programmazione e l'inizio di altri manufatti autostradali?

Nella nostra relazione di minoranza, a questo speciale capitolo prospettammo alcune alternative di spesa, ma oggi possiamo dire che le calamità che tre mesi or sono si sono abbattute nel nostro paese, le gravi deficienze dell'azione pubblica, che esse hanno messo clamorosamente in luce, si siano incaricate di indicare in modo ancora più preciso di quanto potremmo fare noi quali siano le opere urgenti e come debbano essere stabilite le priorità. Nuovi elementi di giudizio ha già dato, del resto, e altri offrirà questa stessa discussione.

Il testo del paragrafo 126 del programma che il Governo e la maggioranza della Commissione propongono non può da noi essere accolto perché contraddice le premesse generali del capitolo XI, perché tende a perpetuare una situazione già molto gravosa per la collettività, mantenendo l'attuale equilibrio fra due dei più importanti modi di trasporto (lo stradale e il ferroviario); perché le sue conseguenze pregiudicherebbero l'auspicata riforma dei trasporti nazionali; perché lo sforzo compiuto dall'Italia nella direzione ivi indicata è già stato eccessivo sia in senso assoluto sia in senso relativo e non può essere, almeno momentaneamente, proseguito se non con il sacrificio di altre opere essenziali e urgenti.

Per questi motivi, onorevoli colleghi, abbiamo proposto gli emendamenti sostitutivi degli interi paragrafi 125 e 126, emendamenti che ci onoriamo di sottoporre alla cortese attenzione del ministro e dei relatori e al voto della Camera. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Greggi ha proposto, al paragrafo 125, di aggiungere il seguente comma:

« In particolare la manovra delle infrastrutture di carattere autostradale e di collegamento inter-autostradale dovrà essere subordinata alla finalità essenziale dello sviluppo equilibrato all'interno delle singole zone regionali, per contrastare nel modo più rigoroso i gravissimi fenomeni in atto di esodo, spopolamento e di abbandono di tante zone del paese ».

Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questo emendamento.

Gli onorevoli Alesi, Alpino, Badini Confalonieri, Barzini, Guido Basile, Baslini, Francantonio Biaggi, Bignardi, Bonea, Botta, Bozzi, Cantalupo, Cannizzo, Capua, Cariota Ferrara, Cassandro, Catella, Cocco Ortu, Cotte, De Lorenzo, Demarchi, Durand de la Penne, Ferioli, Riccardo Ferrari, Giomo, Goehring, Leopardi Dittaiuti, Malagodi, Gaetano Martino, Marzotto, Messe, Palazzolo, Pierangeli, Emilio Pucci, Taverna, Trombetta, Valitutti e Zincone hanno proposto di sopprimere il terzo, quarto e quinto comma del paragrafo 126.

CATELLA. Chiedo di svolgere io questo emendamento e, nel contempo, di svolgere anche il mio emendamento aggiuntivo di un comma dopo il quarto comma del paragrafo 126.

PRESIDENTE. Trattasi dell'emendamento presentato dagli onorevoli Catella, Cassandro, Barzini, Giomo, Guido Basile, Alesi, Trombetta, Francantonio Biaggi, Botta e Marzotto, tendente ad aggiungere al paragrafo 126, dopo il quarto comma, il seguente:

« Un facile accesso e collegamento fra la rete viaria nazionale e l'estero attraverso il potenziamento e miglioramento dei valichi esistenti e la realizzazione di nuovi valichi e di trafori lungo le linee di maggior importanza di traffico, di persone e di merci. (Esempio traforo Fréjus sulla Parigi-Lione-Torino-Roma) ».

L'onorevole Catella ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

CATELLA. Noi siamo contrari a diminuire gli investimenti che sono già stati previsti in un settore che consideriamo vitale per lo sviluppo dei nostri traffici e del nostro turismo,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

diminuzione che comprometterebbe lo sviluppo futuro di queste attività che ci interessano. Fra l'altro, in questo modo si verrebbe a dare ragione a coloro che hanno sempre avversato la costruzione di autostrade sostenendo la necessità di sacrificarle completamente alle necessità delle reti locali (come abbiamo sentito anche or ora) anziché armonizzare le une e le altre in un coerente quadro di insieme.

Osservo anche, in relazione all'emendamento aggiuntivo al paragrafo 126, che la nostra rete autostradale deve essere integrata in quella europea, ed è perciò che ci permettiamo di suggerire questo emendamento che tiene conto della necessità di realizzare valichi e trafori ovunque ciò possa essere utile per collegarsi direttamente, attraverso le zone di confine, con la rete autostradale europea. Bisogna tener presente che, così facendo, non solo favoriamo le regioni di confine, ma favoriamo il traffico in tutta Italia fino al Mezzogiorno, perché (ci siamo limitati a citare questo solo esempio nell'emendamento) il traforo del Fréjus verrebbe ad avvicinare non Lione a Torino, ma Parigi a Roma, a Napoli e alla Calabria. A tali concetti ci siamo informati nel proporre questi emendamenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Giuseppe Basile ha proposto, al paragrafo 127, dopo il quinto comma, di inserire il seguente:

« Per quanto riguarda il collegamento stabile tra la Sicilia e il continente dovranno essere completati gli studi, sia di carattere tecnico che economico, necessari alla definitiva individuazione della soluzione più idonea, perché si possa passare decisamente alla realizzazione dell'opera ».

Ha facoltà di svolgere questo emendamento.

BASILE GIUSEPPE. La stampa e le categorie economiche della Sicilia e dell'Italia meridionale hanno da tempo ribadito unanimemente la necessità che il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina debba essere risolto in via definitiva con la costruzione di un manufatto stabile, sul quale possano essere convogliati i mezzi ferroviari, i mezzi gommati, i veicoli di ogni genere e i pedoni, sicché la Sicilia diventi concretamente una continuazione della penisola. Purtroppo, per quanto riguarda il congiungimento stabile tra la Sicilia e il continente, attualmente non si è in possesso di una soluzione tecnica sulla quale converga l'unanimità dei consensi, né si hanno dati certi sul costo

delle varie soluzioni. Si è in presenza soltanto di studi e di indagini, in parte incompleti, che non rivestono alcun carattere di ufficialità e, come tali, non possono costituire alcuna base certa per l'avvio a soluzione del secolare problema. È perciò da considerarsi indispensabile che il problema venga affrontato con l'intervento del Governo e con precisa determinazione politica in sede di programmazione, stante che — fra l'altro — gli studi preliminari costituiscono un impegno finanziario di tale portata da non poter essere affrontati compiutamente dalle sole iniziative private. Si tratta di un problema la cui soluzione è da ritenersi decisiva per l'avvenire della Sicilia e del sud, ma che va incardinato immediatamente nelle prospettive e nel quadro della nuova Europa, guardando alle rinnovate dimensioni di un mondo in cammino verso più ampi orizzonti di progresso di civiltà e di scambi.

E non credo di fare della facile retorica affermando che il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e la Calabria è diventato oggi un imperativo che non riguarda solo le sponde direttamente interessate, ma riguarda il Mediterraneo e quindi l'Europa e l'Africa.

Nella visione dell'imponenza della questione, sono stato spinto a presentare un emendamento aggiuntivo al paragrafo 127, con il quale non si chiede l'inserimento nel programma quinquennale di sviluppo della realizzazione del collegamento viario e ferroviario stabile, ma soltanto l'impegno per il completamento degli studi, sia di carattere tecnico sia economico, necessari alla definitiva individuazione della soluzione più idonea.

Il collegamento viario e ferroviario stabile tra la Sicilia e il continente è un elemento indiscutibilmente condizionante e determinante per lo sviluppo economico e civile dell'area meridionale italiana, nel contesto però dello sviluppo nazionale verso frontiere europee e mediterranee, e quindi è pienamente giustificato l'inserimento dell'emendamento aggiuntivo da me proposto. Pertanto ho fiducia che esso sarà accolto dal Governo e approvato dalla Camera.

PRESIDENTE. Gli onorevoli De Pasquale, Fiumanò, Failla, Miceli, Pezzino, Poerio, Speciale e Corrao hanno proposto, al paragrafo 127, quinto comma, di aggiungere il seguente periodo:

« Per quanto riguarda il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente dovranno

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

essere completati gli studi, sia di carattere tecnico che economico, necessari alla definitiva individuazione della soluzione più idonea, perché si possa decisamente passare alla realizzazione dell'opera ».

FIUMANÒ. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIUMANÒ. Da parecchi anni ormai il problema dell'attraversamento dello Stretto con un collegamento viario e ferroviario stabile si va dibattendo nel nostro paese. Le popolazioni più direttamente interessate della Sicilia e della Calabria seguono perciò costantemente la sua evoluzione. Il problema è stato ed è dibattuto in molte sedi, ed in modo particolare è stato trattato in occasione della discussione del bilancio per la parte relativa al Ministero dei trasporti ed a quello dei lavori pubblici. Numerosi studi sono stati già avviati ed è stato anche sollecitato l'insediamento di una apposita commissione presso il Ministero competente. In Sicilia si è costituito un apposito consorzio per lo studio di questo importante problema.

Bisogna ammettere però che fino ad oggi tutto questo interessamento non ha sortito conclusioni pratiche, sicché mi sembra pertinente, in questa sede, invitare il Governo a far sì che, quanto meno, gli studi siano completati procedendo intanto all'insediamento della commissione di cui ho detto prima.

Il grande interesse di tutte le popolazioni siciliane, calabresi, meridionali in genere è testimoniato tra l'altro dal fatto che i piani regolatori dei comuni di Messina, di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni già prevedono la realizzazione del manufatto sullo stretto.

Sono certo che il Governo si renderà conto che la realizzazione di quest'opera non riveste importanza locale o settoriale ma è collegata direttamente alle prospettive di sviluppo economico e sociale non solo della Sicilia e della Calabria ma di tutta l'area meridionale.

Mi pare che l'esigenza della soluzione del problema di un collegamento stabile fra la Sicilia e il continente debba quindi essere tenuta particolarmente presente in vista dello sviluppo non soltanto delle due regioni più direttamente interessate ma di tutta l'economia meridionale e nazionale.

Noi non chiediamo che il collegamento venga realizzato nel quinquennio coperto dal programma di sviluppo, ma che in questo periodo si arrivi ad una conclusione per quanto si riferisce almeno al completamento degli studi, e ciò in attuazione degli impegni assunti in passato da vari ministri dei trasporti e dei lavori pubblici e da altri responsabili governativi. Mi auguro pertanto che il nostro emendamento possa essere accolto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cuttitta ha proposto di inserire, al paragrafo 127, dopo il quinto comma, il seguente:

« Per quanto riguarda il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente, dovranno essere completati gli studi, sia di carattere tecnico che economico, necessari alla definitiva individuazione della soluzione più idonea, perché si possa decisamente passare alla realizzazione dell'opera ».

Ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CUTTITTA. L'emendamento è sostanzialmente uguale a quello presentato e svolto dall'onorevole Giuseppe Basile, alle cui considerazioni mi associo, raccomandando l'emendamento all'approvazione della Camera.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Catella, Casandro, Barzini, Giomo, Guido Basile, Alesi, Trombetta, Francantonio Biaggi, Botta e Marzotto hanno proposto di aggiungere, al paragrafo 127, secondo comma, dopo le parole: « dinamica demografica », le parole: « sociale, industriale, turistica ».

CATELLA. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Gli stessi deputati hanno proposto il seguente emendamento al paragrafo 128, secondo comma, terzo periodo: sopprimere la parola: « individuale »; dopo le parole: « del parcheggio », aggiungere le parole: « in superficie »; e dopo le parole: « fermate di mezzi pubblici », aggiungere le parole: « e di parcheggi centrali sotterranei od in elevazione fuori delle reti stradali riservate prevalentemente alla circolazione e scorrimento del traffico ».

L'onorevole Catella ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CATELLA. Il nostro emendamento tende a correggere l'impostazione che viene data nel piano alla soluzione del problema del traffico

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

nei centri urbani. A nostro avviso tale soluzione non può essere cercata in provvedimenti frettolosi e consistenti praticamente solo nella limitazione della circolazione privata. Occorre invece studiare il problema nell'ambito di un quadro urbanistico globale, con criteri che non siano punitivi del trasporto individuale ma tendano invece ad armonizzare fra loro le varie forme di trasporto. Di qui il nostro emendamento, che tende ad evitare che vengano posti limiti alla sola circolazione individuale e intende favorire la costruzione di parcheggi sotterranei e in elevazione, lasciando la sede stradale libera per il traffico di superficie.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alesi, Alpino, Badini Confalonieri, Barzini, Guido Basile, Baslini, Francantonio Biaggi, Bignardi, Bonea, Botta, Bozzi, Cantalupo, Cannizzo, Capua, Cariota Ferrara, Cassandro, Catella, Cocco Ortu, Cottone, De Lorenzo, Demarchi, Durand de la Penne, Ferioli, Riccardo Ferrari, Giomo, Goehring, Leopardi Dittaiuti, Malagodi, Gaetano Martino, Marzotto, Messe, Palazzolo, Pierangeli, Emilio Pucci, Taverna, Trombetta, Valitutti e Zincone hanno presentato i seguenti emendamenti:

al paragrafo 129, quarto comma, lettera c), aggiungere le seguenti parole: « nel rispetto dell'unità organizzativa e gestionale della Azienda »;

al paragrafo 129, sopprimere il quinto comma;

al paragrafo 129, sesto comma, sopprimere le parole: « particolarmente per quanto riguarda le merci. Le brevi percorrenze si dovranno utilizzare di preferenza per i trasporti di massa ».

CATELLA. Chiedo di svolgere io questi emendamenti.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CATELLA. Questi emendamenti, presentati dal gruppo liberale, si riferiscono al paragrafo del capitolo XI che ha per oggetto i trasporti ferroviari.

In questa parte del piano, dopo aver messo in evidenza la grave situazione di bilancio dell'azienda ferroviaria, si sottolinea la necessità di una radicale riorganizzazione della azienda stessa, al fine di garantirne il risanamento finanziario e la modernizzazione tecnica. Fino a qui concordiamo senz'altro, anche se precisiamo che a nostro avviso l'azienda delle ferrovie deve essere indirizzata e razio-

nalizzata economicamente senza dimenticare l'importante compito sociale che assolve. La miglior forma gestionale sarebbe senz'altro quella IRI.

Il piano aggiunge che la riorganizzazione gestionale, oltre ad assicurare una maggiore autonomia e responsabilità aziendale, dovrà articolarsi sulla base della specializzazione delle funzioni: cioè si dovranno assicurare gestioni separate in vari servizi (trasporto ferroviario di merci e passeggeri, gestioni di carri merci specializzati, trasporto automobilistico di merci, servizi turistici, non meglio specificati, e di autolinee viaggiatori, servizi ausiliari). Più avanti si parla di abbandonare gradualmente i « rami secchi », sostituendoli con autolinee gestite direttamente o indirettamente dall'azienda ferroviaria.

Dobbiamo denunciare l'errore che si commette creando questi servizi separati, con il che si otterrebbe il bel risultato di moltiplicare i posti da distribuire politicamente attraverso l'estensione massiccia della gestione da parte delle ferrovie dello Stato di linee automobilistiche regolari, di servizi straordinari, concernenti sia il trasporto di merci, sia quello di passeggeri. Questo il motivo per cui i nostri emendamenti intendono modificare questa impostazione a nostro avviso sbagliata.

Vi è poi una ragione economica connessa col fatto che l'esperienza delle gestioni pubbliche non ha mai dato risultati redditizi e bisognerebbe aspettarsene anche di peggiori nel caso delle autolinee, giacché esse, per loro natura, mal si prestano ad essere gestite dallo Stato, necessitando invece di una gestione particolarmente agile ed efficiente. Anche a questo proposito riteniamo sia stato valido il parere del CNEL piuttosto prudente e ragionevole quando richiedeva che l'assunzione di servizi non ferroviari debba comunque mantenere carattere integrativo dell'esercizio ferroviario, così come avviene già oggi.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alesi, Alpino, Badini Confalonieri, Barzini, Guido Basile, Baslini, Francantonio Biaggi, Bignardi, Bonea, Botta, Bozzi, Cantalupo, Cannizzo, Capua, Cariota Ferrara, Cassandro, Catella, Cocco Ortu, Cottone, De Lorenzo, Demarchi, Durand de la Penne, Ferioli, Riccardo Ferrari, Giomo, Goehring, Leopardi Dittaiuti, Malagodi, Gaetano Martino, Marzotto, Messe, Palazzolo, Pierangeli, Emilio Pucci, Taverna, Trombetta, Valitutti e Zincone hanno proposto, al paragrafo 131, primo comma, di sopprimere le parole: « la creazione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

servizi comprensoriali », nonché di sopprimere l'ultimo comma.

CATELLA. Chiedo di svolgere io questi emendamenti, unitamente a quelli che recano la mia firma e quella degli onorevoli Cas-sandro, Barzini, Giomo, Guido Basile, Alesi, Trombetta, Francantonio Biaggi, Botta e Mar-zotto, tendenti, al paragrafo 131, primo comma, dopo la parola: « autolinee », ad aggiun-gere le altre: « e trasporto merci », e, dopo il secondo comma, ad aggiungere il seguente:

« Lo Stato favorirà, con particolari provvi-denze, l'ammodernamento ed il rinnovo del-l'autoparco nazionale relativo al trasporto merci e passeggeri ».

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CATELLA. Noi siamo contrari alla crea-zione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie di servizi comprensoriali. Pro-poniamo anche la soppressione dell'ultimo comma del paragrafo 131, nel quale si prevede il sorgere automatico di una esclusiva da parte delle ferrovie dello Stato ogniquale volta le autolinee civili possano applicare, anche se limitatamente ai trasporti su autostrada, ta-riffe minori. I danneggiati sono gli utenti, i cittadini, che dovrebbero così pagare più caro un servizio che potrebbero ottenere più a buon mercato, al solo fine di far quadrare il bilancio dello Stato. Per gli autotrasportatori in genere le prospettive che offre il piano sono ancora meno rosee. Infatti, prevedendo la creazione di questi consorzi obbligatori tra imprese concessionarie di servizi compren-soriali, si aumenta il loro disagio.

Non solo, ma dobbiamo constatare — mi riferisco all'emendamento aggiuntivo di un comma dopo il secondo comma del paragrafo 131 — che in Italia non vi è settore dei tra-sporti che non abbia aiuti dallo Stato. Alle ferrovie statali è imposto un prezzo politico (il passivo è risanato in sede di bilancio); alle ferrovie private è concessa in genere una sov-venzione annua; alle società di navigazione aerea e marittima, sia a partecipazione statale sia private, e ai singoli armatori vengono sempre distribuiti premi di costruzione, di riparazione, di demolizione, facilitazioni sui finanziamenti che vengono concessi a basso tasso di interesse e sovvenzioni sulla gestione; così per le tramvie comunali e provinciali che in genere sono a carico dei comuni e delle pro-vince allo stesso modo delle linee di naviga-zione interna, lagunare e fluviale.

L'unico settore al quale non viene dato al-cun aiuto è quello dei trasporti su strada. Lo

Stato, secondo noi, non deve sfuggire al do-vere di aiutare anche il trasporto profes-sionale su strada, per potenziarlo conveniente-mente, al fine di diminuire i costi di produ-zione, di facilitare la distribuzione, di incre-mentare i consumi.

Il parco degli autoveicoli circolanti, a cau-sa delle difficoltà in cui si svolge l'esercizio del trasporto (che è carico di gravami fiscali e tributari) da molti anni non è stato ammo-dernato. A questo proposito c'è da ricordare l'attesa per quella famosa « leggina » che do-vrebbe variare i pesi e le misure degli auto-veicoli, attesa che ha contribuito a rallentare il rinnovo del parco.

Occorre provvedervi nel quadro della pro-grammazione, altrimenti mancherebbe alla stessa il sostegno di un mezzo notevole di in-centivazione. Ammodernare il parco significa far svolgere il trasporto su strada a costi mi-nori e con maggiore sicurezza; significa anche una ripresa dell'attività produttiva nel rela-tivo settore industriale, che indubbiamente contribuirà all'incremento del reddito nazio-nale.

Ecco quindi il significato del nostro emen-damento aggiuntivo di un comma dopo il secondo, che dovrebbe portare a sovvenzio-nare adeguatamente l'autotrasporto profes-sionale di merci su strada, mediante premi di demolizione dell'usato e ampie facilitazioni, con prestiti a lunga scadenza e a basso tasso di interesse per l'acquisto di nuovi veicoli.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giachini, Go-linelli, Marchesi, Leonardi, Barca, Busetto, Raffaele Franco, Bronzuto e Abenante hanno proposto, al paragrafo 132, di sostituire il quinto comma con il seguente:

« Per conseguire questi obiettivi è necessa-rio elaborare un piano organico di rinnova-mento e di sviluppo della flotta che rispon-da alle esigenze di aumento dei traffici e ad una politica del commercio estero aperta. Questo piano, che non comporta necessariamente nei prossimi anni un aumento della spesa pubbli-ca, ma un diverso modo nella spesa, dovrà fondarsi:

su un aumento complessivo della flotta italiana;

sulla riorganizzazione di tutte le flotte del settore pubblico in una unica azienda na-zionale dei trasporti marittimi che svolga una funzione propulsiva di tutta la marina mer-cantile, attraverso l'estensione del suo inter-vento in particolare nel settore delle merci;

su una politica di intervento finanziario dello Stato che, attraverso gli strumenti fi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

scali e del credito, solleciti a lunga scadenza un programma di trasformazione dei trasporti marittimi interni ed internazionali, e, ove si renda necessaria, una politica di incentivazione fortemente discriminata in funzione del rinnovamento della flotta e dell'apertura di nuove linee »;

di sopprimere il sesto comma del paragrafo 132;

di sostituire il settimo comma del paragrafo 132 con il seguente:

« Per quanto riguarda i collegamenti con le isole maggiori e minori (e in genere i collegamenti interni), attualmente gestiti da società di preminente interesse nazionale, dalle ferrovie dello Stato e da società sovvenzionate, occorre riorganizzare tutti i servizi, unificandoli sotto la direzione dell'Amministrazione ferroviaria, anche ai fini di un miglior coordinamento di questi servizi marittimi fra loro e con la rete dei trasporti terrestri »;

nonché di sopprimere l'ottavo comma.

FRANCO RAFFAELE. Chiedo di svolgere io questi emendamenti.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFAELE. Desidero attirare l'attenzione dei colleghi su questo paragrafo che riguarda i trasporti marittimi.

Con il primo emendamento sostitutivo del quinto comma, proponiamo di aumentare la costruzione di naviglio mercantile.

Noi abbiamo una flotta che non cammina con i tempi, una flotta che, in rapporto a quella mondiale, regredisce ogni anno, ed è passata dal 5 per cento, rispetto alla flotta mondiale, al 3,42 per cento. Le nostre navi da oltre cento tonnellate staziano complessivamente 5 milioni 851 mila tonnellate; però abbiamo navi molto vecchie: infatti il naviglio con oltre 20 anni di vita rappresenta il 23,5 per cento dell'intera flotta, ed in particolare il 55,7 per cento delle navi da diporto e il 39 per cento delle navi da carico. Come si vede, abbiamo una flotta non in linea con i tempi, una flotta molto vecchia e scadente.

Viceversa i traffici aumentano anno per anno. Nell'ultimo anno i traffici da e per l'Italia hanno superato quelli del 1964 del 18,9 per cento; negli ultimi quattro anni l'aumento dei traffici è stato del 16 per cento. Dobbiamo constatare con amarezza che, per quanto riguarda i trasporti fatti con navi italiane per merci da o per l'Italia, siamo passati dal 34 per cento del 1964 al 26,8 per cento del 1965;

il rimanente 73,2 per cento del traffico merci si svolge su navi straniere.

Se esaminiamo la bilancia dei pagamenti (il cui passivo è cominciato a diminuire) vediamo che, per quanto riguarda la bilancia dei noli, nel 1964 vi è stato un passivo di 58 miliardi e nel 1965 un passivo di 110 milioni di dollari, pari a 68 miliardi circa di lire italiane. Con questo danaro, con il danaro che diamo agli armatori stranieri potremmo costruire circa 30 navi da carico secco da 15 mila tonnellate. Ecco perché chiediamo un aumento della flotta. Per essere coerenti bisognerebbe chiedere un aumento della flotta pari all'aumento dei traffici. Se dunque l'aumento dei traffici è del 16 per cento, la flotta dovrebbe essere aumentata del 16 per cento appunto, proprio per evitare che si debbano pagare agli armatori stranieri somme sempre più rilevanti. Ma, per aumentare del 16 per cento l'attuale flotta, dovremmo costruire 936 mila tonnellate di naviglio all'anno pari, in cinque anni, a 4 milioni 680 mila tonnellate. Questo per stare in linea con il progresso e con le richieste di trasporto marittimo dei nostri porti.

