

178.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDICE

	PAG.
Missione	10393
Assegnazione di un progetto di legge alle Commissioni in sede legislativa:	
PRESIDENTE	10393
POCHETTI	10393
Disegni di legge:	
<i>(Approvazione in Commissione)</i>	10420
<i>(Presentazione)</i>	10416
<i>(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)</i>	10393
Disegni di legge di ratifica (Esame):	
Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969 (1199);	
Ratifica ed esecuzione delle convenzioni sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, firmate a Parigi il 29 luglio 1960 e a Bruxelles il 31 gennaio 1963 e dei protocolli addizionali alle dette convenzioni, firmati a Parigi il 28 gennaio 1964 (1250);	

PAG.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e il Libano relativa all'assistenza giudiziaria reciproca in materia civile, commerciale e penale, alla esecuzione delle sentenze e delle decisioni arbitrali e all'estradizione, conclusa a Beirut il 10 luglio 1970 (1253);

Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sull'istruzione e formazione delle infermiere, adottato a Strasburgo il 25 ottobre 1967 (*approvato dal Senato*) (1755);

Ratifica ed esecuzione della convenzione europea per la sorveglianza delle persone condannate o liberate con la condizionale, adottata a Strasburgo il 30 novembre 1964 (*approvato dal Senato*) (1756);

Ratifica ed esecuzione dello scambio di note effettuato a Belgrado il 24 aprile 1969 fra il Governo italiano e il Governo jugoslavo per il regolamento di questioni relative ad immobili già appartenenti allo Stato italiano ed adibiti al servizio consolare italiano nel territorio jugoslavo d'anteguerra (1252);

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

	PAG.		PAG.
Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale relativa alla protezione degli artisti interpreti o esecutori, dei produttori di fonogrammi e degli organismi di radio-diffusione, firmata a Roma il 26 ottobre 1961 (approvato dal Senato) (1899);		CARRI	10405
Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla Organizzazione idrografica internazionale, conclusa a Monaco Principato il 3 maggio 1967 (approvato dal Senato) (2000)	10394, 10397, 10401, 10402	DE VIDOVICH	10416
PRESIDENTE	10394, 10397, 10401	KORACH	10412
BAGHINO	10401	MARZOTTO CAOTORTA	10409
CARDIA	10394	POLI	10404
DI GIANNANTONIO, <i>Relatore</i>	10394, 10397, 10398, 10400, 10401, 10402	QUERCI	10403
SARTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>	10394, 10397, 10398, 10400, 10401, 10402	QUILLERI	10408
VENTUROLI	10398	SARTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>	10403
Disegno di legge (Discussione):		TASSI	10410
Erogazione per l'anno 1971 e per il primo trimestre dell'anno 1972 di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (approvato dalla VIII Commissione del Senato) (1427)	10403	Proposte di legge:	
PRESIDENTE	10403	(Annunzio)	10393
AMODIO, <i>Relatore</i>	10403	(Approvazione in Commissione)	10420
BAGHINO	10418	(Autorizzazione di relazione orale)	10420
		(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	10393
		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
		PRESIDENTE	10420
		QUILLERI	10420
		Commissione Affari costituzionali (Integrazione nella costituzione)	10420
		Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	10393
		Giunte (Integrazione nella costituzione)	10420
		Ordine del giorno della seduta di domani	10421
		Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	10422

La seduta comincia alle 17.

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

(È approvato).

Missione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Carlo Russo è in missione per incarico del suo ufficio.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

IOZZELLI: « Aumento delle pensioni per differimento della domanda » (2472);

TANTALO ed altri: « Autorizzazione a concedere un'anticipazione di lire 1.000.000.000, da rimborsarsi senza interessi, in favore dell'Ente nazionale di lavoro per ciechi » (2473);

TASSI: « Modifiche degli articoli 32, 33 e 121 del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, delle norme sulla circolazione stradale, e ritocchi della tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali » (2474).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per gli esercizi 1971 e 1972 (doc. XV, n. 43/1971-1972).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Sull'assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto nella seduta di ieri che, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, il seguente disegno di legge sia deferito alla

sottoindicata Commissione permanente in sede legislativa:

alla III Commissione (Esteri):

« Acquisto o costruzione di immobili da destinare a sedi di istituti di cultura e di scuole italiane all'estero » (*approvato dalla III Commissione del Senato*) (2447) (*con parere della V, della VI e della VIII Commissione*).

POCHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POCHETTI. A nome del gruppo comunista mi oppongo all'assegnazione di questo disegno di legge alla Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Poiché l'opposizione dell'onorevole Pochetti risulta appoggiata da un decimo dei componenti della Camera, ai sensi e per gli effetti del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, il disegno di legge n. 2447 si intende assegnato in sede referente alla medesima Commissione.

Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di avere annunciato nella seduta di ieri che, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, le sottoindicate Commissioni permanenti hanno deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti progetti di legge ad esse attualmente assegnati in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

« Norme integrative dell'articolo 2 della legge 18 marzo 1958, n. 265, sul trattamento di quiescenza e di previdenza dei giudici della Corte costituzionale » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (2221).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

VII Commissione (Difesa):

DI GIESI: « Riconoscimento del grado di ufficiale della marina militare agli allievi del 9° corso preliminare navale del 1943 » (1048).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

XII Commissione (Industria):

« Aumento del contributo statale all'ente autonomo " Mostra-mercato nazionale dell'artigianato ", in Firenze » (760).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

XIV Commissione (Sanità):

SCHIAVON ed altri: « Modifiche ed integrazioni della legge 25 luglio 1952, n. 1009, e del relativo regolamento sulla fecondazione artificiale degli animali » (552); Senatori ZUGNO ed altri: « Modificazioni ed integrazioni della legge 25 luglio 1952, n. 1009, e del relativo regolamento sulla fecondazione artificiale degli animali » (*approvato dalla IX Commissione del Senato*) (1913) (*la Commissione ha proceduto all'esame abbinato*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

OLIVI ed altri: « Integrazione del consiglio di amministrazione dell'Istituto zooprofilattico sperimentale delle Venezie » (1489); « Modifica della legge 23 giugno 1970, n. 503, sull'ordinamento degli istituti zooprofilattici sperimentali » (1914) (*la Commissione ha proceduto all'esame abbinato*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969 (1199).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare comunista ne ha richiesto l'ampliamento limitatamente a un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare, per la Commissione, l'onorevole Di Giannantonio, in sostituzione del relatore, onorevole Salvi.

DI GIANNANTONIO. A nome del relatore, onorevole Salvi, dichiaro di rimettermi alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

SARTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Mi associo alle conclusioni della relazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cardia. Ne ha facoltà.

CARDIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo comunista voterà a favore della ratifica della convenzione sul diritto dei trattati che è stata adottata a Vienna il 23 maggio 1969 dalla conferenza delle Nazioni Unite, che era stata appositamente convocata e riunita nelle due importanti sessioni del 1968 e, appunto, del 1969.

Si tratta di un complesso di norme che ampliano la codificazione in materia di diritto internazionale, promossa e realizzata dall'organizzazione delle Nazioni Unite, e che affianca alla normativa sul diritto dei mari, sul diritto diplomatico e sul diritto commerciale quella sul diritto generale dei trattati.

Chiamati come siano, per preciso e solenne disposto della Costituzione (articolo 80), ad autorizzare con legge la ratifica di tutti i trattati internazionali che abbiano natura politica o prevedano arbitrati o regolamenti giudiziari, o importino variazioni del territorio o oneri alle finanze o modificazioni di leggi, non potremmo non cogliere tutta l'importanza dell'estensione progressiva del campo di codificazione del diritto internazionale cui tende la stessa evoluzione della convivenza umana in un'epoca in cui la coesistenza pacifica rappresenta sempre più la condizione oggettiva di vita e di progresso politico, sociale e civile, nonché la rilevanza dell'avvenuta codificazione delle norme specifiche che regolano l'intera materia dei trattati internazionali.

Perciò ci auguriamo che la convenzione venga ratificata al più presto dall'Italia e dai paesi che sono membri delle Nazioni Unite, affinché possa al più presto entrare in vigore e riflettersi positivamente nel processo in atto nelle relazioni internazionali. Le due brevi osservazioni che esporrò a nome del mio gruppo, intendono quindi rappresentare semplicemente una puntualizzazione dei problemi che, secondo noi, restano aperti, nonché una sollecitazione per ulteriori approfondimenti ed

elaborazioni, anche in vista di eventuali e possibili revisioni della normativa oggi sottoposta al nostro esame.

Gli articoli 11 e 14 della convenzione, che definiscono i modi in cui si esprime il consenso di ogni Stato che intenda essere vincolato da un trattato, elencano fra questi modi la ratifica, specificando quando essa divenga necessaria affinché il consenso sia validamente espresso. In linea formale, come abbiamo già detto in Commissione, avremmo gradito che i rappresentanti dell'Italia avessero fatto apporre fra le riserve, prima della firma di quella convenzione, il richiamo specifico al fatto che per l'Italia la ratifica è qualcosa di più che uno dei tanti modi di espressione del consenso, e che essa, per la citata norma della nostra Costituzione, è l'unico modo di tale manifestazione. Se così fosse stato fatto, sarebbe stato sottolineato l'avanzato carattere democratico di detta norma. Abbiamo accettato che la nostra osservazione venisse acquisita agli atti della Camera nella forma che il relatore Salvi le ha dato nella sua relazione, e di ciò lo ringrazio.

Vorremmo altresì che restasse agli atti della Camera il fatto che, a tale osservazione, noi vogliamo conferire un significato sostanziale: per la nostra Costituzione l'atto di ratifica è quello in cui si manifesta — ed in esso soltanto — la volontà del paese di aderire a un determinato trattato internazionale. Deriviamo da ciò alcune conseguenze. In primo luogo, in base a quella che ci sembra una corretta interpretazione della Costituzione, per noi l'atto della firma, della sottoscrizione o della parafatura di un trattato non comporta vincolo alcuno, se non per quanto concerne l'autenticità del testo oggetto di quel trattato. Nessuna conseguenza, internazionale od interna, da tale atto può discendere, se non forse quella coerenza di comportamenti esterni che è implicita nella presenza negoziale e nell'atto di firma, coerenza che la convenzione esplicitamente richiede.

Non riteniamo pertanto che si possa applicare all'Italia la norma dell'articolo 25 di questa convenzione, relativa alla cosiddetta attuazione a titolo provvisorio (cioè fino a quando non si giunga all'atto della ratifica) dei trattati firmati, per i quali sia richiesta la ratifica a norma della Costituzione; e ciò neppure con la limitazione, ammessa da taluni trattatisti, secondo la quale si potrebbe dar corso all'applicazione provvisoria entro i limiti di potere dell'esecutivo, e nella sfera della legislazione interna vigente, in quanto cioè non si rendano necessari atti legislativi innovativi.

Anche su tale punto avremmo preferito una riserva esplicita. In mancanza di essa, però, vorremmo un'assicurazione dal Governo (che non vedo qui rappresentato nella persona di un responsabile del dicastero direttamente interessato)...

PRESIDENTE. È presente, comunque, il sottosegretario onorevole Sarti, che senza dubbio potrà chiarire la posizione del Governo.

CARDIA. In mancanza di una riserva esplicita, dicevo, vorremmo avere un'assicurazione dal Governo, e cioè che esso intende interpretare correttamente la carta costituzionale ed astenersi da ogni atto e comportamento che in qualche modo attenui il dettato solenne e rigoroso dell'articolo 80 della Costituzione.

Vorremmo altresì che il Governo qualificasse la sua azione non solo per atti di astensione, ma per atti positivi e significativi. Il primo di questi atti, onorevole rappresentante del Governo (e mi dispiace di dover trattare questioni che probabilmente non la interessano, o almeno non la interessano direttamente), dovrebbe essere l'espressione della volontà da parte del Governo di operare realmente perché tutto il Parlamento (non solo cioè le Commissioni degli affari esteri dei due rami del Parlamento) sia posto in grado di esercitare i poteri costituzionali di ratifica. Si dovrebbe cioè trasmettere al Parlamento con immediatezza i trattati da ratificare, ponendo termine alla pratica — spesso in quest'aula condannata, ma tuttavia persistente — di trattenere indebitamente i trattati da ratificare per anni, quinquenni e decenni, erodendo in questo modo e svuotando di contenuto poteri di cui il Parlamento dovrebbe essere, ed è, sommamente geloso. Con tale pratica infatti si è dato luogo, solo per altro nei casi in cui l'esecutivo ha arbitrariamente ritenuto opportuno farlo, ad una tacita applicazione provvisoria o conformità di comportamenti di parte, che, a nostro avviso, è contraria alla Costituzione e all'interesse del paese.

Questa pratica impedisce al Parlamento di esaminare esaurientemente e tempestivamente (se si fosse tra cultori di trattatistica, si direbbe: *rebus sic stantibus*, cioè mentre le questioni sono in atto) nel merito i singoli trattati, spesso determinanti per la vita del paese, anche quando non lo sembrano a prima vista e anche quando sembrano investire materie particolari o singoli e particolari settori della vita del paese; impedisce inoltre alle Commissioni competenti per materia di

fornire pareri elaborati e motivati (di cui si è perfino perduto il ricordo); conferisce all'atto di ratifica un carattere che, per rispetto dei presenti, non oserei definire « burocratico », ma che, senza dubbio, è quello di una formalità che tende purtroppo a trasformarsi anche in indifferenza, indifferenza per gli affari internazionali dello Stato, affari per i quali, per altro, non tutti gli organi dell'esecutivo e non tutto l'esecutivo sono indifferenti.

Spero che il Governo ed in particolare i responsabili attuali del dicastero degli affari esteri vogliano assicurare al Parlamento che tutti gli organi responsabili siano richiamati al loro dovere e che tutto il processo di ratifica dei trattati internazionali sia ricondotto entro l'alveo che la Costituzione rigorosamente traccia.

La seconda osservazione, che tratterò brevemente, riguarda l'articolo 27 della convenzione in esame, là dove si parla del diritto interno e del rispetto dei trattati. So di toccare una materia un poco scottante, su cui si è cominciato del resto a discutere nella Commissione agricoltura di questa Camera, a proposito del disegno di legge n. 2244 che concerne l'attuazione delle direttive della Comunità economica europea per la riforma dell'agricoltura. So altresì di toccare un argomento che è alquanto delicato perché su di esso la Corte costituzionale si è già pronunciata con una sentenza, la n. 142 del 1972, che però, almeno a parere di chi parla, è ben lungi dall'essere giunta al fondo e alla radice del problema. Anzi vorrei auspicare in questa sede che su tale questione la Corte stessa voglia, quando che sia, ritornare.

Non abbiamo osservazioni da fare al testo dell'articolo 27 di questa convenzione laddove afferma che uno Stato non può invocare le disposizioni della propria legislazione interna per giustificare la mancata esecuzione di un trattato. In base a questo principio, in sostanza, uno Stato è responsabile internazionalmente per i mancati adempimenti di suoi organi. Questo, del resto, è anche l'argomento fondamentale, almeno che sta al fondo della sentenza della Corte costituzionale. Ora noi su questa formulazione non abbiamo delle riserve da fare. Avremmo preferito semmai che la formulazione fosse nella convenzione più estesa e più articolata. Quello che qui vorrei recisamente, anche a nome del mio gruppo, respingere è l'interpretazione in base alla quale la responsabilità internazionale esterna dello Stato sarebbe responsabilità del Governo che firma i trattati o partecipa al-

l'attuazione di essi, siano pure i trattati particolari di Roma, e non invece in primo luogo e fondamentalmente del Parlamento che ratifica i trattati; la differenza può sembrare solo di tono o di parole, in realtà è di sostanza, e vuole essere di sostanza. Intendo altresì respingere l'argomentazione secondo la quale tale responsabilità internazionale, essendo evidentemente unitaria al massimo grado, di un unico soggetto di diritto, cioè dello Stato, comporti nell'applicazione interna anche un massimo di concentrazione di poteri, anche a costo di contraddire o di sfigurare sia le divisioni verticali dei poteri — anche verticalmente lo Stato si presenta diviso e ripartito — sia quella ripartizione orizzontale di poteri che ha il suo perno costituzionale di diritto interno nell'ordinamento regionale. Non mi voglio riferire — tengo a dirlo — alla sola questione delle direttive agricole comunitarie, per la cui attuazione, a nostro parere, non è necessario sconvolgere l'ordinamento regionale garantito dalla Costituzione, essendo gli organi centrali titolari di poteri amplissimi di indirizzo preventivo, di controllo e di censura di comportamenti contrari all'interesse nazionale ed internazionale del paese, che sono configurati con chiarezza nella Costituzione. Gli è che ci troviamo di fronte — vorrei concludere su questo punto — a due tendenze generali di fondo nella vita internazionale e nella vita dell'umanità in questo momento. Da un lato c'è una tendenza che si esprime nella estensione, diciamo, gigantesca dei processi di interrelazione ed integrazione internazionale; è un processo, una tendenza che caratterizza l'epoca presente che prevedibilmente andrà sviluppandosi. Dall'altro lato, vi è una tendenza che attiene allo sviluppo della democrazia negli ordinamenti interni dello Stato, laddove questa democrazia vuole essere partecipazione pluralistica e multiforme, articolazione verticale e orizzontale di poteri, concorso molteplice di volontà e di espressioni; e nel nostro paese prima di tutto questo è incentrato nei poteri legislativi primari e autonomi delle regioni.

Il problema, quindi, è generale e di fondo, se non vogliamo che la moltiplicazione e l'estensione dei rapporti e delle integrazioni internazionali significhino svuotamento progressivo, coartazione ed anche soppressione degli ordinamenti interni di libertà.

Questa contraddizione deve essere sciolta in via generale sul terreno dei principi, sgombrando l'orizzonte da nodi pesanti che una interpretazione distorta e unilaterale della Costituzione continua ad accumulare, apren-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

do lacerazioni profonde nel tessuto democratico del paese. Occorre anzi, a mio parere, procedere, in attuazione della Costituzione e con maggior fiducia nella democrazia, a decentrare ulteriormente, non già ad accentrare in nome di una supposta unità di rappresentanza internazionale del paese, come si è fatto per il settore dell'agricoltura e con riferimento alle direttive comunitarie in materia agricola; ma occorre anche ulteriormente decentrare, specie verso le regioni, poteri e funzioni che sinora sono rimasti gelosamente racchiusi nella sfera del Ministero degli esteri.

Credo di dire qualche cosa che a molti può apparire paradossale: è ora che muti il clima che grava attorno al dicastero degli esteri, caratterizzato da una gelosa concentrazione di poteri e da un riserbo che toglie al Parlamento una parte dei suoi poteri, ai quali esso non può in alcun modo rinunciare. Per citare qualche esempio e per capirci, mi riferisco, in concreto, ai poteri concernenti il campo dell'emigrazione che abbraccia la materia relativa all'assistenza all'emigrazione, la legislazione riguardante l'emigrazione sia all'uscita sia al rientro. Si tratta di un tema che ci auguriamo sia al centro della prossima conferenza nazionale sull'emigrazione. E ancora: le questioni concernenti il commercio con l'estero; la promozione di rapporti culturali ed economici con altri paesi; sono tutte materie che nell'interesse nazionale dovrebbero essere decentrate verso le regioni.

Con queste osservazioni, signor Presidente, e chiedendo seusa per essermi un poco dilungato, confermo il voto favorevole dei deputati del gruppo comunista alla convenzione sul diritto dei trattati e ci auguriamo vivamente che la sua entrata in vigore possa contribuire al processo di distensione che, nonostante le difficoltà talvolta drammatiche del momento, caratterizza l'attuale fase internazionale in Europa e nel mondo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. La Commissione ha nulla aggiungere?

DI GIANNANTONIO. Desidero far presente all'onorevole Cardia che le preoccupazioni che egli ha espresso trovano esatta risposta nella relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo?

SARTI, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Anche il Governo non ha nulla da aggiungere.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli nel testo della Commissione, che non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

PISTILLO, Segretario, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione sul diritto dei trattati, con Annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore, in conformità dell'articolo 84 della Convenzione stessa.

(È approvato).

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

Esame di disegni di legge di ratifica di trattati internazionali.

La Camera approva senza discussione e senza emendamenti gli articoli dei seguenti disegni di legge, che saranno votati a scrutinio segreto in altra seduta:

« Ratifica ed esecuzione delle convenzioni sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, firmate a Parigi il 29 luglio 1960 e a Bruxelles il 31 gennaio 1963 e dei protocolli addizionali alle dette convenzioni, firmati a Parigi il 28 gennaio 1964 » (1250);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e il Libano relativa all'assistenza giudiziaria reciproca in materia civile, commerciale e penale, alla esecuzione delle sentenze e delle decisioni arbitrali e all'estradi- zione, conclusa a Beirut il 10 luglio 1970 » (1253).

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sull'istruzione e formazione delle infermiere, adottato a Strasburgo il 25 ottobre 1967 (approvato dal Senato) (1755).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sull'istruzione e forma-

zione delle infermiere, adottato a Strasburgo il 25 ottobre 1967.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo comunista ne ha richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare, per la Commissione, l'onorevole Di Giannantonio, in sostituzione del relatore, onorevole Fracanzani.

DI GIANNANTONIO. Signor Presidente, mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

SARTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Il Governo si associa alle conclusioni della relazione scritta.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Venturoli. Ne ha facoltà.

VENTUROLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le critiche ricorrenti rivolte alle autorità italiane, e per esse al Governo e al Parlamento, da parte degli organi della Comunità europea circa l'esasperante lentezza e ritrosia ad attuarne le decisioni, traducendole in norme di adeguamento per la legislazione italiana, credo trovino, in ordine all'argomento che stiamo discutendo, una conferma inequivocabile. L'accordo europeo sull'istruzione e formazione delle infermiere è stato infatti adottato sei anni orsono, esattamente il 25 ottobre 1967; è stato esaminato dal Consiglio superiore della sanità quattro anni fa; è stato trasmesso alla Camera dei deputati dal Presidente del Senato il 27 febbraio 1973. Un vero e proprio primato di lentezza!

Dal momento che il tempo intercorso tra la data della decisione in sede europea e quella della ratifica dell'accordo da parte del Parlamento italiano è così ampio, viene spontaneo domandarsi, anzitutto, se i governi che si sono succeduti in questi anni ed il Parlamento abbiano saputo utilizzare bene tale periodo di tempo: se cioè siano stati realizzati i presupposti e gli elementi consequenziali che derivano dall'accettazione di questa linea in un settore così delicato ed importante come quello di cui stiamo discutendo. Ci si è preoccupati di quel che sarebbe successo dopo la ratifica dell'accordo? Si è veramente com-

preso il significato del deprecabile stato di arretratezza del nostro paese in rapporto a molti altri Stati, in particolare nel settore della scuola professionale e tecnica? In Italia — e mi rivolgo al rappresentante del Governo — per garantire una ragionevole forma di assistenza sanitaria, e solo per l'attuale struttura ospedaliera, che del resto è inadeguata alle esigenze generali, occorrerebbero non meno di 80 mila infermieri professionali, senza contare il vuoto pauroso che si registra nei settori extra-ospedalieri, nel campo delle strutture ambulatoriali di medicina scolastica, nel settore delle cliniche pediatriche ed ostetriche, nel pronto soccorso che deve esistere in ogni centro ospedaliero, per non parlare degli ospedali geriatrici e del campo nuovo ed interessante che si va sviluppando, ossia quello dell'assistenza agli anziani a domicilio.

Per citare alcuni esempi, oltre al settore ospedaliero cui mi sono richiamato, la situazione esistente nell'ambito dell'istruzione e della disponibilità di manodopera specializzata per quanto riguarda gli assistenti sociali ci fa notare che, a fronte di un fabbisogno di circa 20 mila unità, vi è una disponibilità di sole 6.500 persone. Sistematicamente, vengono indetti concorsi dai comuni e dalle amministrazioni pubbliche che tendono ad assolvere alle loro funzioni, attrezzandosi per questi nuovi compiti di medicina sociale; ma purtroppo tali concorsi vanno sovente deserti. Nel campo della pratica ostetrica, a fronte di un fabbisogno calcolato intorno alle 25-30 mila unità, vi è una disponibilità di appena 19 mila praticanti. Nel campo dei tecnici di radiologia, a fronte di un fabbisogno di 16 mila unità, vi è una disponibilità di appena 6 mila persone. La stessa cosa vale per tutti gli altri settori dell'attività paramedica e nel campo della medicina sociale.