L'aumento della flotta mondiale nel 1965 è stato pari al 6,7 per cento. Questi dati sono tratti dalla rivista della marina mercantile e dalla FINMARE; quindi non si possono smentire. L'aumento medio della flotta mondiale è stato negli ultimi anni del 4 per cento.

Cosa chiediamo in sostanza? Chiediamo che sia modificato questo capitolo del programma, che prevede un aumento massimo di solo un milione e mezzo di tonnellate in cinque anni, il che rappresenta un aumento del nostro naviglio di appena il 2,6 per cento. Se invece la flotta del nostro paese fosse rapportata all'aumento della flotta mondiale, occorrerebbe provvedere ad un aumento del 6,7 per cento; costruire cioè almeno 400 mila tonnellate l'anno in più di naviglio nuovo. In realtà, però, occorrerebbe che il tonnellaggio costruito fosse anche maggiore, perché in tale settore maggiori sono le esigenze del nostro paese rispetto a quelle degli altri paesi del mondo. Poi vi è il problema del rinnovamento delle navi vecchie. Le navi italiane, infatti, sono tra le più vecchie del mondo e certi tipi sono ormai del tutto superati. Abbiamo navi da piccolo diporto e a carico secco che hanno un'età media di 18 anni, ma il 40 per cento ha in genere oltre 20 anni. Ecco perché un aumento della nostra flotta — quale previsto dal programma — di circa un milione-un milione e mezzo di tonnellate è un aumento inferiore alle necessità; inferiore ai fabbisogni di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

trasporto delle merci via mare. Spero comunque che il ministro ed il Parlamento accettino questo nostro emendamento nell'interesse della nostra economia marinara. Non vi sono altre vie, se non l'aumento della flotta, per evitare di pagare in misura sempre maggiore armatori stranieri che portano le merci in Italia e dall'Italia.

L'Italia, paese marinaro, paga già 68 miliardi l'anno ad armatori stranieri! Ed è assurdo che, mentre i nostri ministri invitano i lavoratori italiani a consumare meno carne onde evitare che debba essere acquistata all'estero con valuta pregiata, si paghino poi tranquillamente 68 miliardi ad armatori stranieri. Intanto i nostri cantieri sono costretti a chiudere e i nostri operai, altamente specializzati e qualificati, vanno a costruire le navi in Svezia o in Germania, dove i cantieri sono più attrezzati e permettono costi competitivi.

Per questo sollecitiamo l'approvazione del nostro emendamento nell'interesse dell'economia marittima e di tutta l'economia del paese.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giachini, Golinelli, Marchesi, Leonardi, Barca e Busetto hanno proposto, al paragrafo 133, di sostituire il terzo comma con il seguente:

« Il programma mira ad ottenere l'organizzazione di un sistema portuale nazionale, fondato sulla gestione democratica dei porti e sulla organizzazione regionale di questa. Perciò si rende necessaria la costituzione di enti portuali regionali, di emanazione democratica, quali componenti della strumentazione pubblica della programmazione economica, nel quadro di una visione unitaria di tutto il sistema portuale; a questi dovrà essere affidata la gestione diretta di tutte le operazioni portuali e il compito di sviluppare ed ammodernare le attrezzature inerenti il lavoro portuale, confermando la riserva di lavoro nei porti alle compagnie; considerando questa come istanza fondamentale dell'ordinamento pubblico dell'attività portuale »;

di inserire, prima del quarto comma, il seguente:

« Conseguentemente è necessaria l'elaborazione di un piano nazionale dei porti che affronti e risolva le attuali gravi deficienze e prospetti l'indispensabile sviluppo futuro in rapporto agli obiettivi generali della programmazione e alla esigenza di risolvere il problema dell'arretratezza del meridione e degli squilibri territoriali e settoriali »;

di sostituire il quinto comma con il seguente:

« Insieme ai problemi strutturali e funzionali dovrà essere rivista l'attuale legislazione, apportando a questa tutte quelle modifiche che si rendono necessarie ».

L'onorevole Giachini ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

GIACHINI. Abbiamo presentato questi emendamenti, strettamente connessi tra loro, con la speranza (che probabilmente sarà disattesa) di ottenere in aula quello che nel dibattito in Commissione non abbiamo ottenuto: l'inserimento cioè nel piano quinquennale di una vera e propria scelta portuale. Come già precedentemente il nostro gruppo ha rilevato, anche rispetto ai problemi portuali il piano è carente, non opera una scelta, che è tanto più indispensabile in quanto i porti sono una grande infrastruttura, uno degli strumenti nuovi per affrontare e risolvere quegli squilibri territoriali e settoriali del nostro paese che, pure negli obiettivi generali, il programma dice di voler affrontare.

In Commissione avevamo proposto di considerare non settorialmente i problemi portuali e di unire i paragrafi concernenti i porti, la flotta, i cantieri e la pesca in un unico nuovo capitolo, sotto il titolo: « Economia marinara ». Infatti questi settori, sebbene abbiano caratteristiche proprie, sono strettamente collegati e formano un complesso relativamente omogeneo. E si tratta, inoltre, di un campo che oggi è travagliato da una profonda crisi strutturale.

La maggioranza però ha preferito continuare a considerare questi problemi in modo settoriale; ha preferito cioè recepire le spinte che vengono da interessi particolaristici, piuttosto che analizzare le cause di questa crisi e disporre gli strumenti per affrontarla e risolverla.

Noi riteniamo — e non soltanto noi — che la crisi strutturale che grava sui nostri porti, come in generale nel settore marittimo della nostra economia, sia una delle conseguenze del distorto sviluppo avutosi nel nostro paese dal 1951 fino alla crisi economica del 1963. Nel settore marittimo dell'economia si è determinato un nuovo squilibrio, che è necessario affrontare dopo averne analizzato le cause. Vi è un dato di fatto incontrovertibile: i nostri porti — ricostruiti in base a una legge a suo tempo varata, quali erano nel 1938 — hanno dovuto sopportare un crescente aumento dei

traffici, il cui volume dal 1950 ad oggi si è moltiplicato.

Un altro elemento negativo è costituito dalla inadeguatezza dei collegamenti viari e ferroviari con i nostri porti. L'assenza di ogni coordinamento tra trasporti terrestri e trasporti marittimi ha fatto sì che alla strozzatura determinatasi negli scali marittimi si sia sovrapposta un'altra strozzatura, quella della inefficienza dei raccordi ferroviari rispetto ai bisogni dei traffici delle merci e della insufficienza della rete viaria.

È mancata in tutta la politica che fin qui è stata condotta una scelta portuale. I governi che si sono succeduti hanno regolarmente recepito le spinte particolaristiche che rispetto al problema dei porti sopravvenivano. Conseguentemente abbiamo avuto un attacco, attraverso lo strumento della cosiddetta autonomia funzionale, al carattere pubblico dei porti e, insieme con questo, un'offensiva che si è incentrata esclusivamente intorno alle compagnie dei lavoratori portuali.

Se è mancata una scelta, probabilmente ciò può essere addebitato al fatto che la grande industria italiana, il capitalismo italiano, ha una formazione, per così dire, continentale. Le parti più sviluppate del paese sono collegate all'Europa centrale; per cui il problema dei porti riguardava il capitalismo italiano, sì, ma dal punto di vista della prevalenza o meno del suo interesse, e non per un disegno più o meno organico che sotto certi aspetti avrebbe risposto anche all'interesse dello stesso sviluppo del sistema, quel sistema che in fondo si vuol mettere a lucido, oliare e spingere in avanti.

Se ieri è mancata una scelta di politica portuale, oggi dobbiamo constatare che nel piano questa scelta ancora una volta fa difetto. Ma questa carenza significa forse che le cose rimangono così come sono state finora (e sarebbe già abbastanza grave)? No: le cose vanno in una certa direzione perché il grande capitale, che a nostro giudizio ha valutato i porti nel passato solo di riflesso alla sua formazione continentale, guarda oggi agli scali marittimi in modo diverso. E come li guarda? Forse dal punto di vista della necessità di organizzare un sistema portuale nazionale, che sia strumento incentivante o disincentivante rispetto ai problemi che si presentano nel nostro paese? No! Guarda ai porti e agli scali marittimi dal punto di vista del tipo di sviluppo che la Confindustria ha più volte enunciato nelle sue previsioni pluriennali.

E qui vediamo balzare in primo piano l'iniziativa di Rivalta Scrivia. Tecnicamente tale iniziativa non può essere giudicata in modo negativo; ma, in sede di politica economica, bisogna rilevare che una iniziativa del genere doveva e dovrà essere sotto la potestà dello Stato, dovrà cioè assumere un carattere pubblico; altrimenti, come dicevo prima, avremo il problema di una visione nuova del capitalismo italiano rispetto al sistema portuale, una visione che minaccia di aggravare i già pesanti squilibri esistenti.

Non abbiamo fatto in Commissione e non faremo qui in aula una questione di cifre, anche se un po' da tutte le parti, a cominciare dal CNEL, sono stati giudicati insufficienti i 260 miliardi previsti dal piano quinquennale; anche se c'è uno squilibrio troppo evidente fra gli investimenti nominali previsti per le autostrade (e tutti sappiamo che le cifre andranno molto al di là degli 850 miliardi iscritti nel piano quinquennale) e gli stanziamenti per il sistema portuale.

Vogliamo soprattutto valutare le scelte che stanno alla base di ciò che è scritto nel piano. Se, al di là di ogni discorso sulle deficienze strutturali, consideriamo la portata di ciò che è scritto in questo paragrafo, ci accorgiamo che tutto si riduce, nelle previsioni del piano, alla riorganizzazione dei rapporti fra l'Amministrazione centrale della marina e le amministrazioni decentrate, cioè ad un semplice coordinamento fra le amministrazioni investite di responsabilità nel settore portuale. Così come anche il grosso problema della molteplicità delle competenze viene semplicemente risolto soltanto raccomandando la creazione di un ennesimo comitato di coordinamento.

Successivamente si accenna al riordinamento dei servizi portuali, e soprattutto del lavoro portuale; ma non è ben chiaro in quale direzione debba avvenire tale riordinamento. Noi diciamo che in questo modo, cioè con quanto è scritto nel piano quinquennale, non solo non si organizza un sistema portuale quale sarebbe necessario per il nostro paese, come componente per affrontare i problemi di uno sviluppo armonico dell'economia nazionale, ma si negano le autonomie necessarie. Infatti, se leggete attentamente questo documento, constaterete che ne traspare una visione centralizzata e burocratica; e tra l'altro, pure essendo la regione uno dei capisaldi del programma dell'attuale Governo, non si menziona nemmeno lontanamente quello che potrebbe essere il compito, sia pure parziale e collaterale, della regione rispetto alla organizzazione della gestione dei porti.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

E lo specchio rivelatore di quanto sto dicendo dove lo troviamo? Lo troviamo nei disegni di legge presentati dal Governo per l'istituzione dell'ente portuale di Trieste e dell'ente portuale di Savona, dove quella visione burocratica e accentratrice presente nel piano viene esplicitata in tutte le sue parti.

Gli emendamenti che noi proponiamo, quindi, affermano in primo luogo l'esigenza della organizzazione di un sistema portuale nazionale come una delle grandi infrastrutture, che può essere e dovrà essere (infatti noi ci batteremo perché, se non lo sarà oggi, lo diventi domani) una componente importante di una politica di piano che affronti concretamente i problemi della crescita del paese, subordinando l'interesse privato a quello della collettività.

In secondo luogo, un sistema portuale fondato sull'organizzazione regionale e sulla gestione democratica dei nostri porti, che estenda la sua potestà in tutte quelle zone che possono anche non trovarsi vicine al mare ma che comunque fanno parte del servizio portuale in generale (così come è Rivalta Scrivia); e in questo quadro, onorevoli colleghi, si pone per molti aspetti la necessità della riconquista del carattere pubblico dei porti e della gestione democratica di essi attraverso l'istituzione di enti regionali portuali.

In terzo luogo la riaffermazione, in questo contesto, della riserva di lavoro alle compagnie portuali considerando, questa, istanza fondamentale dell'ordinamento pubblico dell'attività portuale. Non perché, ben s'intende, le cose rimangano allo stato attuale: anche dall'angolo visuale nostro, quando poniamo i problemi di una politica programmata, ci rendiamo conto dei passi in avanti che sono ancora da compiere. Ma noi diciamo che i passi in avanti da compiere in questo campo devono essere fatti nell'ambito della riserva di lavoro che garantisce un altro momento del carattere pubblico dei porti.

Conseguentemente occorre l'elaborazione di un piano dei porti nel vero senso della parola, onorevole ministro. Ella non ci può venire a raccontare, infatti, che abbiamo il « piano azzurro », perché il piano in questione non è neppure viola! Infatti l'unico piano che abbiamo a disposizione è la raccolta di dati che fu fatta a suo tempo dall'allora ministro Dominedò attraverso le capitanerie; e l'unico fatto concreto è lo stralcio dei 75 miliardi. Se analizziamo il modo in cui questi miliardi sono stati spesi, ci rendiamo subito conto di quali siano stati i criteri seguiti. Ho saputo di un certo porto, Casciolino, che nessuno di noi

ritengo conosca, il quale ha ricevuto, in base a quegli stanziamenti, 800 milioni di lire. Mi pare che si trovi sulle coste di Catanzaro. Non ho niente contro i cittadini della Calabria e tanto meno contro quelli di Catanzaro; ma, rispetto alle necessità di una organizzazione portuale nazionale, questo non mi sembra certo un esempio di spesa programmata.

Concludo dicendo che in questo contesto occorre rivedere anche la legislazione, la quale indubbiamente è sorpassata.

Non so se la speranza di vedere accolti i nostri emendamenti sarà dalla maggioranza esaudita. Ritengo che anche questa volta sarà delusa: ma certo non sarà mortificata la nostra volontà di continuare su questa strada, per affermare che i problemi dell'economia marittima rappresentano uno dei momenti della politica di piano, uno degli strumenti della battaglia per la trasformazione democratica del nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Zanibelli e Giarardin hanno proposto di aggiungere, al terzo comma del paragrafo 135, le seguenti parole: « con precedenza alle opere di cui alla legge 10 ottobre 1962, n. 1549, e 3 febbraio 1963, n. 92 ».

L'onorevole Zanibelli ha facoltà di svolgere questo emendamento.

ZANIBELLI. Con questo emendamento chiedo di ripristinare nella sostanza il testo che era stato a suo tempo inserito nel programma dal Governo e che era stato, nella prima edizione, approvato dai relatori.

Non è una questione di natura campanilistica che mi ha suggerito questa presa di posizione, e neppure è nei miei intendimenti riaprire una polemica che per alcuni anni ha animato l'ambiente in cui vivo e la parte del nostro paese interessata ad approfondire i problemi della politica idroviaria. Sono spinto solo dal proposito di riaffermare in questa indicazione programmatica un principio che mi sembra essenziale e che è accolto anche nella impostazione generale: quello cioè secondo cui la priorità nella spesa, in specie quando la disponibilità di mezzi sia limitata, deve essere riservata alle opere che con le debite autorizzazioni siano già state iniziate, rispetto alle opere che invece siano ancora in stato sia pure avanzato di progettazione.

Sono convinto che il Governo aveva a suo tempo affermato nel programma che per il settore delle idrovie si prevede una spesa complessiva di 50 miliardi, destinati preva-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

lentemente alla costruzione di due canali per natanti sino a 1.350 tonnellate nei tratti Milano-Cremona-Po e Padova-Venezia, perché a questa conclusione l'avevano portato alcune valutazioni obiettive del problema, di ordine tecnico-economico: per cui il Governo aveva studiato la possibilità di sfruttare nel nostro paese, per un collegamento di Milano con l'Adriatico, quell'asta del Po sulla cui navigabilità i dubbi sono ormai sciolti negli ambienti competenti, mentre il traffico che già si realizza su di essa sta a dare una prova della sua efficienza. Ma queste considerazioni tecnico-economiche non erano sicuramente disgiunte da una valutazione anche di ordine sociale. Se esiste nella Lombardia una zona ancora sottosviluppata, in cui vi sono condizioni inferiori di vita per la popolazione, in cui constatiamo la mancanza di attrezzature industriali, di un'attività industriale, di una agricoltura che viva le vicende del momento, una via per superare questa condizione poteva essere rappresentata dalla realizzazione di quest'opera che, collegando Milano con l'Adriatico, avrebbe probabilmente consentito l'accentrarsi sull'asta fondamentale di navigazione, di cui si parlò negli anni passati, di alcune attività che forse potrebbero costituire poli di sviluppo industriale e in ogni caso sarebbero utili fonti di occupazione, di attività industriale in una zona depressa.

Questo sono certamente le ragioni che hanno a suo tempo orientato il Governo nell'indicare una priorità della spesa in quella direzione. Ma la Commissione ha ritenuto di modificare questo testo, eliminando il riferimento specifico ai canali Milano-Cremona-Po e Padova-Venezia. Non ritengo — e mi pare che gli atti della Commissione lo confermino — che la Commissione abbia scartato le motivazioni che avevano suggerito al Governo la formulazione iniziale; penso che essa abbia voluto soltanto attenersi, anche per questa parte, ad un principio di carattere generale, nel senso di non ripetere continuamente quanto si dice nell'impostazione generale del programma, e cioè che la priorità della spesa, quando i mezzi sono limitati, deve essere riservata alle opere che già siano state iniziate e in ordine alle quali il Governo e i ministeri interessati, ovviamente, si siano già espressi in senso favorevole.

Questo essendo stato il criterio secondo il quale si è mossa la Commissione, ne potrei trarre un motivo di sufficiente tranquillità per la questione che ho sollevato con questo emendamento. Vorrei però richiamare l'atten-

zione su una particolare esigenza. L'opera alla quale particolarmente mi riferisco, il canale Milano-Cremona-Po, è effettivamente iniziata. Ora, chiunque abbia pratica di attività amministrativa sa bene come in una legge — sia pure in una legge di carattere particolare come questa di programma — l'indicazione precisa dell'oggetto del capitolo può favorire operazioni di finanziamento con istituti di credito: nel caso specifico, l'amministrazione del consorzio per il canale può farle in base ad un programma completo. Si evitano mutui parziali, ed impostando una unica operazione si ottiene certamente una riduzione nel costo dell'opera. Questa è la ragione per la quale ho voluto richiamare l'attenzione sul mio emendamento.

Logicamente dalle dichiarazioni del Governo, sia di accettazione di questo emendamento, sia anche di accettazione solo nella sostanza — senza una vera e propria modifica del testo — può derivare quel motivo di sicurezza che è stato invocato dalle popolazioni di quella zona, che ha bisogno di un intervento fondamentale per rinascere dalle condizioni di inferiorità nelle quali attualmente è condannata.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alesi, Alpino, Badini Confalonieri, Barzini, Guido Basile, Baslini, Francantonio Biaggi, Bignardi, Bona, Botta, Bozzi, Cantalupo, Cannizzo, Capua, Cariota Ferrara, Cassandro, Catella, Cocco Ortu, Cottone, De Lorenzo, Demarchi, Durand de la Penne, Ferioli, Riccardo Ferrari, Giomo, Goehring, Leopardi Dittaiuti, Malagodi, Gaetano Martino, Marzotto, Messe, Palazzolo, Pierangeli, Emilio Pucci, Taverna, Trombetta, Valitutti e Zincone hanno proposto, al paragrafo 133, terzo comma, di sostituire le parole: « di interesse nazionale e, » con le altre: « che dovranno essere adeguati all'aumentato volume dei traffici nazionali ed internazionali, specialmente con l'Europa centrale; a quest'ultimo proposito si rileva che i nostri porti devono essere posti in grado di assorbire una quota di traffici da e per il centro-Europa molto maggiore di quella attuale e che ciò deve essere ottenuto nel più ampio quadro dell'area economica europea unificata. Si dovrà inoltre conseguire ».

CATELLA. Chiedo di svolgere io questo emendamento. Chiedo anche di svolgere contestualmente, signor Presidente, i miei emendamenti ai paragrafi 133 e 134.

PRESIDENTE. Sta bene. Trattasi dei seguenti emendamenti, tutti firmati dagli ono-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

revoli Catella, Cassandro, Barzini, Giomo, Guido Basile, Alesi, Trombetta, Francantonio Biaggi, Botta e Marzotto:

al paragrafo 133, quarto comma, aggiungere, dopo la parola: « oleodotti », le parole: « nonché lo studio e la realizzazione di impianti idonei ad accogliere le nuove navi *Containers* il cui sviluppo è in atto »;

al paragrafo 134, secondo comma, aggiungere, dopo la parola: « elicotteri », le parole: « ed apparecchi *Stol* e *Vtol* »;

al paragrafo 134, quarto comma, aggiungere, dopo le parole: « destinati all'ammodernamento », le parole: « degli aeroporti già esistenti », e sostituire le parole: « all'aeroporto di Fiumicino », con le seguenti: « agli aeroporti di Fiumicino, Milano e Torino »;

al paragrafo 134, quinto comma, aggiungere, dopo la parola: « industria », le parole: « aeronautica e spaziale »;

aggiungere, al paragrafo 134, il seguente comma:

« Saranno istituite scuole di pilotaggio e corsi per tecnici e specialisti utilizzando e potenziando al massimo quelle già esistenti ed in particolare potenziando quelle dell'Aero Club d'Italia ».

L'onorevole Catella ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

CATELLA. L'emendamento Alesi al terzo comma del paragrafo 133 ha lo scopo di richiamare l'attenzione sul fatto che il nostro sistema portuale deve essere inserito in uno schema più vasto di comunicazioni internazionali; ed altresì sul fatto che uno dei principali problemi del settore è quello di mettere i nostri porti in condizioni di accogliere, oltre al nostro traffico, gran parte del traffico che interessa la Svizzera, l'Austria, l'Europa centrale in genere, e che oggi sovente va a convogliarsi nei porti di Marsiglia o dell'Atlantico per la loro maggiore funzionalità e attrezzatura.

Con l'emendamento di cui sono primo firmatario, al quarto comma dello stesso paragrafo, abbiamo inserito, in questo spirito, un particolare richiamo alle navi *containers*, proprio perché esse rappresentano lo sviluppo di oggi delle navi americane, in una fase di piena evoluzione di tutti i traffici, e perché questo sviluppo è molto legato a un'altra importante questione, cioè quella della organizzazione dei servizi e del lavoro portuale, che nel piano è soltanto citata senza indicarne la

soluzione. Ora, sappiamo tutti che il punto dolente in materia è lo strapotere delle compagnie portuali, che deve essere ridotto — come suggerito da una proposta di legge liberale — se vogliamo permettere ai nostri porti di competere con quelli esteri. Oggi, infatti, gli oneri eccessivi cui sono sottoposte le operazioni di carico e scarico nei porti italiani sono il motivo fondamentale che favorisce gli altri scali mediterranei e quelli del mare del Nord.

Quanto all'emendamento al secondo comma del paragrafo 134, ricordo che siamo in fase di sviluppo tecnico dell'aviazione e già volano molti apparecchi *Stol* e *Vtol* (e può darsi benissimo che altri ne entrino in servizio prima della fine del piano quinquennale): un inserimento di questi due tipi di aerei penso che sarebbe opportuno prevederlo nel piano, semplicemente perché si affacciano alla ribalta e diventano di uso comune.

Con l'emendamento al quarto comma dello stesso paragrafo 134 abbiamo proposto di aggiungere alle parole: « destinati all'ammodernamento » le altre: « degli aeroporti già esistenti », per rendere più chiara la dizione; altrimenti potrebbe sembrare che l'ammodernamento riguardi solo i nuovi aeroporti. L'aggiunta della menzione degli aeroporti di Milano e Torino allo stesso comma è stata proposta per richiamare l'attenzione sul fatto che si tratta di due aeroporti a carattere privato, in quanto sono stati creati quasi esclusivamente a spese delle amministrazioni di enti locali: e sarebbe giusto prevedere nel piano la possibilità di aiutarli alla stessa stregua degli altri.

Con l'emendamento al quinto comma del paragrafo 134 chiediamo che si parli di « industria aeronautica e spaziale » perché non riteniamo giusto concedere incentivi soltanto all'industria aerospaziale e non anche a quella aeronautica. Vorrei qui far rilevare che non vi è mai stato, per quanto riguarda l'aviazione, quel parallelismo che esiste, per esempio, nel campo dei trasporti marittimi, che hanno una caratteristica ben particolare: trasporti e industrie sono intimamente legati fra loro da un rapporto di reciproca interdipendenza, rapporto che ha portato recentemente alla costruzione delle due grandi navi *Raffaello* e *Michelangelo*, al duplice scopo sia di potenziare le nostre linee di navigazione sia di dar lavoro ai nostri cantieri navali e di tener alto nei due campi il nostro prestigio nel mondo.

Ora, tenere in piedi in Italia un'industria sia aeronautica sia spaziale equivale a mantenere e potenziare un'industria di punta, i cui

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

progressi tecnici e scientifici hanno poi sempre applicazioni e ripercussioni in tutti gli altri campi dell'industria in genere, con risultati positivi in ogni settore della produzione, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista del prestigio. Deve quindi essere previsto un piano di investimenti, oltre che per l'industria aerospaziale, anche per l'industria aeronautica; il che è dettato dalla necessità di produrre materiale di volo italiano da destinare alle reali esigenze dei servizi e dei traffici aerei a prezzi competitivi.

Sappiamo che l'industria italiana non è attrezzata per competere con quella americana e internazionale nel campo dei grandi trasporti intercontinentali; ma l'industria italiana è attrezzatissima, è preparatissima e ha l'esperienza sufficiente per costruire l'aeroplano che chiamo di medio raggio, con 2 mila chilometri di autonomia, l'aeroplano mediterraneo, che ha invaso i mercati del medio oriente e del « terzo mondo » e poteva essere benissimo costruito dalle industrie italiane.

Sarebbe dunque opportuno ricordare che questa industria esiste e che è una industria di punta, dalla quale dipendono molte possibilità per l'allargamento ed il miglioramento dello sviluppo economico e sociale di tutto il paese.

Importante è anche l'argomento sollevato dall'ultimo nostro emendamento, aggiuntivo di un comma al paragrafo 134. Per la vita della nostra aviazione civile sono essenziali la formazione e l'addestramento del personale di volo e degli specialisti di terra. Per tutto il settore dell'aviazione vi è la necessità di creare un corpo di elementi preparati e idonei e di funzionari efficienti in tutti i campi amministrativi, specializzati in materie giuridiche, in costi dei trasporti aerei, ecc. Ma il punto chiave in cui siamo deficitari in Italia è quello dei piloti e degli specialisti di volo.

Non bisogna dimenticare che oggi in Italia siamo carenti di personale di volo, specialmente piloti e tecnici; e non bisogna dimenticare che i risultati dell'attività della compagnia di bandiera e delle altre compagnie aeree dipendono in gran parte dall'organizzazione, dallo sviluppo e dalla efficienza di tutta l'amministrazione statale che tutela e provvede ad ogni branca dell'aviazione civile. Bisogna ricordare, in modo particolare, che la sicurezza del volo e quindi della vita di chi viaggia sui mezzi aerei dipende da questa efficienza. Pertanto è indispensabile che l'aviazione civile sia fornita dei mezzi economici indispensabili per provvedere agli appositi corsi e potenziare le proprie scuole, e per inviare i piloti che

provengono dalla preparazione militare e dalla preparazione civile minore a frequentare i corsi di perfezionamento dove questi corsi si fanno.

Come punto di partenza è indispensabile creare corsi di pilotaggio per brevetti di primo e di secondo grado; e, poiché esiste in Italia un ente — l'Aeroclub d'Italia — che ha scuole organizzate e attrezzate, riteniamo necessario potenziarle al massimo, per potenziare al massimo la creazione di questi piloti, di questi tecnici e di questi specialisti. Attraverso i corsi dell'Aeroclub verranno selezionati e scelti giovani professionalmente preparati che, attraverso una formazione successiva (che può essere militare, o di perfezionamento presso l'aviazione civile in Italia o all'estero), potranno garantire la continuazione di quella tradizione di preparazione, di serietà, di competenza e di capacità nel campo dell'attività del volo che è stata sempre caratteristica dell'aviazione italiana. È quindi indispensabile, a mio avviso, dedicare una parte degli sforzi del piano anche a questo settore.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marzotto, Riccardo Ferrari, Goehring e Alesi hanno proposto al paragrafo 135, secondo comma, dopo le parole: « interventi in corso », di inserire le seguenti: « ed in primo luogo dei lavori per la idrovía Tartaro-Canal Bianco ».

L'onorevole Marzotto ha facoltà di svolgere questo emendamento.

MARZOTTO. Il nostro emendamento è molto semplice: esso tende ad inserire nella programmazione alcuni punti fermi. Anzi che dire che siamo pronti per la costruzione di idrovie, occorre fissare con esattezza nel programma che entro un certo tempo e con certi mezzi finanziari si provvederà al completamento di quella tale idrovía già iniziata, qual è quella di cui si parla nel nostro emendamento, e cioè la Tartaro-Canal Bianco.

Poco fa ha parlato l'onorevole Zanibelli; ed io non esito a concordare con lui sull'opportunità, in ordine a queste gravi questioni di infrastrutture sociali ed economiche che hanno una così grande influenza sullo sviluppo economico del paese, che il programma abbia a fissare alcuni criteri ed orientamenti. Vorrei aggiungere però che nel programma occorre pure ottemperare alle varie esigenze conseguenziali: da una parte, far navigare i natanti fino a 1.350 tonnellate, ad un costo che si aggira su circa la metà di quello attualmente praticato sulle strade o per ferrovia; e dall'altra consentire al Ministero dei lavori pubblici di non essere tormentato

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

o magari esposto a cattive figure, per non saper difendere dalle acque zone popolate ed economicamente importanti del paese.

Onorevole ministro, il problema del delta del Po è legato per certi aspetti con quello dell'idrovia Tartaro-Canal Bianco. Se venisse infatti presa la decisione di rendere navigabile il basso corso del Po, si dovrebbe tenere però presente la connessa esigenza dello smaltimento delle sue acque. Già si è visto in questi ultimi tempi — a detta di autorevolissimi tecnici — che le curve costruite a monte del Polesine hanno accelerato il corso del fiume, causando, in occasione di ondate di piena, preoccupazioni vivissime nei punti più delicati del delta, che poi sono lunghi decine di chilometri.

Nel programma, così come il Governo intende realizzarlo (e che tutti noi siamo desiderosi di correggere e migliorare), occorre temperare l'esigenza della navigabilità, che in sé è una esigenza giusta, con quella altrettanto giusta della garanzia idraulica. È proprio su questo punto che non sono d'accordo con l'onorevole Zanibelli, anche se ammetto senz'altro che si tratta di una questione discutibile. Del resto, anche i tecnici sono largamente divisi. Tuttavia una decisione deve essere presa, perché non si può continuare, come si è fatto dal 1951 in poi, a fare i lavori a spizzico, sia sul piano tecnico sia su quello finanziario.

In secondo luogo, la realizzazione del canale Tartaro-Canal Bianco è un dovere verso la nazione. Già nel 1340 un vescovo aveva ravvisato l'opportunità di creare questa linea di comunicazione; e nel 1900 il Parlamento italiano effettuò i primi stanziamenti per la realizzazione dell'opera, i cui lavori sono però cominciati soltanto nel 1930. Oggi al completamento del canale mancano opere per un importo di circa 20 miliardi, mentre la realizzazione di altre idrovie comporta oneri assai maggiori.

Quando il Governo — come ha recentemente dichiarato per bocca del ministro dei lavori pubblici — afferma di volersi attenere a determinate scelte, nonostante l'elevatissimo costo previsto, mostra chiaramente di non voler fare nulla, perché certe imprese appaiono praticamente irrealizzabili. Meglio sarebbe invece attuare opere già iniziate e il cui completamento comporta oneri sopportabili. In questo modo il Governo dimostrerebbe di essere almeno capace di fare ciò che hanno saputo attuare nel secolo scorso Napoleone e il primo ministro del piccolo Piemonte, il Cavour, i quali, senza mezzi effossori e con

le limitate tecniche allora conosciute, sono riusciti a realizzare lavori di grande importanza.

D'altra parte, il completamento del canale è sollecitato proprio dalle forze facenti capo alle regioni, nelle quali gli estensori del programma vedono i protagonisti della programmazione. A questo proposito voglio ricordare che il 19 luglio 1966 il comitato regionale per la programmazione economica del Veneto, in un ordine del giorno votato all'unanimità dei presenti, ha riconosciuto la priorità della realizzazione di questo canale navigabile.

Si afferma da taluno che le vie d'acqua avrebbero perduto gran parte della loro importanza, non essendovi quasi merci cosiddette « povere » da trasportare, come il carbone e la paglia, ed essendo effettuato attraverso gli oleodotti il trasporto dei carburanti. In realtà il trasporto per via d'acqua ha ancora una grande importanza; e vi sono intere zone che dal completamento di questo canale potrebbero trarre ragione di vita, per le possibilità di valorizzazione economica che loro si aprirebbero (come del resto potrebbe avvenire per le zone rivierasche di altri canali, alle quali ha fatto riferimento l'onorevole Zanibelli).

Vi è però una serie di ragioni che militano a favore della priorità da accordarsi al canale Tartaro-Canal Bianco. Innanzi tutto, come ho ricordato, sono ragioni finanziarie, data la spesa relativamente modesta necessaria per il completamento dell'opera; vi sono poi motivi di ordine sociale, dato che il canale attraverserebbe le zone più povere di tre province venete; vi sono infine considerazioni di sicurezza idraulica, in quanto, realizzando questa opera, si agevolerebbe il normale deflusso delle acque del Po, evitando che le opere realizzate per rendere il fiume navigabile provochino pericoli per le popolazioni quando le piogge ricorrenti determinano il formarsi di ondate di piena.

Il ministro dei lavori pubblici ed anche il ministro del bilancio sanno quanto sarà finanziariamente pesante nei prossimi anni lo intervento che lo Stato dovrà pur fare con una certa programmazione per assicurare una sicurezza idraulica nel delta del Po. Si faccia in modo che attraverso la programmazione le esigenze della navigazione non vadano a gravare sulla primaria necessità della sicurezza idraulica.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Taverna, Giomo e Riccardo Ferrari hanno proposto, al paragrafo 135, terzo comma, di aggiungere

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

le seguenti parole: « nei tratti Milano-Cremona-Po e Padova-Venezia ».

GIOMO. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOMO. Il problema prospettato con lo emendamento ha grande importanza per tutta la Lombardia e in modo particolare per la zona della valle padana. Da qui la nostra proposta. Il tratto Milano-Cremona-Po è a buon punto per quanto concerne la sua progettazione e la sua costruzione; e non vorremmo che altre ragioni che esulano dai motivi tecnici possano far passare in seconda linea la sua costruzione, insieme con quella del canale Padova-Venezia.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cruciani, Abelli, Santagati e Delfino hanno proposto di aggiungere al paragrafo 137, i seguenti commi:

« Al fine di facilitare il rinnovamento del materiale rotabile alle aziende che esercitano, mediante autoveicoli, il trasporto professionale di merci su strada, sono previsti — per il prossimo quinquennio — premi e facilitazioni sui finanziamenti secondo i seguenti importi:

a) 30 miliardi, per premi di demolizione dei veicoli usati in ragione del 10 per cento del prezzo di acquisto del nuovo veicolo.

L'importo realizzato con la cessione del veicolo usato resta attribuito al proprietario del veicolo, e ciò indipendentemente dal premio di demolizione;

b) 220 miliardi, per credito da concedere nella misura del 70 per cento dell'intero prezzo di acquisto del veicolo e da estinguere in otto anni all'interesse del 2 per cento ».

L'onorevole Cruciani ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CRUCIANI. La programmazione — così è stato teorizzato e noi siamo d'accordo — ha per finalità il superamento di squilibri settoriali, territoriali e sociali che caratterizzano lo sviluppo economico italiano.

Ella, onorevole ministro, e direi giustamente, nel ripartire le risorse tra i diversi impieghi e, nell'ambito di ciascuno di essi, tra i vari progetti alternativi, nel suo programma si è ispirato all'indicazione di alcune priorità; per gli impieghi che più direttamente sostengono e stimolano l'attività produttiva, per quelli che soddisfano le esigenze sociali più

urgenti, per quelli che accrescono la dotazione di infrastrutture nelle zone depresse.

In relazione a tali criteri è previsto per i prossimi cinque anni di investire nel settore dei trasporti un certo numero di miliardi. Non vi è dubbio che a chi opera in questo settore ha fatto piacere simile impostazione: miliardi per le ferrovie, per la viabilità, per i porti, per gli aeroporti, per l'aviazione civile, per le idrovie, per i trasporti urbani e in concessione.

Non troviamo però alcun impegno per lo ammodernamento del parco dell'autotrasporto. Non è qui in discussione la gara fra strada e ferrovia. Non vi è dubbio che il Governo non ha inteso — non considerando questo settore — voler scoraggiare una politica dei trasporti su strada. Ma, per non scoraggiarla, dovremmo prendere in considerazione la possibilità di facilitare, così come per gli altri settori, il rinnovamento del materiale rotabile delle aziende che esercitano un'attività in questo campo.

Non mi voglio dilungare; l'emendamento è così ampio ed esplicativo che mi auguro possa trovare la necessaria considerazione senza bisogno di ulteriori parole da parte mia. Esso è nello spirito del piano, considerata l'impostazione prioritaria che al settore dei trasporti viene conferita.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fada, Usvardi, De Zan, Bellobi, Gibbi, Semeraro, Ballardini, Renato Colombo, Calvetti, Nullo Biaggi e Colleoni hanno proposto, al terzo comma del paragrafo 135, di aggiungere le seguenti parole: « con precedenza all'idrovia pedemontana Ticino-Mincio ».

DE ZAN. Chiedo di svolgere io questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE ZAN. Il tema della rete idrovieria nazionale avrebbe senz'altro meritato un maggiore sviluppo in questa nostra discussione. Nell'atto in cui illustro questo emendamento, non potrò esimermi dal dedicarvi qualche parola. Intendo tuttavia in primo luogo giustificare la presentazione in questa sede dello emendamento, sottoscritto, oltre che da me, da una decina di altri colleghi dei due maggiori gruppi governativi.

Questo emendamento non fu presentato durante il dibattito in Commissione. In Commissione i presentatori dell'emendamento, e gli altri che lo condividono, si preoccuparono di una sola cosa: che, in assenza di un piano organico e preordinato in tema di rete idro-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

viaria, e proprio per offrire al Governo la possibilità di formulare quel piano con obiettività, la formulazione del paragrafo 135 del programma di sviluppo venisse stesa nel modo più ampio e comprensivo possibile, senza stabilire priorità, che hanno, quanto meno, bisogno di verifica. Questo nostro obiettivo è stato raggiunto, anche per la comprensione del ministro e dei relatori.

Non potevamo tuttavia rimanere insensibili al fatto che alcuni colleghi volessero forzare il piano, esigendo delle priorità che, date le esigue (troppo esigue) previsioni di impieghi, rischiavano di compromettere ogni programma del Governo e quell'obiettivo e concreto quadro delle necessità idrovie del paese che resta ancora da fare.

Se pertanto abbiamo ritenuto utile e necessario indicare una priorità — quella riguardante il canale Nord Milano-Ticino-Mincio — non lo abbiamo fatto per ragioni di reazione campanilistica (in questo sono d'accordo con l'onorevole Zanibelli, anche se egli parlava da un altro... campanile), ma lo abbiamo fatto per considerazioni razionali, che riguardano le infrastrutture necessarie all'organico sviluppo dell'economia italiana e le esigenze di equilibrata diffusione territoriale di questo processo di sviluppo.

Nel quadro delle necessità idrovie della nostra nazione, considerate le gravi insufficienze attuali comparate con la situazione dei paesi del MEC, nessun progetto che sia serio e organico può venire escluso; per cui, indicando delle priorità, non intendiamo sollevare barriere contro altre iniziative parimenti feconde. Ogni iniziativa lungamente meditata è da ritenersi complementare e, in una certa misura, necessaria. Ma per definire le priorità non basta evidentemente addurre l'argomentazione che un progetto, quanto più è antico, tanto più è valido: che perciò un progetto approvato trent'anni fa ha più titoli di un progetto approvato tre anni fa. Perché oggi il contesto socio-economico può essersi modificato, ed è giusto che in un programma di sviluppo serio si guardi non alle componenti di ieri, ma alle componenti di oggi e di domani.

Nessun dubbio innanzi tutto deve rimanere sulla economicità e sulla modernità di un sistema di trasporto idrovie. Forse una maggiore meditazione su questo punto avrebbe suggerito più coraggiose previsioni di impiego in questo settore.

In Italia, a differenza dagli altri paesi del mercato comune, si è abituati a considerare i trasporti idrovie come uno strumento ecce-

zionale, mentre la norma per il traffico interno è data dai trasporti su rotaia e su strada. Si dimentica che la navigazione interna, con l'impiego di natanti di stazza relativamente elevata (in genere superiore alle mille tonnellate), si presta meglio di ogni altro mezzo di comunicazione al trasporto su lunghi percorsi (da 90 chilometri in su) di merci povere non deperibili come minerali, carbone, sabbia, pietrisco, marmi, cereali, olio grezzo, sale, concimi chimici, cemento, calce, legname, rottami, ghisa, acciaio, laterizi, ecc.

Il peso morto, cioè la tara, di un mezzo di trasporto incide per il natante automotore nella misura del 35 per cento, mentre incide nella misura del 65 per cento per il mezzo stradale e per l'80 per cento per la ferrovia. Impiegare un natante di 1.200 tonnellate per effettuare un trasporto a pieno carico equivale a mettere in movimento ben 60 autotreni con rimorchio, oppure due convogli ferroviari composti, secondo le norme, di 30 vagoni ciascuno. Ciò porta di conseguenza ad un minor impiego di personale.

L'esecuzione di opere idrovie richiede alcuni requisiti fondamentali di natura idrogeografica e di natura economica. Ne cito alcuni. Primo: deve trattarsi di una idrovia naturale o artificiale in grado di assicurare la navigazione continua per almeno 350 giorni all'anno. Secondo: l'idrovia deve fare assegnamento su un cospicuo volume di traffici, e cioè il suo percorso deve interessare parecchi centri industriali e commerciali. Terzo: deve seguire possibilmente un tracciato che consenta l'esecuzione di collegamenti con eventuali bacini naturali (laghi), e deve comunicare con porti marittimi.

Ciò consente l'acquisizione di un triplice ordine di vantaggi: il decongestionamento delle strade di grande traffico, la possibilità di trasferire più agevolmente materie prime oggi trasportate con costi più elevati dalle ferrovie, una sensibile diminuzione dei noli di trasporto delle merci di massa (con riduzioni variabili dal 40 al 65 per cento).

Questi risultati potranno essere ottenuti anche in Italia, naturalmente entro certi limiti, imposti dalla configurazione geografica della nostra penisola, che dovranno venire sondati con ragionevole cautela. I più interessati sono naturalmente i vastissimi territori della pianura padana. Situata nell'ambito di un vasto territorio (come quello padano) strutturato ad economia mista, e collegata direttamente ad un ben attrezzato porto marittimo, un'arteria idrovie potrebbe determinare i presupposti di fondo per la salvaguardia e l'ulteriore

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

espansione del patrimonio industriale in essere. Essa alimenterebbe in tal modo fonti concrete ed immediate di occupazione e di reddito e favorirebbe, entro certi limiti, l'insediamento di nuove industrie in zone rivierasche della nuova arteria navigabile, ora depresse.

Ogni rete idroviaria progettata nella pianura padana col rispetto di questi presupposti garantisce sicuri vantaggi, e come tale va sostenuta. Ma in che senso noi riteniamo obiettivamente che l'idrovia Ticino-Mincio — che meglio andrebbe definita Milano nord-Mincio-Mare Adriatico — debba essere considerata infrastruttura prioritaria rispetto a quelle che altri oratori hanno sottoposto alla considerazione del Governo?

L'idrovia Ticino-Mincio, poiché il suo tracciato interessa la zona dove gli insediamenti industriali sono più fitti — la Lombardia settentrionale, soprattutto —, si configura come l'asse fondamentale di una linea navigabile unitaria e completa, inserita armonicamente nel sistema idroviario italiano in cui può svolgere funzioni di primaria importanza.

L'idrovia si innesta, infatti, nella vasta rete costituita dai canali scaricatori del Garda, da Pozzolo a Mantova, e successivamente dal canale detto Fissero-Tartaro-Canalbianco (su cui ci ha intrattenuto testè l'onorevole Marzotto, e che persegue molteplici finalità di presidio idraulico, di bonifica, di irrigazione e di navigazione). Sarà così possibile una navigazione interamente per acqua chiara da Milano nord al mare Adriatico, attraversando tra l'altro un'area depressa — il Polesine — caratterizzata da un'emigrazione così tragicamente intensa e senza confronti nel nostro paese, che la zona viene definita « area di fuga ».

Occorre infatti ricordare che la rete di canali che congiunge il mare Adriatico con il Garda rientra nell'ambito dei lavori di sistemazione idraulica in corso di attuazione da parte del Ministero dei lavori pubblici. Detta rete è stata studiata e dimensionata nelle sue caratteristiche fondamentali e nelle sue opere idrauliche in modo da consentire, con opere irrilevanti, l'adattamento alla navigazione. La spesa effettuata per lavori idraulici verrà così a tradursi in un investimento produttivo anche ai fini della navigazione interna.

Da Pozzolo si diparte il tratto interamente artificiale che, accostandosi a Brescia e a Bergamo, raggiunge Milano nord nei pressi di Sesto San Giovanni toccando, come si è detto, tutte le zone a più intenso sviluppo industriale della valle padana.

Nei pressi di Brescia e di Bergamo, sono previsti rispettivamente i collegamenti con i laghi d'Iseo e di Como. Superando Milano nord, l'idrovia potrà in un secondo tempo proseguire fino a raggiungere Arluno — dove si collegherà con la linea proveniente dal Po e da Cremona — e poi il Ticino (quindi il lago Maggiore e la Svizzera) ed i complessi idroviari previsti per il Piemonte e la Liguria.

Questo è l'itinerario secondo i progetti attuali. In un secondo tempo, è già previsto che si realizzi anche un collegamento diretto con Venezia attraverso il canale artificiale Pozzolo-Verona-Vicenza-Padova. Il canale Venezia-Padova è già finanziato.

Ma il quesito fondamentale che dobbiamo obiettivamente porci è il seguente: risponde il canale Ticino-Mincio-Tartaro-Canalbianco-Mare alle finalità della politica di piano? E supera nella sua portata lo stesso ambito interregionale, per imporsi anche a livello nazionale? Rispondo: non solo il canale è compatibile con gli obiettivi della politica di piano, ma è anzi — a mio fondato giudizio — uno strumento prezioso di tale politica, un modo per accrescere l'espansione economica e per vincere gli squilibri territoriali.

Mentre fino al 1951 l'attività industriale era concentrata in un'area che, *grosso modo*, comprendeva le province di Genova, Torino, Vercelli, Novara, Milano, Varese e Como, dal 1951 al 1961 l'area si è assai estesa. Questa espansione ha seguito una linea che, partendo da Cuneo e passando per Pavia, Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova, prosegue verso ovest toccando le province venete (ad eccezione di Belluno e di Rovigo), mentre una diramazione in direzione sud-ovest interessa le province emiliane e romagnole. Si è dunque delineata la tendenza ad una diffusione territoriale del processo di sviluppo delle attività industriali. In un sistema industriale avanzato e in competizione con quelli stranieri, non possiamo dimenticare il rapporto di complementarietà che esiste fra le industrie manifatturiere. Affinché un'idrovia sia funzionale e vantaggiosa, occorre darle una localizzazione che consenta la riduzione dei costi di trasporto non solo delle materie prime e semilavorate per le industrie di base, ma anche dei prodotti finiti delle industrie manifatturiere.

Le industrie di base e manifatturiere, e più particolarmente l'industria siderurgica, godono negli altri paesi del mercato comune del vantaggio di una vasta rete di navigazione interna, incommensurabilmente superiore a quella di cui dispone oggi l'Italia. Sarebbe d'altra parte assurdo pensare di supplirvi

con lo spostamento indiscriminato delle industrie di base verso il mare. Le industrie manifatturiere devono essere diffuse in uno spazio abbastanza ampio e aggregarsi in dimensioni cospicue. Tale sviluppo dipende da un ambiente favorevole, e l'ambiente è la risultante di un insieme complesso di condizioni e di fattori di natura sociologica e storica.

Anche affrontando il tema delle idrovie e delle relative priorità, non è possibile dimenticare la lezione del passato: proprio le province lombarde del nord, cioè quelle attraversate dal canale che io sto esaminando, hanno potuto svilupparsi in modo più rapido delle altre.

Non vale l'obiezione che, proprio per questa ragione, occorra prioritariamente sollecitare lo sviluppo di altre zone. Per due motivi. Il primo: perché lo sviluppo di zone non favorite fin qui dallo sviluppo industriale non può essere assicurato *sic et simpliciter* dalla creazione di un'infrastruttura idroviaria. Il secondo: perché la continuità dello sviluppo delle zone favorite non è automaticamente garantita. Lo sviluppo dev'essere mantenuto ed accresciuto attraverso adeguati e tempestivi strumenti, tra cui indispensabile si rivela lo sveltimento delle linee di traffico, quale può essere dato da un'efficiente via d'acqua.