Circa 7-8 anni fa si è svolto un interessante dibattito nel paese. L'esigenza di incrementare questo settore, anno dopo anno, ha subito costanti rinvii. Oltre alla mancata realizzazione delle più elementari forme di istruzione professionale e dei programmi relativi all'istituzione delle scuole, che in questo settore dovevano colmare i ritardi e dotare la nostra società di personale in grado di esercitare tali professioni (vecchie e nuove al tempo stesso, proprio per gli sviluppi e le trasformazioni nel campo della medicina pubblica e sociale), si sono venuti a creare vuoti paurosi. Vi sono addirittura 28 province senza alcuna scuola di tale tipo, a fronte di una effettiva disponibilità di manodopera potenziale, che ha già un titolo di studio e una

notevole preparazione teorica e che sarebbe disponibile ad inserirsi, attraverso tali scuole, nel tessuto e nella struttura sanitaria del nostro paese.

La situazione esistente ci dimostra che i programmi di studio sono qualcosa di fantascientifico, nel senso che non esistono affatto. La situazione esistente a proposito delle tecniche di apprendimento, nella medicina sociale, è tutt'altro che corrispondente alle nuove esigenze. Tutto ciò, ovviamente, si ripercuote sul livello dell'assistenza sanitaria, creando gravi situazioni sotto il profilo professionale, in quanto — ad esempio — al posto dell'infermiere qualificato abbiamo un « mezzo » infermiere, al posto del tecnico radiologo abbiamo una « figura » inventata con dei corsi approssimativi. Così dicasi per quanto concerne tutti gli altri settori delle attività paramediche. Molti di questi operatori sanitari improvvisati e non qualificati si sono venuti a trovare, ad un certo punto, in situazioni imbarazzanti; essi, cioè, sono stati denunciati per esercizio abusivo della professione e, pertanto, sono stati ritenuti responsabili, loro malgrado, di una situazione addebitabile, invece, a ben altre cause.

È persino paradossale dover registrare queste lacune e, al tempo stesso, confrontarle con la presuntuosa affermazione di voler attuare la riforma sanitaria dicendo che ciò che ne impedisce l'attuazione è soltanto, o prima di tutto, o fondamentalmente, un problema finanziario. Esistono anche questi fatti da considerare. È persino stupefacente il sussiego e la superficialità con cui tali problemi vengono trattati da parte dei nostri rappresentanti in campo europeo, quando vengono in discussione; sono accettate soluzioni che non corrispondono alla logica di sviluppo del nostro paese e che non tengono conto della nostra Costituzione, oltre che dell'arretratezza delle leggi e delle esigenze del mercato della manodopera in Italia. Quindi, anche per tali motivi, l'esame di questo disegno di legge ci costringe ad una seria riflessione.

Non si può affrontare con leggerezza un problema che il ritardo nella ratifica di questo accordo potrebbe indurre a ritenere di scarsa importanza. Prima di tutto, esso non è privo di gravi conseguenze per un paese come il nostro dove, a fronte di opportunità di occupazione discretamente retribuita, non c'è manodopera qualificata, bensì una massa di manodopera generica. Inoltre, in una situazione del genere, l'entrata in vigore dell'accordo equivale ad aprire la strada ad infermieri professionali provenienti da altri paesi, peri-

colo tutt'altro che secondario in quanto, come dicevo prima, si tratta di un settore dove la retribuzione si è attestata a livelli europei e forse anche superiori, in alcuni casi, a quelli di altri paesi. Senza contare che, mentre il diritto di libera circolazione della manodopera in questo caso varrebbe per quella proveniente dall'estero, non varrebbe per quella italiana, non avendo essa i titoli qualificanti per questa libera circolazione. Inoltre — e chiedo scusa al rappresentante del Governo se insisto su queste cose — credo che siano da chiarire alcuni punti specifici relativi agli allegati all'accordo che viene sottoposto alla nostra ratifica.

Innanzitutto, all'articolo 1, e precisamente al secondo comma, credo che sia da specificare, o meglio da modificare, la terminologia che compare nella traduzione non ufficiale, per evitare che si ingenerino degli equivoci con la dizione « infermiere o infermieri generici », che in Italia ha un significato preciso perché distingue appunto i generici dai professionali. L'accordo non fa riferimento a due livelli di qualifica, ma parla, nel testo francese, di infermieri, che nella traduzione letterale sono gli infermieri per cure generali e non gli infermieri generici. La dizione riportata nel testo, secondo la traduzione italiana, si riferisce invece agli infermieri generici. Essa perciò deve essere modificata, perché, se dobbiamo attenerci al contenuto dell'accordo, dove si parla di infermieri generali dobbiamo riferirci agli infermieri professionali e quindi non a quelli che nel nostro paese sono definiti generici (tra l'altro tale categoria dovrebbe essere eliminata).

Non è ben chiaro inoltre il significato dell'esclusione, dalla categoria contemplata dall'accordo, degli infermieri e delle infermiere la cui formazione è limitata al campo della salute pubblica, alla cura dei neonati, dei bambini malati, all'ostetricia e alla cura dei malati di mente. Vuol dire forse che l'applicazione dell'accordo è limitata soltanto alla formazione di personale di assistenza infermieristica destinato ai servizi ospedalieri? Ciò, secondo me, sarebbe in contrasto con una realtà già in atto in diversi paesi europei, dentro e fuori della CEE, mi riferisco all'Inghilterra, alla Danimarca, alla Jugoslavia, alla Polonia, eccetera dove, in via sperimentale o in forma già istituzionalizzata, si ha una formazione unitaria e globale del personale infermieristico che abilita indifferentemente all'esercizio della professione negli ospedali e nei servizi di sanità pubblica questo nuovo tipo di professionista dell'attività sanitaria.

Anche nel nostro paese si avverte l'esigenza di disporre di personale infermieristico che abbia una formazione di base unitaria e globale, pur rimanendo naturalmente ferma la necessità di alcune specializzazioni, come la pediatria, l'ostetricia o la psichiatria, che però non debbono configurare nelle professioni quel tipo di livello diverso che invece si accetta con la ratifica di questa convenzione. Questa esigenza potrebbe inoltre essere parzialmente soddisfatta facendo uso della facoltà prevista dall'allegato 2 al punto 4, di derogare cioè alle disposizioni del capitolo III dell'allegato 1, riservandosi, ai sensi dell'articolo 7 dell'accordo, di fissare come materie facoltative del programma e della formazione pratica per i servizi di maternità e di igiene mentale, la psichiatria, l'assistenza alle persone anziane e la geriatria.

In rapporto poi alle possibilità, conferite dall'allegato 2, di prevedere un numero di ore di corsi teorici e pratici diverso, secondo noi andrebbe attentamente studiata la possibilità che una legge nazionale disciplini questa materia. Per quanto concerne, innanzitutto, il numero complessivo di ore di insegnamento, la convenzione indica un numero inferiore a 4.600, con riferimento da un lato alla durata degli anni del corso di studi (che non sembra possa essere superiore a tre), e dall'altro alla possibilità di anticipare l'insegnamento di certe materie fondamentali alla formazione scolastica generale. Esiste inoltre una diversa distribuzione di ore tra insegnamento teorico ed insegnamento pratico; è questa un'altra grossa insufficienza dell'ordinamento italiano in merito alla quale si prevedono norme specifiche nell'accordo che dobbiamo ratificare. Deve essere considerato insufficiente, ad esempio, destinare un terzo del tempo richiesto dal programma totale ai corsi teorici e tecnici; ma nello stesso tempo, pur convenendo sulla necessità di riservare almeno la metà del tempo complessivo alla pratica, non sembra opportuno ridurre questo momento dell'insegnamento alla sola pratica ospedaliera se si vuole realmente dare una formazione unitaria e globale. Perciò l'insegnamento pratico deve abbracciare anche un tirocinio extraospedaliero.

Quindi, signor Presidente, onorevoli colleghi, pur riconoscendo la gravità di un ritardo che sollecita il nostro paese ad un notevole sforzo di recupero e di adeguamento dei programmi e delle strutture, data la nostra impreparazione e l'evidente squilibrio della nostra posizione rispetto a quella degli altri paesi firmatari, sembra a noi che in questo

momento la convenzione in esame non dovrebbe essere ratificata. Sarebbe stato necessario procedere prima alla determinazione di quei programmi e di quelle realizzazioni tali da consentirci realmente di assumere all'atto della firma della convenzione una posizione uguale a quella degli altri paesi; in questa situazione non ci sentiamo di approvare il provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare, per la Commissione, l'onorevole Di Giannantonio.

DI GIANNANTONIO. Signor Presidente, alcune preoccupazioni nuovamente espresse in questa sede erano già state manifestate nel corso del dibattito che si è svolto in Commissione. Tuttavia il relatore, dopo averle considerate, aveva ritenuto che esse non costituissero un motivo sufficiente perché il nostro paese potesse sottrarsi agli obblighi che derivano dalla nostra partecipazione ad una comunità internazionale. Noi riteniamo, infatti, che ogni accordo di carattere internazionale, ogni convenzione rappresenti un progresso per il quale bisogna essere disposti a qualche sacrificio.

Il relatore, in conclusione, ritiene che la ratifica di questo accordo potrà avere un significato positivo, nel senso che costringerà il nostro paese ad adeguarsi rapidamente al livello raggiunto dagli altri paesi europei. Ecco perché raccomandiamo nuovamente la approvazione di questo disegno di legge da parte della Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare lo onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

SARTI, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Concordo con le considerazioni del relatore, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del disegno di legge, identici nei testi del Senato e della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

PISTILLO, Segretario, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'accordo europeo sull'istru-

zione e formazione delle infermiere, con allegati, adottato a Strasburgo il 25 ottobre 1967.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'accordo di cui all'articolo precedente, a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 5 dell'accordo stesso.

(È approvato).

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

Esame di disegni di legge di ratifica di trattati internazionali.

La Camera approva, senza discussione e senza emendamenti, gli articoli dei seguenti disegni di legge che saranno votati a scrutinio segreto in altra seduta:

« Ratifica ed esecuzione della convenzione europea per la sorveglianza delle persone condannate o liberate con la condizionale, adottata a Strasburgo il 30 novembre 1964 » (*approvato dal Senato*) (1756).

« Ratifica ed esecuzione dello scambio di note effettuato a Belgrado il 24 aprile 1969 fra il Governo italiano e il Governo jugoslavo per il regolamento di questioni relative ad immobili già appartenenti allo Stato italiano ed adibiti al servizio consolare italiano nel territorio jugoslavo d'anteguerra » (1252).

Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale relativa alla protezione degli artisti interpreti o esecutori, dei produttori di fonogrammi e degli organismi di radiodiffusione, firmata a Roma il 26 ottobre 1961 (*approvato dal Senato*) (1899).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale relativa alla protezione degli artisti interpreti o esecutori, dei produttori di fonogrammi e degli organismi di radiodiffusione, firmata a Roma il 26 ottobre 1961.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare del MSI-destra nazionale ne ha richiesto l'ampliamento, limitatamente ad un oratore

per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Di Giannantonio.

DI GIANNANTONIO, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, riservandomi di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

SARTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Il Governo concorda con le conclusioni della relazione, riservandosi di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Baghino. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente; onorevoli colleghi, questo disegno di legge di ratifica, già approvato dal Senato il 15 marzo 1973, giunge all'esame della Camera a 12 anni di distanza dalla firma della relativa convenzione; la convenzione fu firmata da 25 Stati, e noi saremmo il quarto paese a ratificarla. Tale fatto comporterà inevitabilmente uno squilibrio, che dovrà essere tenuto presente con riferimento all'articolo 3 del disegno di legge, laddove si dice che il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, nel termine di 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con il ministro degli affari esteri, norme aventi valore di legge ordinaria per l'applicazione della convenzione menzionata nell'articolo 1.

Si tratta indiscutibilmente di una liberalizzazione che può tutelare veramente i nostri artisti e le nostre iniziative, specialmente nel campo della radiodiffusione, ma se, nell'emanare tale decreto, non si tenesse presente la situazione derivante dal fatto che solo 4 Stati, rispetto ai 25 firmatari, hanno ratificato la convenzione, si rischierebbe di non ricavare vantaggi da questa ratifica, ma di averne addirittura uno svantaggio, proprio per gli impegni che l'Italia, ratificandola, viene ad assumere, mentre altri 21 Stati non intendono ancora assumerli. Ecco perché noi, pur non essendo contrari alla ratifica, dichiariamo che è necessaria l'assicurazione da parte del Governo che sarà tenuta presente questa situazione quando verrà emanato il decreto di cui agli articoli 3 e 4 del disegno di legge.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Di Giannantonio.

DI GIANNANTONIO, Relatore. Signor Presidente, desidero precisare che l'Italia è la quarta nazione a ratificare tra i paesi europei, perché circa 12 paesi extraeuropei hanno già ratificato la convenzione. Poiché sappiamo che l'Italia, di solito, arriva sempre per ultima alla ratifica di queste convenzioni, salutiamo piuttosto come positivo il fatto che l'Italia sia tra i primi paesi a ratificare un trattato internazionale.

BAGHINO. Non credo sia tanto positivo il fatto che si ratifichi una convenzione dopo 12 anni!

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

SARTI, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Signor Presidente, nel disegno di legge è prevista una delega al Governo per l'emanazione di norme volte ad applicare la convenzione in oggetto, ed in particolare a consentire agli artisti di conseguire un equo compenso per le utilizzazioni secondarie dei dischi (e cioè quelle che si fanno tramite la radio e la televisione), così come già avviene per i produttori di dischi.

Desidero assicurare l'onorevole Baghino che sarà cura della Presidenza del Consiglio, cui è istituzionalmente demandato questo compito, provvedere a tutelare questi diritti ed a vigilare affinché tutto si svolga nel modo migliore per gli interessati.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del disegno di legge identici nei testi del Senato e della Commissione, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

PISTILLO, Segretario, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione internazionale relativa alla protezione degli artisti interpreti o esecutori, dei produttori di fonogrammi e degli organismi di radiodiffusione,

firmata a Roma il 26 ottobre 1961.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 25 della convenzione stessa.

(È approvato).

ART. 3.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, nel termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con il ministro degli affari esteri, norme aventi valore di legge ordinaria per l'applicazione della convenzione menzionata nell'articolo 1.

(È approvato).

ART. 4.

Il decreto di cui al precedente articolo dovrà rispondere ai seguenti criteri direttivi:

1) prevedere l'obbligo del produttore del disco fonografico o di altro apparecchio analogo riproduttore di suoni o di voci di ripartire in misura equa con gli artisti interpreti o esecutori l'ammontare del compenso spettante al produttore stesso per le utilizzazioni secondarie del disco;

2) estendere alla televisione i diritti relativi alla emissione radiofonica spettanti all'organismo di radiodiffusione.

(È approvato).

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

Esame di un disegno di legge di ratifica di un trattato internazionale.

La Camera approva, senza discussione e senza emendamenti, gli articoli del seguente disegno di legge, che sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta:

« Ratifica ed esecuzione della convenzione sull'Organizzazione idrografica internazionale, conclusa a Monaco principato il 3 maggio 1967 » (approvato dal Senato) (2000).

Discussione del disegno di legge: Erogazione per l'anno 1971 e per il primo trimestre dell'anno 1972 di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (approvato dalla VIII Commissione del Senato) (1427).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Erogazione per l'anno 1971 e per il primo trimestre dell'anno 1972 di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare comunista ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento, e senza limiti di tempo per gli interventi degli iscritti al gruppo stesso, ai sensi del sesto comma dell'articolo 39 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Amodio.

AMODIO, *Relatore*. Signor Presidente, poiché ritengo di aver sufficientemente illustrato gli intendimenti della X Commissione, mi rimetto alla relazione scritta, riservandomi di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

SARTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Querci. Ne ha facoltà.

QUERCI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, credo che il relatore Amodio abbia giustamente individuato la natura del provvedimento in discussione, scrivendo che esso rappresenta, in realtà, un raccordo normativo tra la situazione esistente prima dell'istituzione delle regioni a statuto ordinario e quella determinatasi successivamente.

Da un punto di vista generale, tale tesi è inconfutabile, in quanto con le precedenti leggi erano stati erogati contributi agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di

autolinee per il periodo 1967-1970. Erano rimasti scoperti così il 1971 e il primo trimestre del 1972, essendo state trasferite le competenze in materia alle regioni a far data dal 1° aprile 1972.

Sembra a me che, se tale assunto, da un punto di vista formale, è giusto, sia il caso tuttavia di richiamare l'attenzione, sia pure per brevissimi cenni, sulla circostanza che già in occasione della precedente legge del febbraio 1971 nella Commissione trasporti sorsero polemiche ispirate al fondamentale problema rappresentato da queste erogazioni agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari, non sempre chiare nella loro motivazione generale e non sempre giustificate per l'entità, soprattutto se connesse al problema di fondo della materia dibattuto da parecchi anni a questa parte anche se non risolto, che è quello della riforma generale dei trasporti pubblici extraurbani.

Se è vero, dunque, che si tende a sanare una situazione — e da un certo punto di vista ciò è giustificabile — non è men vero che il tipo del nostro intervento, in realtà, non risolve il problema generale della riforma dei trasporti, perché, anche se la materia è oggi di competenza regionale, tuttavia sono ben chiare le linee di intervento che praticamente intende seguire il Governo per favorire, appunto, la riforma del settore. Direi anzi — in ciò non sono d'accordo con il relatore — che è necessario chiarire il richiamo fatto alla libera concorrenza quale base della politica dei trasporti nella Comunità economica europea. Intanto occorre rilevare che nel nostro paese c'è un tipo di trasporto pubblico extraurbano del tutto particolare, con problemi particolari, anche a causa della presenza delle regioni. In secondo luogo, quando si enuncia come tesi generale la salvaguardia della libera concorrenza, poi, quando si parla di trasporti extraurbani, la tesi medesima finisce per essere una frase vuota, non chiara; anzi, dove vigono tali regimi di concorrenza, che magari vedono incrociarsi imprese private ed imprese pubbliche, si presentano una serie di contraddizioni che sono pagate, in abbondanza, dall'utente.

Vorrei aggiungere che, se è vero che la materia oggi è di competenza regionale, non è men vero che c'è la necessità fondamentale di favorire il tipo di intervento regionale nei prossimi mesi, cioè nell'attuazione della riforma generale. Il provvedimento in esame sana una situazione; ma naturalmente ciò non significa assolutamente risolvere il nesso essenziale del problema, che è, ap-

punto, la riforma del trasporto pubblico. E vorrei, da questo punto di vista, richiamare l'attenzione del Governo sul fatto che le regioni nel complesso (comunque, alcune regioni hanno già assunto sulla politica dei trasporti atteggiamenti ben precisi) si stanno orientando in maniera abbastanza decisa per pubblicizzare il settore, cioè praticamente per annullare le concessioni ad imprenditori privati e pubblicizzare aziende, che possono essere aziende regionali di trasporto o aziende per bacini. Ora, quando si esaminano alcuni aspetti particolari in questa o in quella regione, determinati elementi si evidenziano immediatamente. È sufficiente, per esempio, pensare che la regione Lazio, che si è impegnata appunto in un tipo di intervento per rimuovere tutte le contraddizioni del settore, impegna una cifra imponente e assorbente del proprio bilancio: e questa è una circostanza che richiede una risposta del Governo per l'attuazione del programma.

Questa sera si incontrano ancora Governo e regioni, e sarà certamente importante registrare quale tipo di atteggiamento il Governo terrà nei confronti del finanziamento alle regioni, perché altrimenti il problema resterebbe particolare.

Vorrei richiamare, sempre partendo da considerazioni sul disegno di legge in esame, un altro tipo di ragionamento che riguarda l'Istituto nazionale trasporti. Se è vero, infatti, che l'erogazione predisposta dal disegno di legge per l'INT copre circa l'80 per cento del suo *deficit* finanziario, non è men vero che su questo particolare ente — a capitale pubblico, essendo di proprietà delle ferrovie dello Stato — grava una pesante incertezza per il fatto che si trova ad operare oggi in una situazione diversa per l'attuazione, appunto, delle regioni.

Ecco perché credo che il disegno di legge in esame, che è stato definito di raccordo normativo tra la vecchia e la nuova situazione, richieda un rapido momento di approfondimento, per dare risposta a taluni problemi che esso pone in risalto.

Nel passato, si sono avute una serie di erogazioni (26 miliardi nel 1968, nel 1969, nel 1970), con una dialettica e con contrasti evidenti sul tipo di intervento. Oggi intendiamo sanare una vecchia situazione: le responsabilità del Governo, però, da questo punto di vista non sono assolute completamente, non è terminata cioè l'urgenza d'intervento statale nel settore. Infatti, se è giusto dire che dal 1° aprile 1972 il problema dei trasporti regionali è di competenza delle

regioni, non è men vero che il tipo di intervento che il Governo può promuovere, cioè il tipo di soluzione, il tipo di finanziamento, il tipo di progetto e quindi, praticamente, la linea che si intende in realtà favorire in questo rapporto con le regioni, possono segnare, realmente, una inversione di tendenza.

Ecco perché il gruppo socialista si dichiara favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, per le ragioni che ho già detto, rilevando tuttavia che, da questo punto di vista, sarà bene che il Governo dia assicurazioni, perché non si può liquidare un provvedimento quale quello oggi in discussione dicendo che si tratta di un provvedimento di sanatoria, rispetto al quale l'atteggiamento deve essere neutro; sarebbe bene, invece, che il Governo desse assicurazioni precise sul tipo e sulla linea di intervento nel rapporto con le regioni, in presenza poi delle contraddizioni sorte dall'esistenza dell'Istituto nazionale trasporti qual'è oggi, per giungere alla riforma del trasporto extraurbano e per eliminare una situazione che credo sia ormai divenuta insostenibile.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Poli. Ne ha facoltà.

POLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il disegno di legge già approvato dal Senato e che viene ora sottoposto al nostro esame avrà il voto favorevole dei deputati socialdemocratici, in quanto ha validità limitata nel tempo ed è un provvedimento indispensabile per sanare la situazione creatasi nel settore degli autoservizi di linea.

Debbo in questa sede anzi esternare la mia meraviglia per l'atteggiamento dei colleghi del gruppo comunista che in un primo tempo, stante l'urgenza del provvedimento, avevano dato il loro assenso per l'esame del disegno di legge in Commissione in sede legislativa e che, successivamente, hanno ritirato, con motivazioni non convincenti, tale assenso.

Dicevo che questo provvedimento ha validità del tutto temporanea. Con la sua approvazione, infatti, si intende sanare una situazione verificatasi nel periodo dal 1° gennaio 1971 al 31 marzo 1972, con criteri analoghi a quelli dettati dalla legge 25 febbraio 1971, n. 94, per gli anni 1967, 1968 e 1969, con la quale similmente a quanto avviene in altri paesi della Comunità europea, si prevedeva l'erogazione di contributi straordinari per integrare i bilanci finanziari degli enti pubblici

e degli imprenditori privati concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori.

Tali contributi trovano la loro giustificazione nell'effettiva utilità sociale dei servizi espletati dalle imprese concessionarie di autolinee in favore della collettività nazionale, a tariffe imposte dalla pubblica amministrazione. Pertanto il provvedimento si giustifica avendo riguardo al carattere di socialità del servizio che viene espletato.

Il provvedimento ha un mero carattere di proroga di norme che hanno validamente operato fino al 1970. Quanto ai periodi successivi al 31 marzo 1972, la questione è stata già risolta con il trasferimento alle regioni della potestà legislativa e amministrativa in materia. Consta inoltre che gli enti regionali, responsabili a decorrere dal 1° aprile 1972 dell'andamento economico del settore degli autotrasporti di linea in concessione, hanno, con propri provvedimenti, già disposto validi interventi finanziari in favore delle imprese interessate.