Ecco perché la rete idroviaria — certo fattore importante di sviluppo per altre zone — ci appare fattore essenziale per lo sviluppo della fascia settentrionale della Lombardia, zona di antichi insediamenti industriali, in particolar modo per la sua industria pesante. Tra dieci anni gravi strozzature e deformazioni si avrebbero a deplorare, ove questa fascia e i territori che si trovano sulla linea prevista non dovessero disporre di un moderno sistema di navigazione interna. L'industria pesante perderebbe la garanzia della sua competitività nel mercato comune. I moti migratori verso i centri urbani — già così rilevanti — aumenterebbero vertiginosamente, con gravi conseguenze finanziarie oltre che sociali (si calcola che ogni persona immigrata richieda un investimento di circa un milione e mezzo per l'abitazione e i servizi sociali).

Rimane pertanto dimostrato che il canale Ticino-Mincio sodisfa una necessità primaria: difende la competitività delle attività industriali della valle padana, e perciò il lavoro di milioni di addetti. La corrispondenza alla prima delle due principali finalità della programmazione, cioè l'accelerazione del ritmo di sviluppo del reddito nazionale e dell'occupazione, è in tal modo assicurata.

Risponde altrettanto l'iniziativa alla seconda finalità, cioè ad una più equa diffusione territoriale del processo di sviluppo economico? Uno sguardo anche sommario al percorso del canale persuade in tal senso. Ricorderò nuovamente che, attraverso il collegamento con il canale Tartaro-Canalbiano, l'idrovia in esame attraversa l'area del Polesine, cioè uno dei punti più critici del nostro paese. Il Polesine è abbandonato non solo per l'insidia persistente del mare e del Po, ma anche per il fatto che si trova staccato dalle zone industriali: una grande e diretta via di comunicazione che la colleghi con aree a più alto sviluppo è la salvezza per quella provincia.

Ma il canale interessa anche altre aree depresse, in specie nelle province di Mantova, Brescia e Bergamo. Sono — queste ultime in particolare — zone costrette a gravitare, col caratteristico fenomeno « pendolare », verso Milano. Né si può sottovalutare il vantaggio che dall'idrovia potrà derivare, attraverso il previsto collegamento col lago di Como, alla più depressa provincia settentrionale: Sondrio.

L'opera proposta crea pertanto nuove possibilità di espansione per le industrie di base, e conseguentemente per quelle manifatturiere, mentre rende economico il localizzarsi di nuove attività produttive in aree meno favorite o gravemente depresse.

L'aspetto finanziario non può ostacolare una giusta valutazione da parte del Governo e del Parlamento. Il sistema all'uopo proposto è il più semplice e il più economico. Risparmio agli onorevoli colleghi la fatica di ascoltare le esatte modalità del sistema finanziario proposto. Premesso che la successione dei lavori avverrà in tre fasi consecutive di tre anni ciascuna, il costo dell'opera è calcolato in 155 miliardi e 245 milioni. Tenuto conto degli interessi passivi in corso d'opera, l'investimento complessivo ammonta a 196 miliardi e 419 milioni. Per il suo finanziamento è prevista una soluzione innovativa, che semplifica fortemente il sistema ed alleggerisce gli oneri di bilancio. Si è infatti suggerita una formula di contributo e di gestione analoga a quella prevista per le autostrade in concessione. Il contributo annuo a carico del bilancio statale, per una durata di 30 anni, dovrebbe essere di 8 miliardi e 840 milioni.

Signor ministro, onorevoli colleghi, chiedo scusa di questa troppo diffusa illustrazione: mi ha indotto a farla l'importanza degli impegni che, attraverso questo piano, Parlamento e Governo stanno per assumere. Nessun

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

legislatore può oggi prescindere dal conoscere, dal valutare con obiettiva attenzione e dall'agevolare il cammino legislativo di un'opera la cui progettazione tecnica, da tempo completata, ha riscosso elogi nell'ambito nazionale e internazionale per la sua estrema serietà e ha ottenuto l'approvazione di organismi consultivi come il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I colleghi che insieme con me hanno presentato questo emendamento, e molti altri di parte democristiana e di parte socialista, sono firmatari della proposta di legge n. 2835, di cui è primo autorevolissimo presentatore l'onorevole Guido Gonella. Credo di non abusare della parola che mi è stata concessa, se chiedo che questa proposta di legge richiami sollecitamente la benevola attenzione del Governo e ottenga l'approvazione del Parlamento.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

PRESIDENTE. Gli onorevoli Gombi, Lusoli, Busetto, Failla, Tagliaferri, Borsari, Loperfido, Rossinovich, Sacchi e Vianello hanno proposto, al paragrafo 135, di aggiungere il seguente comma:

« È istituito l'Ente nazionale per la navigazione interna per adempiere ai compiti di progettazione, esecuzione e gestione degli impianti idrovivari ».

L'onorevole Gombi ha facoltà di svolgere questo emendamento.

GOMBI. Se fosse necessaria un'ulteriore dimostrazione dell'utilità di questa nostra proposta (già avanzata in Commissione) circa la creazione di un ente pubblico che progetti, realizzi e gestisca gli impianti e le linee idrovivarie, questa ci è stata fornita dalle ultime battute di questo dibattito.

Ho assistito molto meravigliato alla polemica che l'onorevole Marzotto ha ingaggiato con l'onorevole Zanibelli. Non entro nel merito, ma mi chiedo: l'onorevole Marzotto non usa leggere gli emendamenti presentati dai suoi colleghi di gruppo? Perché non ha polemizzato con l'onorevole Giomo, che due minuti dopo ha perorato la stessa causa sostenuta dall'onorevole Zanibelli?

MARZOTTO. Non posso sapere quello che verrà detto dopo.

GOMBI. Comunque, nell'emendamento Giomo è scritto che è necessario il canale Milano-Cremona-Po. Ma non di questo voglio particolarmente occuparmi.

È un fenomeno generale questo snodarsi all'interno di tutte o quasi le parti politiche della serpentina dei sostenitori delle varie tesi. Il fatto è soprattutto sintomatico per la maggioranza, che ha fatto della programmazione un punto d'onore e un elemento qualificante della sua politica generale. Ma la programmazione è esattamente il contrario di questa difesa disordinata ed episodica di interessi settoriali! Eppure proprio coloro che ce la propinano ogni giorno in tutte le salse sono i primi a disgregarla, a demolirla mattone per mattone. Che dire infatti quando l'onorevole Zanibelli afferma una cosa, l'onorevole De Zan un'altra, l'onorevole Ballardini un'altra ancora, e un altro socialista l'esatto contrario?

Ecco a che serve l'ente pubblico che noi proponiamo: a sanare questo «dirimpettaismo» deterioro, questo campanilismo che tutti a parole hanno superato, ma che spunta di nuovo ad ogni circostanza e ci divide in tante guerre di fazione, neanche fossimo tornati al tempo delle crociate! Ma questa proposta è stata respinta, in sede di Commissione, tanto dal ministro Pieraccini quanto dai relatori onorevoli Aurelio Curti e De Pascalis. E bisogna vedere quanto sbrigativamente, e con quale sicumera degna di miglior causa! Non hanno nemmeno considerato che la riforma non costerebbe certo come moltiplicare per quattro i mille miliardi della ricerca scientifica. Si tratta, al contrario, di creare un istituto che riassorbirebbe e smorzerebbe le molteplici e contrastanti spinte particolaristiche di cui abbiamo avuto un saggio poco fa.

C'è chi sostiene in perfetta buona fede certe tesi. Ad esempio, l'onorevole De Zan, che crede sinceramente in iniziative del genere come chiavi di volta per il risanamento dei mali economici e sociali di intere zone in condizioni d'arretratezza. Ma, così facendo, questi difensori in buona fede non si accorgono di prestarsi a diffondere idee artatamente ed abilmente messe in circolazione da gruppi economici interessati a certe infrastrutture.

L'ente da noi proposto — che ha del resto un precedente proprio nel campo dei trasporti: le ferrovie dello Stato — darebbe finalmente un colpo di scure a tutte queste pretese « esigenze », le quali affidano le loro possibilità di successo ai gruppi di pressione e alla capacità di questi d'influire alla loro volta il ministro X o il ministro Y.

Basterebbe questa premessa — ripeto — per dimostrare l'utilità dell'ente che noi propo-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

niamo di istituire, opponendoci all'inopportuno rifiuto decretato in Commissione.

Si tenga conto del resto che nello stesso testo della Commissione si legge (ultimi due capoversi del paragrafo 135): « Per il settore delle idrovie si prevede una spesa complessiva di 50 miliardi, destinati alla costruzione di canali per natanti fino a 1.350 tonnellate. In connessione con il quadro generale dei trasporti, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dei singoli sistemi, dei relativi costi di costruzione e di gestione, nonché della utilità di ciascun sistema in relazione ai tipi di merci da trasportare, si predisporrà un piano per un organico sistema idroviario ».

Ottimo proposito, quello di disporre con una certa gradualità i tipi e le possibilità di investimento in questo settore. È già importante fare previsioni organiche e a termine abbastanza lungo, basate su un'equa valutazione delle esigenze nazionali e non sulle richieste dei deputati di questa o quella circoscrizione (o, peggio, dei gruppi finanziari di una regione o d'un'altra). A patto però che si tenga conto anche delle altre necessità di investimento, che in ipotesi possono rivelarsi prioritarie rispetto alle idrovie.

Proprio a questo scopo si rende necessario un ente pubblico che presieda alla politica idroviaria: per uscire da questo ginepraio di piccole beghe campanilistiche e portarci su un piano di equità e di giustizia nazionale, in cui si possa tener conto dei reali interessi della popolazione.

D'altra parte desidero rilevare che, ad uno dei successivi capitoli del programma, il nostro gruppo ha presentato fra gli altri un emendamento in cui si parla « di coordinare l'attuazione di un piano di sistemazione idrogeologica della valle padana con le opere rivolte a utilizzare il corso del Po per la navigazione interna, garantendone la gestione pubblica sotto la direzione delle regioni e degli enti locali ». Io aggiungo: « e dello Stato ».

Confrontando ora da una parte il passo del paragrafo 135 poco più sopra ricordato (che riflette una posizione ufficiale della maggioranza) e dall'altra il contenuto del nostro successivo emendamento ora citato, mi chiedo se vi sia necessità di dilungarsi molto a dare ragioni del presente emendamento. Ciononostante, voglio ancora chiarire i motivi della nostra posizione.

Il primo è un motivo di coerenza democratica. Solo quando avremo messo al vertice del settore un ente pubblico, saranno

impossibili dibattiti deludenti e deprimenti come questo. L'ente pubblico darà a tutti la garanzia che verranno ascoltate le singole ragioni e regioni, che si predisporranno equamente i finanziamenti sotto il controllo del Parlamento e degli organi competenti dello Stato e nel rispetto di priorità che possono spettare ad altri settori ed investimenti (ospedali, scuole), anche se gli industriali tipo Marzotto preferiscono le idrovie e cose del genere.

In secondo luogo vengono esigenze di equità, che impongono di por fine a queste liti da dirimpettai, a questa gara fra gruppi di pressione. Si ricordi che nel programma e nella sua relazione non si parla di un solo segmento idroviario, ma di un'intera rete: e per essa i 50 miliardi stanziati non rappresentano che una piccola goccia in un mare (anche se forse sono già troppi rispetto ad altre esigenze più urgenti).

Comunque per una pianificazione, che deve guardar lontano e ragionare su scala nazionale, non si tratta che di una somma esigua. Ma allora non c'è posto nel programma per una soluzione a dispetto di un'altra: occorre prevedere l'elaborazione di un'organica prospettiva di costruzioni idroviarie, che poi passi al vaglio del Parlamento e dei pubblici organi di controllo affinché si stabilisca a ragion veduta se è proprio lì che debbono essere investiti quei miliardi e si indichi da dove è opportuno cominciare.

Vi è poi un'ultima considerazione (che è stata abbondantemente illustrata dall'onorevole De Zan ai fini della tesi da lui sposata, sulla quale non entro): quella dell'utilità economica. L'utilità c'è certamente, in un programma di costruzioni idroviarie. Infatti, esso è in grado di provocare una diminuzione dei costi di produzione: e un riflesso di ciò non potrà non manifestarsi anche per il consumatore. Ma, se un tale programma è utile, perché lasciarne la realizzazione a privati e a consorzi? Si vuole forse che si ripeta quel che è avvenuto per le autostrade, le cui società concessionarie hanno prima reclamato sovvenzioni dallo Stato e stanno ora riguadagnando con gli interessi composti, grazie ai pesanti pedaggi che impongono, tutto ciò che hanno anticipato? E si badi che il settore delle idrovie è ancor più delicato. Il collegamento non si vuol fare solo fra Milano e il mare: esso andrebbe praticamente da Locarno (dunque dal centro dell'Europa) via mare fino al bacino del Danubio. La privatizzazione dei trasporti idroviari avrebbe dunque implicazioni in svariatissimi settori. Non si può e non si deve lasciare al libito del privato e alla

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

ingordigia del profitto un settore vitalissimo come questo!

Del resto, l'Italia ha già nazionalizzato cinquant'anni fa i trasporti ferroviari. (È vero che gli amici dell'onorevole Marzotto fanno di tutto affinché tornino ad essere privati!). Perché dunque non prevedere saggiamente fin d'ora un ente come quello che noi proponiamo? Questo non implicherebbe per il momento alcun impegno finanziario, mentre darebbe garanzia di piena imparzialità nella futura realizzazione delle opere.

Desidero poi porre in rilievo che l'utilizzazione delle acque deve tener conto di molteplici fattori, tutti connessi e interdipendenti. Per esempio, le curve introdotte nel corso del Po a monte del Polesine hanno arrecato notevoli benefici dal punto di vista della sicurezza, anche se si tratta di opere fatte prevalentemente a fini di navigazione. È vero che alcuni tecnici sostengono che si sia in tal modo aumentata la velocità di deflusso delle acque, e che ciò possa rappresentare un certo pericolo. Ma si deve proprio a quelle opere se, durante la recente alluvione, non si sono avute rotture nel medio corso del fiume.

Dunque, l'utilizzazione delle acque deve tener conto della difesa del suolo, della regolamentazione dei fiumi, degli usi idrodinamici e di approvvigionamento delle popolazioni, dell'irrigazione agricola, dello sfruttamento energetico. Non è in gioco soltanto la navigazione, come si vede. Non è quindi possibile considerare gli impianti idroviali come semplici opere pubbliche, oggetto di stanziamenti anno per anno nel bilancio del Ministero competente. Un coordinamento s'impone *in radice*, fin dal momento in cui si vuole impostare una politica idroviaria.

Se poi ci si vuol rifare ai precedenti, sia risalendo a Napoleone e a Cavour sia fermandosi al periodo mussoliniano (1933 e 1934), non è vero che l'unica soluzione a cui ci si riferì sia quella del Tartaro-Canal Bianco. Ricordo che, quando ancora Governo e Parlamento sedevano a Torino, era il ministro Colombo di allora a vagliare tutte le diverse soluzioni idroviali e — per quanto in suo potere — a provvedervi. A Milano fu un sindaco socialista che, nel 1918-19, fece la prima designazione di aree per la realizzazione del porto artificiale della città, creando a tal fine l'ente fondi portuali (il cui legittimo erede è ora il consorzio del canale Milano-Cremona-Po).

Ecco quindi che i precedenti invocati dall'onorevole Marzotto possono essere fatti valere anche per tutte le altre soluzioni. La verità è che noi siamo in ritardo rispetto ad

altri paesi (e non so se abbiamo fatto bene o male) di almeno 50 anni. Nel momento in cui vogliamo dare l'avvio ad una politica idroviaria seria, dobbiamo innanzitutto dare la precedenza alle opere la cui esecuzione è in corso: pertanto, anche da questo punto di vista, è difficile negligenza il canale Milano-Cremona-Po, che ha il conforto di una legge ed è già iniziato. In secondo luogo, dobbiamo provvedere alla creazione dell'ente nazionale per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle vie interne di navigazione.

I motivi, che sono venuto esponendo, ritengo possano convincere sia i rappresentanti del Governo, sia i relatori per la maggioranza, sia i colleghi che mi ascoltano. Mi auguro quindi che il mio emendamento sia accettato, anche se va oltre le posizioni espresse dall'onorevole De Pascalis. Ripeto che non si tratta in questo caso di moltiplicare per quattro gli stanziamenti: non c'è da spendere un solo centesimo! Si tratta soltanto di mettere ordine e di programmare con lungimiranza il settore nel modo più incisivo, per tagliare la testa a tutti i dirimpettaismi, i campanilismi e i regionalismi. Bisogna che queste infrastrutture non siano al servizio del gruppo industriale A o B o della regione C o D, ma dell'interesse generale del paese. Gli investimenti in questo settore dovranno essere indirizzati verso quelle opere che il legislatore e l'ente pubblico abbiano giudicato più opportune.

Questo è il significato del nostro emendamento. Per esso chiedo l'attenzione (e ringrazio di quella che mi è stata concessa) della Camera, del Governo, dei relatori e degli onorevoli colleghi.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati al capitolo XI?

CURTI AURELIO, Relatore per la maggioranza. Per accelerare, dividerò subito il gruppo di emendamenti che la Commissione accetta da quelli che la medesima non accetta. La Commissione accetta i tre emendamenti presentati dal Governo a questo capitolo, di cui al documento n. 2-B, pagina 3. Avverto però che all'ultimo di essi (relativo al paragrafo 137) la cifra 4.410 è frutto di un errore di stampa, e va pertanto letta: 4.400. Altrimenti, le tabelle non quadrerebbero.

PRESIDENTE. Sta bene.

CURTI AURELIO, Relatore per la maggioranza. Per quanto riguarda gli emendamenti dei colleghi di varie parti, la Commis-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

sione li respinge tutti per due motivi essenziali. Taluni emendamenti, come quelli interamente sostitutivi dei paragrafi 125 e 126, contengono un'analisi della situazione del settore dei trasporti inaccettabile per la sua virulenza polemica, anche se lo stesso paragrafo 125 non manca di denunciare — per ciò che riguarda il passato — un certo stato di disorganizzazione.

Per quanto riguarda poi tutti gli altri emendamenti, essi hanno il torto di scendere a specificazioni eccessivamente dettagliate e particolaristiche, a prefigurazioni di attività d'ordine esecutivo e pratico che non ci pare opportuno accogliere nel programma.

Questo vale anche per i vari emendamenti concernenti la questione delle idrovie: sembra infatti miglior consiglio alla Commissione di deferire all'azione amministrativa e tecnica del Governo tutta l'attività esecutiva e la considerazione delle singole situazioni di fatto.

Per tutti questi motivi, la maggioranza (come vede, onorevole Gombi, essa non è poi tanto sbrindellata)...

GOMBI. Su questa materia, sì.

CURTI AURELIO, *Relatore per la maggioranza*. ... esprime parere contrario in ordine a tutti gli emendamenti presentati al capitolo XI, con le eccezioni di cui ho detto prima.

PRESIDENTE. Il Governo?

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Il Governo concorda col relatore e si associa alle sue conclusioni.

Desidero aggiungere soltanto alcune brevi considerazioni: molti emendamenti — anche se in essi vi sono alcuni suggerimenti accettabili — affrontano innegabilmente questioni di dettaglio, che non è possibile considerare nel piano.

GIACHINI. L'aumento della flotta non è una questione di dettaglio!

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Certo che no. Ma ella conosce benissimo la politica del Governo a questo riguardo, perché essa è stata ampiamente esaminata e discussa dalla Camera. D'altra parte, l'onorevole Giachini sa bene che il piano, proprio in seguito ad una serie di dibattiti e di studi condotti anche dallo stesso ministero, è giunto alla conclusione della necessità di un'espansione della flotta mercantile.

Circa poi alcune questioni particolari, come quella riguardante la costruzione del ponte

sullo Stretto di Messina, vorrei pregare i presentatori di emendamenti di volerli ritirare. Ciò dico soprattutto perché desidero che sia evitato un voto, che potrebbe poi dar luogo a malintesi sul suo significato. Nessun dubbio può nutrirsi sull'intenzione del Governo di seguire con estrema attenzione gli studi già iniziati su questo progetto, e anzi di far sì che essi siano portati a conclusione. Su questo posso fornire qui formali assicurazioni. Ma perché presentare emendamenti su una materia, come questa, che ha ancora bisogno di essere ampiamente discussa in sedi più appropriate? Ripeto dunque che la cosa migliore sarebbe che i presentatori ritirassero le loro proposte.

La stessa preghiera vorrei rivolgere a tutti i presentatori di emendamenti che concernono le idrovie. È ovvio che il piano rispetta anche in questa materia un principio generale: quello della priorità delle opere in corso di esecuzione e di quelle stabilite dalle leggi. Esso però non esclude affatto la possibilità di costruire le altre idrovie delle quali si è parlato: soltanto, non mi sembra opportuno risolvere in questa sede il problema della scelta fra di esse. Aggiungo che attualmente i comitati regionali stanno studiando questo problema. Il comitato regionale veneto, come è stato già ricordato, sta ponendo tra le attività prioritarie proprio la costruzione dell'idrovia Tartaro-Canal Bianco. Si tratta comunque di una complessa materia ancora allo studio, che non è possibile pretendere di risolvere con l'introduzione di questi emendamenti.

Infine, per quanto riguarda l'ente nazionale delle idrovie, il minimo che si possa dire è che si tratta di un problema prematuro. Non è possibile infatti, prima che sia attuato l'ordinamento regionale e che lo stesso piano economico sia esaminato in tutti i suoi punti, costituire un ente per una materia come questa. Si darebbe infatti vita ad un organismo a strutture accentrate, mentre il settore in cui esso sarebbe chiamato ad operare presenta molte volte interessi tipicamente regionali.

Per tutti questi motivi, prego i presentatori degli emendamenti di volerli ritirare, e per il caso contrario annunzio il parere contrario del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Marchesi, mantiene l'emendamento Leonardi, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

MARCHESI. Sì, signor Presidente.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Leonardi, sostitutivo del paragrafo 125.

(Non è approvato).

Poiché l'onorevole Greggi non è presente, si intende che abbia ritirato il suo emendamento.

Onorevole Marchesi, mantiene il suo emendamento sostitutivo del paragrafo 126, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

MARCHESI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Onorevole Giomo, mantiene l'emendamento Alesi, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

GIOMO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Alesi, soppressivo del terzo, quarto e quinto comma del paragrafo 126

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Roberti, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Roberti, sostitutivo al terzo comma del paragrafo 126.

(Non è approvato).

Onorevole Catella, mantiene il suo emendamento, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Catella, aggiuntivo al quarto comma del paragrafo 126.

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Santagati, aggiuntivo all'ultimo comma del paragrafo 126.

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Santagati, sostitutivo all'ultimo comma del paragrafo 126.

(Non è approvato).

Onorevole Giuseppe Basile, mantiene il suo emendamento, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

BASILE GIUSEPPE. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Giuseppe Basile, aggiuntivo al quinto comma del paragrafo 127.

(Non è approvato).

Gli identici emendamenti De Pasquale e Cuttitta sono così preclusi.

Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Governo, e accettato dalla Commissione, tendente a sostituire, al capitolo XI, paragrafo 127, decimo capoverso, secondo rigo: « 2.580 », con: « 2.540 ».

(È approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati sostitutivo all'ultimo comma del paragrafo 127, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Onorevole Catella, mantiene il suo emendamento al paragrafo 128, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene gli emendamenti Roberti e Santagati al paragrafo 128, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Roberti sostitutivo al secondo comma del paragrafo 128.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Santagati aggiuntivo al quarto comma dello stesso paragrafo.

(Non è approvato).

Onorevole Marzotto, mantiene gli emendamenti Alesi al paragrafo 129, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

MARZOTTO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Alesi aggiuntivo alla lettera c) del quarto comma.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi soppressivo del quinto comma.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi soppressivo al sesto comma.

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati al paragrafo 129, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Penso che l'onorevole ministro possa dare alla parola « gradualmente » il significato di « razionalmente » che intendevamo noi.

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. È ovvio che si seguiranno criteri di razionalità, poiché mi pare sia logico.

CRUCIANI. Dopo la dichiarazione del ministro, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo, accettato dalla Commissione, al paragrafo 129, ottavo capoverso, secondo rigo, inteso a sostituire: « 1.250 » con: « 1.200 ».

(È approvato).

Onorevole Marzotto, mantiene gli emendamenti Alesi al paragrafo 131, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

MARZOTTO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Alesi soppressivo al primo comma.

(Non è approvato).

Onorevole Catella, mantiene i suoi emendamenti al paragrafo 131, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Catella aggiuntivo al primo comma.

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene gli emendamenti Roberti e Santagati, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Roberti, sostitutivo del secondo comma.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Catella aggiuntivo dopo il secondo comma.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Alesi soppressivo dell'ultimo comma.

(Non è approvato).

È così precluso l'identico emendamento Santagati.

Onorevole Raffaele Franco, mantiene gli emendamenti Giachini al paragrafo 132, di cui ella è cofirmatario, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

FRANCO RAFFAELE. Sì, signor Presidente.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Giachini soppressivo del sesto comma.

(Non è approvato).