Ad avviso del gruppo cui appartengo, l'approvazione di questo disegno di legge, oltre a sanare una situazione per periodi progressi, sarà di valido sostegno per la soluzione di altri problemi che ora assillano la categoria interessata. Non ci pare che il provvedimento, per la sua modesta portata, consenta una più ampia dissertazione, soprattutto per ciò che riguarda il sistema adottato per far fronte alle necessità di bilancio, che senza alcun dubbio sin dall'inizio dovevano essere affrontate e risolte con altro metodo e certo con più saggi criteri, naturalmente dal punto di vista amministrativo.

Vorremmo tuttavia che fosse esaminato un aspetto del problema, da non trascurare in futuro. Come è noto questa materia dal 1° aprile 1972 è stata trasferita alla competenza delle regioni, le quali hanno già affrontato il problema per gli ultimi tre trimestri del '72 e per il corrente anno. Il Parlamento, tuttavia, dovrebbe affrontare il problema di fondo, quello del coordinamento dell'intero settore dei trasporti, che non può essere ulteriormente rinviato e per il quale vorrei invitare il Governo ad assumere un formale impegno.

Non è pensabile, infatti, che in una materia tanto importante e delicata si lascino le regioni libere di operare in modo difforme. Come, in generale, nella complessa materia dei trasporti occorre coordinare quelli su strada con quelli su rotaia e quelli per via aerea, al fine di ottenere il migliore risultato sul piano sociale, così in questo più limitato campo è

indispensabile avere una uniforme applicazione su tutto il territorio nazionale dei criteri relativi al settore.

Circa il provvedimento oggi in discussione, è da rilevare che il 10 per cento del contributo stanziato viene destinato all'Istituto nazionale trasporti, cioè ad un ente a totale capitale statale, dipendente direttamente dalle ferrovie dello Stato. Si tratta di 1.250 milioni che dovranno andare all'INT. Ritengo quindi doveroso chiedere all'onorevole sottosegretario per i trasporti di invitare il ministro, notoriamente così sensibile alla difesa degli interessi dello Stato, a voler disporre affinché l'Istituto nazionale trasporti, che oggi è da considerare uno dei più importanti vettori per i trasporti su via ordinaria, proceda ad una riorganizzazione delle sue strutture e dei suoi servizi che, come da più parti è stato rilevato, sono da rivedere e da modificare opportunamente, se si vuole che esso possa svolgere una funzione realmente utile per la società.

È per questo, onorevole sottosegretario, che sarebbe necessario risolvere la crisi che in questo momento, a quanto mi risulta, travaglia questo istituto al suo vertice, e soprattutto provvedere a riordinare opportunamente i suoi servizi. Non credo sia conveniente, né per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato né per lo Stato, che un istituto di questo tipo abbia la possibilità di appaltare servizi e di svolgere la sua attività attraverso terzi che non dovrebbero essere immessi in questa attività.

Concludendo, riaffermo il voto favorevole del nostro gruppo al presente disegno di legge.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Carri. Ne ha facoltà.

CARRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già in occasione del dibattito svolto al Senato il 13 dicembre 1972, il gruppo comunista espresse la propria opposizione a questo disegno di legge. Vorrei dire subito che a maggiore ragione tale opposizione riteniamo sia giusto ribadire oggi alla Camera, a distanza di quasi un anno, soprattutto perché gli ultimi e più recenti avvenimenti riguardanti il sistema dei trasporti hanno convalidato le tesi già allora sostenute dai senatori comunisti.

Appunto al Senato fu da essi sottolineata, infatti, la gravità e drammaticità della situazione che si era venuta a determinare nei trasporti urbani ed extraurbani per una serie di ragioni. Prima di tutto per le scelte poli-

tiche ed economiche che hanno teso a favorire in tutti questi anni, dal dopoguerra in poi, la motorizzazione privata rispetto a quella pubblica, con l'incentivazione all'acquisto dei mezzi di trasporto personali e con l'imponente costruzione di una rete autostradale costosa e per certi aspetti superflua. In secondo luogo per la mancanza di un intervento che favorisse la pubblicizzazione dei servizi ed esaltasse in tal senso le funzioni delle regioni e degli enti locali. In terzo luogo per la carenza di impegno nella produzione di veicoli pubblici, di modo che tuttora non vengono esaudite e vengono sistematicamente rinviate le consegne di mezzi di trasporto pubblico: è significativa, in tal senso, la rivendicazione dei lavoratori della FIAT e delle organizzazioni sindacali tendente a fare intensificare, in questa grande azienda, la produzione di mezzi pubblici rispetto a quelli privati.

La gravità della situazione è infine rivelata dalla insufficienza di stanziamenti tali da porre soprattutto le aziende pubbliche in condizione di far fronte alle crescenti esigenze dei trasporti urbani ed extraurbani.

A questo punto non è fuori luogo ricordare che il tanto discusso programma quinquennale 1971-1975 ha previsto per i trasporti una spesa di 6.251 miliardi, dei quali solo 315 attinenti i trasporti urbani e metropolitani, con una percentuale pari al 4,9 per cento. Procedendo di questo passo vi è quindi il pericolo (già verificato nel corso dell'ultimo anno) che il divario fra le esigenze del trasporto pubblico e le reali disponibilità si allarghi sempre più, fino ad arrivare al caos e alla paralisi completa, come si sta verificando nelle grandi città e in particolare a Roma. A tale caos e paralisi non si può certo ovviare con la moltiplicazione delle isole pedonali, se a queste non fa riscontro l'aumento dei mezzi di trasporto pubblici.

Non dimentichiamo che, secondo una stima recente della federazione delle aziende pubbliche di trasporto, il fabbisogno di nuovi mezzi finanziari per i trasporti urbani per il futuro decennio può essere valutato in almeno 1.700 miliardi, dei quali più di 600 per le ferrotranvie e per le autolinee, il che equivale a circa 60 miliardi all'anno.

È questa, del resto, in modo approssimativo, la somma richiesta oggi unitariamente dalle regioni (richiesta che sarà certamente ribadita questa sera, nell'incontro con il Governo), da inserire nel bilancio di previsione per l'anno 1974. Discuteremo comunque, signor Presidente, di tale fabbisogno nelle

prossime settimane, in occasione del dibattito sul bilancio dello Stato. Fin d'ora non possiamo però fare a meno di sottolineare l'enorme sproporzione tra tali esigenze e le previsioni di spesa: queste ultime rappresentano infatti meno di un sesto del reale fabbisogno e di quanto richiesto responsabilmente dalle regioni. Non si può quindi continuare nella linea di azione che viene perseguita anche con questo disegno di legge. Occorre cambiare indirizzo, emanare provvedimenti organici e non di carattere straordinario, e tanto meno deve trattarsi di provvedimenti straordinari in favore di aziende private che hanno operato nel 1971-1972: molte di queste aziende, fra l'altro, non esistono più, o perché hanno cessato la loro attività, o perché sono state pubblicizzate. In proposito ci è stato fornito un elenco di aziende sovvenzionate, in passato, in base alla legge n. 94 cui si richiama il provvedimento oggi in discussione. Da un primo sommario esame, risulta che più di un terzo di queste aziende non esiste più. Basti pensare a quanto avvenuto nel Lazio per volontà della regione, o in Emilia per volontà di diverse amministrazioni provinciali. Con il presente disegno di legge si rischia, quindi, di devolvere fondi ad aziende inesistenti, il che costituisce una elargizione del tutto ingiustificata, a fondo perduto, di denaro pubblico a privati. Le stesse organizzazioni sindacali hanno riconosciuto che si tratterebbe di fondi gettati al vento, ovvero concessi ad aziende per le quali è già stato provveduto diversamente da parte delle regioni, delle amministrazioni provinciali, dei comuni. È infatti noto che le erogazioni delle regioni a favore delle autolinee pubbliche e private vengono oggi calcolate in misura doppia di quanto disposto annualmente, dieci miliardi, dallo Stato per gli anni 1968, 1969 e 1970, senza contare gli indennizzi per le « rilevazioni » delle aziende private oggi pubblicizzate.

Partendo da queste elementari considerazioni, ci pare assurda la giustificazione secondo la quale le erogazioni previste dal disegno di legge riguarderebbero un periodo antecedente all'entrata in funzione dei poteri delle regioni, come ha sostenuto l'onorevole Poli. La realtà è che questi poteri oggi ci sono, e sono quindi le regioni, in rapporto ai propri programmi, a dovere essere poste nelle condizioni di sanare le precedenti situazioni. Già nel 1971 la legge n. 94 fu giustificata con l'indifferibile urgenza di assicurare i servizi in attesa di un generale

riassetto del settore. Fu quindi sottolineata la straordinarietà ed eccezionalità dei contributi, ma questi servizi oggi debbono essere assicurati dalle regioni, né si possono concepire, dunque, nuovi provvedimenti straordinari ed eccezionali, perché finirebbero per diventare istituzionali, limitando così oggettivamente i poteri delle regioni. A giusta ragione vi è chi ha parlato al Senato, in occasione del dibattito dello scorso dicembre, di incostituzionalità della legge in quanto il controllo delle autolinee, il mantenimento ed il potenziamento di esse non sarebbero più di competenza statale, bensì regionale. A maggior ragione non si può ignorare, né tanto meno mortificare, la poiestà delle regioni in questo campo; occorre invece predisporre sollecitamente quegli atti che consentano alle regioni l'assunzione effettiva delle responsabilità di gestione dei trasporti pubblici con il passaggio delle competenze ad esse spettanti. In tal senso vi sono stati ripetuti impegni da parte del Governo che, però, non sono stati mai tradotti in atti concreti. Al contrario, si sostiene oggi l'approvazione del presente disegno di legge che si muove in direzione diametralmente opposta e non tiene conto delle necessità più volte ribadite.

Mi sembra utile rilevare quei fatti nuovi che, dopo l'approvazione della legge al Senato, sono appunto intervenuti a sostegno di scelte diverse da quelle che ci vengono riproposte oggi con questo disegno di legge. Già il 4 maggio 1973 ha avuto luogo un incontro fra i sindacati e il Governo. Vi presero parte, per il Governo, gli allora ministri Taviani e Bozzi e i sottosegretari Tedeschi e Barbi. Al termine dell'incontro la federazione dei sindacati dichiarò di avere « preso atto con soddisfazione delle assicurazioni del Governo circa la destinazione alle regioni e non alle aziende private dei finanziamenti relativi al trasporto pubblico », per consentire alle regioni stesse di esercitare le funzioni istituzionali previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972, concernente, tra l'altro, le autolinee di interesse regionale.

La federazione dei sindacati dichiarò inoltre in quella circostanza di aver preso atto con soddisfazione delle assicurazioni del Governo circa l'impegno di discutere a breve termine con le organizzazioni sindacali i contenuti di una emananda legge-quadro di indirizzo generale sui trasporti regionali. Di tale legge, però, siamo ancora in attesa. Successivamente, in sede di trattativa per il rinnovo

contrattuale degli autoferrotranvieri, a distanza di pochi giorni, in data 10 maggio 1973, venne ribadito l'impegno precedentemente assunto dal Governo. Anzi, in quell'occasione, il ministro del lavoro confermò la volontà emersa nell'incontro del 4 maggio e l'impegno di predisporre gli atti che consentano alle regioni l'assunzione effettiva della responsabilità di gestione dei trasporti pubblici ad esse spettanti con l'assunzione dei propri poteri. Il ministro sottolineò altresì l'esigenza di porre fine alle forme fin qui praticate di sovvenzionamento delle autolinee in concessione e di affidare alle regioni la responsabilità di organizzare il servizio in base alle proprie esigenze oggettive.

La federazione dei sindacati, in rapporto a ciò, chiese inoltre l'erogazione di 10 miliardi di lire per estendere ai lavoratori delle autolinee i benefici economici previsti dall'accordo nazionale degli autoferrotranvieri.

Successivamente (mi si consenta di richiamare anche quest'altro avvenimento), esattamente il 10 settembre, al convegno nazionale unitario delle strutture sindacali regionali e aziendali delle autolinee extraurbane e in concessione private, che si è svolto alla *Domus Mariae*, vennero respinti categoricamente, in un ordine del giorno, ogni volontà e ogni tentativo di perpetuare il regime di sovvenzionamento, in qualsiasi forma e a qualsiasi titolo e livello, alle aziende a gestione privata, che hanno ormai dimostrato — ha aggiunto il documento — incapacità nella conduzione dei servizi conformemente alla necessità dell'utenza e al rispetto degli elementari diritti dei lavoratori interessati. Fu richiesta, inoltre, la destinazione dei finanziamenti alle regioni al fine di una diversa organizzazione dei servizi sotto la diretta responsabilità di esse e per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro dei lavoratori delle autolinee.

Tutto ciò nel quadro, ovviamente, di una diversa politica dei trasporti. Siamo a conoscenza, fra l'altro, di un ulteriore tentativo fatto proprio questa mattina dalle organizzazioni sindacali (su cui gradiremmo che l'onorevole sottosegretario ci informasse) presso il Governo affinché sia modificato il presente disegno di legge o almeno ne sia rinviata la discussione, in attesa di nuovi accordi. Ma di tale iniziativa non si è tenuto conto.

A nome del gruppo comunista, vorrei aggiungere che, oltre alle prese di posizione delle organizzazioni sindacali che mi sono permesso di citare, signor Presidente, già in passato abbiamo auspicato e sollecitato il Governo a rivedere questo disegno di legge

e a rendersi disponibile per discutere le nostre proposte relative al trasferimento di detti fondi alle regioni. Abbiamo fatto ciò con maggiore convinzione, anche in rapporto alla costituzione del nuovo Governo di centro-sinistra e alle nuove condizioni createsi rispetto al dicembre scorso. È noto, infatti, l'impegno di questo Governo e del Presidente del Consiglio di voler favorire in ogni modo l'attività delle regioni. A nostro avviso, questa legge poteva essere un'occasione concreta per dimostrarlo. Manifestiamo quindi tutto il nostro disappunto per il fatto che ciò non si sia verificato e lo consideriamo, in questo settore, un fatto grave che riconferma la mancanza di una volontà rinnovatrice.

Riepilogando, quindi, noi siamo contrari a questo disegno di legge: primo, perché le competenze in questo settore sono proprie delle regioni; secondo, per l'esigenza che vi è di assicurare alle regioni, anche attraverso adeguati finanziamenti, l'esercizio pieno delle loro funzioni; terzo, per la situazione nuova che si è venuta a determinare con la pubblicizzazione di numerosi servizi privati; quarto, per tenere conto delle rivendicazioni sindacali; quinto, per rispettare gli accordi intervenuti tra Governo e sindacati e perché il Governo onori gli impegni assunti.

Proponiamo quindi che i fondi previsti in questo disegno di legge siano devoluti a favore delle regioni a statuto speciale e ordinario, come contributi per gli autoservizi di linea per viaggiatori, sia pure effettuati nel 1971-1972. Le regioni stesse, in questo caso, dovranno decidere come e in che modo utilizzare tali fondi. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Quillieri. Ne ha facoltà.

QUILLIERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, da anni le imprese di autotrasporti di persone su strada patiscono gli effetti di una grave crisi economica che rischia di travolgerle in un dissesto generale di notevole portata anche sotto l'aspetto dell'interesse collettivo.

Tale situazione è stata obiettivamente considerata dai precedenti governi, anche se solo sotto l'aspetto congiunturale, tanto che a partire dal secondo semestre dell'anno 1967, con legge 28 marzo 1968, n. 375, furono erogati 4 miliardi di contributi che, pur se inadeguati alle effettive esigenze delle aziende, rappresentarono il sintomo di una volontà po-

litica tesa a sostenere un'attività importante per l'avvenire e per l'economia del paese.

Analogo provvedimento è stato emanato per gli anni 1968, 1969 e 1970 con legge 25 febbraio 1971, n. 94, ma l'erogazione, allora stabilita nella misura complessiva di 26 miliardi, risultò sufficiente a coprire solo parzialmente i *deficit* di esercizio delle aziende interessate, *deficit* scrupolosamente accertati dagli organi tecnici di controllo del ministero competente. Ed è appunto a seguito di tale constatazione che il ministro dei trasporti allora in carica predispose un disegno di legge per l'integrazione di 21 miliardi dei contributi stabiliti dalla richiamata legge n. 94.

È rimasto altresì fermo per alcuni mesi il disegno di legge n. 1427, oggetto dell'attuale discussione, sebbene esso sia stato già da tempo approvato dalla competente Commissione del Senato in sede redigente. L'urgenza di una rapida definizione del provvedimento è di per sé evidente, se si tiene presente che esso è destinato, anche se in misura insufficiente, alla copertura degli accertati *deficit* dei bilanci aziendali dell'anno 1971 e del primo trimestre del 1972.

Il ritardo nella emanazione di tale provvedimento è principalmente da individuare nell'aggancio, tentato da qualche parte politica, tra l'erogazione dei 12 miliardi e mezzo, che il disegno di legge contempla, e la definizione delle vertenze sindacali in atto nel settore, aggancio che appare a noi del tutto ingiustificato dal momento che i contributi si riferiscono ad anni passati e non attengono all'esercizio in corso; aggancio erroneo, inoltre, sotto il profilo politico, perché ha consentito ai sindacati una sorta di speculazione contrattuale che è giunta fino al punto di pretendere l'esclusione dei datori di lavoro da ogni discussione relativa ai miglioramenti salariali. Il che, certamente, ha contribuito ad acuire le tensioni del settore, ponendosi quale non ultima causa del protrarsi della vertenza e della sua attuale estensione anche al campo delle aziende municipalizzate, che pure hanno già rinnovato il loro contratto di lavoro.

Il ritardo nell'approvazione del disegno di legge n. 1427 e le perplessità che esso ha suscitato risultano del tutto ingiustificati, perché portano inevitabilmente a favorire una soluzione pubblicistica che appare controproducente per l'altissimo costo che essa imporrebbe senza alcun effettivo miglioramento nella qualità dei servizi. È bene rendersi conto che i concessionari di trasporto svolgono un servizio essenziale ed insopprimibile: perciò, se si

pongono le imprese nella condizione di dover cessare il servizio, esso dovrebbe comunque essere effettuato da organismi pubblici.

Allora non si spiega come si frappongano ostacoli alla concessione dei contributi oggetto del disegno di legge in discussione, quando poi la gestione pubblica, che è l'unica alternativa a quella attualmente svolta dai concessionari privati, verrebbe a costare cifre che, nella più benevola delle ipotesi, non sarebbero inferiori ai 500 miliardi annui. Qui a Roma ne abbiamo un esempio concreto: solo per coprire il *deficit* della STEFER e dell'ATAC, il cittadino romano deve sborsare 25 mila lire all'anno.

Desidero inoltre far osservare al collega comunista che mi ha preceduto che non vi è, nel provvedimento in esame, un atteggiamento contrario alle competenze regionali: il titolo precisa che il contributo si riferisce all'anno 1971 e al primo trimestre del 1972, epoca nella quale le competenze primarie passano alle regioni.

Vi è quindi da augurarsi che le regioni, nella pienezza del loro potere decisionale, sappiano trovare le soluzioni più adeguate, che non devono essere necessariamente pubblicistiche, ma che devono considerare la concessione, sia pure da parte delle regioni, sotto il profilo dei costi cui ho accennato, sia pure molto brevemente.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marzotto Caotorta. Ne ha facoltà.

MARZOTTO CAOTORTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione è, certo, una goccia nel mare, insufficiente com'è a risolvere il grave problema del trasporto pubblico interurbano. Ma, proprio a causa della grave crisi del settore, ritengo si debba accogliere con favore il provvedimento, che fissa un contributo, arretrato, unicamente sulla base di quelli precedentemente erogati. Non vi è quindi una reale rispondenza tra il contributo erogato ed il fabbisogno del settore, perché vi è solo la ripetizione di contributi precedenti. Non possiamo però respingere questo contributo, se pur piccolo, ad un settore bisognoso di aiuto ed importante per i lavoratori.

Dobbiamo domandarci come mai l'erogazione avvenga con tanto ritardo: se lo è già chiesto qualche collega. Non si può dimenticare che anche in precedenza nel settore del trasporto si sono avute tensioni sindacali e che, più volte, l'associazione degli im-

prenditori privati di autolinee ha subordinato il rinnovo del contratto nazionale all'approvazione di questo provvedimento. È un sistema discutibile, che purtroppo si va ripetendo: perciò, pur approvando il provvedimento, presenterò un ordine del giorno con il quale si impegna il Governo a subordinare l'erogazione dei contributi alla stipulazione del nuovo contratto collettivo di categoria da parte dei concessionari, per poter risolvere il problema anche dal punto di vista sindacale. È noto, infatti, come da molti mesi — quasi un anno — sia scaduto il contratto: le agitazioni sindacali in corso sono un sintomo della grave situazione che deriva da ciò.

Il disegno di legge evidenzia, poi, un altro problema, connesso all'erogazione prevista a favore dell'INT. In ordine a quest'ultimo, la Commissione trasporti ha più volte discusso: esiste un impegno del Governo che lo scorso anno ha presentato un progetto di riordino dell'INT, istituto nato per affiancarsi alle ferrovie dello Stato per il trasporto di merci e che poi ha ampliato la sua sfera d'azione al trasporto di persone, con un aumento pauroso del *deficit*. L'INT si trova, attualmente, in una situazione veramente preoccupante.

Soprattutto oggi che le competenze in materia di trasporto pubblico di persone sono state trasferite alle regioni, sembra a noi necessario che anche l'INT rientri nell'alveo dei suoi compiti istituzionali e cioè il trasporto delle merci, lasciando alle iniziative regionali l'eventuale costituzione di aziende pubbliche — di carattere regionale o comprensoriale — facenti capo agli enti locali per gestire il trasporto di interesse locale.

Il trasporto pubblico richiede, per altro, che si affronti la crisi che il settore attraversa con provvedimenti organici e radicali. Sappiamo come uno dei motivi di fondo della situazione deficitaria del settore stesso risieda nella caotica legislazione e, spesso, nella irrazionale duplicità di servizi, che, sovrapponendosi fra loro, determinano un inutile dispendio di energie e di fondi pubblici.

In merito, è chiaro che la competenza è ormai delle regioni. Queste ultime, per altro, abbisognano, a mio avviso, di due provvedimenti da prendere a livello nazionale, per poter affrontare con maggiore sicurezza i problemi del settore. Il primo di essi è di carattere economico: a tal fine esiste un mio ordine del giorno che vorrei richiamare, in quanto strettamente pertinente alla materia in esame. Detto ordine del giorno — accolto come

raccomandazione al termine del dibattito sul disegno di legge concernente modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi — impegna il Governo a presentare al più presto un disegno di legge volto ad aumentare congruamente il fondo globale per le regioni, sì da porre queste in grado di provvedere ai sempre maggiori oneri derivanti dalla necessità di garantire l'esercizio delle linee di trasporto pubblico locale, la cui gestione, pubblica e privata, è in una situazione di crisi insostenibile, come recenti scioperi chiaramente hanno dimostrato. Si tratta, quindi, di trovare il modo di aumentare detto fondo globale, così da porre le regioni in condizione di provvedere al servizio pubblico di trasporto locale.

Ma esiste un altro modo di aiutare le regioni in questo campo, ed è quello di riordinare, a monte, tutte le leggi nazionali disciplinanti il settore, che sono, oggi, così contraddittorie ed incomplete da impedire l'individuazione di principi generali in grado di informare la legislazione regionale in materia. Le regioni, infatti, in questo settore sono particolarmente timide ed incerte; hanno già emanato alcune leggi, molto contraddittorie tra loro, e, certamente, non sanno come individuare i principi generali della legislazione nazionale che possano essere di guida della loro attività legislativa in materia.

In proposito, pertanto, ho presentato un ordine del giorno che impegna il Governo ad accelerare i lavori dell'apposita commissione, istituita sin dall'inizio dell'anno in corso, proprio per preparare uno schema di disegno di legge-quadro sui trasporti pubblici locali.

Tale commissione, di cui è presidente il consigliere di Stato dottor Mezzanotte e di cui fanno parte incaricati del Ministero dei trasporti, del Ministero per le regioni e delle singole regioni, avrebbe dovuto concludere i propri lavori entro il maggio 1973. Ciò non è accaduto: mi risulta anzi che da alcuni mesi la commissione non ha ripreso i suoi lavori. Per altro, per il poco che aveva potuto fare, essa prometteva bene, cioè prometteva di presentare all'attenzione del Parlamento qualcosa di organico.