È così precluso l'identico emendamento Santagati.

Pongo in votazione l'emendamento Giachini sostitutivo del settimo comma.

(Non è approvato).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati, aggiuntivo al settimo comma, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

L'emendamento Belci è stato ritirato.
Pongo in votazione l'emendamento Giachini soppressivo dell'ottavo comma.
(*Non è approvato*).

Onorevole Raffaele Franco, mantiene l'emendamento Giachini sostitutivo del terzo comma del paragrafo 133, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

FRANCO RAFFAELE. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Marzotto, mantiene l'emendamento Alesi sostitutivo al terzo comma del paragrafo 133, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

MARZOTTO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Giachini, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al paragrafo 133, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

GIACHINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Catella, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al quarto comma del paragrafo 133, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Giachini, mantiene il suo emendamento sostitutivo del quinto comma del paragrafo 133, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

GIACHINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati aggiuntivo al paragrafo 133,

di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Catella, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 133, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 134, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati aggiuntivo al quarto comma del paragrafo 134, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Catella, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al quarto comma del paragrafo 134, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Catella, mantiene il suo successivo emendamento aggiuntivo di un comma al paragrafo 134, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Catella, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al quinto comma del pa-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

ragrafo 134, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CATELLA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Marzotto, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al secondo comma del paragrafo 135, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

MARZOTTO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Giomo, mantiene l'emendamento Taverna, di cui ella è cofirmatario, aggiuntivo al terzo comma del paragrafo 135, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

GIOMO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Zanibelli, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al terzo comma del paragrafo 135, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

ZANIBELLI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole De Zan, mantiene l'emendamento Fada, di cui ella è cofirmatario, aggiuntivo al terzo comma del paragrafo 135, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

DE ZAN. Dopo le dichiarazioni del ministro, che ritengo rassicuranti, lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Gombi, mantiene il suo emendamento aggiuntivo di un comma al paragrafo 135, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

GOMBI. La richiesta che mi ha rivolto il ministro di ritirare l'emendamento sulla considerazione che, se pure l'istituto sarebbe buono, è oggi prematuro (affermazione che contesto, perché la navigazione si esercita ormai da lustri e lustri e, soprattutto con gli appetiti che ci sono, si potrebbe sviluppare ulteriormente) mi induce a ritirare l'emendamento per non pregiudicare con un voto negativo una proposta di cui il ministro virtualmente riconosce l'utilità e la bontà. Quanto ai propositi del ministro, se son rose, fioriranno.

PRESIDENTE. Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati, di cui ella è cofirmatario, aggiuntivo di un comma al paragrafo 136, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*Non è approvato*).

Onorevole Cruciani, mantiene il suo emendamento aggiuntivo al paragrafo 137, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CRUCIANI. Sarei portato a non insistere, se potessi interpretare le assicurazioni del ministro come riferentisi anche a questo settore. In verità l'onorevole ministro, che dà sempre ampie risposte, oggi è stato piuttosto sbrigativo: su questo settore non ha assolutamente detto parola. Però, se noi possiamo considerare i punti da me indicati tra quelli che egli intende compresi nel settore trasporti come settori da potenziare, non insisto.

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Su questo emendamento, che tra l'altro comporta una spesa rispettivamente di 30 e di 220 miliardi, il nostro parere è necessariamente negativo.

PRESIDENTE. Onorevole Cruciani ?

CRUCIANI. Quindi l'impegno della programmazione, che nel settore dei trasporti è piuttosto ampio, esclude in modo totale la possibilità di facilitare il rinnovamento del materiale rotabile nel campo dei trasporti automobilistici.

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Per facilitare, come dice l'onorevole Cruciani, questo rinnovamento del materiale rotabile occorrono 30 miliardi ed altri 220 miliardi, il che non è previsto dal piano.

CRUCIANI. È un discorso tra sordi.

PIERACCINI, *Ministro del bilancio*. Non è un discorso tra sordi. Se non ho i mezzi, non posso accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Cruciani aggiuntivo al paragrafo 137.
(*Non è approvato*).

Onorevole Cruciani, mantiene l'emendamento Santagati, aggiuntivo al paragrafo 137, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

CRUCIANI. Sì, signor Presidente.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Santagati.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento presentato dal Governo e accettato dalla Commissione, al capitolo XI, paragrafo 137, primo capoverso, secondo rigo, inteso a sostituire: « 4.490 », con: « 4.410 », e: « 9,2 per cento », con: « 9,0 per cento ».

(È approvato).

Pongo in votazione nel suo complesso il capitolo XI con le modifiche ora approvate.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che il seguente disegno di legge è deferito alla X Commissione (Trasporti) in sede referente, con il parere della I e della V Commissione:

« Disciplina definitiva del trattamento accessorio del personale dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (3751).

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

MAGNO, *Segretario*, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

BECCASTRINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BECCASTRINI. Sollecito lo svolgimento dell'interpellanza Ingrao (n. 993) sulla grave situazione esistente nelle zone mezzadrili.

TAGLIAFERRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAGLIAFERRI. Sollecito lo svolgimento della nostra interrogazione sulla costruzione dell'acquedotto della Val di Nure (Piacenza).

FRANCHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCHI. Sollecito lo svolgimento della interpellanza n. 958 sulla CIT.

ARMANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARMANI. Sollecito lo svolgimento di una mia interpellanza sul funzionamento degli ospedali.

SERVELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERVELLO. La mia è una sollecitazione di carattere globale. Credo di essere uno dei pochi, se non l'unico deputato, che ha avuto l'onore in questa legislatura di vedere svolta una sola interrogazione, di fronte alle decine e decine presentate. La stessa sollecitazione, che può anche essere ritenuta una protesta, vale per lo svolgimento di interpellanze e la discussione di mozioni da me presentate.

CRUCIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRUCIANI. Mi associo alla protesta dell'onorevole Servello. Diamo atto alla Presidenza della sua obiettività, ma denunciando, come gruppo parlamentare, l'atteggiamento fazioso del Governo, che sistematicamente, nella scelta di quelle da porre all'ordine del giorno, tende a pretermettere le interpellanze e le interrogazioni del gruppo del movimento sociale italiano.

PRESIDENTE. Le interrogazioni sollecitate sono sempre raccomandate dalla Presidenza ai ministri competenti; nessun rilievo, quindi, le può essere mosso. Escludo che vi possa essere una qualsiasi posizione preconcetta nei confronti di questo o di quel gruppo.

Per tutte le interpellanze e interrogazioni sollecitate interesserò i ministri competenti. Richiamerò inoltre l'attenzione del Governo sulle interrogazioni Servello.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di giovedì 2 febbraio 1967, alle 15,30:

1. — Interrogazioni.

2. — Votazione per la nomina di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

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

Approvazione delle finalità e delle linee direttive generali del programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 (2457);

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

— *Relatori*: Curti Aurelio e De Pascalis, *per la maggioranza*; Delfino; Valori e Passoni; Barca, Leonardi e Raffaelli; Alpino e Goehring, *di minoranza*.

4. — *Discussione della proposta di legge costituzionale*:

AZZARO ed altri: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (2493);

— *Relatore*: Gullotti.

5. — *Discussione della proposta di legge*:

CASSANDRO ed altri: Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica (2287);

— *Relatore*: Dell'Andro.

6. — *Discussione del disegno di legge*:

Adesione alla Convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958, e sua esecuzione (*Approvato dal Senato*) (3036);

— *Relatore*: Russo Carlo.

7. — *Seguito della discussione delle proposte di legge*:

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);

BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840);

— *Relatori*: Cavallaro Francesco e Sammartino.

8. — *Discussione del disegno di legge*:

Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore (707);

— *Relatore*: Fortuna.

9. — *Discussione delle proposte di legge*:

NATOLI ed altri: Disciplina dell'attività urbanistica (296);

GUARRA ed altri: Nuovo ordinamento dell'attività urbanistica (1665);

— *Relatore*: Degan.

10. — *Discussione delle proposte di legge*:

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

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano raggiunto il 60° anno di età di una pensione per la vecchiaia (*Urgenza*) (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età (*Urgenza*) (226);

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

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

COVELLI: Concessione di una pensione vitalizia agli ex combattenti (*Urgenza*) (588);

BOLDRINI ed altri: Concessione di pensione a favore degli ex combattenti (*Urgenza*) (717);

— *Relatore*: Zugno.

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

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori*: Di Primio, *per la maggioranza*; Almirante; Accreman, Luzzatto, *di minoranza*.

12. — *Discussione dei disegni di legge*:

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori*: Piccoli, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*;

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori*: Baroni, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*.

13. — *Discussione della proposta di legge*:

Bozzi ed altri: Controllo parlamentare sulle nomine governative in cariche di aziende, istituti ed enti pubblici (1445);

— *Relatore*: Ferrari Virgilio.

La seduta termina alle 21.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE**

Interrogazioni a risposta scritta.

ARMATO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative si intendono attuare per eliminare o quanto meno ridurre le condizioni di estremo disagio in cui versano le maestranze dello stabilimento Dalmine di Torre Annunziata (Napoli).

È noto che lo stabilimento in questione, sorto nel 1952 con lo scopo di produrre tubi saldati, per un complesso di ragioni, tra cui i criteri di gestione, la non ben definita collocazione della sua attività nell'ambito delle aziende IRI operanti nel paese, le non approfondite prospettive circa l'assorbimento della sua produzione nel contesto del mercato di consumo interno, ha avuto una esistenza sempre difficile.

Tutto ciò ha provocato negli ultimi anni insicurezza di stabilità di lavoro, riduzioni di orario di lavoro, trasferimenti di maestranze presso altri stabilimenti IRI, incertezze e precarietà per tutta l'attività collaterale della zona (piccole industrie, artigiani, commercianti, ecc.). (20100)

BUSETTO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere in che modo e con quali destinazioni intende utilizzare il contributo di 10 milioni di unità di conto, pari a 6 miliardi 250 milioni di lire da suddividersi in due anni, da prelevarsi dal Fondo europeo agricolo di orientamento e garanzia, deliberato dal Consiglio dei Ministri della CEE nel corso della sua 199ª sessione per la riparazione dei danni causati dalle inondazioni del 4 novembre 1966 a vasti territori del paese. (20101)

COTTONE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non ritenga urgente e assolutamente necessaria l'assegnazione di un ufficiale giudiziario alla pretura di Pantelleria, considerato che la mancanza di un ufficiale paralizza l'indispensabile attività dell'ufficio. (20102)

BRANDI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se ritiene ammissibile che, a causa del raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria, le ferrovie dello Stato intendano sopprimere la fermata di Capitello (Salerno) sino alla fine dei lavori; e se non ritenga urgente, al fine di evitare che tale assurda disposizione rechi disa-

gio agli abitanti del luogo, disporre che la fermata venga ristabilita, provvedendo alla costruzione di una stazione provvisoria; e per conoscere se hanno fondamento le voci secondo le quali tale provvedimento anticiperebbe la decisione delle ferrovie dello Stato di sopprimere definitivamente la fermata, decisione che non terrebbe conto del fatto che Capitello, oltre ad essere un notevole centro turistico, è anche un paese da cui partono giornalmente molti operai per raggiungere il posto di lavoro. (20103)

DE PASCALIS. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se non ritengono opportuno intervenire presso l'Amministrazione provinciale e il Genio civile di Milano perché procedano ad un riesame del problema e del progetto relativo al completamento dello « scarico di Olona nel Ticino », che dovrebbe convogliare tutte le acque di scarico della zona posta a nord-ovest di Milano nel Ticino in prossimità del comune di Vigevano.

Tale richiesta è stata avanzata da numerosi enti pavese e ha trovato espressione vigorosa in un convegno di amministratori comunali del partito socialista tenutosi nei giorni scorsi a Pavia.

Il completamento dello « scarico di Olona », senza l'adozione delle necessarie misure tecniche provocherebbe infatti:

a) l'inquinamento delle acque del Ticino in modo tale da annullare ogni prospettiva di ulteriore valorizzazione turistica del bel fiume pavese, delle sue sponde, dei comuni rivieraschi;

b) la liquidazione del patrimonio ittico con la conseguente perdita del lavoro per numerosi pescatori professionisti e di attività per i pescatori dilettanti oggi provenienti in gran numero da ogni parte della Lombardia.

Verrebbe infine resa impossibile, per l'inevitabile inquinamento delle acque, la utilizzazione del Ticino a scopo irriguo con grave danno per l'agricoltura pavese.

L'interrogante chiede inoltre ai Ministri competenti, facendosi interprete di una proposta avanzata nel citato convegno degli amministratori comunali del PSI, di sapere se non ritengano opportuno convocare una apposita riunione fra i rappresentanti delle province di Milano e di Pavia per dare una organica e razionale soluzione al problema, che presenta aspetti economici, igienici, sociali, dello scarico delle acque luride di Milano senza pregiudizio per il comprensorio territoriale pavese. (20104)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

SINESIO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali provvedimenti siano allo studio per un'adeguata sistemazione del personale dipendente dall'amministrazione delle imposte dirette, risultato idoneo nel concorso a posti di vice contabile di cui alla legge 19 luglio 1962, n. 959.

Infatti mentre la suddetta legge prevedeva l'istituzione di un ruolo di vice contabile di circa 400 unità, successivamente all'espletamento del concorso interno, riservato al personale delle imposte dirette, con decreto ministeriale del 21 dicembre 1964 solo i primi 297, degli 816 dichiarati idonei nella graduatoria di merito, venivano immessi in ruolo. (20105)

CAPRARA. — *Al Ministro delle finanze.* — Sulla incredibile vicenda dell'edificio costruito a Napoli in via Galileo Ferraris nel corpo della manifattura tabacchi già esistente. Tale edificio il cui costo si aggira sui 700 milioni di lire avrebbe dovuto assorbire il personale dell'ex manifattura Santi Apostoli per la lavorazione dei sigari da trasformare in lavorazione meccanica, e avrebbe dovuto essere equipaggiato con macchine da tempo giacenti nei depositi. Non solo questa destinazione non si è realizzata ma si pensa di utilizzare il nuovo edificio addirittura in deposito di tabacchi greggi. L'interrogante chiede di conoscere a quali criteri risponda una tale politica, fatta di costose contraddizioni e di improvvisazioni e quale sorte venga riservata al personale della ex manifattura Santi Apostoli. (20106)

LEVI ARIAN GIORGINA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, al fine di tutelare i legittimi interessi degli studenti e dei diplomati degli ISEF, non ritenga doveroso di:

1) controllare, attraverso la richiesta del diploma originale di scuola secondaria superiore, che gli iscritti ai corsi speciali estivi presso gli ISEF non siano contemporaneamente iscritti ad altri corsi universitari, secondo quanto è prescritto dall'articolo 8 dell'OM del 13 dicembre 1966 applicativa della legge 24 ottobre 1966, n. 932;

2) concedere la facoltà per i diplomati dei corsi normali ISEF nelle due sessioni estiva e autunnale di presentare la domanda di incarico nei termini previsti, con la riserva di presentare il diploma dell'ISEF entro il 30 settembre, al fine di permettere ai neodiplomati di avere la giusta collocazione, rispetto ai non diplomati, nella graduatoria

provinciale per incarichi e supplenze istituita in base all'articolo 5 della suddetta legge n. 932;

e per sapere infine se corrisponde a verità che per gli ultraquarantenni iscritti ai corsi estivi sarà concessa la possibilità di partecipare alle esercitazioni tecnico-pratiche solo come auditori, con l'esonero di effettuare le esercitazioni stesse previste dall'articolo 4 della legge n. 932. (20107)

GIOLITTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali sono gli ostacoli che ancora si frappongono alla emanazione dei decreti relativi al trasferimento all'ENEL, della STEI di Tavazzano e del settore elettrico della società De Angeli Frua. (20108)

CAPRARA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Sulla situazione nella quale si trova il porto di Napoli in relazione all'assegnazione di importanti lavori a scali diversi da quelli napoletani. In particolare l'interrogante chiede di conoscere quali misure si intendano promuovere, con l'urgenza che il caso richiede, per riservare a Napoli lavori su navi che hanno lo scalo partenopeo come sede d'armamento e capolinea (sia per quanto riguarda attualmente la motonave *Risano del Lloyd Triestino* sia per quanto riguarda l'esecuzione dei lavori di trasformazione in traghetti di navi tipo regione). L'interrogante chiede infine di conoscere lo stato e le prospettive della questione della stazione di degassificazione. (20109)

GALLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del Ministro che nell'intera provincia di Varese, non certamente tra le ultime per lo sviluppo economico sociale, non esiste un solo ufficio o recapito dell'ENPDEDP, e se non ritenga quindi di intervenire presso il medesimo ente perché tale grave lacuna venga sollecitamente colmata. (20110)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per le quali, a distanza di anni, non viene definita la pratica di aggravamento di pensione di guerra inoltrata da Macchia Pasquale, già titolare di pensione di VIII categoria col n. 5913733 di posizione. In seguito a domanda di aggravamento, l'interessato fu sottoposto a visite mediche a Taranto e a Bari e successivamente l'11 novembre 1962 a visita di controllo a Roma. Da tale epoca nessuna decisione è stata adottata dai competenti uffici. (20111)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali sono le ragioni per le quali, a distanza di tanti anni, ancora non viene definita dall'ufficio indennizzi ai colpiti da persecuzioni nazionalsocialiste la pratica n. 312254 di posizione di Carrino Luigi. (20112)

RIGHETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il 21 dicembre, in Cassino, nella seduta del consiglio comunale, riunito in sessione straordinaria, il sindaco ha fatto espellere dal vice comandante dei vigili urbani un consigliere comunale dall'aula;

nel verbale di seduta risulta che erano in discussione le dimissioni del consigliere comunale Gallone e la sua eventuale surroga;

alcuni consiglieri avanzarono riserve sulla « volontarietà » delle dimissioni stesse; tanto più che il consigliere dimissionario nella seduta precedente aveva vivacemente contrastata una pretesa decadenza avanzata nei suoi confronti;

nel corso della discussione (che non poteva essere... serena tenuto conto dell'oggetto della discussione medesima e anche della strana maggioranza che sorregge il sindaco) il consigliere Di Mambro polemizzò con il consigliere Parente, che lo aveva interrotto; e ciò fece nell'intento di ottenere da lui (come era suo diritto) un chiarimento a verbale su una insinuazione dal Parente mossa nei confronti del Di Mambro stesso;

il sindaco, anziché agevolare (come era suo dovere) il consigliere, personalmente offeso, nell'ottenere il chiarimento (o il ritiro) della insinuazione rivoltagli in pubblica assemblea dal collega, lo invitava a non insistere nella sua legittima richiesta;

il provvedimento di espulsione, proposto dal sindaco e da lui posto in votazione (10 favorevoli, 5 contrari, 5 astenuti, 11 assenti, il consigliere Di Mambro non ha partecipato alla votazione, contestando la legittimità della proposta e del provvedimento), tra l'altro è stato fatto eseguire in via postuma, alla ripresa della seduta, che peraltro era stata interrotta già quando comunque la polemica tra i due consiglieri era cessata;

quanto è accaduto in quel consiglio comunale pone in evidenza, in generale, la necessità di stigmatizzare, anche in sede tutoria, certe norme regolamentari interne di consigli comunali, da considerarsi *contra legem*, essendo più che sufficiente la facoltà del

Presidente di sospendere o sciogliere la seduta, quando ne ricorrano gli estremi; tanto più che sarebbe facile provocare ad arte la reazione di un consigliere, invisato ad una maggioranza, per espellerlo poi con il voto della maggioranza stessa;

in particolare, l'accaduto pone in rilievo il comportamento clamoroso di quel sindaco (che per legge è anche ufficiale di Governo) il quale, tra l'altro, non avrebbe nemmeno applicato il regolamento interno di quel consiglio, inquantoché ove nella polemica tra i due consiglieri si fosse potuto cogliere l'estremo di « turbamento dell'ordine », tale fatto doveva essere contestato al consigliere della sua maggioranza (che, ripetesi, aveva interrotto il collega con una insinuazione e con lui polemizzava per sottrarsi alla doverosa specificazione sulla insinuazione stessa);

in ogni caso, fatti del genere turbano e minacciano dalle fondamenta il funzionamento, libero e democratico, delle amministrazioni locali (e ciò spiega perché la magistratura si è dimostrata sempre tanto rigorosa al riguardo, in sede penale) — sulla scorta del verbale della seduta, quali provvedimenti di carattere generale e specifico si reputano opportuni, anche per evitare che simili gravi episodi di intolleranza abbiano a ripetersi e perché, comunque, essi siano notoriamente riprovati. (20113)

CAPRARA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per promuovere la definizione dei lavori alle case GESCAL di via del Monte in Torre del Greco (Napoli) ancora prive delle indispensabili opere infrastrutturali e dei servizi. (20114)

RAUCCI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per conoscere per quali motivi non si è ancora provveduto ad imporre al signor Mattia Guadagno sindaco di Mignano Montelungo (Caserta) di rendere libero l'appartamento dell'Istituto autonomo delle case popolari che egli abusivamente ha occupato;

le ragioni per le quali l'Istituto autonomo case popolari di Caserta che fece intervenire la forza pubblica per imporre ad alcune famiglie di lavoratori il rilascio di appartamenti abusivamente occupati, non ha ritenuto di dover procedere allo stesso modo nei confronti del sindaco. (20115)

BRONZUTO, CORGHI, ILLUMINATI E TEDESCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

del fatto che nella quasi totalità delle province italiane, in particolare in quella di Como, non sono stati distribuiti i buoni-libro agli alunni delle scuole medie inferiori, come previsto dalla legge di finanziamento della scuola e nonostante tutti gli impegni assunti, in proposito, dal Governo e dal Ministro stesso che pure, tra l'altro, con tale provvedimento giustificava la sospensione e l'annullamento dell'erogazione delle borse di studio per tutti gli studenti della scuola media dell'obbligo.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per normalizzare la situazione, nel pieno rispetto della legge. (20116)

SCALIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a sua conoscenza che la Confederazione generale del commercio, ignorando volutamente l'interessamento governativo per la definizione della grave situazione della Compagnia italiana del turismo ha richiesto alle organizzazioni sindacali nazionali dei lavoratori un peggioramento delle attuali condizioni contrattuali normative ed economiche godute dal personale ed il blocco delle retribuzioni.

Sarà a conoscenza del Ministro che tale proposta tenderebbe alla elaborazione del piano finanziario di ridimensionamento dei costi aziendali da sottoporre alle ferrovie dello Stato ed alla riconferma dell'attuale forma di gestione della CIT.

L'interrogante chiede di conoscere se in considerazione delle aspettative dei lavoratori circa il passaggio dell'Azienda alla partecipazioni statali e le singolari proposte avanzate dalla Confcommercio non ritenga opportuno riportare il problema all'esame e alla definizione in sede ministeriale e governativa.

(20117)

BRONZUTO, CORGHI, ILLUMINATI E TEDESCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni per le quali, nella provincia di Como e in molte altre, fino ad oggi, non sia stato ancora erogato agli studenti delle scuole di istruzione secondaria di secondo grado nemmeno l'ammontare della prima rata della borsa di studio, nonostante le precise disposizioni di cui alla legge 24 luglio 1962, n. 1073, e al decreto ministeriale e alla circolare ministeriale del 20 marzo 1964, che prevedono che il pagamento delle rate avvenga rispettivamente entro 15 giorni dalla pubblicazione dell'elenco dei vincitori (15 settembre) per la prima rata, ed entro il 31 marzo per la seconda.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere quali provvedimenti urgenti il Ministro intenda adottare al fine di normalizzare la situazione, nel pieno rispetto della legge. (20118)

SCALIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi che inducono la Direzione generale dell'Opera nazionale invalidi di guerra ad assumere o mantenere in servizio, in qualità di « Reggenti » delle proprie sedi provinciali, persone che hanno superato abbondantemente i limiti di età prescritti dalle vigenti disposizioni legislative e regolamentari. Risulta, ad esempio, che il reggente della sede di Verona ha 77 anni, quello di Reggio Emilia 75 anni, quello di Siena 73 anni, ecc.

L'interrogante chiede inoltre di sapere se risponde a verità che alcuni Reggenti risiedono in località molto distanti dalla sede di servizio: ad esempio quello di Padova risiederebbe a Bolzano, quello di Terni a Roma e via dicendo.

Risulta, ancora, all'interrogante che esistono alcune Sedi vacanti che potrebbero essere occupate da personale di carriera direttiva il quale, invece, continua a permanere in soprannumero presso la direzione generale.

L'interrogante chiede infine di conoscere i motivi della mancata emanazione del bando di concorso per il posto di direttore generale dell'Opera, atteso che attuale titolare ha superato da ben sette anni il prescritto limite di età di 65 anni: e perché nelle more del bando medesimo, la Presidenza, avvalendosi della norma contenuta nell'articolo 8 ultimo comma del decreto-legge 18 agosto 1942, n. 1175, convertito in legge 5 maggio 1949, n. 1178, non ritenga di provvedere al comando di un funzionario statale presso l'ONIG in funzione di direttore generale reggente, onde consentire il regolare svolgimento degli adempimenti connessi con il concorso invocato. (20119)

ALBA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende prendere perché sia data tranquillità e assicurato il lavoro a 75 dipendenti della AMTAB (Azienda municipalizzata trasporti autofilotraviari di Bari), lavoratori che sono stati assunti col 1° settembre 1966 e che rischiano, con imminente provvedimento, di essere licenziati.

Tale grave minaccia permane anche per il fatto che la Commissione centrale della finanza locale ha autorizzato per il 1966 un contributo del comune all'AMTAB di appena cento su 850 milioni richiesti dall'azienda stessa (il

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

comune di Bari corrispondeva alla società privata SAER un contributo annuo di circa 600 milioni) e malgrado che la nuova pianta organica dell'AMTAB, approvata dall'Ispettorato della motorizzazione civile di Bari per il regolare funzionamento dell'Azienda così come è attualmente concepita, prevede l'assunzione di ben 82 nuovi elementi. (20120)

CRUCIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se ritenga opportuno, specialmente dopo l'esperienza delle recenti alluvioni, promuovere una completa ristrutturazione dell'intervento pubblico per la difesa del suolo in Italia centrale, e nella regione umbra in particolare.

Ogni anno, infatti, cresce il tributo che le popolazioni dell'Italia centrale pagano al dissesto idrogeologico del tratto centrale degli Appennini e dei bacini fluviali che se ne dipartono, particolarmente quelli dell'Arno e del Tevere; e ogni anno diviene pertanto più colpevole l'inerzia delle autorità di governo a questo riguardo.

In particolare l'interrogante vorrebbe conoscere:

1) se il Governo ritenga necessario rivedere la legge 22 luglio 1966, n. 614, che prevede interventi straordinari per le aree depresse del centro-nord e per la montagna, assegnandole come obiettivo fondamentale la difesa del suolo e indirizzando a questo fine prioritario i relativi stanziamenti;

2) se il Governo ritenga necessario promuovere uno studio completo e articolato sui bacini imbriferi, fiumi, torrenti e corsi d'acqua anche minimi e sul loro comportamento, nonché sul fenomeno delle piene e nella sua portata ed estensione;

3) se il Governo ritenga necessario promuovere in via immediata provvedimenti per favorire il rimboschimento, la bonifica, la rimessa a coltura, la sistemazione fondiaria e la riconversione culturale dei terreni, il consolidamento dei centri abitati, ecc.;

4) se il Governo ritenga necessario promuovere la creazione di un efficiente sistema capillare di segnalazione e di difesa civile per ovviare alle conseguenze delle alluvioni;

5) se il Governo ritenga necessario provvedere alla creazione di un unico organismo per la difesa del suolo e la sistemazione idrogeologica nel bacino del Tevere e dei suoi affluenti, dove la situazione è molto grave e potrebbe divenire tragica, se non si provvederà ai necessari ed improrogabili lavori (realizzazione del canale Trasimeno-Tevere, opere

di arginatura e regolamentazione del fiume nella media valle tiberina, opere di arginatura del Nera, ecc.). (20121)

ROMUALDI E MANCO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere, indipendentemente dal caso attualmente in discussione al Senato, se vi sia qualcosa di vero in quel che si legge sulla stampa italiana circa la fuga di notizie e di fascicoli dal SIFAR, o dall'attuale SID, i cui servizi di informazione, fondamentali ai fini della difesa dello Stato, verrebbero distorti a fini di ben altro genere, politici o addirittura personali. (20122)

CRUCIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere i motivi per i quali all'ENPI (Ente nazionale prevenzione infortuni) non vengono rispettate, nelle assunzioni, le percentuali del lavoro protetto;

per quale motivo anche, recentemente, le assunzioni vengono fatte senza concorso;

quale percentuale dei dipendenti in servizio è entrato per concorso e quale per raccomandazione politica;

quali provvedimenti si intendono adottare perché questo settore venga regolamentato e disciplinato e quali provvedimenti si intendano adottare nei riguardi dei dirigenti responsabili che, essendo stati scelti per compensi di partito, operano le più sfacciate discriminazioni. (20123)

CRUCIANI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi che ritardano il rinnovo della presidenza alla Cassa di Risparmio di Foligno. (20124)

CRUCIANI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi che ostano alla definizione della pratica di pensione intestata alla signora Ceccarelli Cruciani Rosalia, residente a Santa Rufina di Cittaducale (Rieti), vedova del milite della Stradale Italo Ceccarelli, deceduto in seguito ad incidente stradale. (20125).

CRUCIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi che ostano alla cessione in proprietà degli alloggi di uso popolare ed economico costruiti a Terni dalla Camera di commercio, con i benefici delle leggi 8 maggio 1947, n. 399, e 2 luglio 1949, n. 408, e rientranti nella disciplina del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modifiche. (20126)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

CRUCIANI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per quali motivi gli insegnanti: Gabrielli Liliana e Rizzi Paolo del provveditorato agli studi di Bolzano sono stati esclusi dai benefici della legge 25 luglio 1966, n. 603, per l'inquadramento nel ruolo unico di E.F. (20127)

ABENANTE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze, del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere come stroncheranno le violazioni costituzionali in atto alla SAFFA di Napoli ove i lavoratori sono posti forzatamente a Cassa integrazione guadagni fino a che non si raggiungerà il numero di dimissioni decise dalla direzione come rappresaglia ad uno sciopero regolarmente indetto dalle organizzazioni sindacali.

In particolare l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti adotteranno i Ministri interrogati per ristabilire la legalità in un'azienda che prospera con commesse pubbliche e statali e se intendono chiaramente far intendere alla direzione che i suoi metodi fascisti non possono essere tollerati e che ove mai non riassumesse i lavoratori licenziati saranno revocate le pubbliche commesse.

(20128)

ABENANTE. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, del lavoro e previdenza sociale.* — Per porre fine alle intollerabili condizioni di lavoro della società ISA-Italstrade, azienda a partecipazione statale che esegue lavori di ampliamento all'Italsider di Bagnoli, e che impone ai dipendenti 10 e più ore di lavoro al giorno, che assume contrattisti a termine in deroga alla legge 230, che affida lavori in subappalto a ditte come la Schiano che non rispettano il contratto di lavoro, che non concede le indennità per lavori speciali (in acqua, con martello, agli alti forni, ecc.) e che è giunta finanche ad istituire premi antiscio-pero in aperto contrasto con i diritti costituzionali e con le indicazioni dello stesso Ministro delle partecipazioni statali i cui appelli sulla necessità di corretti rapporti sindacali sono sempre più disattesi dai dirigenti delle aziende pubbliche napoletane. (20129)

FIUMANÒ E TERRANOVA RAFFAELE. — *Ai Ministri del turismo e spettacolo e dell'interno.* — Per conoscere, di fronte all'enorme emozione provocata nell'opinione pubblica delle due province di Reggio Calabria e Messina:

1) come sia stato possibile il verificarsi della gravissima disgrazia, occorsa nella sta-

zione turistica di Gambarie del comune di Santo Stefano d'Aspromonte in occasione di una gara sportiva di sci organizzata nella giornata di domenica 29 gennaio 1967, e a causa della quale hanno trovato la morte i giovanissimi Fausto Rosa e Valerio Moriconi e il signor Riccardo Virdia e, inoltre, hanno riportato ferite altri sportivi della neve;

2) se si era provveduto ad adottare le misure di sicurezza in uso per competizioni sportive del genere prima dell'inizio delle gare;

3) se, a parte il caso di competizioni sportive, la pista nevosa di monte Scirocco della stazione di Gambarie è fornita di attrezzature protettive, di fronte, soprattutto, ai pericoli rappresentati dal circostante bosco;

4) quali provvedimenti sono stati presi o si propone di prendere per dare sicurezza agli amanti degli sports invernali e rendere agibile la pista di monte Scirocco;

5) quali opere sono previste da parte degli enti preposti per rendere sempre più attrezzata ed efficiente la località Gambarie, che corrisponde alle caratteristiche e ai requisiti di una stazione turistica invernale ed estiva, a disposizione della provincia di Reggio Calabria e della città di Messina. (20130)

SERVADEI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere lo stato della pratica relativa al tracciato della superstrada Europa-7 nel tratto fra Ravenna e Cesena.

L'interrogante rappresenta l'urgenza di tale definizione e per togliere dall'attuale stato di indeterminatezza il citato tracciato e per gli importanti problemi viari ed urbanistici ad esso legati. (20131)

SERVADEI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere le sue intenzioni circa la realizzazione della circonvallazione di San Vittore e di alcune varianti fra tale località e Borello (comune di Cesena - provincia di Forlì) sulla strada statale n. 71 per le cui opere si prevede la spesa rispettivamente di lire 220 e 800 milioni, che dovrebbero trovare riscontro nella disponibilità ANAS determinate per il periodo 1966-1969.

L'interrogante rappresenta la urgenza e la importanza di tali lavori coi quali la statale 71 assumerebbe sostanzialmente le caratteristiche di superstrada (in questo caso la E-7) dal bivio con la via Emilia a tutto il territorio del comune di Cesena, utilizzando fra l'altro il tracciato già eseguito in località Borgo Paglia che sta deteriorandosi da anni per mancanza di innesti e, quindi, di traffico. (20132)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

SERVADEI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno prorogare ulteriormente la possibilità per gli studenti degli Istituti professionali di Stato per il commercio di completare il ciclo medio superiore con la durata quinquennale dello stesso, come verificatosi per gli anni scolastici 1963-64, 1964-65 e 1965-66.

L'interrogante ritiene l'aspirazione delle migliaia di studenti interessati rispondente a fini di giustizia e tale da dare una maggiore qualificazione professionale e culturale e nuove energie utili alla vita produttiva e sociale del Paese. (20133)

DE LORENZO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se non ritenga di dover provvedere con urgenza a sanare la grave sperequazione determinatasi a danno dei sanitari degli ospedali di terza categoria addetti a divisioni sottonumerate i quali sono stati esclusi dai miglioramenti economici stabiliti con le circolari n. 184 e n. 220 rispettivamente del 31 ottobre e 17 dicembre 1966 nella errata convinzione che tali divisioni siano state costituite in violazione delle norme vigenti mentre invece, appartenendo ad ospedali che ai sensi dell'articolo 6 del regio decreto 30 settembre 1938, n. 1631, sono classificati di terza categoria per avere una media giornaliera di degenze da 30 a 200, non potrebbero all'atto stesso della propria costituzione superare il numero dei posti letto eventualmente in dotazione all'intero ospedale e rientrare, in tal modo, nei limiti di posti letto fissati nelle citate circolari per l'attribuzione del nuovo trattamento economico.

Chiede, altresì, di sapere quali misure intenda adottare il Ministro della sanità per garantire a tutto il personale medico in servizio presso le così dette microdivisioni degli ospedali di tutte le categorie l'estensione immediata delle nuove tabelle di stipendio. (20134)

VIANELLO e GOLINELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se e quali ostacoli si frappongono alla conclusione definitiva delle pratiche relative alla cessione da parte dell'autorità militare all'autorità civile della residua area dell'ex-forte di Brondolo, sito nel territorio del comune di Chioggia.

Sul complesso dell'area dell'ex-forte dovrà sorgere, ad iniziativa solidale del comune di Chioggia e dell'Ente delta padano, il nuovo mercato ortofrutticolo, per il quale sono già predisposti ed approvati il progetto esecutivo ed il piano di finanziamento. L'opera è

vivamente attesa dalle categorie direttamente interessate e dall'intera popolazione, quale contributo diretto a sollevare la depressa economia del comune. (20135)

DE LORENZO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali provvedimenti sono stati adottati in seguito alla mia interrogazione n. 19761 del 13 gennaio 1967 relativa all'urgente necessità dell'esecuzione di opere di sistemazione e di regolazione delle acque del fiume Voltorno, la cui recente piena ha provocato, fra l'altro, dissesti al ponte Garibaldi sito fra i centri abitati di Canello ed Arnone (Caserta) resi ancora più gravi dal convogliamento su di esso del traffico pesante dirottato dal ponte di Castelvoltorno sulla « Domitiana », rimasto inagibile per lungo tempo.

Se non ritenga di dover intervenire con la immediatezza richiesta dal caso al fine di accertare innanzi tutto l'entità del dissesto verificatosi al detto ponte Garibaldi che preoccupa vivamente le popolazioni di Canello ed Arnone, a seguito delle misure preventive adottate dall'amministrazione provinciale di Caserta che ha disposto un servizio di sorveglianza inteso ad impedire dal 27 gennaio 1967 il transito dei mezzi pesanti ed a limitare, nelle ore notturne, il passaggio ai soli automezzi dei sanitari locali e dell'ostetrica, dando in tal guisa l'impressione che la situazione sia di tale grave pericolo da non giustificarsi come poi nelle ore diurne sia consentito il traffico veicolare leggero.

Se non ritenga, altresì, opportuno disporre accertamenti intesi a stabilire se effettivamente la struttura attuale di detto ponte non sia tale da costituire un ostacolo al deflusso delle acque del Voltorno in pericolo di piena le quali, trattenute da tale ostacolo, esercitano una notevolissima pressione sugli argini che talvolta vengono travolti dalle piene che si abbattano sugli abitati di Canello ed Arnone. (20136)

DE LORENZO. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per chiedere se sono a conoscenza della grave situazione di disfunzione in cui sono venuti a trovarsi gli ospedali facenti parte del complesso dei Riuniti di Napoli in causa dello sciopero proclamato dagli oltre 160 assistenti volontari, che prestano servizio nei su detti ospedali.

La decisione di questi medici è stata determinata dall'atteggiamento dilatorio e negativistico assunto dall'autorità tutoria nei confronti della deliberazione avanzata dall'amministrazione degli ospedali riuniti.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Tale delibera tende attraverso un ampliamento dell'organico basato sulla creazione di nuovi servizi, soprattutto di pronto soccorso, per branche specialistiche, a consentire l'assegnazione di posti per incarico al personale volontario.

La crisi determinatasi nel maggior servizio ospedaliero di Napoli ha prodotto apprensione e reazioni sfavorevoli nella cittadinanza, la quale ha appreso con stupore che ben 163 medici prestano da anni la propria opera presso i Riuniti senza riceverne alcuna retribuzione in contrasto con lo spirito stesso della nostra Costituzione.

Non trova giustificazione l'atteggiamento dell'autorità tutoria, forse eccessivamente preoccupata da una dilatazione della spesa, poiché la portata del problema, sia dal profilo etico, sia da quello della sicurezza degli ammalati, è tale da non consentire remore od indugi, che comporterebbero ben pesanti responsabilità morali e materiali.

Pertanto l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri intendono intervenire con l'urgenza che il caso richiede rimuovendo gli eventuali ostacoli ancora esistenti per la definizione della vertenza e l'assegnazione degli incarichi. (20137)

PALAZZESCHI, ALBONI E ABBRUZZESE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza del grave e giustificato stato di agitazione dei pensionati degli enti locali, a causa dell'inconcepibile ritardo del Governo a costituire una commissione ministeriale per l'approvazione del bilancio tecnico della Cassa pensioni degli enti locali del 1964, e per proporre gli attesi miglioramenti del trattamento pensionistico, rimasto fortemente sperequato nella categoria e gravemente ridotto rispetto ad altre categorie similari, in particolar modo a quello dei dipendenti statali, malgrado la indiscutibile disponibilità della Cassa pensioni enti locali ed il suo continuo incremento patrimoniale.

Gli interroganti chiedono di conoscere cosa il Ministro intenda fare:

1) per la sollecita costituzione della citata commissione ministeriale;

2) per provvedere immediatamente, a concedere, ai pensionati degli enti locali, un congruo acconto sui futuri miglioramenti.

(20138)

LUCIFREDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la riforma della pubblica amministrazione e del lavoro e previdenza sociale.* — Al fine di conoscere

come si conciliino con il principio costituzionale del decentramento amministrativo e con le direttive di decentramento, costantemente ribadite in ogni impegno programmatico di governo, le recenti istruzioni del Ministro del lavoro e della previdenza sociale in base alle quali viene sottratta agli Ispettorati regionali del lavoro la competenza sinora ad essi attribuita per l'istruttoria delle pratiche relative al conferimento delle « Stelle al merito del lavoro », che vengono ora tutte accentrate negli uffici centrali del Ministero suddetto.

(20139)

SERVADEI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere il programma di finanziamento dei lavori riguardanti l'ultimazione della strada Corniolo-Premilcuore (provincia di Forlì) di rilevante interesse turistico e forestale.

L'interrogante fa presente che la limitatezza dei fondi messi a disposizione in questi ultimi esercizi ha praticamente fatto sospendere i lavori, con notevole pregiudizio per le stesse opere eseguite, trattandosi di tratti non collegati e, quindi, non soggetti a traffico ed a manutenzione. (20140)

SERVADEI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non intenda sopprimere la norma in base alla quale un qualsiasi allontanamento dal circolo didattico di appartenenza (puerperio, allattamento, comando, ecc.) fa perdere all'insegnante elementare l'anzianità maturata in tale circolo ed i relativi vantaggi ai fini del trasferimento.

L'interrogante ritiene tale norma iniqua, specie per i casi nei quali il temporaneo allontanamento — e la continuazione dell'insegnamento da altra parte — è determinato da ragioni che trovano ampia tutela nell'intero ordinamento giuridico statale. (20141)

BOTTA. — *Ai Ministri del commercio estero e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere se non ritengano necessario promuovere un'organica azione di propaganda all'estero diretta ad incrementare l'impiego dei marmi lavorati italiani nella edilizia, sia per favorire la fase di sviluppo delle nostre esportazioni, che per compensare il decremento in atto dei consumi nazionali in seguito al ristagno delle costruzioni edili all'interno. (20142)

ROSSINOVICH, SACCHI E LEONARDI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se è a conoscenza dell'aggravarsi di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

alcuni problemi produttivi e della condizione operaia negli stabilimenti Breda di Sesto San Giovanni.

Alla Breda ferroviaria, nei giorni scorsi i lavoratori hanno dovuto ricorrere alla forma di lotta dello sciopero alla rovescia, di fronte ai lunghi periodi di riduzione di orario subiti. In tale azienda è stato annunciato nel corso di un incontro sindacale del 27 gennaio che il carico di lavoro per tutti i reparti è limitato al mese di maggio prossimo. Preoccupazioni circa le prospettive produttive e gli orari di lavoro persistono anche alla Breda elettromeccanica, dove un gruppo di lavoratori è a 24 ore settimanali da vari mesi.

Anche sul piano del rispetto dei diritti sindacali è grave il licenziamento di un membro di commissione interna della Breda termomeccanica, Eugenio Mascetti, per sopraggiunti limiti di età, senza che sia stata rispettata la procedura fissata dall'accordo interconfederale del 18 aprile 1966 sulla tutela dei membri delle commissioni interne.

Di fronte alle preoccupazioni produttive e agli episodi che investono fra l'altro i contenuti delle circolari del Ministero delle partecipazioni statali sui rapporti sindacali, gli interroganti chiedono di sapere quali misure di riorganizzazione tecnica e produttiva si intendono adottare per la salvaguardia e lo sviluppo del gruppo delle aziende Breda e per il ripristino di corretti e democratici rapporti basati sul rispetto degli accordi sindacali e delle stesse circolari del Ministero. (20143)

BIMA E PELLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere come sia possibile ad un alto dirigente dell'ENEL qual'è il signor Luigi Grassini, scrivere sull'*Avanti!* del 1° febbraio che l'ENEL « ha provveduto puntualmente al pagamento degli indennizzi e degli interessi dovuti... » quando ci sono almeno 600 aziende minori espropriate che non hanno ricevuto né indennizzi né interessi di sorta ed alle quali gli uffici periferici dell'Ente nazionalizzato preannunciano stime e liquidazioni le quali sono semplicemente irrisorie proprio perché non tengono né conto della redditività dell'impresa né di quello che la piccola e media azienda elettrica rappresentava per l'espropriato e cioè il mezzo di sostentamento e di vita.

E per conoscere inoltre quali concrete iniziative intenda adottare affinché anche agli ex-proprietari delle aziende elettriche minori venga finalmente corrisposto quanto legittimamente dovuto. (20144)

D'IPPOLITO, BOLDRINI E FASOLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se ritiene che la composizione delle commissioni per l'avanzamento è tale da garantire che la valutazione per le promozioni negli alti gradi sarà fatta sulla base di criteri obiettivi e senza alcuna agevolazione a favore degli ufficiali compromessi con il regime fascista. (20145)

VERONESI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non ritenga urgente bandire il concorso per direttore dell'ufficio centrale di ecologia e di difesa delle piante coltivate dalle avversità meteoriche, già da molto tempo vacante. (20146)

CERVONE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se ravvisi l'opportunità di disporre che il treno diretto 4, in partenza da Roma Termini alle ore 6,55 (e con fermata alla stazione di Trastevere alle ore 7,04) operi una fermata a Santa Marinella onde consentire agli insegnanti che provengono dalla capitale di raggiungere la propria sede di lavoro.

Allo stato infatti essi, non potendo usufruire del treno 1026 che parte da Roma Termini alle ore 7,00 e arriva a Santa Marinella alle ore 8,36 (cioè 6 minuti dopo l'inizio delle lezioni) sono costretti a servirsi del treno n. A 490 in partenza da Roma Ostiense alle ore 6,15, con evidente sacrificio. (20147)

CERVONE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per sapere i motivi per i quali il comune di Acquafondata (Frosinone) non è stato incluso nel comprensorio turistico delle Mainarde.

Tenuto conto della ubicazione del paese, posto in zona salutare e verde a 1.000 metri di altezza sul mare, delle manifestazioni che ivi si svolgono (ad esempio la « Sagra degli gnocchi ») e dell'afflusso di villeggianti, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro ritiene di dovere riconsiderare la situazione includendo il comune in questione nel comprensorio turistico delle Mainarde. (20148)

ROBERTI, CRUCIANI E GALDO. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per conoscere i motivi per i quali le autorità tutorie della provincia di Napoli respingono sistematicamente le delibere riguardanti aumenti di organico degli assistenti degli ospedali riuniti di Napoli, dal momento che il numero degli assistenti ordinari in organico è tanto deficitario da rendere necessario l'impiego,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

per l'80 per cento del servizio di pronto soccorso e di ambulatorio, degli assistenti volontari, medici e chirurghi, che vengono altresì impiegati per il servizio di sala.

Gli interroganti sottolineano la gravità della situazione determinatasi nei suddetti ospedali riuniti, perché gli assistenti volontari, sistematicamente adoperati e scarsamente retribuiti, dopo la suddetta reiezione della delibera di aumento di organico, sono entrati in agitazione, astenendosi dalle loro prestazioni, con grave pregiudizio dell'andamento degli ospedali medesimi e quindi dello stato della salute della cittadinanza. (20149)

ROBERTI, CRUCIANI E FRANCHI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali siano i motivi dell'atteggiamento passivo del Governo nei confronti della grave vertenza in corso tra la federazione dei farmacisti e l'INAM circa il rinnovo della convenzione nazionale scaduta; per conoscere altresì se il Governo si renda conto che la vertenza stessa provoca giustificato allarme nei lavoratori, e loro familiari, per la minaccia ripetutamente affacciata di una sospensione della assistenza farmaceutica diretta e conseguente obbligo di anticipare le spese per l'acquisto dei medicinali che le farmacie si rifiuterebbero di distribuire. (20150)

PALAZZESCHI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non ritenga doveroso intervenire con sollecitudine autorizzando — di concerto con gli altri ministeri competenti — le amministrazioni provinciali a rilasciare duplicati delle licenze di pesca ai pescatori che le abbiano perdute in conseguenza dell'alluvione del novembre 1966, esonerandoli da ogni spesa relativa alle tasse di concessione, soprattasse e libretto. (20151)

ABBRUZZESE, ABENANTE, CAPRARA E PALAZZESCHI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere come intende provvedere con immediata urgenza per adeguare il trattamento di quiescenza dei ferrotranvieri in relazione allo sviluppo intervenuto nelle retribuzioni della categoria. Infatti le pensioni sono ancora attestate e collegate alle retribuzioni del 1954, comportando delle sperequazioni eccessive che toccano il 70 per cento e la mancanza di liquidità del fondo per la morosità delle aziende municipalizzate non può essere una giustificazione perché non si può ammettere che le colpe di errate ge-

stioni devono essere sopportate dai pensionati ferrotranvieri. (20152)

DE CAPUA. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.* — Per avere notizie in merito al persistente verificarsi di sospensioni dell'energia elettrica nel comune di Carpino (Foggia).