Ritengo, dunque, necessario sollecitare il Governo affinché inviti tale commissione ad accelerare i propri lavori e presentare al più presto uno schema di disegno di legge idoneo a fornire alle regioni i principi generali concernenti la materia delle concessioni di pubblico trasporto, nonché delle relative deleghe regionali agli enti locali o ai loro consorzi, affinché si realizzi un rilancio del settore se-

condo quei principi razionali che, finora, hanno avuto spazio solo in convegni di studio, ma che ormai devono tradursi in norme effettivamente operanti. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tassi. Ne ha facoltà.

TASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il disegno di legge in esame genera in noi notevoli perplessità, perché, in primo luogo, esso sembra assolutamente insufficiente a risolvere il grave problema dei trasporti e, in secondo luogo, non sembra essere stato redatto con la dovuta attenzione. Dalla relazione — circostanza pacifica — risulta che ben 26 miliardi sono stati erogati per gli anni 1968-1969-1970, con la media annuale di 8 miliardi e mezzo; e negli anni considerati i costi delle imprese erano notevolmente più bassi. Già in un altro dibattito dedicato alla conversione del decreto-legge che aumenta il prezzo della benzina, ebbi modo di ricordare che nell'ultimo biennio i prezzi dei pezzi di ricambio sono aumentati di circa il 60 per cento, le spese di riparazione di circa il 100 per cento, ed in misura notevole sono aumentati anche i prezzi di acquisto del materiale rotabile. Non si comprende, quindi, come mai si preveda un incremento minimo dell'intervento a favore delle imprese concessionarie di servizi di autotrasporti.

Nella relazione si fa riferimento all'impegno dello Stato italiano, in questo senso, verso i servizi privati, per gli obblighi derivanti dal trattato CEE. Infatti, in uno dei primi punti programmatici nel settore economico, quello concernente la difesa della libera concorrenza, il trattato CEE prevede che lo Stato membro che intenda concedere un servizio di trasporto pubblico a tariffe non compensative dei costi di produzione, come avviene da noi, e come è giusto che sia, stante la pubblica utilità del servizio, debba intervenire a favore delle imprese che esercitano il servizio in concessione. Il fatto che, poi, lo Stato non intervenga a sufficienza o non intervenga a tempo, non esclude le sue responsabilità. Sappiamo infatti che, in altri settori, imprese private, forti degli impegni internazionali che lo Stato ha assunto sottoscrivendo il trattato di Roma, hanno ottenuto dall'Alta Corte di giustizia provvedimenti a carico dello Stato italiano. Anzi, addirittura magistrati italiani hanno adottato provvedimenti di tal tipo: se ben ricordo, il tribunale di Brescia ha condannato lo Stato, in persona del titolare *pro*

tempore del dicastero interessato, a disporre pagamenti a favore di imprese private.

Ecco, quindi, che la situazione, antiggiuridica sotto il profilo internazionale, diventa antiggiuridica anche per il nostro ordinamento interno; e ciò perché il groziano principio *pacta sunt servanda* — anche attraverso le norme della Costituzione che impongono limitazioni di sovranità dello Stato italiano per il rispetto di enti sovranazionali — fa sì che un trattato internazionale comporti immediate conseguenze nell'ordinamento interno.

Ecco perché dobbiamo ritenere assolutamente insufficiente il disegno di legge in esame. Già nella relazione leggiamo che la speranza migliore è che l'intervento statale per il periodo considerato riesca a coprire il 33 per cento, come massimo, di ciò che si deve alle imprese. Il 33 per cento è un terzo scarso di quanto si deve, proprio in un settore dove la poca tranquillità dei rapporti economici e sociali ha comportato grossi disservizi; disservizi che, tra l'altro, non sono migliorati dopo il 1° aprile 1972. Ad esempio, nella mia provincia di Piacenza, il sabato e la domenica, su certi tracciati stanno cessando i servizi automobilistici perché le imprese non riescono a far fronte alle spese. Né si sa quando entrerà in funzione il vagheggiato consorzio tra comuni e provincia per il trasporto pubblico; sì che diverse zone della provincia, specie quelle più eccentriche, che avrebbero maggior bisogno dell'intervento statale per rendere più facili le comunicazioni, sono quelle che più risentono della situazione. Il caso di Nibbiano Val Tidone è già stato oggetto di una precisa interrogazione al ministro competente.

In questo quadro tutt'altro che rassicurante, si inserisce il problema dell'Istituto nazionale dei trasporti. Non siamo contrari agli interventi pubblici nei vari settori; sosteniamo anzi, la necessità dell'intervento pubblico in quei settori nei quali l'iniziativa privata è inefficiente, insufficiente o deficitaria. E ciò soprattutto quando si tratta di un servizio di pubblica utilità, come è necessariamente quello dei trasporti di linea. Ecco perché, in via di principio, non siamo contrari agli interventi dell'IRI e non siamo contrari neanche all'intervento dell'Istituto nazionale dei trasporti; siamo però contrari a tali interventi quando gli istituti statali non intervengono nei confronti dei servizi meno efficienti o di quei servizi nei quali l'impresa privata sia insufficiente o deficitaria. L'intervento di questi istituti statali infatti generalmente si rivolge ai servizi più utili, per sostituirsi alle imprese

che, in quella zona o in quei settori, sono remunerative sia per il privato sia per il pubblico servizio, mentre dimentica completamente le zone e i settori dove anche l'attività dell'iniziativa privata non trova remunerazione.

Ecco perché il discorso sull'INT dovrebbe essere molto più approfondito, anche in considerazione dell'invito che il ministro Preti ha rivolto alla camera di commercio di Piacenza. Si dice che, per il momento, non è previsto alcun aumento dell'attività dell'Istituto, aumento paventato dagli autotrasportatori piacentini che vi scorgono un caso di concorrenza non molto leale. Resta il fatto, per altro, che il suo *deficit* di bilancio, che dovremo ora sanare, è, però, molto elevato.

Prima di sanare il bilancio di un ente pubblico, sarebbe bene però analizzare, innanzitutto, il motivo del *deficit*. Non credo che all'INT le cose vadano tanto bene, o siano molto chiare. È stata pubblicata proprio oggi, sul resoconto sommario, un'interrogazione dell'onorevole Giuseppe Niccolai, in cui si rilevano diverse manchevolezze al vertice di questo istituto. Il presidente, per esempio (il cui nome, se non sbaglio, è Bonacina), rimane in carica senza titolo. Ora, prima di spendere denaro pubblico, sarebbe bene sapere esattamente dove vada a finire.

Ecco perché, di fronte alle indicazioni della relazione, che, poi, non trovano riscontro nel disposto legislativo, prima di dare al Governo una delega in bianco perché possa elargire denaro pubblico a questi istituti che non sanno fare bene ciò che dovrebbero, dovremmo conoscerne e analizzare — e quindi dovremmo avere i mezzi per conoscere ed analizzare — le situazioni di bilancio.

Un altro punto sul quale non possiamo concordare è l'articolo 2 del progetto di legge. Trattandosi qui di sanare una vecchia situazione, cioè quella verificatasi entro il 31 marzo 1972 e nell'anno 1971, non è possibile sottoporre la concessione dei fondi dello Stato alla condizione del rinnovo del materiale. L'obbligo dello Stato nei confronti delle imprese è di rifonderle del mancato guadagno, o addirittura della perdita secca di bilancio, avendo imposto un prezzo pubblico; è l'utilità pubblica, quella della collettività, che rende necessaria tale scelta, che però non può, e non deve, essere a carico di chi svolge il servizio: non può esserlo, perché sarebbe immorale; non deve esserlo, perché i trattati della Comunità economica europea ci impongono di agire diversamente. Non possiamo accettare quindi che l'erogazione di denaro

da parte dello Stato sia sottoposta ad una condizione che tra l'altro non possiamo sapere se sarà soddisfatta: non possiamo, addirittura, sapere se le aziende siano in condizione di rinnovare il materiale.

Anche sotto tale profilo, quindi, le nostre perplessità sono notevoli.

Un altro punto che desidero trattare è quello delle proteste sollevate dall'estrema sinistra per la presunta violazione di competenze regionali. Ritengo che tale assunto debba essere contestato, e contestato recisamente, perché non è stata, forse, bene intesa la funzione del provvedimento. Non si tratta di sostituirci — come Stato, come potere centrale — all'attività delle regioni; non si tratta, quindi, di una violazione delle competenze primarie o delegate che alle varie regioni sono state attribuite a partire dal 1° aprile 1972. Si tratta dell'adempimento di un obbligo dello Stato nei confronti delle imprese concessionarie dei servizi di linea per viaggiatori, relativo ad un periodo precedente l'attribuzione della competenza specifica alle regioni. Ecco, quindi, che la difesa sempre fatta da parte delle sinistre delle competenze regionali, che ha in sé un senso ed un significato, nella specie mi sembra sia un fuor d'opera proprio per motivi puramente cronologici, che sono, insieme, giuridici: non possiamo attribuire alle regioni, nemmeno in via immediata, la competenza di disporre a favore delle imprese di servizi in concessione, perché attribuiremmo alle regioni una competenza retroattiva, andando quindi a cozzare contro le previsioni degli stessi decreti-delegati che hanno fissato al 1° aprile 1972 la decorrenza dell'esercizio delle funzioni.

Ultima considerazione che desidero fare, e che ritengo necessaria, riguarda quanto ha detto l'onorevole Marzotto Caotorta. Se il pagamento da parte dello Stato di questo contributo fosse grazioso, e non giuridicamente imposto, il discorso dell'onorevole Marzotto Caotorta, relativo al condizionamento di questo pagamento a favore di quelle imprese che abbiano, o che possano avere, la volontà di sottoscrivere l'accordo sindacale, avrebbe senso, ma dato che si tratta di un obbligo, anche tale ipotesi mi sembra un fuor d'opera. Non possiamo porre come condizione — anche se questa potrebbe essere ritenuta valida, su un piano di astratta equità — la sottoscrizione di un contratto collettivo; il pagamento di somme è dovuto per una situazione precedente, e deriva — ripeto — da un obbligo dello Stato, che si fonda su di un accordo internazionale. In sostanza vanificheremmo — a parte la po-

chezza di ciò che stiamo per dare — l'obbligo che ha lo Stato in forza di un trattato del MEC.

Ecco perché ritengo che il provvedimento in esame debba essere notevolmente modificato; è necessario innanzitutto un aumento della spesa, perché non possiamo limitarci al 33 per cento, indicato nella relazione; è necessaria, poi, una riserva per quanto riguarda il contributo a favore dell'Istituto nazionale dei trasporti, nel senso che si deve, prima, conoscerne esattamente la situazione; è necessaria, infine, una sicura e decisa azione da parte del potere centrale perché i contributi giungano alle imprese, con la massima celebrità, e come l'urgenza del caso richiede. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Korach. Ne ha facoltà.

KORACH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'esame di questo provvedimento, di portata evidentemente limitata data l'entità della cifra impegnata rispetto alla spesa globale del settore dei trasporti, può essere l'occasione per iniziare, almeno, un discorso che potrà svilupparsi in seguito quando verranno in discussione altri provvedimenti che sono attualmente all'esame del Parlamento.

Noi pensiamo infatti che certe impostazioni indichino molto meglio la volontà politica di un Governo — anche nell'ambito di leggi parziali e limitate — che non il proseguire sulla vecchia strada e ripararsi dietro dichiarazioni generiche e spesso fumose.

Forse, quindi, vale la pena, anche per questo limitato provvedimento, di richiamare l'attenzione del Governo sull'estrema importanza che riveste per il paese il settore dei trasporti, soprattutto nel momento in cui constatiamo — esaminando anche gli altri progetti di legge che sono in discussione presso le Commissioni ed i tagli operati nel bilancio del settore dei trasporti — che il Governo sembra coltivare l'illusione che basti, in nome del pareggio del bilancio, scrivere certe cifre perché automaticamente nel paese non esista più il problema delle spese per i trasporti.

La realtà è evidentemente un'altra, e cioè che la mancanza — ormai da lungo tempo — di impegno dei vari governi in questo campo ha portato ad un aumento veramente preoccupante della spesa globale per i trasporti; spesa che incide ormai pesantemente sui bilanci delle amministrazioni locali e su quelli delle famiglie, con una profonda di-

storsione dei consumi pubblici e privati e con la eliminazione — proprio per mancanza di volontà politica — di ogni possibilità di controllo e di guida del settore.

Conseguentemente, i costi dei trasporti sono ormai veramente enormi rispetto al prodotto nazionale lordo. Negli anni cinquanta, i trasporti assorbivano il 10-15 per cento del prodotto nazionale lordo, nel 1969 siamo giunti al 28 per cento e penso che attualmente si sia vicini al 30 per cento. Per di più, il ritmo di aumento è sempre crescente.

Questo significa che, mentre negli anni cinquanta, per ogni cento lire di aumento del prodotto nazionale lordo dieci andavano ai trasporti, negli anni settanta questo settore assorbe ormai qualcosa come trenta lire per ogni cento di aumento. Il che, evidentemente, limita le possibilità di aumento delle spese — sociali ed individuali — in altri settori.

A questa dinamica veramente impressionante della spesa non ha fatto riscontro un corrispondente impegno da parte del Governo. Conosciamo tutti le condizioni veramente paurose delle ferrovie dello Stato e di tutti gli altri tipi di trasporto pubblico, anche nell'ambito dei comuni e dei comprensori.

Il provvedimento in discussione tenta ora di tamponare i fenomeni, preoccupanti e di dimensioni enormi, che si sono determinati in sede locale, in conseguenza del fatto che molte imprese di trasporto si sono buttate tra le braccia dell'ente locale dalla sera alla mattina, costringendolo a prenderle così come erano per non privare il territorio di un servizio essenziale. Altre imprese si sono comportate in modo diverso, è vero, ma sempre in un quadro generale che mostra ormai una crisi gravissima.

La prima conseguenza del mancato impegno del Governo è stato l'aumento del costo dei trasporti, che in Italia è ormai tra i più elevati della Comunità europea. E non tragga in inganno il fatto che vi sono tariffe ferroviarie basse e tariffe urbane abbastanza modeste, perché questi tipi di trasporto rappresentano una percentuale minima del sistema complessivo; che è per il resto assolutamente inefficiente, a scarsissimo rendimento e a costi crescenti, con un'incidenza paurosa sugli stessi costi di produzione e sui redditi operai (penso che qualcuno abbia letto le interviste di alcuni industriali italiani dopo il viaggio al nord del ministro Giolitti, in cui si trattava anche di questo problema).

Ora, in questo ampio quadro — su cui non potremo non ritornare quando esamineremo

altri progetti di legge in discussione —, il settore dei trasporti regionali comprensoriali e urbani è di estrema importanza, sia perché è un settore fortemente incidente sulla spesa, sia perché condiziona la vita stessa della comunità nazionale. Vi è stata per anni l'illusione che l'automobile potesse risolvere tutti i problemi. L'illusione non è ancora spenta, ma almeno non sentiamo più parlare di assi attrezzati o di autostrade urbane, anche se poi andiamo avanti con tangenziali che sono solo marginalmente diverse dalle autostrade urbane. Si è anche parlato di 1.500 miliardi spesi per autostrade inutili (ma fuori di quest'aula, per la verità) e forse il nostro giudizio su quali siano le autostrade inutili non sarebbe perfettamente coincidente col giudizio del ministro che ho ricordato testè. Vi è cioè — o sembra esserci — una presa di coscienza circa l'importanza di questi problemi, aggravati dal fatto che si è proceduto per anni in una serie di scelte sbagliate. Però, in questo disegno di legge non vi è alcuna visione che dia l'avvio in modo concreto, e non soltanto con dichiarazioni di principio, ad una politica diversa.

Il settore specifico dei trasporti comprensoriali urbani e regionali richiede interventi di tipo completamente diverso da quelli realizzati fino ad oggi. Se vediamo quello che sta avvenendo in Europa, e non solamente nelle grandi città come Parigi o Londra, ma ad Amburgo ed a Monaco, constatiamo che il più grosso investimento che viene fatto dalla comunità locale riguarda un'efficiente sistema di trasporti. Noi invece, in tutti questi anni, abbiamo lasciato decadere questo sistema. All'interno di un arretramento continuo del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato, abbiamo poi avuto, nel settore del trasporto pubblico, un arretramento del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma; all'interno di quest'ultimo abbiamo avuto un arretramento del trasporto gestito dall'ente pubblico rispetto a quello concesso ai privati; cioè un arretramento del controllo pubblico in generale sul sistema dei trasporti. La scelta dell'automobile è stata addirittura teorizzata in alcuni momenti e un certo presidente di un'importante azienda di trasporti municipalizzata parlò del tram come della carrozza dei poveri, perché trasportava quei poveretti che non arrivavano ad un reddito sufficiente per acquistare l'automobile. Non ci si rendeva conto allora — e purtroppo ci si rende conto poco anche oggi — della impossibilità materiale di risolvere i problemi di zone urbanizzate, che ormai coprono la maggioranza

della superficie del paese, con mezzi che non siano pubblici. La realtà è diversa e lo vediamo del resto, ad esempio, nel comprensorio di Milano, dove il 65 per cento del trasporto pendolare casa-lavoro è effettuato ancora dal mezzo pubblico. E per fortuna è così perché altrimenti le città sarebbero già oggi totalmente paralizzate.

Ma vi è un'altra causa: in tutti questi anni si è accettato un certo tipo di sviluppo del territorio, che ha avuto come conseguenza l'accentuazione dei fenomeni di congestione dei trasporti conseguente all'uso dell'automobile. È evidente infatti che l'uso dell'automobile non è in sé creatore di congestione se non al di là di una certa concentrazione di insediamenti. Diventa congestionante soltanto dove si accetta un certo tipo di sviluppo urbano.

Infatti, se da una parte noi constatiamo oggi nelle grandi città, e constatiamo pesantemente, e gli effetti dell'uso indiscriminato dell'automobile e gli effetti della concentrazione nella città - dovuta ad un tipo di sviluppo che ha favorito la grande rendita fondiaria urbana - dei servizi terziari (concentrazione in aree ristrette della stessa città), abbiamo poi l'altro aspetto, altrettanto grave, dell'*Hinterland* di tutte le altre grandi città, da Milano a Roma, a Napoli, a Genova, dove si è risolto il problema dei trasporti soltanto attraverso l'automobile. Ed è impressionante che mentre a Milano ancora il 75 per cento dei trasporti casa-lavoro si effettua con mezzo pubblico, nell'*Hinterland* ciò si verifica soltanto per il 25 per cento. Perché questo *Hinterland*, che si è sviluppato in modo disordinato, caotico, senza una sua struttura, è oggi quasi ingovernabile dal punto di vista dei trasporti, e, purtroppo, anche dal punto di vista di tutti i servizi civili. Vi è, ad esempio, l'estrema difficoltà di realizzare un sistema per il trasporto degli alunni delle scuole, per la mancanza di una struttura del comprensorio; un comprensorio, quindi, che oggi paga pesantemente sia l'impossibilità di assicurare un adeguato sistema di trasporti interni, sia le difficoltà di trasporto con le città principali che assorbono una percentuale altissima della manodopera disponibile nell'*Hinterland* (credo che in quasi tutte le grandi città circa il 50 per cento della manodopera che risiede fuori del comune principale trovi lavoro all'interno del capoluogo).

Evidentemente non si può pensare che il settore dei trasporti possa, da solo, porre rimedio a questi problemi, al problema dell'automobile e del suo uso indiscriminato, al

problema dell'assetto territoriale; è però anche vero che il settore dei trasporti può e deve diventare, insieme con altri, uno strumento fondamentale per risolvere questi problemi.

Noi non ci illudiamo affatto, come qualcuno si è illuso in altri momenti, che la semplice costruzione di una grande infrastruttura di trasporto possa cambiare il destino di un territorio: tuttavia è altrettanto vero che non è pensabile realizzare un riequilibrio del territorio, sia su scala nazionale sia locale, una ristrutturazione che assicuri un minimo di efficienza, di funzionalità dei territori degradati intorno alle grandi concentrazioni urbane, se non attraverso una coordinata politica dei trasporti.

Ebbene, questa politica dei trasporti oggi pone sostanzialmente una domanda che è certamente di investimento, ma che prima che di investimento è di semplice revisione di tutto il sistema dell'esercizio. Oggi, cioè, siamo in una situazione di assoluta impotenza sia dello Stato, sia dell'ente locale a governare il sistema dei trasporti. Non è pensabile infatti che nella stessa regione coesistano aziende di trasporto su gomma di proprietà dei comuni e aziende in mano a concessionari, di cui alcune forse potranno, anche in base alla legislazione vigente, essere pubblicizzate, mentre per altre non si può assolutamente stabilire in che modo si potrà passare dall'attuale regime di concessione a quello gestito dalle regioni. Penso, ad esempio, al caso delle linee automobilistiche sostitutive di linee su rotaia in concessione governativa, che rientrano quindi in una concessione governativa che in certi casi avrà termine nel 2000: in mancanza di qualunque strumento giuridico mi domando come sarà possibile, anche se vi fossero la volontà politica e le disponibilità finanziarie da parte delle regioni, pubblicizzare di fatto, o per lo meno governare di fatto queste linee, se si considera che perfino per quelle la cui concessione ha scadenza annuale vi sono già, a quanto sembra, sentenze del Consiglio di Stato in cui si afferma la legittima aspettativa circa la proroga della concessione, per il semplice fatto che il rinnovo annuale era stato disposto automaticamente dal Governo nel passato, per un lungo periodo di anni.

Anche in questo caso, quindi, la mancanza di un quadro legislativo rende difficilissimo l'intervento delle regioni; e non perché le regioni abbiano fatto leggi diverse tra loro (non è questa la ragione della difficoltà, onorevole Poli), ma perché manca del tutto una

legislazione a monte che precisi le modalità del passaggio dal regime di concessione governativa, di fatto oggi in vigore, a quello di concessione da parte delle regioni, le quali possono legiferare sulle concessioni future, ma evidentemente non su concessioni oggi previste dalla legislazione statale, se lo Stato non provvede a regolare giuridicamente le modalità del trasferimento delle funzioni.

POLI. La stessa richiesta ho avanzato io, onorevole collega !

KORACH. C'è poi il problema delle linee su rotaia in concessione, con bilanci ben più pesanti, in proporzione al servizio offerto, di quelli delle stesse aziende municipalizzate. Siamo arrivati a circa 160 miliardi all'anno a carico del Ministero dei trasporti. Vi sono poi i cosiddetti « rami secchi », le linee secondarie delle ferrovie dello Stato. Ogni settore ha sue competenze senza che vi sia la possibilità oggi, per la mancanza di un qualunque strumento giuridico, di organizzare almeno un servizio efficiente.

Ad esempio, quanto succede a Napoli con la circumvesuviana sarà molto simile a quello che avviene a Milano con un prolungamento della linea metropolitana. Al grosso impegno di spesa dell'ente locale o dell'IRI nel Mezzogiorno non corrisponde la possibilità di una organizzazione dei trasporti intorno alla linea fondamentale su rotaia. Si mantiene la concorrenza del trasporto su gomma nella stessa direzione, con il risultato di avere un servizio inefficiente perché ognuno dei settori ha dei grossi *deficit*. Invece la combinazione del servizio su gomma e di quello su rotaia potrebbe garantire un risultato positivo a costi minori di quelli attuali.

La realtà è che a monte di impegni di investimento, che sono tuttavia necessari, il primo passo da compiere oggi è quello di dare alle regioni un effettivo potere per attuare il trasporto regionale. Tale possibilità oggi non esiste; oggi le regioni di fatto non possono che effettuare interventi parziali, anche con sovvenzioni ai privati, e parziali ricerche di organizzazione all'interno dei consorzi di comuni, almeno per il trasporto su gomma. Manca invece completamente ogni possibilità di organizzazione reale del trasporto su tutto il territorio delle regioni.