Si legge nel quotidiano *Il Tempo* del 29 gennaio 1967 che « da alcuni mesi diversi rioni del paese sono al buio più completo ed altri con la tensione tanto bassa che gli elettrodomestici e le stufe da riscaldamento non possono funzionare ». (20153)

DI VAGNO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere, in relazione ai gravi avvenimenti dei quali le cronache giornalistiche danno notizia, svoltisi all'università di Bari, come sia stato possibile proibire una pacifica manifestazione di protesta degli studenti universitari di Bari, nei giorni 30 e 31 gennaio 1967, scacciando gli studenti dai locali della università intervenendo con grave spiegamento di forze di polizia armata operando contro gli studenti che, avendo trovata l'università chiusa per decisione del Rettore e del Senato accademico, manifestavano la loro protesta civilmente, sedendo sui marciapiedi antistanti l'Ateneo in piazza Umberto. Le conseguenze delle cariche della polizia sono state il ferimento di due giovani universitari ed il loro ricovero al policlinico cittadino.

L'interrogante chiede se non sia il caso di dare disposizioni una volta per sempre alle forze di polizia di astenersi dall'intervenire, quando i cittadini manifestano democraticamente e pacificamente il loro pensiero su di un avvenimento di loro interesse. (20154)

DE MITA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti, ciascuno nei settori di propria competenza, intendano adottare per evitare l'abbattimento o, se tanto dovesse risultare inevitabile, per colpire i responsabili dell'abbattimento della Chiesa della Santissima Annunziata di Monteforte Irpino, di rilevante valore storico ed artistico.

In proposito l'interrogante fa presente:

nell'autunno del 1965 si verificarono delle lesioni ai muri perimetrali e al sovrastante campanile della predetta Chiesa, tali da pregiudicare la stabilità con conseguente pericolo per la pubblica incolumità;

dopo una serie di accertamenti tecnici da parte della prefettura, dei vigili del fuoco e del

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

genio civile di Avellino nonché della Sovrintendenza alle antichità e belle arti di Napoli, venne ritenuto non necessario lo abbattimento e tecnicamente possibile la conservazione dello stabile mediante opere di rafforzamento delle strutture murarie;

la predetta chiesa venne opportunamente puntellata all'interno e all'esterno da parte della Sovrintendenza alle antichità con l'impiego di manodopera specializzata e la spesa di diversi milioni;

scongiurato il pericolo per la pubblica incolumità, fu consentito agli aventi diritto di tornare nelle abitazioni limitrofe alla predetta chiesa, dalle quali erano stati fatti sgomberare in via temporanea;

sulla situazione di pericolo creata dal cennato stabile si inserì una manovra speculativa di un privato, proprietario di un fabbricato confinante con la chiesa;

questo privato, che svolge attività imprenditoriale edile, fu destinatario di un'ordinanza di consolidamento della parte nord del suo immobile;

malgrado l'ordinanza adottata dal comune di Monteforte Irpino, nessun intervento di consolidamento venne posto in essere, neppure quello sostitutorio del comune, il quale, con tutta una serie di comportamenti positivi (successiva ordinanza di sgombero agli abitanti del fabbricato già Campanile, oggi Telese Attilio) e negativi (omissione di vigilanza perché l'ordine di consolidamento venisse ottemperato) diede ad intendere di far coincidere l'interesse pubblico all'abbattimento di uno stabile vecchio, per creare un edificio più moderno e razionale, con la volontà di speculazione edilizia del privato;

a riprova di quanto innanzi, si fa osservare che, nelle more di un giudizio pendente innanzi alla GPA di Avellino in sede giurisdizionale, su ricorso proposto dall'ingegner Gimmelli Gaetano avverso un'ordinanza di sgombero del comune di Monteforte, l'impresa Telese, all'indomani di un sopralluogo della GPA, disposto con apposita ordinanza istruttoria, nel corso del quale i consulenti di ufficio ingegneri Buonomenna dell'UTE e ingegnere Rienzo del genio civile di Avellino esclusero pericoli di crollo e rimedi radicali e ravvisarono soltanto la necessità di effettuare opere di consolidamento della parte nord-est dell'edificio, iniziò il totale abbattimento, tra l'inerzia e la indifferenza del comune, che pur doveva vigilare a che la demolizione avvenisse senza pregiudizio dell'edificio deputato al culto;

l'impresa Telese demolì il proprio fabbricato senza adottare alcuna cautela e creò, in tal modo, le condizioni di aggravamento della stabilità della chiesa, che, pure, era stata raggiunta con l'impiego di danaro pubblico.

L'interrogante chiede perciò di conoscere:

1) quali provvedimenti si intendono adottare per conservare la chiesa col relativo patrimonio artistico;

2) se l'incastellatura effettuata dalla predetta sovrintendenza, per proteggere interessi storico-artistici della chiesa, sia stata suggerita dalla certezza di poter evitare, in tal modo, il crollo dello stabile;

3) se, una volta rafforzati i muri perimetrali e le volte della chiesa, non sarebbe stata obbligatoria la vigilanza da parte della sovrintendenza di Napoli, del genio civile e della prefettura di Avellino, nonché del comune di Monteforte per evitare sia pregiudizi alla stabilità di un immobile aperto al culto sia l'annullamento degli effetti di un intervento, che è costato alcuni milioni allo Stato, sia la forte impressione, lasciata nella pubblica opinione, che il danaro pubblico non venga usato con criteri di sana amministrazione;

4) se non sia il caso di aprire un'inchiesta per accertare la responsabilità di chi, tramite artifici tecnici, ha creato le condizioni per conseguire la disponibilità di aree, utilizzabili per scopi non strettamente legati al pubblico interesse. (20155)

CRUCIANI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che la scarsa considerazione in cui la provincia di Rieti ha tenuto la zona di Borgorose, togliendo la pretura, non realizzando la statizzazione della Rieti-Borgorose anche quale raccordo con l'autostrada Roma-L'Aquila, non creando i presupposti per lo sviluppo industriale ed agricolo della zona nonostante i benefici della Cassa del mezzogiorno, ha portato le popolazioni interessate a proporre il trasferimento in altra provincia — quali iniziative intende adottare per sviluppare le possibilità economiche della zona e quelle turistiche con la valorizzazione del monte « La Duchessa ». (20156)

CRUCIANI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per quali motivi nella graduatoria di Udine, per la immissione nel ruolo unico di educazione fisica, in applicazione della legge 25 luglio 1966, n. 603, alla professoressa Casuccio Lea diplomata nel 1961 all'ISEF di Roma, vengono fatti precedere in-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

segnanti abilitati in seguito alla legge n. 1440 del 1955 e n. 1727 del 1960, ai quali vengono riconosciuti gli anni di incarico precedenti il conseguimento del titolo. (20157)

BASSI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se non intende avviare subito l'esperimento, che ha già dato positivi risultati in altri Paesi, di istituire alcune zone di mare territoriale riservate al ripopolamento ittico, approfittando di una circostanza che potrebbe consentirne la realizzazione con costi irrilevanti. Pare infatti che la Fiat si accinga a seppellire, in una vallata appositamente allestita, circa 80.000 automobili alluvionate, sostenendone i relativi costi. Deve pertanto presumersi che la suddetta azienda non dovrebbe richiedere alcun compenso per cedere tale imponente parco macchine che, affondato a gruppi in zone opportunamente scelte e segnalate, magari con l'ausilio della marina militare, darebbe l'avvio anche in Italia ad una pratica di ripopolamento ittico già in uso da alcuni anni in USA. (20158)

BASSI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze.* — Per sapere se non intendano ripetere, anche nell'anno 1967, il provvedimento per la distillazione agevolata, per come ultimamente disposto nell'aprile del 1965, al fine di sottrarre dal mercato i vini ad alta acidità volatile, la cui presenza produce effetti deprimenti specie nelle zone che, a causa di forti attacchi di peronospora, hanno realizzato produzioni scarse e di scadente qualità.

Chiede altresì di conoscere, nella ipotesi favorevole, se non intendano anticipare tale provvedimento, rispetto all'epoca consueta, al fine di evitare che i piccoli produttori, i quali stanno svendendo le proprie produzioni per mancanza di idonea resistenza finanziaria, ne siano avvantaggiati in misura inferiore dei produttori più forti. (20159)

BOZZI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia secondo la quale alcuni fabbricati, costruiti con il contributo dello Stato, di proprietà dell'Istituto autonomo delle case popolari della provincia di Roma, verrebbero resi liberi attraverso lo sfratto forzoso dei legittimi assegnatari in modo da poterli demolire e vendere l'area di risulta a terzi.

In caso affermativo l'interrogante desidera conoscere se tale iniziativa non sia in contrasto con lo spirito delle norme emanate con il decreto del Presidente della Repubblica 17

gennaio 1959, n. 2, e con la legge 27 aprile 1962, n. 231, nonché con i chiarimenti più volte forniti dallo stesso Ministro dei lavori pubblici secondo i quali la quota di riserva del 20 per cento prevista dalla legge, non è affatto una quota di immobili a disposizione dell'istituto per farne ciò che vuole, ma semplicemente una parte di patrimonio immobiliare dello Stato, in quanto costruito con danaro pubblico, da amministrare in garanzia di nuove operazioni finanziarie, per la costruzione di nuovi fabbricati. Su tali fabbricati, appunto, in base alla prevista rotazione, dovrebbero gravare le vecchie quote di riserva, liberando così dal vincolo anzidetto gli edifici già posti in quota di riserva, in modo da consentire l'accoglimento delle domande di riscatto che furono presentate a suo tempo dagli assegnatari di detti appartamenti. (20160)

FRANCHI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non intenda disporre che siano accolte le richieste del dipendente Ciuti Marcello che da 44 anni mantiene la qualifica di operaio permanente comune di terza categoria presso l'Ufficio provinciale dell'Amministrazione dei beni demaniali di Pisa, tendente ad ottenere la promozione alla categoria superiore. (20161)

ISGRÒ. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non intenda intervenire con la massima urgenza per sistemare definitivamente la strada Oristano-Sorgono in Sardegna, in particolare nell'ultimo tratto da Ortuveri, tenendo presente l'importanza di quell'arteria nei collegamenti tra il Campidano e la Barbagia. (20162)

RADI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se l'amministrazione delle ferrovie dello Stato sta approntando piani di ammodernamento della rete ferroviaria dell'Italia centrale, in particolare dei collegamenti tra Firenze e Roma, attraverso la regione umbra.

L'interrogante desidera sapere se, oltre l'annunciato tracciato veloce tra Firenze e Roma, (che migliorerebbe i collegamenti a lungo percorso, su questa linea), l'amministrazione delle ferrovie non intenda potenziare anche il percorso Orte-Foligno-Perugia-Terontola, che tocca il maggior numero dei centri dell'Italia centrale, per consentire il drenaggio delle merci e dei passeggeri di queste zone, verso Roma e Firenze, e una maggiore disponibilità della nuova linea per i convogli veloci, a lungo percorso. (20163)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

RADI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se risponde al vero che il consiglio di amministrazione dell'ENEL, avrebbe deciso di alimentare la centrale termoelettrica del Bastardo, (provincia di Perugia), a metano, anziché a lignite, come era stato stabilito, e i motivi che avrebbero suggerito tale decisione.

L'interrogante desidera, inoltre, conoscere di quante unità sarebbe ridotta la manodopera, rispetto alle previsioni iniziali, con la nuova trasformazione. (20164)

CARIOTA FERRARA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere come mai, nonostante che l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 2 agosto 1957, n. 678, abbia stabilito che le varie certificazioni « da rilasciarsi da uno stesso ufficio in ordine a requisiti e circostanze riflettenti la stessa persona debbono essere contenute in un unico documento », le conservatorie delle ipoteche e gli uffici del registro — per rilasciare più copie di una identica certificazione — impongono la presentazione di tante separate e contemporanee domande quante sono le copie richieste di un solo documento.

Eppure la direzione generale delle tasse e delle imposte indirette, dopo uno studio durato otto mesi, riconobbe che « non ostandovi alcuna disposizione di legge, possa con una unica istanza chiedersi il rilascio di un certificato in duplice esemplare riguardante la stessa persona e lo stesso oggetto » (lettera ministeriale n. 134.151 in data 3 marzo 1959). (20165)

MARCHIANI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se siano al corrente della denuncia pubblica presentata dalle segreterie provinciali di Ravenna della CISL, UIL e CGIL in merito al comportamento del gruppo dirigente degli stabilimenti ANIC, SCR, PHILIPS durante e dopo lo sciopero contrattuale del 24-25 gennaio 1967 e che cosa intendano fare per accertare la fondatezza delle pressioni, di cui sarebbero stati oggetto i lavoratori delle suddette aziende.

L'interrogante chiede inoltre di sapere se ritengano che vi siano le condizioni di un loro intervento a scopo di mediazione, onde evitare gravi disagi e danni ai lavoratori e all'economia del Paese. (20166)

FIUMANÒ. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga opportuno intervenire per il sollecito rilascio al richie-

dente dottor Romeo da parte della commissione provinciale di Reggio Calabria addetta alla vigilanza delle opere di cemento armato, funzionante presso la prefettura, di copia dei documenti relativi alle risultanze del sopralluogo e della relazione relativi alla stabilità dell'edificio sito in via Magna Grecia, tenendo conto che il sopralluogo della commissione è già avvenuto in data 28 ottobre 1966. (20167)

FIUMANÒ. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non ritenga:

a) opportuno intervenire presso la prefettura di Reggio Calabria affinché finalmente venga concluso il ricorso introduttivo notificato il 21 luglio 1962, avanzato da parte di diecine di dipendenti dell'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, inteso ad ottenere il riconoscimento ai fini previdenziali assistenziali ed economici dei servizi dagli stessi prestati a favore di quell'amministrazione presso l'ospedale neuropsichiatrico provinciale;

b) deplorabile che proprio una amministrazione pubblica si ponga nella posizione di contestazione dei più elementari diritti spettanti al personale dipendente. (20168)

FIUMANÒ. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga giustificata la richiesta ripetutamente avanzata alle autorità competenti da parte dei cittadini della contrada Vinco e Pavigliana di Reggio Calabria intesa ad ottenere la costruzione di un congruo numero di alloggi economici e popolari attraverso i primi programmi di costruzione edilizia di iniziativa dell'Istituto autonomo case popolari o di altri enti preposti al settore e in qual modo intenda accoglierla. (20169)

FIUMANÒ. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

a) se non ritengano opportuno intervenire a favore di un gruppo di dipendenti addetti alle teleselezioni, nei cui confronti la direzione provinciale dei telefoni di Reggio Calabria ha disposto prestazioni di servizio ad orario ridotto ed a chiamata a domicilio malgrado fra di essi trovansi orfani di guerra e profughi nei quali vigono leggi di collocamento obbligatorio.

L'interrogante è dell'opinione che la posizione dei suddetti dipendenti dev'essere prima normalizzata con la reintegrazione in turno e successivamente con la definitiva sistemazione. Ciò del resto corrisponde anche

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

alle esigenze del servizio, tenuto conto ch'esso non è adeguato alle aumentate richieste degli utenti sempre più numerosi e alle lamentele, di cui si è resa portavoce, talvolta, la stampa locale. (20170)

FIUMANO. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere:

1) se siano a conoscenza che l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria ha di recente riconfermato, di fronte all'atteggiamento negativo della prefettura, la delibera che assume 12 infermieri presso l'ospedale neuropsichiatrico provinciale di Reggio Calabria, senza tenere in alcun conto le disposizioni che regolano le assunzioni (blocco di assunzione, rispetto della legge sul collocamento, concorsi pubblici) e senza avvertire la necessità di sistemazione prima di ogni altra decisione, degli avventizi, in servizio da anni;

2) se non ritengano che tutto ciò è in contrasto con le dichiarazioni passate e recentissime del Ministro dell'interno rese di fronte agli organi parlamentari a proposito della situazione degli enti locali e si rende opportuno sollecitamente intervenire;

3) se non ritengano invece opportuno che, tenendo conto della risposta orale alla interrogazione n. 4525 della presente legislatura data dal Ministro della sanità, si rende necessario intervenire presso l'amministrazione provinciale affinché siano applicate disposizioni contenute nei 15 rilievi avanzati dall'indagine sanitaria svolta presso l'ospedale nel mese di dicembre 1966.

L'interrogante è dell'opinione che: se ad assunzione di personale si debba pervenire, ciò debba essere fatto nell'ambito dell'organico, raffrontando il numero degli infermieri a quello degli infermi, avendo avuto preventivamente cura di limitare il numero di questi ultimi alla capacità ricettiva dei padiglioni, così come esplicitamente si evince dalla risposta suddetta del Ministro della sanità; in ogni caso debba essere rispettato il criterio del concorso pubblico, tenuto anche conto che occorre una specializzazione per svolgere la attività di assistente presso gli ospedali neuropsichiatrici. (20171)

MUSSA IVALDI VERCELLI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere in base a quali criteri la città di Torino abbia il collegamento telefonico in teleselezione soltanto con quattro delle maggiori città esterne alla regione piemontese (contro sedici città capoluogo esterne alla Lombardia per la città di

Milano), e per sapere se non si ritenga opportuno dare la precedenza a quegli impianti di teleselezione destinati a compensare tale squilibrio (cosa che, anche recentemente, non è stata fatta).

Tenuto inoltre presente anche l'attuale stato dei collegamenti aerei (i voli nazionali delle linee nazionali in partenza da Torino sono soltanto tre giornalieri, contro venti giornalieri in partenza da Milano; tale proporzione peggiora fortemente considerando i voli internazionali e quelli non giornalieri), per sapere se non si ritenga anche lesivo all'interesse nazionale mantenere un tale stato di cose, ingiusto fino a parere offensivo, ai danni di una città e di una regione che forniscono un rilevante gettito tributario ed occupano un posto certo importante nell'attività produttiva nazionale. (20172)

GUERRINI GIORGIO. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e della marina mercantile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che l'alloggio di sei vani di proprietà delle ferrovie dello Stato sito nel piazzale della stazione di Portanuova in Verona - fabbricato H - reso libero in data 8 aprile 1964 dall'ispettore capo superiore ingegner Mauro Boni, è stato da tale data tenuto a disposizione dei vari capi dipartimentali assegnati a Verona. L'interrogante precisa che l'amministrazione delle ferrovie ha speso oltre 600.000 lire per lavori vari di rifinitura interna e che l'appartamento in questione è rimasto vuoto fino ad oggi nonostante che centinaia di ferrovieri attendano da anni un alloggio.

Le spese di riscaldamento dell'intero stabile vengono ora addebitate agli altri 11 dipendenti delle ferrovie occupanti i restanti appartamenti i quali pertanto hanno un ingiusto aggravio di spese nella stagione invernale.

L'interrogante chiede quali provvedimenti i Ministri intendano prendere per ovviare alla situazione assurda sopra descritta. (20173)

ALPINO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se e quali risposte sono state date dai competenti organi della prefettura di Torino alle osservazioni e reclami formulati dal contribuente Amore Giuseppe, residente in Gassino Torinese, relativi ai conti consuntivi 1962, 1964 e 1965 del comune medesimo. Gli esposti sono stati indirizzati alla prefettura di Torino, rispettivamente in data 31 gennaio 1963, 2 dicembre 1965 e 23 gennaio 1967.

(20174)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

TAVERNA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso che l'Unione nazionale mutilati per servizio non ha più la possibilità di svolgere, né in sede nazionale né in quella periferica, le sue funzioni assistenziali a causa dell'esiguità del contributo statale e della modestia delle risorse delle sezioni; considerato, in particolare, che questa situazione va a danno, fra l'altro, di vedove e orfani in attesa di ottenere, dopo lunghe pratiche, il riconoscimento delle dovute pensioni; tenuto presente che, in occasione delle recenti alluvioni, dirigenti e soci dell'UNMS hanno concorso ad alleviare le necessità di tanti invalidi e familiari di caduti colpiti dalla calamità, dando così prova di solidarietà e spirito di sacrificio — se non ritenga di dover elevare i contributi dello Stato all'UNMS, onde evitarne la cessazione e permettere la prosecuzione della sua benemerita attività.

(20175)

GOEHRING, VALITUTTI, CASSANDRO, FERRARI RICCARDO, TAVERNA E CANNIZZO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se siano allo studio misure restrittive per i distributori stradali di gas liquido per autotrazione, tenuto conto che il settore comprendente la produzione ed il montaggio delle apparecchiature e la susseguente distribuzione, interessa all'incirca trentamila unità lavorative e costituisce quindi un fenomeno di portata sociale assai estesa.

Si chiede inoltre se sia stato tenuto nel debito conto che anni di esperienza in Italia ed in altri paesi di tutto il mondo hanno ormai

dimostrato inequivocabilmente che il numero degli incidenti verificatisi nella fase distributiva non costituisce un indice di pericolosità che giustifichi misure cautelative particolarmente severe o, comunque, tali da turbare l'equilibrio raggiunto dal settore. (20176)

GOEHRING, VALITUTTI, CASSANDRO, CANNIZZO, FERRARI RICCARDO E TAVERNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere il suo pensiero, con riferimento alla legge del 24 luglio 1961, n. 729, ed alla proposta di legge n. 3349 presentata il 20 luglio 1966, sulla ormai completa sospensione dei lavori per la costruzione dell'autostrada Fornovo-Pontremoli. Premesso che la parte costruita ha impegnato la somma di sette miliardi, comprendendo dodici chilometri di sede stradale pressoché ultimata, i ponti sul Taro e sul Ceno, tutte le pile, il grande viadotto di Raccoprebalza di metri 470 ed il viadotto sul rio Pizzarotta e che a cantieri ancora attrezzati ma inattivi quasi del tutto il patrimonio ingente costituito dalla parte ultimata o da quella in corso di esecuzione, sarà soggetto al rapido logorio del tempo, gli interroganti, a prescindere dall'apprezzamento del valore economico e sociale dell'opera di cui è stata valutata la grande importanza, intendono mettere in rilievo i danni che la sospensione comporta e la incongruenza di ogni ulteriore rinvio, di fronte alla grande probabilità, per non dire alla certezza, di non poter utilizzare, dopo una lunga pausa, che assai parzialmente quanto è stato fatto con ingente impiego di capitali. (20177)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere a che punto sono le indagini sulle esplosioni o attentati dinamitardi succedutisi in questi ultimi giorni a Roma e in altre parti d'Italia, di cui il più grave, quello contro la Chiesa di San Pio X in piazza della Balduina, ha suscitato enorme impressione e comprensibile apprensione fra la popolazione romana, la quale ha il diritto di sapere al più presto chi minaccia la sua incolumità e se siano perlomeno giustificate dai fatti certe rumorose speculazioni dei partiti di sinistra o di centro-sinistra, cui il buon gusto e la prudenza dovrebbero almeno consigliare di tacere.

(5154) « ROMUALDI, GIUGNI LATTARI JOLE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che hanno determinato la questura di Roma all'immediato trasferimento al carcere di Regina Coeli di Marzio Ciano e dell'altro giovane sorpresi e fermati nel tentativo confesato di voler rimuovere dall'Altare della Patria la corona postavi dal Presidente dello Stato comunista dell'URSS e ciò contro ogni abituale interpretazione delle norme regolanti l'arresto, che vorrebbero l'immediato trasferimento al carcere soltanto degli individui pericolosi e già in regolare stato d'arresto; e in contrasto a quanto le autorità di polizia hanno normalmente fatto in simili casi.

(5155) « ROMUALDI, GIUGNI LATTARI JOLE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere notizie e l'atteggiamento del Governo sui fatti accaduti a Milano e a Roma, che fanno seguito all'attentato tutt'ora impunito alla sede centrale del PCI di Roma, nonché sull'attentato alla chiesa San Pio X di Roma, per conoscere quali nuove e drastiche misure il Governo intenda prendere perché non possa essere ritenuto estremamente facile e lecito ad un ben noto gruppo di teppisti di destra colpire la libertà e la sicurezza dei cittadini e le sedi di partiti tanto più che tali attentati vengono compiuti allo scopo di recare danno alla visita in Italia e particolarmente a Milano del capo di un grande paese invitato dal Capo della Repubblica italiana.

(5156) « LAJOLO, LONGO, OLMINI, SACCHI, RE GIUSEPPINA, ROSSANDA BANFI ROSSANA, ROSSINOVICH, MELLONI, ALBONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri della pubblica istruzione e dell'interno, per sapere se sono a conoscenza dei gravi fatti avvenuti il 30 e 31 gennaio all'università di Bari a seguito di una pacifica occupazione dell'istituto di chimica ad opera degli studenti che chiedevano una riforma dell'ordinamento universitario con particolare riferimento a quanto attiene l'autonomia e l'autogoverno dell'università; l'assegno di studio generalizzato come riconoscimento del diritto allo studio e l'istituzione del dipartimento.

« Il 30 gennaio la polizia è intervenuta brutalmente e in pieno assetto di guerra, dopo aver infranto una vetrata con i calci dei mitra, è penetrata in forze nell'interno dell'istituto di chimica e ne ha cacciato fuori gli studenti.