Il decreto delegato n. 5 prevedeva leggi particolari e speciali per il passaggio alle regioni delle competenze sulle ferrovie secondarie e su quelle a gestione statale diretta. Gli anni sono passati e non si vede traccia di

una volontà politica in questa direzione. Non si è finora costruito un quadro legislativo che consenta alle regioni di operare almeno le funzioni di controllo e di organizzazione. Mentre si registrano conferenze orarie europee, per cui siamo sicuri, viaggiando in tutta Europa, di trovare coincidenze per i treni internazionali, sono di fatto impossibili persino modeste conferenze orarie a livello regionale, che mettano d'accordo gli orari dei vari enti che forniscono i servizi, con conseguenze pesanti soprattutto per i lavoratori pendolari, che vedono allungarsi la loro giornata lavorativa.

Altra conseguenza dell'attuale stato di cose sono i grossi *deficit* esistenti, che troppo facilmente vengono attribuiti alla inefficienza delle aziende, ma che nascono invece proprio all'interno della struttura del tipo di servizio che viene offerto. Come si può pretendere che siano in pareggio i bilanci delle aziende municipali di trasporto, che, per il servizio ad esse richiesto, in funzione dell'assetto del territorio, riescono ad utilizzare i loro mezzi, in ragione di oltre l'80 per cento solo per quattro ore sulle 15 ore di servizio massimo? Come si può pensare che siano attive aziende, che anche nelle ore di punta, riescono a reintegrarsi dei costi solo in ragione del 30,35 o al massimo del 40 per cento? Il movimento pendolare infatti ha come conseguenza il ritorno a vuoto delle vetture per ricaricare una nuova infornata di pendolari e riportarli dall'*Winterland* al loro posto di lavoro.

Non si può, cioè, pensare che, senza una ristrutturazione globale ed organica di tutto il sistema dei trasporti locali, comprensoriali e regionali, si possa arrivare almeno ad un contenimento della spesa. È evidente, per altro, che si tratta di un settore nel quale il *deficit* non può essere eliminato ma può venire soltanto ridotto, obiettivo che è raggiungibile se si opereranno i necessari interventi, sia per quanto riguarda la ristrutturazione dei trasporti, sia in ordine al riequilibrio degli insediamenti e della ubicazione dei posti di lavoro, di ogni tipo, su tutto il territorio.

Si tratta di problemi che, come è agevole constatare, esulano dall'ambito limitato del presente provvedimento. Le richieste che noi facciamo dovranno dunque svilupparsi in futuro con altri provvedimenti di legge e, soprattutto, quando si discuterà dell'impegno di spesa per 2.000 miliardi a favore delle ferrovie dello Stato e delle scelte che, all'interno del piano relativo, dovranno essere fatte in funzione del traffico locale. E ciò senza rinunciare alla speranza che vengano varati presto altri

provvedimenti legislativi in questa direzione, a cominciare da quelli previsti dal decreto delegato n. 5 per quanto riguarda le ferrovie secondarie in concessione e quelle a gestione statale diretta, provvedimenti che ci auguriamo vengano portati avanti con la necessaria rapidità.

Quanto al disegno di legge in esame, chiediamo che esso risponda almeno alla necessità fondamentale di un trasferimento alle regioni dei fondi, anche se modesti, che con esso si stanziavano. In un momento in cui è in atto una discussione di fondo, tra il Governo e le regioni, sull'entità del fondo globale e sull'utilizzo dei residui, chiediamo che almeno non si crei quello che secondo noi è un piccolo mostro giuridico, ciò che avverrebbe nel caso in cui si costituisse, nel 1973, a carico del bilancio per il 1972 un fondo che non esisteva e che, se fosse esistito, avrebbe dovuto passare in gestione alle regioni, ai sensi del citato decreto delegato.

Certo, con lo strumento del bilancio di competenza si può fare questo ed altro; ma noi chiediamo che il Governo indichi la sua volontà politica di andare, come è necessario, nella direzione giusta, modificando radicalmente il provvedimento e trasferendo integralmente questi fondi alle regioni. (*Applausi all'estrema sinistra*).

Presentazione di disegni di legge.

GIOIA, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOIA, *Ministro senza portafoglio*. Mi onoro presentare i disegni di legge:

a nome del ministro delle finanze:

« Conversione in legge del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 660, recante norme per agevolare la definizione delle pendenze in materia tributaria »;

« Delegazione al Presidente della Repubblica per la concessione di amnistia in materia di reati finanziari »;

a nome del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile:

« Sistemazione degli incaricati di stazione, fermata e passaggi a livello nei ruoli organici dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »;

« Norme interpretative ed integrative dell'articolo 16 – secondo e terzo comma – della legge 15 febbraio 1967, n. 40, nonché modifiche all'articolo 5 della legge 29 ottobre 1971, n. 880 »;

« Provvedimenti relativi al personale dipendente dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »;

« Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti.

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 1427.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole de Vidovich. Ne ha facoltà.

DE VIDOVICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso non rilevare l'unico dato politico posto in evidenza dal presente dibattito: dato politico per altro di grande importanza, ove si consideri che il gruppo comunista si era scagliato, lancia in resta, contro il provvedimento in esame, chiedendone dapprima la rimessione all'Assemblea, e in questa sede l'ampliamento della discussione sulle linee generali senza limitazione nelle iscrizioni a parlare e senza limiti di tempo per i propri deputati. Nella realtà, invece, gli interventi dell'onorevole Carri – che ha rinviato il discorso in sede di discussione del bilancio – e dell'onorevole Korach – che è parso intenzionato a tenere più una conferenza che un discorso politico – hanno confermato l'abdicazione del partito comunista al ruolo di oppositore.

Il partito comunista ha rinunciato ad ogni opposizione sostanziale, e non soltanto formale, anche se domani *l'Unità* riferirà che i deputati del gruppo comunista si sono strenuamente battuti contro il provvedimento in esame. Il fatto è, in realtà, che tra l'« opposizione diversa » che il partito comunista aveva annunciato qualche tempo fa tramite l'onorevole Berlinguer, e quella che chiamerei l'opposizione concordataria che il partito comunista sta facendo in previsione dello « storico incontro », vi è una certa differenza, che noi intendiamo rimarcare e denunciare.

Da parte del partito comunista vi è la volontà di concordare le proprie posizioni con la maggioranza, rimanendo per altro nella comoda posizione di finto oppositore, salvo poi ritrattare gli accordi raggiunti tramite le organizzazioni sindacali paracomuniste, che vengono chiamate « i sindacati »; il tutto ignorando volutamente le organizzazioni sindacali non aggregate alla « triplice », e volendo altresì sottolineare l'esistenza di un rapporto Governo-sindacati cui noi, qui, saremmo tenuti a tributare una ossequiosa acquiescenza.

Mi è parso invece interessante il discorso che ho ascoltato da parte socialista. Il partito socialista, uno dei pochi partiti da sempre regionalisti, si preoccupa della possibilità che regioni diverse portino avanti politiche diverse: non sarebbe concepibile, a nostro avviso — ed anche ad avviso del collega socialista, se ho ben compreso — che singole regioni attuassero linee politiche in un determinato settore, come quello dei trasporti, in contrasto le une con le altre, come avverrebbe per esempio, nell'ipotesi in cui una regione decidesse di incentivare i mezzi pubblici di trasporto, ed un'altra regione indirizzasse le proprie decisioni in senso opposto. Anche a questo, infatti, potremmo giungere, qualora si spingesse (come mi è parso di sentire proporre in quest'aula nel corso di precedenti dibattiti sul tema delle regioni) il regionalismo al di fuori dell'ambito ristretto della autonomia. Si tratta di un discorso che in questa occasione doveva essere affrontato con una legge-quadro che fissasse per le regioni idonee direttive per muoversi autonomamente in questo ambito, tenendo tuttavia presente che l'autonomia di cui le regioni godono rispecchia situazioni diverse, a seconda delle situazioni sociali, economiche e, nel caso specifico, anche geografiche esistenti nelle varie zone del nostro paese. Non ci si può muovere, quindi, secondo principi politici che potrebbero essere discordanti, tanto più che le regioni non sono governate con la stessa maggioranza in tutta l'Italia.

Quel che invece mi ha lasciato alquanto perplesso è la constatazione che, mentre vi è una sostanziale concordanza di tutte le forze politiche sulla necessità dell'incentivazione del mezzo pubblico, taluno abbia voluto interpretare questo fatto come una nazionalizzazione, una regionalizzazione o una municipalizzazione, se volete, delle imprese pubbliche. E qui non siamo d'accordo, perché incentivare il mezzo pubblico significa dare ad esso una prevalenza sul mezzo pri-

vato, anzitutto per esigenze di carattere urbanistico e non per altre ragioni. Il concetto di nazionalizzazione, regionalizzazione (come si chiamerà tra poco) o municipalizzazione (come si chiamava finora) del mezzo pubblico implica una diversa caratterizzazione del problema. Se ho capito bene, infatti, là dove esistono nelle imprese private costi superiori a quelli delle imprese pubbliche, allora si dovrebbe procedere alla nazionalizzazione, alla regionalizzazione o alla municipalizzazione. Dove invece si verifica una maggiore agilità delle imprese private, con conseguenti minori costi di gestione, si giustifica appieno la presenza privatistica, per cui non vi è ragione perché continui a sussistere l'impresa pubblica. E questo indipendentemente dall'incentivazione del mezzo pubblico, sulla quale siamo un po' tutti d'accordo.

Un'altra tesi che viene portata avanti, in termini — a mio avviso — sbagliati, come ha fatto poc'anzi l'onorevole Korach (basta riflettere un istante al fatto che si tratta di un discorso tecnico e non politico, per accorgersi dell'errore che si commette), è quella della eliminazione dei cosiddetti « rami secchi », cioè dei rami non produttivi nel settore dei trasporti. Ci si dimentica, per altro, che questo discorso implica una incentivazione dell'urbanizzazione. Eppure, mi pare che il partito comunista, nelle sue riviste specializzate, parli in continuazione di alienazione della grande città, di lotta per rendere meno disumana la metropoli, la megalopoli, di opposizione all'eccessivo espandersi dei centri urbani. Questa lotta è possibile farla solamente se noi manteniamo i centri minori in contatto, attraverso il mezzo pubblico, con i centri dotati dei servizi. Questo mi pare un principio tanto ovvio da essere banale. Ma pare che non per tutti sia così.

A mio avviso, invece, è proprio questo tipo di discorso che dovremmo sentire in occasione dell'esame di questa « leggina », che si presenta come diretta a sanare una determinata situazione, ma che finisce col non sanare alcunché. Le situazioni restano aperte, anche per la mancanza nel Governo di una linea politica nel settore importantissimo dei trasporti. E questa linea politica manca in questo Governo, così come è mancata nei precedenti governi, come dimostra il fatto che da venticinque anni andiamo avanti con provvedimenti di questo tipo, che non chiamerei settoriali ma « tappabuchi », che servono soltanto ad eliminare situazioni che sono maturate ed esplose clamorosamente e che non era possibile ignorare.

Onorevoli colleghi, il provvedimento oggi in discussione rappresenta l'occasione per chiedere al Governo di iniziare un discorso organico e globale sulle istanze del settore dei trasporti. È necessario, cioè, che il Governo apra un dibattito completo e generale e non continui con questo stillicidio di provvedimenti che umilia il Parlamento, costretto ad occuparsi di piccole cose, mentre i veri problemi politici non vengono mai affrontati. Questo modo di procedere ferisce la dignità dell'istituto parlamentare, al quale viene tolta la possibilità di affrontare i grandi temi della comunità nazionale per l'incapacità del Governo di trovare una sua linea politica, per l'incapacità dell'opposizione concordataria del partito comunista di andare al di fuori di una semplice conferenza di carattere tecnico e di portare frutti politici determinanti in questo settore. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Baghino. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo alle solite, al monotono discorso consueto in aula come in Commissione, in Commissione come in aula: si parla di leggi tardive, di leggi settoriali, di mancanza di un piano integrale, di mancanza di enunciazioni di una precisa politica da parte del Governo. Anche per il disegno di legge al nostro esame si può puntualmente parlare di provvedimento tardivo e settoriale: e, proprio perché tardivo esso ha generato una polemica, cioè se il Governo deve dare queste provvidenze direttamente o attraverso le regioni, perché con la legge del 1972 le regioni hanno ottenuto completa competenza in materia di trasporti. L'errore, come al solito, è nel ricorso sistematico a provvedimenti settoriali, di emergenza, come ormai viene ammesso e denunciato da tutte le parti politiche. Nulla indica, per il futuro, un mutamento, una correzione di questo deplorabile indirizzo. Noi cercheremo allora di rabberciare il contingente, di salvare una situazione del momento, sapendo però che si apre immediatamente un'altra falla ancora più ampia. Così accadde con l'erogazione di 4 miliardi in questo settore nel 1968: si parlò anche allora di impostazione settoriale, di grave crisi dei trasporti pubblici. Questa erogazione, evidentemente aprì la falla, non la chiuse, tanto è vero che si rese necessaria successivamente una nuova legge, la n. 94 del 25 febbraio 1971, che provvide alla erogazione di 26 miliardi per gli anni 1968, 1969, 1970.

Il legislatore previdente, accorto, diligente, conoscitore dei problemi, avrebbe capito la situazione di disagio permanente del settore ed avrebbe immediatamente provveduto ad una ulteriore erogazione, che avrebbe consentito il raccordo con la nuova situazione determinata dal passaggio dei poteri legislativi in questo campo alle regioni. Invece, siamo alla fine del 1973 e ancora discutiamo sull'erogazione di altri miliardi per sanare una situazione superata.

Qualcuno farà immediatamente osservare che, essendo mutata la situazione, si devono attribuire i fondi alle regioni. Quando cambia il consiglio di amministrazione di una società, il nuovo consiglio assume tutte le incombenze della società precedente e ne assume anche le passività. Ragionando analogamente, dovremmo decidere che, poiché tutte le competenze sono passate alle regioni, queste devono provvedere anche a sanare le precedenti passività. Ma le regioni sostengono che lo Stato deve dar loro il denaro necessario. Lo Stato, dovendo versare questo denaro, ha il pieno diritto di intervenire direttamente relativamente alla situazione del 1971 e del primo trimestre del 1972.

Noi non possiamo essere del tutto contrari al provvedimento in questione, perché ci rendiamo conto della grave situazione in cui versano i trasporti pubblici. Ma ci rendiamo conto che i provvedimenti che ci vengono sottoposti come straordinari, così come accadde nel 1968 e per la legge n. 94, si vanno istituzionalizzando. Quando si trattò della legge n. 94, il problema dei trasporti pubblici era già sul tappeto da diversi anni, sia a causa dell'aumento della popolazione e quindi dei traffici, sia per la necessità di una disciplina delle tariffe, sia ancora per l'aumento dei costi. Non è comunque mai stata adottata una impostazione di carattere generale. Si trattava allora di tamponare una situazione pesante in cui versavano gli autotrasporti di linea, si tratta ora di far fronte ad una situazione che era pesante nel 1971 e nel primo trimestre del 1972, e che oggi è pesantissima e ha bisogno di essere ulteriormente tamponata.

Da chi? Fatalmente ormai dalle regioni. Qualcosa queste ultime hanno già fatto; hanno per altro anche dichiarato che non ce la fanno a provvedere ai bisogni del settore; pertanto, chiedono allo Stato un intervento. Così facendo, esse chiedono forse anche al Governo che imponi il problema generale dei trasporti di linea, che disciplini questi ultimi, che li coordini in modo da evitare interpretazioni difformi in materia di politica dei

trasporti? Non mi risulta. Anzi, c'è la tendenza — ed è inconveniente generale che avvertimmo quando ci battemmo contro la costituzione delle regioni a statuto ordinario — all'autonomia; a chiedere sovvenzioni ed interventi ma a rifiutare interferenze per decisioni locali (regionali, o tutt'al più interregionali), a non accettare assolutamente un piano nazionale. Anche questo atteggiamento è fonte di ritardi, impedendo un discorso che non deve essere solo tecnico ma deve coinvolgere anche scelte politiche, sul collegamento, sul rapporto tra i trasporti di tutti i tipi (da quello viario a quello ferroviario, a quello aereo, a quello marittimo). Detti trasporti sono interdipendenti, legati a situazioni obiettive che comportano problemi in ordine ai porti, alle stazioni, alla scelta delle linee, alla costruzione o meno delle autostrade, alla cura di strade provinciali e di strade a carattere nazionali legate a determinati tratti che non possono essere serviti dalla ferrovia, e così via.

Naturalmente, tutto ciò rende sempre più evidente la mancanza di una legge-quadro concernente l'intero settore dei trasporti. L'impegno del Governo in ordine a tale problema è stato ribadito. Però, da almeno dieci anni a questa parte, nessun Governo ha tenuto fede all'impegno in questione. Poiché l'attuale edizione del centro-sinistra non varia rispetto alle precedenti, noi non soltanto siamo scettici sul rispetto di detto impegno, ma affermiamo che neppure questa volta avremo dal Governo la garanzia che la legge-quadro cui faccio riferimento sarà proposta entro breve tempo.

Da che cosa sorge, in definitiva, la polemica? Dal ritardo, abbiamo prima detto; ma altresì da un impegno che sarebbe stato assunto il 4 maggio scorso da Governo e sindacati. I sindacati in quella occasione affermarono: il ministro ci ha dichiarato che le erogazioni verranno effettuate attraverso le regioni. I miliardi dallo Stato passeranno a queste ultime ed esse sceglieranno. Immediatamente l'allora ministro dei trasporti Bozzi smentì questo impegno. Siamo, a questo punto, bloccati su una affermazione ed una smentita. Non siamo andati oltre. Ed è forse un bene, poiché se fossimo andati oltre ci saremmo visti presentare in questa sede l'affermazione che l'accordo è avvenuto al di fuori del Parlamento (appunto tra Governo e sindacati) e che non dobbiamo fare altro che ratificare il provvedimento, così da non rompere l'equilibrio creatosi, la concordia esistente tra Governo e sindacati.

In definitiva, se il provvedimento vuole mantenere un impegno a suo tempo assunto nei confronti delle società concessionarie, non ha altra prospettiva. Allora, non potendo far presente il nostro orientamento su una scelta politica relativa ai trasporti, dobbiamo limitarci, nella sostanza, ad attentamente considerare il provvedimento. Quale effetto dovrebbe avere? Basterebbe che le previsioni in esso contenute fossero rispettate ed il rappresentante del Governo avrebbe facile risposta a tale domanda. In partenza, nessun rappresentante del Governo, come nessun cittadino, può dichiarare che la legge, nei suoi articoli, non verrà rispettata. Di fatto, però, c'è l'esperienza negativa di leggi non rispettate perché dimenticate, di articoli interpretati in un senso anziché in un altro. Chiediamo pertanto, assicurazioni e garanzie in proposito.

Come appare dagli *Atti parlamentari* del Senato, il voto favorevole sul provvedimento ha ribadito due postulati già posti in evidenza in sede di approvazione della legge n. 94, e cioè che il contributo fosse destinato ad assicurare la prosecuzione dei pubblici autoservizi e a garantire lo stato di efficienza del materiale rotabile e, in secondo luogo, che dal beneficio fossero escluse le imprese esercenti autolinee in subappalto che non avessero assicurato la normale efficienza del servizio e che non avessero rispettato il contratto di lavoro e le leggi sociali.

L'articolo 2 del disegno di legge in esame, modificando in parte l'articolo 2 della legge n. 94, recita: « All'atto della concessione del contributo previsto all'articolo 1, il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sulla base del parere delle giunte regionali nel cui territorio si esercita il servizio in concessione, ha facoltà di vincolare, in tutto o in parte, l'utilizzazione del contributo accordato al rinnovo del materiale rotabile ». Ora, che cosa è indispensabile? Che il Governo ci assicuri che sia mantenuta rigorosamente la condizione del miglioramento del servizio per quanto riguarda il mezzo, la sicurezza delle linee, gli orari, i raccordi con gli orari ferroviari. In altre parole è necessaria la garanzia di un miglioramento per erogare la sovvenzione; nel caso in cui questo non vi sia non deve procedersi ad erogazione alcuna.

Vi è di più. Proprio in rapporto alla discussione avvenuta in Commissione, chiediamo al Governo il rinnovo di un impegno che, per altro, è legato ad una legge vigente. Si tratta dell'impegno che le erogazioni vadano soltanto a quelle ditte concessionarie che non siano inadempienti sul piano del contratto

di lavoro, e che eroghino ai dipendenti pagamenti regolari, secondo precisi impegni contrattuali. Questi sono gli impegni minimi che la nostra parte chiede.

Essa sarebbe, doverosamente, portata a migliorare con emendamenti il provvedimento; tuttavia, non intendendo rallentare l'operazione di raccordo tra la situazione precedente e quella attuale, il nostro gruppo chiede al rappresentante del Governo, e allo stesso relatore, di volere tenere le osservazioni fatte nel debito conto, consentendoci in tal modo di dare volto favorevole al disegno di legge in esame. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. Avverto che la IX Commissione (Lavori pubblici), nella seduta odierna, in sede referente, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sulla seguente proposta di legge:

CABRAS: « Proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica » (2226).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Questa proposta di legge sarà iscritta all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Integrazione nella costituzione di Giunta.

PRESIDENTE. Nella riunione odierna, la Giunta delle elezioni ha proceduto alla elezione del vicepresidente. È risultato eletto il deputato Bruno Vecchiarelli.

Nella riunione odierna, la Giunta per le autorizzazioni a procedere ha proceduto alla elezione di un segretario. È risultato eletto il deputato Clemente Manco.

Integrazione nella costituzione di una Commissione.

PRESIDENTE. Nella riunione di oggi la I Commissione (Affari costituzionali) ha proceduto alla elezione di un vicepresidente. È risultato eletto il deputato Concas.

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di oggi delle Commissioni, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti progetti di legge:

dalla II Commissione (Affari interni):

« Interventi straordinari per la sistemazione finanziaria degli enti autonomi lirici e delle istituzioni concertistiche assimilate » (*approvato dalla VII Commissione del Senato*) (2126), *con modificazioni*;

dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):

LUCCHESI: « Modifica del secondo comma dell'articolo 2 della legge 12 novembre 1964, n. 1242, concernente l'Opera nazionale invalidi di guerra » (471);

Senatori SEGNANA ed altri: « Modifiche all'imposta unica di cui alla legge 22 dicembre 1951, n. 1379, sui giuochi di abilità e sui concorsi pronostici » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (2219);

« Reclutamento di ufficiali di complemento della Guardia di finanza in servizio di prima nomina » (1534), *con modificazioni*.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

QUILLERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

QUILLERI. Onorevole Presidente, vorrei pregare la Presidenza di invitare il Governo, e in particolare il ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, a rispondere alla mia interpellanza numero 2-00390, perché ritengo intollerabile che l'argomento in essa trattato, che costituisce anche motivo di scandalo, sia commentato sui giornali mentre il Parlamento non viene messo a conoscenza della reale portata delle situazioni. Il ministro ha affermato, in una intervista, che la Cassa per il mezzogiorno è diventata il paradiso degli imbrogliatori; che i mutui per gli alberghi servono alla costruzione di ville per i notabili della democrazia cristiana e che i contributi per i pescherecci servono all'acquisto di *yachts* privati. Se il ministro è in possesso di elementi concreti, o denunci i fatti alla procura della Repubblica o,

quanto meno, fornisca al Parlamento gli elementi accennati nell'intervista stessa. Ritengo necessario un comportamento simile, non soltanto per la dignità del Parlamento ma anche per quella del ministro che ha rilasciato l'intervista.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il Governo.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Giovedì 8 novembre 1973, alle 17:

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

Erogazione per l'anno 1971 e per il primo trimestre dell'anno 1972 di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1427);

— *Relatore:* Amodio.

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

Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali (764);

— *Relatore:* Piccinelli.

3. — *Discussione della proposta di legge:*

SPAGNOLI ed altri: Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali (474);

— *Relatore:* Borra.