« Successivamente, il 31 gennaio, a seguito di una manifestazione di protesta degli studenti di tutte le facoltà e di numerosi docenti, provocata non soltanto dal comportamento della polizia, ma anche dall'assurdo provvedimento del rettore che ha ordinato, per rappresaglia, la « serrata » dell'intera università di Bari per cinque giorni, la polizia è nuovamente intervenuta, e con maggiore violenza, per disperdere la manifestazione con grave pericolo, fra l'altro, per l'ordine pubblico e l'incolumità delle persone. Gli interroganti chiedono ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione:

1) di conoscere chi ha sollecitato tali brutali interventi della polizia, inqualificabili, lesivi dell'autonomia e dell'autogoverno della università, oltre che dei diritti sanciti dalla Costituzione; interventi che avrebbero potuto avere ben più serie conseguenze qualora gli studenti non avessero dimostrato un alto senso di responsabilità respingendo, come hanno fatto, la provocazione;

2) se non ritengano di dover intervenire, nel campo delle rispettive competenze, perché simili atti di violenza pubblica non abbiano più a ripetersi e di darne assicurazione agli interroganti;

3) se non ritiene, il Ministro della pubblica istruzione che sia stato gravemente provocatorio l'atteggiamento del rettore che, con l'assenso di sei presidi di facoltà, riuniti in Senato accademico, ha proclamato la « serrata » dell'università per cinque giorni aggiungendo, così, un gravissimo elemento di peggioramento della situazione già incandescente per l'avvenuto intervento della polizia nell'istituto di chimica;

4) se non ritiene, inoltre, lo stesso Ministro della pubblica istruzione — qualora risul-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

tasse, come tutto lascia supporre, che l'intervento della polizia sia stato sollecitato dallo stesso rettore — che tale atto esprime una concezione della vita universitaria e delle funzioni stesse del rettore profondamente burocratica, antidemocratica e, soprattutto, diseducativa e in contrasto con la spinta vigorosa in atto nell'intero mondo universitario per una riforma democratica delle strutture, dei contenuti e del ruolo dell'università, e, pertanto, quali provvedimenti intende prendere per la tutela della libertà nell'università.

(5157) « SCIONTI, ROSSANDA BANFI ROSSANA, SERONI, NATTA, BERLINGUER LUIGI, BRONZUTO, LOPERFIDO, LEVI ARIAN GIORGINA, ILLUMINATI, TEDESCHI, DI LORENZO, MATARRESE, MAGNO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle finanze e della sanità, per sapere se sono informati che presso la manifattura tabacchi di Chiaravalle (Ancona) è stato utilizzato, per la confezione di sigarette, un ingente quantitativo di tabacco alluvionato e che nel corso della lavorazione, il tabacco, intriso di acqua inquinata di tante sostanze nocive, ha provocato malori a numerosi operai ed operaie e, in qualche caso, intossicazione.

« L'interrogante chiede ai succitati Ministri se non ritengano che la vendita di sigarette, confezionate con tale tabacco, rappresenti un attentato alla salute dei fumatori e se non considerino opportuna, anzi necessaria, la loro distruzione.

« L'interrogante desidera sapere a chi va attribuita la responsabilità di quanto è accaduto e se nei suoi (o loro) confronti verranno adottati dei provvedimenti.

(5158) « BASTIANELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali urgenti provvedimenti intendano adottare per sanare la situazione debitoria dell'INAM e della Cassa mutua malattie coltivatori diretti arretrati con il pagamento delle rette ospedaliere e il primo anche con le competenze dovute ai medici domiciliari.

« L'interrogante fa presente che il debito complessivo pare ammonti a circa 300 miliardi, che tale situazione, nel mentre appesantisce la gestione degli enti creditori provoca un automatico aumento delle rette di degenza per la maggior spesa degli interessi passivi sulle anticipazioni di cassa. che alcuni

ospedali sono costretti a non pagare gli stipendi del personale perché il tesoriere rifiuta ulteriori crediti, che il tutto si ripercuote negativamente sul buon andamento dei servizi e dei costi e che, a lungo andare, la situazione va sempre più aggravandosi e gli interessati minacciano azioni che andranno a discapito degli assistiti.

(5159)

« ABATE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere se sono al corrente del fatto che in buste contenenti da 12 a 15 mila lire consegnate negli ultimi giorni del 1966 a dipendenti della Cartiera Rossi di Arsiero (Vicenza) gravemente danneggiata dall'alluvione di novembre 1966, si trovava un bigliettino del seguente tenore:

” Per interessamento dell'onorevole Ceccherini, sottosegretario al Ministero dell'interno; dell'onorevole Rumor, segretario nazionale della Democrazia cristiana; del senatore Oliva, sottosegretario al Ministero degli esteri, nonché degli onorevoli parlamentari tutti, della Prefettura, dell'Amministrazione comunale con l'augurio di un migliore anno 1967 ”;

se il denaro consegnato agli alluvionati proveniva da fonte privata o se era stato raccolto con pubbliche sottoscrizioni, ed in questo caso, perché dello stesso si sono fatti distributori gli onorevoli Ceccherini, Rumor ed Oliva;

se, nel caso si trattasse di fondi privati, a quale titolo è intervenuto anche il prefetto;

se infine ritengono tutto ciò compatibile con quella serietà che dovrebbe contraddistinguere un'azione di solidarietà del paese nei confronti delle popolazioni colpite dall'alluvione.

(5160)

« BASLINI, CANNIZZO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e della sanità, per sapere se è a loro conoscenza il grave stato di allarme, apprensione ed agitazione che va alimentandosi fra le popolazioni del basso Salento, e, precisamente, dei comuni che gravitano sull'ospedale di Gagliano del Capo (Lecce) a causa della grave crisi organizzativa ed economica in cui versa il nosocomio in esame tanto da indurre l'amministrazione a diminuire l'organico dei sanitari e del personale ausiliario (infermieri generici) quando tutti i complessi ospedalieri sono sovraffollati ed il personale è in continuo aumento.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

« L'ospedale di Gagliano del Capo, sorto per volontà dei coniugi Daniele-Romasi in una zona molto decentrata e con un vasto *Hinterland*, avrebbe dovuto assorbire buona parte della clientela degli ospedali di Poggiardo, Scorrano e Gallipoli. A parere dell'interrogante molti errori iniziali, e, precisamente:

a) la immediata e non graduale copertura della pianta organica;

b) la sensibilità dimostrata dagli amministratori *pro tempore* alle pressioni politiche nella copertura dei posti messi a concorso, con l'assorbimento di qualche elemento poco idoneo;

c) le continue intestine lotte fra sanitari, alimentate dalla deficiente energia ed autorità degli amministratori susseguiti, nel tempo; hanno contribuito a gettare del discredito sull'ente fino al punto da ridurre sensibilmente i ricoveri e rendere antieconomica la gestione che pure dispone di beni immobili.

« Significativo il precedente che un primario medico ed un aiuto ostetrico di ruolo hanno preferito dimettersi per accettare la titolarità dell'ospedale di Poggiardo (Lecce), che non offre migliori prospettive, pur di allontanarsi da quell'ambiente.

« Gli errori iniziali vanno perpetuandosi e le amministrazioni che si sono succedute nel tempo, sono state succubi di certe influenze negative di determinati elementi che pare siano i principali artefici della catastrofica situazione dell'ospedale di Gagliano del Capo, succube e vittima delle fazioni locali che prevalgono sugli interessi dell'ente.

« Di tanto medici e cittadini di Gagliano del Capo e dei comuni vicini sono a piena conoscenza e sono coscienti che il tutto contribuisce a screditare l'istituzione e mettere in pericolo la stessa sopravvivenza dell'ospedale, per cui regna uno stato di agitazione preoccupante anche nei riflessi dell'ordine pubblico.

« L'interrogante chiede infine di conoscere in quale modo il Governo intenda intervenire ad evitare che, proprio quando la politica ospedaliera si è sensibilizzata di fronte all'opinione pubblica ed al Parlamento, si assista al doloroso epilogo della graduale estinzione di un ente che, per la sua ubicazione lasciava sperare in ben altre prospettive e se non ritengano sia il caso di sciogliere il consiglio di amministrazione in carica per passare ad una gestione commissariale affidata ad un tecnico che serva a tonificare l'ambiente ed a riorganizzare tutti i servizi.

(5161)

« ABATE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della sanità, per conoscere — premesso che a norma dell'articolo 32 della legge 17 luglio 1890, n. 6972, sulle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, il segretario delle Opere Pie firma, con il presidente, tutti gli atti e ne è corresponsabile; che per i compiti devoluti dalla legge il segretario viene ad essere collocato allo stesso livello degli amministratori e, di fatto, per la responsabilità attribuitagli, acquista la configurazione del coamministratore dell'ente e, quindi, posto all'apice della gerarchia; che, con un accordo sindacale del 10 febbraio 1960 si stabilì che il trattamento economico dei direttori sanitari degli ospedali non doveva superare quello dei segretari-direttori; che l'equilibrio determinato tra il trattamento economico dei segretari e quello dei direttori sanitari è il frutto di un'azione sindacale promossa da questi ultimi che aspiravano raggiungere l'equiparazione ai primi e che tale equilibrio è stato turbato con il decreto del Ministro della sanità gennaio 1965, n. 8, con il quale fu concesso ai direttori sanitari un compenso addizionale di lire 200 per ammalato ricoverato a carico di enti mutualistici e con la determinazione del nuovo trattamento economico ai sanitari ospedalieri, decorrente dall'1 gennaio 1966, ivi compresi i direttori sanitari — quali provvedimenti intenda adottare per ristabilire lo equilibrio economico già esistente fra le due categorie dei segretari e direttori sanitari ospedalieri, frutto non solo di lunghe lotte sindacali, ma di equa remunerazione, proporzionata ai gravi compiti, responsabilità ed al grado gerarchico ricoperto;

se non ritenga che l'agitazione provocata nella categoria dal provvedimento in esame sia più che legittima in quanto si è capovolto il concetto della gerarchia e posto sullo stesso livello un assistente medico chirurgo, che è all'inizio della carriera e non ha responsabilità alcuna, ed il segretario che è al massimo grado della gerarchia ospedaliera, ha gravissime responsabilità ed è ritenuto dalla legge coamministratore dell'ente;

se non reputi sia il caso di intavolare trattative con i sindacati di categoria ad evitare che sia attuato il minacciato sciopero che provocherebbe, indubbiamente, una paralisi agli enti con gravi conseguenze per gli assistiti, non potendosi disconoscere la grande importanza che i servizi amministrativi rivestono per gli enti ospedalieri.

(5162)

« ABATE ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non intenda far sospendere l'attuazione, da parte del suo Ministero, di un progetto di installazione di un impianto idrovora a Marina di Carrara, avente lo scopo di pompare sabbia alla destra del porto (spiaggia turistica di Marina di Carrara) per depositarla nella zona di erosione della spiaggia a Marina di Massa, tenendo presente che:

a) l'impianto danneggia gravemente per l'antiesteticità, il rumore ed i rifiuti probabilmente oleosi, gli stabilimenti balneari antistanti e tutta l'industria turistica dell'arco Marina di Carrara-Bocca di Magra;

b) il pompaggio della sabbia nelle vicinanze del porto può mettere in pericolo la sua stabilità;

c) la sabbia depositata nella zona di erosione è destinata ad essere riassorbita in alto mare alle prime mareggiate, non risolvendo il problema della sicurezza degli impianti turistici di Marina di Massa, che deve essere risolto invece con opere di contenimento moderne ed efficaci, secondo la tecnica già sperimentata in altre zone.

(5163)

« MENCHINELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere i risultati delle prime indagini sul gravissimo, inqualificabile attentato compiuto la scorsa notte a Roma contro la chiesa di San Pio X che ha provocato una così vasta, immediata, profonda indignazione nella cittadinanza romana e in tutta l'opinione pubblica.

(5164)

« D'AMATO, PENNACCHINI, VILLA RUGGERO, FOLCHI, EVANGELISTI, CAVALLARO, GREGGI, IOZZELLI, DARIDA, QUINTIERI, STORTI BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e del turismo e spettacolo, al fine di conoscere quali provvedimenti intendano adottare, nei settori di rispettiva competenza, per tranquillizzare la opinione pubblica di Reggio Calabria e di Messina giustamente allarmata per l'assurda tragedia verificatasi domenica 29 gennaio a Gambarie d'Aspromonte dove, nel corso di una manifestazione sportiva tre giovani hanno trovato la morte ed altri cinque sono rimasti gravemente feriti.

« La grave disgrazia è stata causata dalla presenza, nella grande pista sciabile, di un enorme lastrone di ghiaccio, formatosi duran-

te la notte, su cui i giovani sono scivolati andando a schiantarsi contro alberi di faggio.

« In particolare si vuol conoscere come mai una stazione di sport invernali come Gambarie d'Aspromonte, dove in media confluiscono domenicamente diecimila persone, manchi di un qualsiasi servizio di pronto soccorso e non esista traccia di attività di sorveglianza e di orientamento dei dilettanti e dei turisti forestieri.

« Fa inoltre rilevare come sia inconcepibile che gli addetti al mantenimento dell'ordine pubblico in Gambarie non sappiano sciare e siano quindi nella condizione di non potere effettuare interventi di alcun genere, rendendo così puramente simbolica la loro presenza nei mesi di maggiore affluenza che sono appunto quelli invernali.

« Infine l'interrogante chiede di conoscere a chi risalgono le precise responsabilità della non avvenuta recintazione della pista, tassativamente prevista per lo svolgimento di manifestazioni sportive di particolare richiamo. (5165)

« VINCELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se risponde al vero la notizia secondo la quale venerdì 3 febbraio saranno distrutti i francobolli dello *stock* ministeriale;

in caso affermativo, se non ritiene necessario sospendere tale decisione per esaminare con spirito di doverosa comprensione ed accoglierla nei limiti della salvaguardia degli interessi dello Stato, la richiesta avanzata dai commercianti filatelici perché i francobolli deteriorati dalle recenti alluvioni siano sostituiti con quelli delle vecchie giacenze destinati all'incenerimento.

(5166)

« CIANCA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga vilipendio delle forze armate dello Stato la frase di una corrispondenza sportiva apparsa sul *Corriere della Sera* del 14 agosto 1966, che testualmente dice: " il complesso di superiorità del maresciallo abituato a comandare in caserma si trasforma in pusillanimità sul campo di battaglia di fronte al nemico ".

« Chiede altresì di conoscere quale è stato l'atteggiamento del Ministro della difesa per tutelare la dignità e l'onore della benemerita e valorosa categoria dei sottufficiali italiani che nonostante ripetuti interventi non sembra finora abbiano avuta alcuna soddisfazione.

(5167)

« CALABRÒ ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri del bilancio, delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, in ordine ai seguenti fatti:

a) negli stabilimenti della OGE (Olivetti general electric) di Pregnana (Milano) e di Caluso (Torino) da alcuni mesi si verifica una situazione che prelude ad uno stato di grave smobilitazione. Tale è la decisione che sembra essere stata presa dalla General electric, azionista di maggioranza della società;

b) gli stabilimenti in questione sono i più importanti in Italia per la ricerca e la produzione di calcolatori elettronici (piccoli) e quindi la loro perdita e grave diminuzione di potenzialità costituirebbe un grave danno non solo per il settore ma per tutta l'economia italiana.

« Gli interroganti chiedono pertanto di conoscere se i Ministri sono al corrente dei fatti suaccennati e quali iniziative intendano assumere per un intervento di gestione diretta pubblica, attraverso partecipazioni statali o altro, atta non solo a tutelare l'attuale consistenza della OGE ma anche a sviluppare l'attività nazionale in questo campo decisivo per lo sviluppo tecnico e scientifico e per l'attività dei settori più avanzati.

(5168) « SULOtto, LEONARDI, SACCHI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere:

se corrisponde a verità che lo scolaro Davide Arduini, iscritto alla prima classe della scuola elementare statale « Sangone » di Moncalieri (Torino), è stato trasferito d'ufficio alla scuola « Gabelli » perché la famiglia ha richiesto, come è suo diritto, l'esonero dall'insegnamento della religione;

se non ritiene che il suddetto provvedimento e la decisione del provveditore agli studi di applicare l'articolo 36 dei Patti Lateranensi violino della Costituzione sia gli articoli 29, 30 e 31 sui diritti della famiglia sia gli articoli 3 e 21 sulla libertà e l'uguaglianza dei cittadini;

e se non ritiene infine doveroso intervenire affinché nei confronti dello scolaro Davide Arduini e di tutti gli alunni della scuola pubblica sia applicata la prassi sinora seguita in ogni scuola statale della Repubblica di richiedere ai genitori una semplice domanda di esonero dei loro figli dall'insegnamento della religione, senza pretendere l'indicazione anticostituzionale del modo con cui sarà praticata

l'eventuale educazione religiosa da parte della famiglia.

(5169) « LEVI ARIAN GIORGINA, SULOtto, SPAGNOLI, TODROS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri delle partecipazioni statali, dei trasporti e aviazione civile e del tesoro, per conoscere i rispettivi intendimenti e i propositi e le concrete azioni disposte circa l'adeguata valorizzazione e il potenziamento delle Officine meccaniche calabresi dopo che le recenti locali difficoltà di riduzione di lavoro, hanno posto in via globale il problema non solo delle Officine suddette, ma di tutto il settore.

« Alla luce pertanto di tanta constatazione pare doversi chiedere se non si imponga, nel contesto della programmazione, acconcia ristrutturazione del settore: il che, facendo largo a complessi capaci di rispondere alle commesse affidate con abbreviazione di tempi e con economie di costi, ne operi una necessaria selezione e ne determini di conseguenza una funzionalità di pieno impiego e di costante impegno.

(5170) « REALE GIUSEPPE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere se è a conoscenza del fatto che, di fronte alla iniziativa presa dal sindacato dei lavoratori — in relazione ad alcune sentenze emesse dalla Corte di cassazione — di aprire una vertenza legale per la corresponsione agli interessati delle maggiorazioni per le prestazioni del settimo giorno consecutivo di lavoro, la direzione dell'Italsider di Piombino ha reagito minacciando quei lavoratori che hanno aperto la vertenza e che sono giunti al pensionamento, di non corrispondergli il premio facoltativo di 170.000 lire, se non rinunciano alla vertenza stessa;

rilevando che ciò, giustamente, ha provocato lo sdegno dei lavoratori;

chiedono al Ministro se non intenda intervenire per far sì che la direzione dell'Italsider di Piombino sia indotta a recedere dal suo atteggiamento che è in aperto contrasto ai principi sanciti nella Costituzione e alle stesse direttive più volte dal Ministero impartite alle aziende a partecipazione statale.

(5171) « GIACHINI, DIAZ LAURA ».

Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti definitivi intende adottare per

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTE DEL 31 GENNAIO E DEL 1° FEBBRAIO 1967

la difesa del territorio di Porto Tolle, difesa quanto mai importante per la sicurezza dei 12.000 abitanti di tale zona ma anche decisiva ai fini dell'avvenire economico della zona stessa; per chiedere che il Ministero si pronunci subito sulle opere provvisorie che intende adottare e ciò per tranquillizzare le popolazioni interessate, oggi fortemente allarmate in seguito a notizie sulla costruzione di un superargine, che abbandonerebbe gran parte del territorio e che risulterebbe assai più costoso del consolidamento del vecchio argine, unica opera provvisoria questa di pronta realizzazione che effettivamente tutelerebbe gli interessi generali della zona, come da richiesta della totalità delle popolazioni locali.

(1005)

« SILVESTRI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere, a otto mesi dall'approvazione da parte della Camera dell'ordine del giorno accettato dal Governo nella seduta del 19 aprile 1966 a conclusione del dibattito sulla crisi economica umbra, l'applicazione che è stata data dal Governo agli impegni in quel documento assunti.

« Gli interpellanti fanno presente che in quella occasione non poterono aderire all'ordine del giorno in questione (presentato da deputati di un vasto: dal gruppo comunista a quello democristiano) per ragioni di dissenso politico su alcuni punti fondamentali, ma che tuttavia riconoscono l'esistenza in esso di punti ed impegni positivi, come quelli relativi:

1) all'incremento degli stanziamenti in Umbria per interventi di miglioramento fondiario, forestale ed agrario, con particolare riguardo allo sviluppo della zootecnia e delle colture industriali;

2) all'elaborazione di un piano organico di intervento da parte dell'Azienda di Stato delle foreste demaniali;

3) ad interventi per la sistemazione idrogeologica e l'irrigazione del territorio da parte dell'Ente Val di Chiana;

4) ad interventi per la ricomposizione fondiaria;

5) ad interventi per favorire la cooperazione agricola, l'industrializzazione e la commercializzazione di prodotti agricoli;

6) alla "funzione pilota" dello sviluppo industriale regionale da assegnare alle aziende a partecipazione statale;

7) al mantenimento dei livelli occupazionali e di adeguati ritmi di sviluppo dell'industria chimica privata della regione;

8) alla facilitazione dell'accesso al credito per l'artigianato;

9) alla realizzazione di importanti opere di comunicazione stradale e ferroviaria interessanti l'Umbria;

10) all'acceleramento dell'approvazione e dell'esecuzione di opere pubbliche programmate dallo Stato e dagli enti locali, superando le eventuali difficoltà procedurali e burocratiche.

« Su tutti questi punti — come del resto sugli altri contenuti nell'ordine del giorno in questione e ai quali gli interpellanti non riconoscono un valore altrettanto positivo — non sembra che, negli otto mesi trascorsi dall'approvazione del documento, si sia fatto alcun passo avanti; anzi, alcuni recenti atteggiamenti del Governo, resi pubblici anche con la risposta dei Ministri competenti ad alcune interrogazioni parlamentari (per esempio, in ordine all'essenziale problema del completamento della superstrada "E-7") appaiono in chiaro contrasto con l'impegno politico assunto davanti al Parlamento con l'accettazione dell'ordine del giorno medesimo.

« Gli interpellanti vorrebbero perciò conoscere quale sia l'effettiva volontà del Governo per l'attuazione del documento in parola.

(1006) « CRUCIANI, ALMIRANTE, DE MARSANICH, FRANCHI, GRILLI, GUARRA, MICHELINI, ROBERTI, ROMUALDI, TRIPODI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere:

a) se è a conoscenza che, come era prevedibile, ancora una volta le elezioni per il rinnovo dei consigli di amministrazione nelle mutue dei coltivatori diretti sono state caratterizzate da metodi e sistemi che nulla hanno a che vedere con la legge e la democrazia. Le stesse norme emanate dal Ministero del lavoro non sono state tenute in alcun conto;

b) se non ritenga assolutamente necessario e urgente prendere le opportune iniziative affinché siano annullate le elezioni avvenute con metodi truffaldini e, soprattutto, siano approntate precise norme legislative che introducano la democrazia nella giungla delle mutue contadine.

(1007) « DI MAURO LUIGI, MICELI, SPECIALE, TOGNONI, MAZZONI, SULOTTO, MAGNO, BIAGINI, GRIMALDI, VENTUROLI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per conoscere i provvedimenti che il Governo intende adottare a fronte dell'ultimo episodio di scandaloso malcostume costituito dall'assunzione senza concorso dei figli dei questori di Palermo ed Agrigento, Inturrisi e Gambino, presso la società finanziaria per l'industrializzazione della Sicilia (Sofis). Dette assunzioni — avvenute attraverso recenti deliberazioni che riguardano anche altri giovani, tra cui purtroppo il figlio del dottor Landani, magistrato della delegazione regionale della Corte dei conti — rappresentano un'aperta violazione di norme tassative che vietano alla Sofis l'assunzione di personale se non per pubblici concorsi, e sono evidentemente dovute all'intervento presso la Sofis di dirigenti politici di Agrigento e di Palermo, cioè in province dove, in questi ultimi anni, più stretti sono apparsi i rapporti tra uomini politici, speculatori dell'edilizia e mafia e dove quindi è essenziale preservare la completa autonomia dei più responsabili rappresentanti degli organi statali.

« Episodi del genere non possono, quindi, non valutarsi nel quadro della delicatissima

situazione esistente nell'isola per quanto attiene alla fiducia delle popolazioni negli organi dello Stato ed ai rapporti tra questi ed esponenti di gruppi locali di potere e sottopotere connessi assai spesso con la losca rete di attività speculative, delinquenziali ed ever-sive.

« È in questo quadro che gli interpellanti chiedono di conoscere, inoltre, i provvedimenti che il Ministro dell'interno ha adottato o si propone di adottare in rapporto a gravi fatti precedenti come quelli di Lentini del 13 dicembre 1966 e quelli di Agrigento del 20 dello stesso mese, specialmente a seguito dei dibattiti parlamentari, i quali non solo hanno documentato gravissime responsabilità della polizia ma hanno segnalato il discredito che, in assenza di efficaci misure da parte del Governo, ne deriva per gli organi dello Stato tra le popolazioni siciliane legittimamente indignate.

(1008) « MACALUSO, FAILLA, DI BENEDETTO,
SPECIALE, LI CAUSI ».