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

Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969 (1199);

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, firmate a Parigi il 29 luglio 1960 e a Bruxelles il 31 gennaio 1963 e dei Protocolli addizionali alle dette convenzioni, firmati a Parigi il 28 gennaio 1964 (1250);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e il Libano relativa all'assistenza giudiziaria reciproca in materia civile, commerciale e penale, alla esecuzione delle sentenze e delle decisioni arbitrali e all'estradi- zione, conclusa a Beirut il 10 luglio 1970 (1253);

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo sull'istruzione e formazione delle infermiere, adottato a Strasburgo il 25 ottobre 1967 (*Approvato dal Senato*) (1755);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la sorveglianza delle persone condannate o liberate con la condizionale, adottata a Strasburgo il 30 novembre 1964 (*Approvato dal Senato*) (1756);

Ratifica ed esecuzione dello scambio di note effettuato a Belgrado il 24 aprile 1969 fra il Governo italiano e il governo jugoslavo per il regolamento di questioni relative ad immobili già appartenenti allo Stato italiano ed adibiti al servizio consolare italiano nel territorio jugoslavo d'anteguerra (1252);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale relativa alla protezione degli artisti interpreti o esecutori, dei produttori di fonogrammi e degli organismi di radio- diffusione, firmata a Roma il 26 ottobre 1961 (*Approvato dal Senato*) (1899);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla Organizzazione idrografica internazionale, conclusa a Monaco Principato il 3 maggio 1967 (*Approvato dal Senato*) (2000).

5. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento):*

MACALUSO EMANUELE ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, di colonia ed altri in contratto di affitto (467);

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

SALVATORE ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948);

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore:* Mazzola;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

TRIPODI ANTONINO ed altri: Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria (476);

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

— *Relatore*: Pandolfi;

e della proposta di legge costituzionale:

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore*: Codacci-Pisanelli.

6. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento):*

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tec-

nico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

BOFFARDI INES e CATTANEI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211).

La seduta termina alle 20,10.

**Trasformazione di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta scritta Pochetti n. 4-06248 del 27 luglio 1973 in interrogazione con risposta orale n. 3-01781.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONI**

TERRAROLI E ABBIATI DOLORES. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è stato informato che la procura della Repubblica di Brescia sta indagando sull'organizzazione e il funzionamento del laboratorio di « prove materiali per conto terzi » dell'istituto tecnico industriale statale della città.

In particolare gli interroganti chiedono di sapere se sono fondate le accuse esposte nella denuncia promossa dalle organizzazioni sindacali provinciali della scuola, aderenti alle confederazioni CGIL e CISL e relative:

1) alla « surrettizia » trasformazione del laboratorio in una specie di agenzia per prestazioni su ordinazione di privati con « scarsa » attenzione alle esigenze dell'insegnamento (e dell'apprendimento) secondo i normali programmi scolastici;

2) alla « continuità » delle prestazioni anche durante il periodo delle vacanze estive (contrariamente alle disposizioni ministeriali);

3) alla ripartizione della « quota » degli introiti del lavoro per conto terzi, assegnata per disposizioni ministeriali al personale impegnato nell'attività del laboratorio, secondo criteri « baronali ».

Infine gli interroganti chiedono quali misure intenda adottare il Ministro, una volta che abbia appurato la fondatezza delle accuse, per stroncare irregolarità e perseguire responsabilità. (5-00577)

IOTTI LEONILDE, PISTILLO, CARDIA E CORGHI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere le ragioni per le quali il rappresentante del Governo italiano all'ONU, in occasione della recente votazione relativa all'ammissione della repubblica della Guinea-Bissau, si è espresso con una astensione, che contraddice anche recenti prese di posizione del Ministro degli affari esteri, a proposito della linea che il nostro paese intende seguire nei confronti delle colonie portoghesi.

Se non ritiene questo voto di astensione un obiettivo incoraggiamento alla linea di intervento e di repressione perseguita dal Portogallo nei confronti delle popolazioni della

Guinea-Bissau, dell'Angola e del Mozambico, le quali lottano per l'indipendenza e la libertà. (5-00578)

BARDOTTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione di disagio in cui sono venuti a trovarsi i direttori didattici e gli ispettori scolastici, incaricati della reggenza di altro circolo o circoscrizione, a seguito della abolizione della indennità di direzione e quindi del compenso per la reggenza.

L'interrogante chiede di sapere se il Ministero non ritenga di provvedere:

a) ad adottare provvedimenti che consentano la corresponsione del compenso per la reggenza previsto dalle leggi 25 maggio 1964, n. 380 e 23 dicembre 1967, n. 1342;

b) ad emanare con urgenza il decreto delegato, previsto dalla legge 30 luglio 1973, n. 477, che dovrà regolare la corresponsione della indennità di lavoro straordinario al personale ispettivo e direttivo delle scuole di ogni ordine e grado;

c) a corrispondere, ai direttori didattici ed agli ispettori scolastici, un adeguato compenso per la vigilanza sulla scuola materna statale prevista dalla legge n. 444 la quale, in mancanza del regolamento di applicazione, addossa al personale dirigente della scuola elementare compiti sempre più impegnativi. (5-00579)

ANGELINI, CARUSO, D'ALESSIO, BISIGNANI, NAHOUM, D'AURIA E CERRI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quale iniziativa intende prendere per superare i ritardi burocratici, visto che, dopo 30 mesi dall'approvazione della legge riguardante i licenziati per motivi politici e sindacali del Ministero della difesa (n. 214 del 1971), la maggior parte degli aventi diritto non gode ancora dei benefici previsti dalla legge.

Gli interroganti fanno presente che le varie assicurazioni più volte date dal Ministero non trovano conferma, giacché, da quanto risulta da documenti sindacali, solo il 22 per cento delle pratiche sono state completamente definite. (5-00580)

FINELLI, CHIARANTE, RAICICH, BINI E TEDESCHI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere - premesso:

che in riferimento alla crisi nell'approvvigionamento di carburanti notizie di stampa riportano che da parte del Ministero dell'in-

dustria sono in elaborazione misure tese a limitarne i consumi che tra queste misure è elencato anche il prolungamento delle vacanze invernali nelle scuole;

che tali notizie paiono trovare conferma nelle dichiarazioni rilasciate dal Ministro dell'industria dopo l'incontro del Governo con la federazione dei commercianti;

che in tali dichiarazioni il Ministro dell'industria esplicitamente parla di un prolungamento della durata delle vacanze natalizie sino a metà gennaio prospettando un recupero quanto mai aleatorio e didatticamente di dubbia efficacia alla fine dell'anno scolastico;

che i tempi di lavoro nella nostra scuola sono già quanto mai ridotti per tutta una serie di ragioni: movimenti annuali del corpo insegnante, stato dell'edilizia scolastica, doppi e tripli turni, mancanza totale del tempo pieno, eccesso di vacanze estive e infrasettimanali -

se tali notizie di stampa rispondono al vero.

Per sapere altresì quali iniziative intenda adottare perché la scuola, intesa, quale essa è, un primario servizio sociale, non abbia, comunque, a soffrire di eventuali razionamenti di carburante. (5-00581)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

ALPINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere se sono a conoscenza della precaria situazione in cui si trova l'abitato del comune di Roccapietra (Vercelli), ove le opere di arginatura erette provvisoriamente dopo l'alluvione del 1968 a difesa dal torrente Pascone, dimostrano la loro grave insufficienza, tanto da fare temere nuovamente l'insorgere di allagamenti e distruzioni durante il nubifragio del luglio 1973.

Si chiede altresì di sapere se e quando avranno inizio le opere definitive il cui progetto, redatto dal Genio civile di Vercelli, sarebbe tuttora in esame agli uffici del Magistrato del Po. (4-07323)

SPONZIELLO, LO PORTO, TASSI E VALENSISE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti intende prendere per sollecitare il pronto pagamento del contributo integrativo a favore dei produttori di olio d'olive, per la scorsa campagna 1972.

Infatti l'istituzione di nuove basi di inchieste di istruttoria e di esame in sede nazionale da parte della commissione di nuova istituzione ritarda oltre ogni tollerabilità, specie nella presente congiuntura, la liquidazione dell'indicato contributo, indispensabile ai produttori di olio per la continuazione della attività.

Per sapere infine da quali fondi attinge l'AIMA per provvedere alle gravissime integrazioni di prezzo agli importatori di grano, effettuate nel 1973. (4-07324)

MESSENI NEMAGNA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere - premesso:

che il signor Toninelli Tommaso, coadiutore principale presso la direzione provinciale del tesoro di Bari, dal 28 luglio 1944, al 26 febbraio 1951 fece parte del personale del disciolto ufficio del genio militare per le requisizioni anglo-americane;

che il 26 febbraio 1951 passò al Ministero del tesoro, direzione generale dei danni di guerra, e venne comandato presso la intendenza di finanza reparto danni di guerra;

che il Ministero delle finanze invitò, ad un dato momento, il personale comandato ad

accettare il comando presso le intendenze per un triennio;

che il Toninelli non accettò l'invito e chiese di essere rinviato alla direzione provinciale del tesoro di Bari;

che il 25 novembre 1969 riprese servizio presso la direzione provinciale del tesoro di Bari;

che il Toninelli presentò domanda fin dal 24 dicembre 1970 onde ottenere i benefici di cui alla legge 24 maggio 1970, n. 336, e della legge 28 ottobre 1970, n. 775, articolo 26 -

per quali motivi i suddetti benefici non sono stati a tutt'oggi concessi all'interessato. (4-07325)

SACCUCCI E TASSI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere quale sia stato l'esito della visita militare selettiva e attitudinale di Baldrighi Emiliano nato a Guardamiglio (Milano) il 28 febbraio 1951 e colà residente.

Se sia vero che dopo un primo esame venne considerato « rivedibile » che successivamente in altre due occasioni venne classificato « C 4 ».

Per sapere come mai tale qualifica non risulti presso l'ufficio leva del comune di Guardamiglio, mentre risulta presso il distretto competente e ancora nel fascicolo personale del Baldrighi come lo stesso ebbe modo di constatare sin dall'epoca del suo servizio militare presso la caserma del VI battaglione « trasmissioni » di stanza a Bologna durante il 1971. (4-07326)

SERVELLO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se gli risulti che il palazzo dello sport di Milano costerà al CONI circa 5 miliardi anziché tre secondo le previsioni e gli appalti conseguenti;

per sapere quali azioni abbia iniziato l'ente interessato verso la società appaltante per contenere questo esorbitante investimento che non appare giustificato dalle « ardite soluzioni » che sarebbero state ideate. (4-07327)

QUILLERI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere il motivo dedotto a fondamento del provvedimento ministeriale 14 ottobre 1973, n. 2741 protocollo direzione professionale divisione I con il quale veniva disposta la sospensione del funzionamento della classe quarta sperimentale disegnatrice stilista di moda regolarmente istituita presso l'istituto professionale femminile di Stato di Brescia.

Il provvedimento di sospensione seguiva una comunicazione 3 ottobre 1973 del preside dell'istituto professionale femminile di Brescia che denunciava l'insufficienza alunni.

L'interrogante precisa che il corso di cui sopra era conforme sia alla legge 27 ottobre 1969, n. 754 relativa alla sperimentazione negli istituti professionali, sia al decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1970, n. 253 relativo alla istituzione di corsi sperimentali presso gli istituti professionali di Stato, nonché alla circolare ministeriale 10 agosto 1973 del Ministro della pubblica istruzione, sussistendone le idonee condizioni ed avendo raggiunto il minimo legale delle venticinque iscrizioni. Pertanto la sospensione operata dal Ministro non viene ritenuta conforme all'articolo 1, comma secondo della citata legge 27 ottobre 1969, n. 754, né alla circolare ministeriale 10 agosto 1973, punto 9) che, per la idonea costituzione dei corsi sperimentali, prevedono il solo previo accertamento di idonee condizioni, la cui insussistenza doveva essere segnalata entro il 30 agosto 1973.

L'interrogante ritiene quindi tardiva la segnalazione del preside dell'istituto professionale femminile di Brescia effettuata oltre il termine previsto a pena di decadenza per la eventuale sospensione del corso e comunque illegittima la sospensione stessa avendo la classe raggiunto il limite minimo previsto delle venticinque alunne regolarmente iscritte.

Risulta all'interrogante che i genitori delle alunne interessate hanno denunciato quanto in oggetto della presente interrogazione al Ministro della pubblica istruzione con raccomandata con ricevuta di ritorno 20 ottobre 1973, con riserva di agire giudizialmente nei confronti della pubblica amministrazione.

Risulta altresì all'interrogante che il preside dell'istituto professionale femminile di Brescia ha rivolto con raccomandata 25 ottobre 1973 al Ministro della pubblica istruzione formale richiesta di riapertura del corso sperimentale di disegnatrice stilista di moda chiedendo, qualora non fosse ritenuta opportuna la riapertura, di specificare i motivi dettati a fondamento. (4-07328)

BIAMONTE. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per conoscere:

quali provvedimenti intenda adottare nei confronti del signor Russo Raffaele, residente in Sala Consilina (Salerno) alla via Mezzacapo, agente del corpo della polizia stradale

il quale il giorno 20 ottobre 1973, intorno alle ore 19,30 circa in Sala Consilina, dopo avere abbandonato la propria autovettura in sosta sulla strada privata di accesso al garage del signor Pastore Domenico ed avere, di conseguenza, determinato un grave intralcio alla circolazione, reagiva, al cortese invito rivoltogli da quello a rimuovere l'autoveicolo, prima ingiuriandolo volgarmente ed assumendo uno spavaldo atteggiamento provocatorio, dopo, qualificandosi, perché in borghese, per agente della pubblica sicurezza, chiedendo a due agenti della guardia di finanza che occasionalmente transitavano sul posto, di arrestare lo stesso Pastore; e quali ancora provvedimenti ritenga di dovere adottare nei confronti del brigadiere comandante della caserma di polizia stradale di Sala Consilina, il quale, ascoltato il Russo e rifiutatosi di sentire le ragioni del Pastore, ammannettava quest'ultimo dichiarandolo in arresto ed accompagnandolo alle locali carceri giudiziarie, dove l'esterrefatto cittadino veniva trattenuto per quattro giorni, e quindi denunciato per il reato di oltraggio aggravato. (4-07329)

BIAMONTE. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per sapere se la sopraelevazione in corso di realizzazione al palazzo di via Sterpina in Paestum (Salerno) è stata, e con quale criterio, autorizzata dalla soprintendenza ai monumenti della Campania e dalla commissione edilizia del comune di Capaccio.

L'interrogante vuol sapere quali provvedimenti saranno adottati per impedire, eventualmente, un ulteriore scempio in Paestum. (4-07330)

GUNNELLA. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se è vera la notizia pubblicata sul *Mattino* di sabato 3 novembre 1973 — edizione dei circondari — in merito all'assurda discriminazione esistente tra i 2 mila marconisti italiani, alcuni dei quali — 150 in tutto — si giovano di una vecchia concessione rilasciata a due società costruttrici di apparecchiature radiotelegrafiche di bordo (SIRM e TELEMAR), per coprire in esclusiva gli imbarchi più ambiti in tutte le navi mercantili italiane.

Per sapere se siano a conoscenza della tangente che le due succitate società SIRM e TELEMAR prelevano dagli ufficiali marconisti non inquadrati nei ruoli delle loro società.

Per chiedere se non ritengano di sanare in parte la situazione di disagio lungamente patita dai liberi marconisti, riservando una quota dei posti di radiotelegrafisti dipendenti dal Ministero delle poste in favore dei marconisti che hanno maturato anzianità di imbarco disagio.

(4-07331)

MICHELI PIETRO, BUZZI, LINDNER, BORTOLANI e CUMINETTI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro.* — Per conoscere — in riferimento agli attesi interventi previsti dall'articolo 4 della legge 25 maggio 1970, n. 364, per il ripristino dei fabbricati e manufatti rurali danneggiati dal terremoto del 15 luglio 1971 e ricadenti nei territori delle province di Parma e Reggio Emilia delimitati con decreto ministeriale del 14 settembre 1971 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 27 ottobre 1971 — i motivi per cui, a distanza di oltre due anni dall'evento, le domande di contributo sono state finora evase solo in parte, mentre molte altre si sono trovate posposte pur avendo gli stessi diritti e devono ancora ottenere la dovuta liquidazione.

Gli interroganti sottolineano l'urgenza che si provveda alla rapida definizione nell'ambito di competenza per tutte le numerose pratiche ancora pendenti, assicurando almeno in parte sollievo al grave disagio provocato dall'eccessivo ritardo, particolarmente in questo difficile momento, per il settore agricolo.

(4-07332)

TORTORELLA GIUSEPPE. — *Ai Ministri del bilancio e programmazione economica, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere se non ritengano di dover approfondire in concorso tra loro, ufficializzandola l'indagine che il quotidiano romano *Momento Sera* va conducendo da oltre un anno sul problema dell'acqua in Italia.

Dalle risposte che oltre cinquecento sindacati del Mezzogiorno e delle Isole hanno dato al questionario proposto dal giornale si deve trarre la legittima conclusione politica che il problema dell'acqua è stato e rimane alla base del progresso economico e civile del nostro paese e che esso è prioritario rispetto a tutti gli altri fino ad oggi programmati o attuati per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Dalla bonifica del latifondo alla divisione della terra ai contadini, dalla creazione degli enti di sviluppo alla ricostituzione della pro-

prietà agricola, dalle leggi sulla industrializzazione ai poli di sviluppo, la mancanza di acqua in larghissimi strati della nostra popolazione è condizionante di tutte le iniziative e svuota di significato pratico qualsiasi programma.

I Ministri interessati dovranno altresì chiarire come sia possibile condurre avanti una seria politica di rinascita del Mezzogiorno, di lavori pubblici, di valorizzazione agricola e di crescita industriale senza la struttura di base rappresentata appunto dall'acqua. (4-07333)

TORTORELLA GIUSEPPE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere in base a quale norma costituzionale il Governo presieduto dall'onorevole Rumor si arroga il diritto di bloccare le leggi dello Stato vanificando il lavoro e gli impegni del Parlamento verso la nazione.

L'interrogante chiede in particolare al Presidente del Consiglio di far conoscere quale sorte sia toccata al disegno di legge approvato con urgenza dalla Commissione industria della Camera dei deputati il 7 marzo 1973 che stanziava quaranta miliardi a favore della « legge 18 dicembre 1961, n. 1470, per la concessione di finanziamenti ad imprese industriali in difficoltà economiche e finanziarie ». Da quell'epoca e nonostante le centinaia di istanze presentate al Ministero competente da altrettante industrie che versano in precarie condizioni economiche quasi ai limiti del fallimento, il Ministero dell'industria non ha potuto stanziare una sola lira essendo deliberatamente venuto meno — pare su precise istruzioni del Ministro del bilancio Giolitti — il previsto parere del CIPE. Con ciò disattendendosi non soltanto la volontà del legislatore che, alla luce di questi sconcertanti episodi, non è più né sovrano né rappresenta gli interessi della nazione, ma anche l'impegno che lo stesso Governo aveva assunto in Parlamento accettando l'ordine del giorno, qui di seguito ricordato, degli onorevoli Biagioni, Brini, Erminero, Servadei concordato in sede di Comitato ristretto e approvato dalla Commissione industria:

« La Commissione industria della Camera nell'approvare il disegno di legge n. 946 impegna il Governo affinché il CIPE nel definire con la massima urgenza le caratteristiche delle medie e piccole imprese industriali tenga presenti le seguenti esigenze:

a) che le provvidenze non siano concesse ad imprese che risultino direttamente o indirettamente collegate con società o gruppi le

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

cui azioni siano quotate in borsa o che stiano per essere fuse in società o gruppi le cui azioni sono quotate in borsa;

b) che le provvidenze non siano concesse ad imprese il cui fatturato annuo superi 5 miliardi e che dispongano di un capitale investito superiore a 3 miliardi ed un numero di dipendenti superiore a 500;

c) che i parametri rimanendo nei limiti sopra indicati siano diversamente graduati a seconda dei settori e delle zone territoriali;

d) che le caratteristiche siano determinate in modo da non comprendere fra le medie e piccole imprese quelle appartenenti ai settori petrolifero, cementizio e saccarifero; e quelle non cooperative del settore saccarifero;

e) che si tenga particolarmente conto nella concessione dei finanziamenti delle imprese cooperative nei cui statuti siano contenuti i requisiti mutualistici di cui alla legge 15 dicembre 1947, n. 1477 ».

Poiché le circostanziate raccomandazioni della Commissione industria al pari del voto favorevole dei parlamentari sono state vanificate dal CIPE, il Presidente del Consiglio dei ministri dovrà chiarire fino a qual punto è lecito ancora in Italia l'esercizio abusivo del potere da parte di comitati e comitatini che pur operando nelle sfere ministeriali non sono in grado di avvertire le urgenze del paese. (4-07334)

IANNIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del bilancio e programmazione economica, dei lavori pubblici e della marina mercantile:* — Per conoscere quali urgenti misure si intendano adottare e quali provvedimenti promuovere per consentire la rapida costruzione del superbacino nel porto di Napoli per la cui realizzazione giace da anni lo stanziamento di 12 miliardi che sta subendo, con la svalutazione, un progressivo svilimento si da pregiudicare definitivamente l'attuazione dell'importante opera.

In particolare l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga disporre l'immediato finanziamento dei lavori per la costruzione delle nuove darsene, e delle relative opere di prolezione, connesse al trasferimento delle attività commerciali e mercantili a levante del porto di Napoli, in conseguenza della installazione al molo Vittorio Emanuele del nuovo grande bacino.

Il costo dei lavori, valutato dalle competenti autorità marittime, si aggira sui 60 miliardi, che ove non potessero essere accollati

interamente dal bilancio dello Stato, potrebbero essere ricavati utilizzando gli stanziamenti della seconda *tranche* del Piano Azzurro; con un mutuo degli Enti locali garantito dallo Stato e, per la parte residua, con finanziamento diretto del Governo centrale.

Le predette opere sono condizionanti, non solo per la realizzazione del superbacino, ma anche per la stessa razionalizzazione e potenziamento delle attuali strutture portuali, il cui deterioramento rischia di compromettere irreparabilmente tutte le attività del più importante emporio marittimo del Mezzogiorno con ripercussioni intuibili sulla economia e sull'occupazione locale.

Nell'ambito di tale iniziativa l'interrogante chiede infine di sapere se non si ritenga provvedere con altrettanta immediatezza alla costituzione del Consorzio per il porto di Napoli i cui organi di gestione sono cessati di esistere sin dal 31 dicembre 1972, rendendo vieppiù precarie la funzionalità e la efficienza dello scalo. (4-07335)

IANNIELLO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritiene opportuno impartire adeguate istruzioni alla Commissione provinciale del collocamento di Napoli perché in occasione delle imminenti assunzioni allo stabilimento Selenia (di Bacoli) sia riservato un contingente di posti al comune di Monte di Procida (Napoli), proporzionato alla massa di disoccupati ivi residenti.

Da tener presente che il predetto comune conta una popolazione di oltre 13.000 abitanti, e che per la mancanza di ogni attività produttiva locale la maggior parte dei lavoratori sono iscritti negli appositi registri della gente di mare ma in effetti sono permanentemente disoccupati in quanto difficilmente si presentano occasioni di imbarco.

Monte di Procida, inoltre, come comune attiguo a quello di Bacoli, gravita naturalmente su quest'ultimo comune dal punto di vista economico e la stessa attività preminente, quella agricola, va gradatamente ridimensionandosi con la espulsione di centinaia di lavoratori all'anno che infittiscono la popolazione dei disoccupati stimolando flussi emigratori o, nella migliore delle ipotesi, trasferimenti da un ufficio all'altro delle liste del collocamento con comprensibili proteste da parte dei disoccupati residenti nei comuni di immigrazione. (4-07336)

IANNIELLO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere in base a quali criteri e secondo quali procedure vengono liquidate le pensioni di vecchiaia dei lavoratori autonomi, non agricoli, che vantano da un minimo di 35 anni ad un massimo di 50 anni di contribuzione versata.

Come è noto i predetti lavoratori, normalmente riuniti in cooperative o carovane, sono tenuti al versamento di contributi ai fini previdenziali ed assicurativi, sulla base dei cosiddetti « salari medi convenzionali » stabilite da appositi organismi territoriali e versati tramite gli enti associativi ai quali sono iscritti.

Tali contributi sono perciò basati su un salario più virtuale che reale e comunque di gran lunga inferiore a quello effettivamente percepito proprio per venire incontro alle precarie condizioni economiche di questi lavoratori che non sempre lavorano per l'intero anno e non hanno, quindi, un salario uniforme e garantito.

L'applicazione rigida del rapporto tra ammontare dei contributi e misura della pensione li esporrebbe al rischio di percepire pensioni inferiori a quelle sociali, nonostante che abbiano lavorato per mezzo secolo.

Si chiede, pertanto, di sapere quali provvedimenti si intendono promuovere per evitare una così grave ingiustizia che trasforma in atto punitivo per il pensionato un beneficio riconosciuto durante la sua attività lavorativa per temperare il disagio di una condizione di lavoro umile e poco remunerativa. (4-07337)

IANNIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della difesa e al Ministro per la riforma della pubblica amministrazione.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendono predisporre per evitare che il personale proveniente dalla carriera speciale dei ragionieri di artiglieria e motorizzazione del Ministero della difesa, che perverranno alla qualifica di direttore di ragioneria di seconda classe il 1° luglio 1973 non siano privati dei benefici previsti dall'articolo 67 della legge 30 giugno 1972, n. 748. (4-07338)

IANNIELLO. — *Al Ministro per la riforma della pubblica amministrazione e ai Ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per consentire il trasferimento dei contributi previdenziali versati alla

cassa pensione degli impiegati di ruolo dello Stato, all'Istituto nazionale della previdenza sociale.

L'iniziativa agevolerebbe il collocamento a riposo di coloro che separatamente non hanno raggiunto il minimo di contributi previsti dalle vigenti disposizioni e che col cumulo dei servizi prestati potrebbero invece anticipatamente chiedere il collocamento in pensione senza, peraltro, comportare alcun onere aggiuntivo né per la cassa pensione dei dipendenti dello Stato né per l'INPS. (4-07339)

IANNIELLO. — *Ai Ministri della marina mercantile e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che con localizzazione del superbacino al molo Vittorio Emanuele del porto di Napoli saranno rimosse tutte le attività collaterali alle riparazioni navali che operano in quell'area per un giro di affari di miliardi di lavoro annuo — se non ritengano assegnare in particolare alla ditta Ferbo che occupa quasi un centinaio di lavoratori altamente specializzati, una nuova banchina su cui esercitare l'attività, in attesa che, con la entrata in esercizio del grande bacino, le partecipazioni statali non assicurino, nel contesto dell'inquadramento dei contrattisti della SEBN, l'assorbimento del predetto personale insieme con l'attività da essi svolta. (4-07340)

IANNIELLO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se, allo scopo di dirimere le divergenze interpretative sorte sull'applicazione della legge 8 agosto 1972, n. 463, concernente la proroga dello sgravio degli oneri sociali, non ritenga impartire, con proprio provvedimento, opportune istruzioni agli enti ed alle aziende interessate, volte a fugare ogni erronea applicazione specie se questa dovesse danneggiare i lavoratori dipendenti.

Com'è noto la predetta legge, convertendo il decreto-legge 1° luglio 1972, n. 286, eleva dal 10 al 20 per cento lo sgravio generale degli oneri sociali già sancito dal decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918 (convertito in legge 25 ottobre 1968, n. 1089) per i lavoratori assunti anteriormente al 1° ottobre 1968 che risultino ancora in servizio presso la stessa azienda alla data del 1° luglio 1972.

Tale maggiore sgravio, calcolato sulle retribuzioni in atto al 1° settembre 1972 (ossia alla data di entrata in vigore della legge n. 463 del 1972) presso tutte le aziende, grandi

e piccole, già beneficiatarie delle provvidenze previste dalla legge n. 1089 del 1968, viene erroneamente incamerato integralmente dalle aziende mentre dovrebbe essere ripartito secondo le proporzioni indicate dalla richiamata legge n. 1089 del 1968, tra azienda e lavoratori dipendenti.

Difatti il precedente sgravio del 10 per cento era ripartito, a norma della preesistente disciplina, in misura dell'8,50 per cento a favore del datore di lavoro e dell'1,50 per cento a favore del lavoratore.

Con l'entrata in vigore della nuova normativa è stato aumentato l'ammontare complessivo dello sgravio dal 10 al 20 per cento, ma nulla è mutato circa i criteri del riparto fra datori di lavoro e lavoratori.

Conseguentemente proprio nel « Silenzio della legge », che oggi si invoca per devolvere il maggiore beneficio soltanto a favore delle aziende, si deve, ad avviso dell'interrogante, continuare a ripartire la maggiorazione dello sgravio con gli stessi criteri e secondo le stesse proporzioni fra datori di lavoro e lavoratori previste dalle precedenti disposizioni di legge. (4-07341)

ARMATO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se gli risulta che presso la Federazione nazionale delle casse mutue di malattia per i coltivatori diretti, il consiglio centrale nella riunione del 26 ottobre 1973, disattendendo gli articoli 85 e 87 dei regolamenti organici delle Casse mutue provinciali e della Federazione nazionale ha deliberato di elevare da 22 a 70 i posti di direttore superiore senza che la Commissione del personale abbia espresso il prescritto parere preventivo, in quanto le stesse commissioni nella riunione del 24 stesso mese, all'unanimità avessero ritenuto di dover rinviare ad altra seduta del consiglio centrale tale questione affinché il proposto aumento potesse formare oggetto di un esame globale della situazione di tutto il personale delle Casse mutue provinciali.

In considerazione che, in analoghe circostanze identico è stato il comportamento degli organi amministrativi della Federmutue col-diretti, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro, nell'ambito dei poteri attribuiti al suo dicastero, intende intraprendere al fine di ripristinare la validità delle decisioni di detta commissione del personale liberamente e democraticamente eletta da tutto il personale dipendente. (4-07342)

ORLANDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere — tenuto conto che il Comitato dei ministri per la contrattazione programmata del CIPE ebbe ad esprimere, in data 11 maggio 1973, parere favorevole all'insediamento di un complesso FIAT nella valle del Sangro — se non ritengono di dover accelerare la decisione del CIPE e la definizione delle procedure preliminari all'insediamento, in considerazione dell'esigenza di assecondare lo sviluppo economico delle valli del Sangro e dell'Aventino ed anche per fugare le preoccupazioni delle popolazioni interessate le quali temono che il previsto insediamento possa essere dirottato in altra zona. (4-07343)

GIOMO E ALPINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere per quali motivi il 5 novembre 1973 come previsto dal Ministero della pubblica istruzione, dopo i noti fatti colerici, le scuole non sono ancora state aperte nelle città di Altamura, Barletta ed altri centri delle Puglie, prolungando il disagio della popolazione scolastica che a tutt'oggi, a più di un mese dal regolare inizio dell'anno scolastico, non hanno potuto iniziare con regolarità le lezioni. (4-07344)

GASTONE E TAMINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se è al corrente che i lavoratori « frontalieri » italiani che prestano la loro attività in Svizzera sono sottoposti al pagamento delle imposte dirette in quel paese nella stessa misura dei cittadini della Confederazione.

Gli interroganti desiderano altresì sapere quali iniziative il Governo ha intrapreso o intende intraprendere affinché i lavoratori suddetti possano beneficiare degli esoneri tributari concessi ai « frontalieri » tedeschi, austriaci e francesi occupati in Svizzera. (4-07345)

SANDOMENICO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi che inducono il servizio personale dell'INPS a non dare corso alle nomine deliberate dal Comitato esecutivo dell'istituto, con decorrenza 20 luglio 1973, relative alla immissione nel ruolo della carriera esecutiva di 155 idonei al concorso interno a 789 posti idonei di applicato di terza classe, indetto il 30 luglio 1970 e le disposizioni che

il Ministro intende impartire alla direzione generale dell'Istituto per ottenere che il servizio personale dell'Istituto ponga fine nei confronti del personale la politica di esasperante lentezza nella applicazione di provvidenze per i dipendenti che in questa ed altre occasioni incide negativamente sulla efficienza dei servizi centrali e periferici. (4-07346)

SANDOMENICO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali ostacoli si frappongono all'ammodernamento ed alla ristrutturazione del magazzino approvvigionamenti di Napoli Poggioreale, il cui rinvio non può essere ulteriormente procrastinato.

Come è noto la vetustà di detto impianto preclude che esso possa rispondere alle accresciute esigenze aziendali e ne condiziona la funzionalità, sia per l'inadeguatezza delle strutture tecniche ed organizzative, sia per le precarie condizioni ambientali, sia per le condizioni di lavoro del personale.

Inoltre, tenuto conto che queste esigenze, sono motivo di continue agitazioni del personale; che la mutata struttura merceologica della gran parte dei materiali da immagazzinare richiede, per una buona conservazione delle scorte, una ristrutturazione dei reparti distribuzione, dei luoghi di deposito; considerato che un miglioramento dell'impianto è pregiudiziale per l'utilizzazione dei mezzi in dotazione; constatato che la ristrutturazione potrà essere rinviata ma non evitata data la sempre crescente carenza che l'impianto palesa; accertato che alla spesa si potrà provvedere con i fondi stanziati o da stanziare dalla legge per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato per cui non esiste nemmeno problema di reperimento dei fondi. (4-07347)

BOTTA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del preoccupante numero di assenze all'INPS di Torino.

Presso la predetta sede su 850 impiegati in « forza » in un solo mese vi sono state 804 giornate di assenza.

Questo significa che su 850 impiegati ve ne sono stati 328 assenti.

Al di là di ogni altro commento è evidente che le proteste degli assistiti circa la lentezza nell'espletamento delle pratiche pensionistiche sono ampiamente giustificate. (4-07348)

ALIVERTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se risponda a verità che l'ENEL, per eseguire un allaccio a rete con l'impiego di 30 metri di cavo, su richiesta del signor Aldo Dinelli da Domaso (Como), ha preteso il rimborso di lire 761.000 per 8 chilowatt di forza motrice e per 1 chilowatt di luce, più il 12 per cento di IVA; e se, considerato che la suddetta località è stata dichiarata zona depressa, non ritenga eccessivi tali oneri, tanto da scoraggiare nuove iniziative ed in contrasto, comunque, con i fini istituzionali dell'ente, che, agendo in condizioni di monopolio, dovrebbe perseguire scopi di interesse pubblico. (4-07349)

ALIVERTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non ritenga di dover chiarire il contenuto delle disposizioni di cui alla circolare 11 dicembre 1972, n. 11/24517 della direzione generale del contenzioso - divisione XI - emanata ai fini dell'interpretazione delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 636, in materia di commissioni tributarie di primo grado, segnatamente alla composizione delle stesse.

L'interrogante fa rilevare, infatti, che mentre il decreto del Presidente della Repubblica n. 636 (sezione II, articolo 2) ha disposto che: « i presidenti delle altre sezioni ed i vicepresidenti sono scelti tra magistrati, ordinari o amministrativi, in servizio o a riposo, o fra gli intendenti e gli intendenti aggiunti a riposo ovvero fra laureati in giurisprudenza od in economia e commercio », nel punto d) I della circolare applicativa manca del tutto l'indicazione di tali laureati; ciò ha determinato in molti casi interpretazioni in senso limitativo, contrarie alla lettera ed allo spirito delle norme delegate. (4-07350)

SANDOMENICO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi che si frappongono alla mancata attuazione della proposta, a suo tempo avanzata dall'Associazione nazionale anziani delle ferrovie dello Stato, di abbassare da 35 a 50 anni il limite minimo di servizio per il conferimento della medaglia « Anziani della rotaia ».

Detta proposta ottenne nel luglio 1971 il parere favorevole del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e suffra-

gata anche dalla volontà politica varie volte manifestata dai precedenti Ministri. Sembra, pertanto, veramente strano che, nonostante ciò, sino ad oggi l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non abbia trovato il modo per superare gli ostacoli che, a parere dell'interrogante, hanno più carattere burocratico-procedurale che di bilancio.

Si reputa opportuno ricordare al Ministro interessato che i lavoratori dipendenti da altri settori, ottengono detto riconoscimento allo scadere del 25° anno di servizio.

Abbassare, quindi, da 35 a 30 anni per i ferrovieri, significherebbe rendere un atto di giustizia nei confronti di una benemerita categoria, che per sacrificio e dedizione al lavoro non è certo seconda a nessun altro.

La spesa occorrente per il conferimento della medaglia di « Anziani della rotaia » potrebbe far carico al capitolo 102 dello stato di previsione delle spese dell'Azienda delle ferrovie statali (partitario 11400) « premi eccezionali al personale », considerato che il relativo stanziamento è da utilizzare, come stabilito dall'articolo 70 delle disposizioni sulle competenze accessorie (legge 11 febbraio 1970, n. 34). (4-07351)

GIANNINI, GRAMEGNA E PICCONE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non intenda intervenire perché la ditta I.MER.I. — azienda cartotecnica — di Bari revochi il licenziamento di dieci operai deciso dalla stessa circa due mesi fa.

Tale licenziamento l'I.MER.I. vuole effettuare, dopo quello di altri dieci operai avvenuto nel febbraio 1973, a scopo intimidatorio contro i lavoratori che avevano intrapreso un'azione sindacale per il rispetto delle qualifiche e delle norme contrattuali.

Infatti, non esiste alcun valido motivo di carattere economico e produttivo che possa giustificare il licenziamento, che colpirebbe anche due rappresentanti sindacali.

L'azienda il 28 settembre 1973 aveva manifestato un'apertura alle richieste dei lavoratori; però il giorno successivo, nel corso di un incontro nella sede della locale associazione degli industriali, l'I.MER.I. confermò i licenziamenti.

Contro l'oltranzismo padronale, i lavoratori dell'I.MER.I. sono in sciopero dal 18 settembre 1973.

L'I.MER.I. è sorta usufruendo di un cospicuo contributo statale e non ha mai realizzato l'obiettivo di 200 lavoratori occupati per

il quale esiste un preciso impegno. L'organico aziendale ha raggiunto il massimo di 53 unità occupate al 31 dicembre 1972. (4-07352)

MICELI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti ha disposto in merito ai gravi danni subiti, a seguito della mareggiata del 25 ottobre 1973, dal molo di sopraffutto del porto di Castellammare del Golfo.

I lavori di ripristino del molo sono di natura urgente, sia per la sopravvivenza dei pescatori del luogo, sia per lo sviluppo socio-economico della popolazione di Castellammare del Golfo e del suo entroterra.

Per conoscere perché non sono stati consegnati i lavori appaltati per la manutenzione ordinaria del porto, nonostante le sollecitazioni fatte, e che risalgono a circa sei mesi. (4-07353)

BISIGNANI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se è a conoscenza che tutta la spiaggia del comune di Giardini (Messina), dal porto al quartiere San Giovanni, è stata data dal demanio marittimo in concessione a privati;

per sapere in particolare se risponde a verità che sono stati dati in concessione ad alberghi privati tutti i tratti della scogliera dal porto al torrente Santa Venera; che l'ultimo tratto di spiaggia che rimane alla cittadina, dal torrente Santa Venera al torrente Alcantara (spiaggia di Recanati) è stata concessa in gran parte alla SOAME e alla TEOCLE;

per conoscere il suo giudizio sul fatto che dette concessioni oltre a privatizzare tutta la spiaggia demaniale, con gli insediamenti conseguenti, la deturpano e ne modificano il paesaggio;

per sapere infine se non ritenga opportune e urgenti la revoca (o la limitazione) delle concessioni già date e la salvaguardia dell'interesse collettivo, attraverso il blocco delle concessioni demaniali e la promozione di tutte quelle iniziative necessarie per disinquinare la baia di Giardini. (4-07354)

MANTELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere — premesso che:

con nota del 21 novembre 1972, n. 7375 il Ministro *pro tempore* per gli interventi

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

straordinari nel Mezzogiorno richieste alla Regione Calabria, « ai fini di dinamicizzare l'intervento straordinario nel Mezzogiorno », le valutazioni sul programma di interventi regionali di cui all'articolo 16, primo e secondo comma della legge 6 ottobre 1971, n. 853;

le valutazioni richieste vennero trasmesse dalla Regione Calabria alla CASMEZ sin dal marzo 1973;

il consiglio di amministrazione della CASMEZ ha già da tempo approvato i programmi di interventi predisposti per le altre regioni interessate;

per gran numero delle opere previste nel programma di cui sopra sono già disponibili i progetti;

la sollecita realizzazione delle opere programmate riveste particolare importanza per la Regione calabrese trattandosi di interventi nei settori dell'agricoltura, del turismo, della viabilità e delle costruzioni civili —

le ragioni per cui il programma di interventi, oggetto della presente interrogazione, non è stato ancora sottoposto all'esame del consiglio di amministrazione della cassa;

quali provvedimenti si intendono adottare perché esso programma venga al più presto approvato. (4-07355)

TRIPODI GIROLAMO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere quando saranno definite e accolte le domande relative alla richiesta dei benefici previste per i combattenti della guerra 1915-1918, avanzate da:

1) Rositano Antonio, nato a Sinopoli (Reggio Calabria), posizione n. 0428512;

2) Custurere Francesco, nato a Canoli (Reggio Calabria), posizione n. 0772225.

(4-07356)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI.

— *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere quali interventi intendono mettere in atto per sospendere ed impedire alla ditta Scaramozzino Antonino di costruire un fabbricato sul ciglio della strada provinciale Fossato-Nucarella del comune di Montebello Ionico della provincia di Reggio Calabria, nonostante l'assegno di linea di metri cinque all'interno del limite della strada stabilito dall'amministrazione provinciale.

Tale costruzione abusiva ha determinato profonda indignazione tra la popolazione, in quanto simile costruzione non solo viola le norme della legislazione urbanistica vigente, ma anche provoca un danno alla strada che interessa la comunità locale. (4-07357)

DI LEO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intende assumere per rendere meno pericolosa la strada a scorrimento veloce, nel tratto Agrigento-Aragona, risultata non idonea a contenere il grande traffico di automezzi, con conseguente grave e purtroppo constatato pericolo di numerosi incidenti, talvolta mortali. (4-07358)

DI LEO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere la decisione assunta dalla direzione generale competente, in relazione alla deliberazione approvata all'unanimità dal consiglio comunale di Ribera in appoggio alla richiesta di istituzione di sezioni distaccate del liceo scientifico e classico di Sciacca.

Il consenso alla istanza manifestata arrecherebbe indubbi vantaggi alla popolazione scolastica di Ribera, Lucca Sicula, Villafranca Sicula, Burgio e Cattolica Eraclea, sottoposta a notevoli sacrifici economici, e a tempo sottratto allo studio. (4-07359)

MAGGIONI E OLIVI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — qualora rispondesse al vero la notizia pubblicata dalla stampa francese, secondo cui sarebbe prossima la chiusura degli uffici del vice consolato d'Italia del dipartimento di Var-Tolone, nel quale territorio vivono e lavorano oltre 18 mila emigrati italiani — se non si ritiene derogare ad un tale provvedimento, in attesa di un opportuno urgente riesame del provvedimento stesso, tenuta presente la grave situazione di disagio in cui verrebbero a trovarsi i nostri connazionali ed i loro rispettivi nuclei familiari residenti in quel vasto dipartimento di Francia. (4-07360)

CIUFFINI, MASCHIELLA E BARTOLINI.

— *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti di sua competenza e di carattere urgente ritiene di predisporre attraverso i competenti organi ministeriali nei confronti della grave vertenza sindacale sorta nel centro parrocchiale per la lavorazione di maglieria, in frazione La Bruna, del comune di Perugia. Nel predetto laboratorio, come da accertamenti svolti anche dal locale ispettorato del lavoro, circa 80 operaie per anni sono state chiamate a confezionare indumenti di maglieria pregiata per conto della fabbrica « Luisa Spagnoli » di Pe-

rugia, lavorando oltre 10 ore giornaliere e ricevendo un salario anche inferiore alle 50.000 lire al mese. Ma alle predette operaie è stato sempre negato il riconoscimento di un rapporto di lavoro diretto, sostenendo la direzione dell'azienda che si trattava di lavoratori in proprio, iscritte all'albo degli artigiani. In realtà larga parte di queste operaie non ha mai accettato l'ingiunzione d'isciversi all'artigianato, per liberare l'azienda dagli obblighi assicurativi di legge e contrattuali. In più la « Luisa Spagnoli » ha perfino negato il trattamento riservato dalla legge alle lavoranti a domicilio. Di più, quando l'ispettorato del lavoro ha contestato all'azienda l'obbligo del versamento dei contributi assicurativi, proponendo anche un provvedimento di recupero e di contravvenzione, inspiegabilmente insabbiato dalla locale sede INPS, la « Luisa Spagnoli » ha imposto a tutte le operaie di iscriversi all'artigianato e di costituirsi in consorzio. Oggi l'oggetto della vertenza, che ha creato un forte stato di tensione e mobilitazione popolare in tutta la zona, non è solo il recupero dei contributi non versati, ma il fatto vergognoso che le operaie che hanno rifiutato d'isciversi all'artigianato e di aderire al consorzio, per liberare l'azienda da ogni obbligo assicurativo e contrattuale, sono state messe fuori dal laboratorio dove si continua a lavorare per conto esclusivo della « Luisa Spagnoli » e con la presenza di operaie alle dirette dipendenze della medesima e per la confezione anche di indumenti pregiati di campionario. (4-07361)

DE VIDOVIČ. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se le dogane italiane sono autorizzate ad effettuare la bollatura delle copie delle fatture inerenti la vendita da parte di negozi al dettaglio di merci varie ai turisti stranieri, che le esportano nei rispettivi paesi;

se le fatture così bollate sono considerate documenti validi al rimborso a favore dei turisti stranieri dell'IVA da parte dei commercianti al dettaglio;

se i negozi al dettaglio possono conseguentemente detrarre l'importo dell'IVA sulla merce così esportata dal totale dell'ammontare complessivo dell'imposta.

L'interrogante chiede inoltre di sapere per quale ragione non risulta regolato con specifiche norme questo tipo di esportazioni, tenuto conto che l'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 623, prevede al secondo comma l'esenzione dall'IVA di tutti i beni esportati da parte

degli acquirenti, senza precisare l'entità della merce esportata o la qualifica dell'esportatore. In particolare l'interrogante fa presente che esistono in legislazioni fiscali di altri paesi precise disposizioni che consentono agevolmente e senza difficoltà burocratiche ai commercianti interessati alla vendita di merci al dettaglio a turisti stranieri in transito la detassazione dell'IVA mediante la bollatura alla frontiera delle fatture di vendita e la successiva restituzione del documento al venditore, quale elemento valido alla detrazione dell'imposta. Così avviene ad esempio, in Austria in forza del provvedimento ministeriale 30 ottobre 1972, n. 261.100 - 10 a/72 contenuto nel bollettino n. 283/72 di quel Ministero delle finanze, il quale disciplina la materia in maniera scorrevole e semplice favorendo così questo tipo di esportazioni che potrebbero essere incrementate anche in Italia, tenuto conto del grande numero di turisti stranieri che attraversano il nostro territorio nazionale. (4-07362)

POLI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dei lavori pubblici.* — Per conoscere cosa intende fare il Governo per tutelare i diritti dei proprietari dei terreni espropriati per la costruzione dell'autostrada Parma-mare.

Benché l'autostrada in questione sia funzionante quasi sull'intero tratto, fino ad oggi non sono stati ancora liquidati gli indennizzi per gli espropri effettuati da oltre tre anni.

Con l'occasione si gradirà conoscere:

a) quali criteri verranno seguiti per la valutazione dei terreni espropriati;

b) in quale modo si intende risarcire gli aventi diritto per il danno economico dagli stessi subito — sia per la svalutazione monetaria nel frattempo verificatasi, sia per la perdita di interessi — in conseguenza del ritardato pagamento delle somme ad essi spettanti.

(4-07363)

ALIVERTI. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere quali iniziative siano state intraprese in sede internazionale per modificare il contenuto della risoluzione del 1° maggio 1973 con la quale il Consiglio dei ministri della agricoltura della CEE ha deliberato di accordare un contributo annuo per capo bovino con esclusione delle vacche da latte. La suddetta regolamentazione, infatti, colpisce in modo irreparabile la razza bruno alpina, largamente diffusa nel nostro paese e notoriamente a duplice attitudine « latte-carne ».

L'interrogante fa rilevare, al riguardo, che, date le doti di rusticità, di frugalità e pascolive, la razza bruno alpina permette lo sfruttamento di molte zone a vocazione agricola, contribuendo al mantenimento di significativi indici di reddito ed alla stessa sopravvivenza delle popolazioni dei centri montani, che traggono dalla produzione del latte e della carne la loro principale risorsa.

(4-07364)

VERGA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se non ritiene utile ed opportuno riaprire i termini per la presentazione delle domande tendenti ad ottenere il riconoscimento della qualifica di « profugo del territorio nazionale colpiti dalla guerra » con esplicito diritto ai benefici sanciti dalla legge 30 maggio 1970, n. 336, termini scaduti il 19 ottobre 1957 ai sensi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1956, n. 1117.

Quanto sopra, anche perché, lo scorso 1972, con decreto-legge 25 luglio 1971, n. 568, sono stati riaperti i termini solo per i profughi rimpatriati.

(4-07365)

FRASCA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quando saranno stabiliti gli orari d'obbligo delle cattedre per gli insegnanti degli istituti professionali statali e se non ritenga giusto fissare, per l'insegnamento della cultura generale ed educazione civica negli istituti professionali, lo stesso numero di ore d'obbligo attualmente previsto per l'insegnamento della lingua italiana, storia ed educazione civica negli istituti tecnici di corrispondente indirizzo (vedasi circolare ministeriale n. 360 del 23 settembre 1966), dato che si tratta di insegnamenti che fanno parte di una stessa classe di abilitazione (classe 38) e di concorso (classe LI).

(4-07366)

RUSSO FERDINANDO. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono stati disposti i rilevamenti e le perizie dei danni causati nel porto di Castellammare del Golfo, in provincia di Trapani, dalla mareggiata del 25 ottobre che ha ulteriormente danneggiato il molo di sopraflutto, affondando due pescherecci e numerose altre piccole imbarcazioni ed arrecando rilevanti danni alle attrezzature dei pescatori.

L'interrogante chiede di conoscere i motivi che non hanno permesso al Genio civile

opere marittime di realizzare le opere di riparazione previste con il finanziamento ottenuto a seguito dei precedenti danneggiamenti, causati dal fortunale del febbraio 1973 ed ammontanti a lire 96 milioni, né tanto meno le opere per la manutenzione ordinaria per lire 150 milioni, lavori appaltati da 6 mesi alla ditta Rodittis di Trapani e mai consegnati, malgrado le numerose sollecitazioni avanzate dall'amministrazione comunale di Castellammare del Golfo.

Considerato che la soluzione del problema è divenuta, in seguito ai nuovi danni, improcrastinabile, sia per la sopravvivenza dei pescatori sia per lo sviluppo economico dell'importante città, essendo la rinascita della zona, sia sul piano turistico sia su quello vinicolo, strettamente legata alla funzionalità del porto, l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri interessati non ritengano di intervenire per sollecitare la realizzazione delle opere finanziate e provvedere al finanziamento di quelle ulteriormente necessarie e non disattendere ancora una volta le aspettative della popolazione di Castellammare e del suo entroterra.

(4-07367)

CATANZARITI E TRIPODI GIROLAMO. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso:

che da oltre 10 anni i lavoratori dipendenti dalla ditta ATAS, del signor Smurra, esercente linee urbane ed extraurbane in provincia di Cosenza (Rossano, Longobucco, Pietre Paola...), hanno più volte denunciato gravi violazioni di leggi, contratti, convenzioni in ordine ai problemi contrattuali, assistenziali, previdenziali e problemi attinenti alla incolumità degli utenti;

che da oltre 10 anni i lavoratori sono stati costretti a forme di azioni sindacali per lunghi periodi con le conseguenze di disagio facilmente intuibili per le popolazioni;

che alla lotta dei dipendenti dell'ATAS si è spesso aggiunta la solidale partecipazione e protesta delle popolazioni interessate e perfino ci sono state unanimi prese di posizione di consigli comunali interessati;

che della grave situazione sono stati spesso investiti organi ed autorità competenti (motorizzazione, ispettorato lavoro...) e perfino l'autorità giudiziaria, che addirittura attraverso il prefere di Rossano, con regolare decreto, si intimava all'azienda di far cessare ogni comportamento antisindacale in applicazione allo statuto dei lavoratori, ottenendo

come risposta la continuazione delle rappresaglie come il licenziamento di dipendenti, rei di non aver salutato il padrone, così come denunciato con pubblico manifesto, comportamento che suona aperta offesa alla sovranità della magistratura;

che l'azienda ATAS ha sempre reagito alle richieste dei lavoratori e delle popolazioni con espedienti elusivi e con piccole furbie, se non addirittura in maniera di sfida sprezzante, come nel caso del succitato decreto del pretore di Rossano, e come è dimostrato anche dall'artificioso sdoppiamento dell'ATAS, con la creazione della SIMET, affidata alla gestione del figlio, unico amministratore ed a sua volta dipendente come ragioniere dell'ATAS, rimasta alla gestione del padre, Stanislao Smurra, per arrivare infine alla successiva divisione della SIMET, di cui una parte viene ceduta ad un pensionato di 74 anni, Stilo Emanuele di Mandatoriccio, neanche iscritto alla camera di commercio e quindi non abilitato alla gestione —:

1) se è ammissibile tale stato grave di cose, possibile soltanto con connivenze, compiacenze e tolleranze;

2) cosa si intende fare per imporre il rispetto delle leggi sociali (contributi assicurativi presso il fondo pensioni...) dei contratti e delle leggi in generale (orario di lavoro, diritti sindacali, statuto dei lavoratori...);

3) se non ritengono che ci siano tutte le condizioni per la revoca della concessione della linea all'azienda ATAS e successive deviazioni;

4) se non si ritiene opportuno portare avanti una severa inchiesta, che colpisca anche l'eventuale responsabilità e complicità, nell'interesse dei dipendenti e delle popolazioni interessate per l'osservanza di leggi e disposizioni presenti e valide per tutto il territorio della Repubblica italiana. (4-07368)

TESSARI E D'ALESSIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è a conoscenza della clamorosa vicenda del giovane Mariotto Rino, incorporato nel 78° reggimento fanteria « Lupi di Toscana » con l'ultimo contingente pur essendo affetto da gravissime menomazioni in seguito a due incidenti sul lavoro, che lo hanno reso invalido civile. Si informa il Ministro che in data 29 settembre 1973 il distretto di Treviso dove il Mariotto si era rivolto ha rifiutato di concedere la visita medica con la speciosa motivazione che era prosima la data dell'incorporamento. (4-07369)

ALIVERTI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere in base a quali considerazioni l'Italia abbia dato il suo assenso al comunicato finale diramato a Bruxelles il 6 novembre 1973 al termine della riunione dei nove ministri degli esteri dei paesi della CEE; se ritenga che le conclusioni di tale riunione non costituiscano un atto di dubbia solidarietà con l'Olanda (privata del petrolio arabo per aver dichiarato la sua simpatia per Israele) e una confessione di debolezza politica, prima ancora che economica, nei riguardi dei paesi arabi; infine, se ritenga che le conclusioni della riunione stessa siano consoni ai sentimenti della stragrande maggioranza della popolazione italiana. (4-07370)

MAGNANI NOYA MARIA. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale.*

— Per sapere i motivi per cui, nonostante che la legge 6 dicembre 1972, n. 1053, stabilisca l'erogazione dell'assistenza sanitaria in forma diretta da parte dell'ENPAS ai dipendenti statali sin dal 1° gennaio 1973, tale disposizione, a causa anche dell'atteggiamento corporativo dell'Ordine dei medici, non è stata attuata nella provincia di Torino creando un notevole stato di disagio, in particolare tra i ferrovieri, dovuto al fatto che i lavoratori sono tutt'ora costretti a pagare gli onorari ai medici per le prestazioni sanitarie mentre i rimborsi degli Enti avvengono con cifre irrisorie con conseguente pesante aggravio sui bilanci familiari.

L'interrogante chiede quali iniziative si intendano assumere per porre rimedio all'anomala situazione verificatasi in provincia di Torino e per realizzare interamente ed in concreto l'assistenza sanitaria agli statali in forma diretta. (4-07371)

MAGGIONI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere — premesso che da quando è invalso l'uso delle cinture di sicurezza, ma più ancora, e particolarmente, dei così detti « appoggiatesta anatomici » sulle automobili, i reparti di traumatologia degli ospedali vedono in costante aumento il numero degli automobilisti e dei trasportati sul sedile anteriore della macchina, ricoverati con lesioni anche gravi alla colonna cervicale — quale provvedimento urgente si intende adottare perché tali « accorgimenti tecnici » creati per dare sollievo a chi si serve dell'automobile, — e per il tipo inadatto e per

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

il modo col quale vengono applicati —, non abbiano ad essere (come lo sono) motivo del cosiddetto « colpo di frusta » in caso di tamponamento. (4-07372)

CASSANO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere come e quando potrà essere risolto il problema della carenza dell'attuale organico del personale giudiziario ed in particolare di quello della pretura di Bari, dove proprio in questi giorni le udienze civili sono state rinviate di un anno (la prima è stata fissata il 24 settembre 1974).

È evidente che, con l'entrata in vigore delle norme sul nuovo processo di lavoro, le aspettative dei lavoratori cozzeranno contro inadeguate strutture per cui ulteriori delusioni colpiranno chi è in attesa di doverosa e sollecita giustizia. (4-07373)

GRILLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza di quanto sta accadendo nel provveditorato

agli studi di Ascoli Piceno per quanto concerne la situazione degli insegnanti abilitati a tempo indeterminato. Risulta, infatti, che non è stata minimamente rispettata l'ordinanza ministeriale del 5 marzo 1973 nonché la circolare ministeriale a chiarimento, n. 140 del 17 maggio 1973, nonché il principio generale del rispetto della graduatoria permanente. (4-07374)

GRILLI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative intendono prendere dinanzi alla minaccia di chiusura dello stabilimento Omnsa-Sud di Fermo. Lo stabilimento è stato impiantato nel 1970 su di un'area messa a disposizione dal comune e con l'intervento finanziario dello Stato per la creazione delle infrastrutture; le conseguenze della sua chiusura non si limitano al dramma dei 581 lavoratori attualmente occupati, ma aggrava la già pesante situazione economica di tutta una zona estremamente depressa, con inevitabili ripercussioni sul terreno sociale. (4-07375)

* * *

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per conoscere se abbiano seguito, in questi ultimi mesi, le fasi di adeguamento ed ampliamento dell'organico dell'Istituto poligrafico dello Stato, resosi necessario a seguito della riduzione del rilevante lavoro straordinario al quale era assoggettato il personale in servizio ed a seguito della applicazione a parte del personale delle norme contenute nella legge n. 336;

se siano a conoscenza che tali assunzioni sono state fatte al di fuori delle disposizioni di legge che regolano il collocamento della mano d'opera e delle stesse norme riguardanti l'assunzione di invalidi del lavoro;

se siano a conoscenza che, sulla base di norme regolamentari di dubbia costituzionalità (articolo 13 del regolamento del personale), sono stati esclusi lavoratori esenti dagli obblighi militari per inidoneità fisica;

se sappiano che sulla base dei predetti arbitrari criteri sono stati assunti lavoratori già in servizio presso altre aziende — con grave pregiudizio, spesso, delle medesime — mentre sono rimasti ancora disoccupati lavoratori iscritti da più di un anno nelle liste di collocamento, che avevano diritto di precedenza nella riassunzione sia sulla base della legge 29 aprile 1949, n. 264, sia sulla base delle leggi 8 settembre 1972, nn. 1115 e 464.

se non ritengano di dover disporre un accertamento sull'operato della direzione dell'Istituto poligrafico dello Stato, che sembra abbia voluto operare una discriminazione nei confronti dei lavoratori già dipendenti dalla ditta Policrom, rei soltanto di non essersi voluti prestare al ricatto messo in atto dal titolare dell'azienda romana sita sulla via Tiburtina, lavoratori dei quali ebbe ad occuparsi in passato la stessa Presidenza del Consiglio dei ministri, che ne caldeggiò l'assunzione nell'ambito degli oltre 700 posti già ricoperti e degli altri che si sono resi disponibili;

se non ritengano, infine, opportuno disporre un incontro tra i dicasteri interessati, la presidenza dell'Istituto poligrafico dello Stato e i sindacati di categoria per risolvere, finalmente, la lunga vertenza della Policrom ed esaminare se non debbano essere riviste

norme superate e addirittura in contrasto con i principi costituzionali e le leggi ordinarie dello Stato.

(3-01781)

« POCHEZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici, per conoscere l'avviso del Governo sulla sconcertante situazione venutasi a determinare nella zona dell'aeroporto Forlanini di Milano, dove un intreccio di grossi interessi immobiliari — facenti capo a potenti gruppi economici e sostenuti da deliberazioni comunali censurabili almeno sotto il profilo della competenza e della previdenza — ha provocato variazioni contraddittorie e spesso pericolose per i piloti delle rotte degli aeromobili, senza per questo risolvere la questione della tranquillità delle popolazioni, insediatesi a seguito delle suaccennate lottizzazioni; per sapere se ulteriori investimenti immobiliari non preludano ad un'ulteriore aggravarsi delle attuali condizioni pregiudizievoli per il mantenimento dell'aeroporto di Linate;

per sapere quali iniziative s'intendano assumere per accertare responsabilità di persone, di società e di comuni, prima che la speculazione prevalga del tutto sugli interessi di un servizio pubblico di interesse interno ed internazionale.

(3-01782)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere quali provvedimenti intende adottare per risolvere l'intollerabile situazione esistente negli uffici giudiziari di Torino, in cui i magistrati, i cancellieri, gli uscieri, i dattilografi sono in numero assolutamente inadeguato.

« Comparando Torino (popolazione circondario 1.985.006 = 74,325) con Milano (popolazione circondario 2.670.707 = 100) risulta che nel tribunale di Torino vi sono soltanto 14 presidenti di sezione, 80 giudici, 68 cancellieri, 32 dattilografi, 19 uscieri (a Milano rispettivamente 27, 172, 167, 71, 45) alla procura della Repubblica vi sono 21 sostituti, 19 segretari, 6 dattilografi, 6 uscieri (a Milano 38, 49, 13, 10), alla pretura 3 consiglieri, 38 pretori, 60 cancellieri, 22 dattilografi, 8 uscieri (a Milano 4, 101, 134, 61, 18), alla corte d'appello 10 presidenti di sezione, 41 consiglieri, 34 cancellieri, 10 dattilografi, 18 ufficiali giudiziari, 40 aiutanti ufficiali

giudiziari e 14 uscieri (a Milano 18, 66, 42, 22, 41, 83, 25), alla procura generale 9 sostituti, 9 segretari, 3 dattilografi, 4 uscieri (a Milano 13, 13, 4, 6).

« Il raffronto con altri uffici giudiziari (Palermo, Napoli) mette in evidenza che Torino dovrebbe avere una pianta organica quasi doppia dell'attuale, tenuto conto che a Torino è accentrato il lavoro di una circoscrizione vastissima con 173 comuni e due soli tribunali nella provincia (Ivrea e Pinerolo), mentre Milano, Napoli e Palermo hanno numerosi tribunali viciniori che assorbono una parte del lavoro.

« A causa dell'esodo dei cancellieri per il pensionamento anticipato e del numero insufficiente di magistrati, dattilografi ed uscieri è stata soppressa una sezione penale, ed una civile del tribunale, ridotte le udienze, allungati di mesi i rinvii, rimandato il deposito delle sentenze, accresciuto il disagio degli operatori del diritto e dei cittadini.

« A questa condizione di semi paralisi del funzionamento degli uffici, che si aggraverà ulteriormente nel prossimo dicembre con l'entrata in vigore della nuova legge regolante il processo al lavoro (che assorbirà un terzo dei giudici attualmente disponibili), si collega anche il gravissimo problema della costruzione di un nuovo palazzo di giustizia, che ha carattere di assoluta urgenza data la insufficienza dei locali e la dispersione degli uffici della procura, della pretura penale, del tribunale per i minorenni in immobili diversi della città.

(3-01783)

« FROIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere il pensiero del Governo in merito alla situazione determinatasi in seno alla Corte dei conti a seguito del provvedimento di autorità adottato — in violazione delle vigenti norme di legge — a carico di un magistrato della Corte stessa, resosi promotore di iniziative tendenti allo snellimento delle procedure in materia di contenzioso delle pensioni di guerra e quindi di iniziative tendenti alla maggiore funzionalità dell'istituto.

« Per sapere inoltre se nell'autoritario atteggiamento della presidenza della Corte non si ravvisi l'intenzione di esercitare — anche in relazione alle misure preannunciate per il prossimo consiglio di presidenza — una intimidazione nei confronti dei magistrati sottoposti, nel quadro di un generale disegno

tendente a condizionare l'autonomia e l'indipendenza dell'istituto, mediante la destinazione nei posti chiave dell'organizzazione interna di personale di "fiducia".

« Per conoscere infine quali iniziative sono state poste allo studio per dare piena attuazione al dettato costituzionale tendente a garantire l'indipendenza della Corte dal Governo.

(3-01784) « CARUSO, MALAGUGINI, VETERE, FRACCHIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro della difesa, per conoscere il pensiero del Governo in merito alla situazione venutasi a determinare in seguito al rinvio a giudizio del generale di corpo d'armata Giuseppe Aloja, già capo di stato maggiore della difesa e di un gruppo di altri ufficiali generali e funzionari ministeriali, in seguito all'accertamento da parte del magistrato di irregolarità amministrative nella costruzione di una palazzina destinata ad ospitare le bande musicali delle forze armate ed altresì per sapere se, data la personalità del principale accusato e le altissime cariche da lui ricoperte, non sia opportuno sospendere e revocargli ogni incarico, diretto od indiretto, tuttora rivestito, nell'ambito delle forze armate e della amministrazione della difesa.

(3-01785) « BOLDRINI, D'ALESSIO, SPAGNOLI, NAHOUM ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale per sapere dinanzi alla ennesima tragedia avvenuta il 30 ottobre 1973, in un cantiere presso Briga nella Repubblica svizzera, che a causa della rottura del cavo frenante del carrello della teleferica che doveva essere adibita soltanto al trasporto di materiale e non di persone, hanno perso la vita i lavoratori italiani, Stumpo Giuseppe e Cursaro Pasquale entrambi di Caulonia e Sgrò Antonio di Condofuri (Reggio Calabria).

« Come il Governo italiano è intervenuto, negli anni trascorsi, nei confronti degli Stati che si servono dei nostri lavoratori, per impedire che agli emigrati siano riservati trattamenti umilianti e offensivi alla stessa dignità umana e dove nessuna misura preventiva di salvaguardia della vita viene garantita, come dimostrano le cause che hanno provocato la morte dei tre lavoratori calabresi, che si sono aggiunti al lungo elenco degli omicidi bianchi, avvenuti nei cantieri dei paesi esteri.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 1973

« Per sapere, altresì, quali misure concrete intenda il Governo mettere finalmente in atto non solo per rimuovere le cause socio-economiche che hanno determinato il dramma della emigrazione e lo spopolamento di intere zone del Mezzogiorno, di cui Caulonia e Condofuri sono l'esempio spaventoso, arrestando l'esodo migratorio con l'occupazione e lo sviluppo della Calabria, ma per costringere i paesi dove sono immigrati i lavoratori italiani ad impegnarsi a garantire il rispetto e la tutela dell'integrità fisica dei nostri connazionali che con il proprio lavoro e immensi sacrifici hanno notevolmente contribuito allo sviluppo economico di quei paesi stessi.

(3-01786) « TRIPODI GIROLAMO, CATANZARITI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali urgenti provvedimenti intendono adottare per assicurare la certezza delle necessarie forniture di gasolio per il riscaldamento delle serre, a tutti i produttori di fiori.

« Una preoccupazione vivissima si è diffusa fra i floricoltori e i produttori di ortaggi per il fatto che la produzione di fiori sotto terra che richiede notevoli investimenti di capitale potrebbe essere distrutta in poche ore di interruzione del riscaldamento per la eventuale mancanza di gasolio (o anche di energia elettrica) indispensabile per il funzionamento e l'alimentazione degli impianti, che nel solo comprensorio di Pescaia e di Viareggio interessa oltre 800 aziende.

« La garanzia della normale fornitura di gasolio è indispensabile per favorire il consolidamento e l'ulteriore sviluppo della coltura floricola specializzata dell'intero paese che si estende su oltre diecimila ettari di superficie, di cui millecinquecento sotto terra per un valore complessivo di produzione superiore ai centotrenta miliardi di lire all'anno.

(3-01787) « MONTI RENATO, BIANCHI ALFREDO, TESI, VAGLI ROSALIA, RAFFAELLI, GIOVANNINI, NICCOLAI CESARINO, NICCOLI, BONIFAZI, TANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione per sapere quale fondamento abbia la notizia secondo la quale il Ministero della pubblica istruzione avrebbe deciso di ammettere a sostenere gli esami orali del concorso a 11.336 cattedre,

bandito con decreto ministeriale del 30 giugno 1971, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del marzo 1972, anche quei concorrenti che, ammessi a sostenere le prove scritte con riserva (perché sforniti del titolo di abilitazione tassativamente richiesto dal bando di concorso) le hanno superate.

« Tale situazione, se vera, darebbe luogo ad un trattamento abnorme nei confronti di tutti coloro che, ossequianti alle norme, non parteciparono al concorso.

« L'interrogante, per la ipotesi che la ventilata " sanatoria " fosse nei programmi ministeriali, chiede di conoscere il parere del Ministro interessato sulla possibilità di riaprire i termini del concorso di cui in premessa per concedere - agli esclusi involontari - la possibilità di parteciparvi come gli altri colleghi oggetto della " sanatoria ".

(3-01788)

« TASSI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri della sanità e della marina mercantile per conoscere i provvedimenti urgenti che si intendono adottare per ottenere l'annullamento di una sproporzionata disposizione che vieta ai pescatori dei comuni del golfo di Napoli di esercitare l'attività lavorativa entro 500 o 1000 metri dalla costa.

« L'interrogante chiede se i Ministri sono a conoscenza che è in atto un assurdo burocratico scambio di competenze e di responsabilità nella interpretazione di una circolare ministeriale tra funzionari dell'amministrazione centrale e medici provinciali, circolare che, in ogni caso, nel periodo dell'infezione colerica, imponeva tale divieto di pesca limitatamente alle zone impegnate da scarichi fognari a mare.

« L'interrogante, in definitiva, chiede di sapere se l'amministrazione centrale non intenda annullare tale provvedimento considerando che mantenere l'ordinanza ostativa per 1000 metri dalla costa anche per le isole del golfo e per altre località sicuramente indenni da inquinamento significa, stando ai fondali della zona, impedire di fatto qualsiasi attività in questo settore già gravemente danneggiato dalle conseguenze dell'epidemia colerica.

(3-01789)

« CALDORO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali criteri vengono normalmente seguiti da parte dell'Ente di sviluppo per la

Toscana e il Lazio per l'assegnazione in proprietà agli aventi diritto dei poderi.

« In particolare l'interrogante desidera urgentemente conoscere:

a) in quale modo è stata appoderata la fattoria " La Bianca " sita nel comune di Peccioli (Pisa);

b) con quali metodi verranno assegnati i poderi n. 5 e n. 9 a tutt'oggi disponibili.

« L'interrogante prega il Governo di voler disporre che il menzionato Ente di sviluppo nell'effettuare l'assegnazione dei poderi di cui trattasi osservi le direttive della CEE, la quale, come è noto, consiglia di creare unità poderali di dimensioni tali da ottenere il massimo rendimento e di operare al fine di migliorare la preparazione professionale dei contadini e dei coltivatori diretti.

« Nel caso specifico l'interrogante chiede inoltre che l'anzidetto ente di sviluppo tenga conto:

1) della capacità professionale dei concorrenti, dando com'è logico la preferenza, al di là e al di sopra di eventuali colorazioni politiche o sostegni di parte, a quelli che hanno una effettiva e comprovata competenza nel settore agricolo, acquisita con anni di pratica lavorativa esercitata anche in proprio. Ciò allo scopo di evitare che vengano favoriti nell'assegnazione coloro che si propongono di ottenere i fondi non per farli fruttare col loro lavoro, ma solo per effettuare un investimento di capitale;

2) del requisito — del resto opportunamente protetto dalle vigenti leggi — dell'attività lavorativa già svolta sui poderi stessi in qualità di affittuario, sia pure a titolo precario. Sarebbe sommamente ingiusto, infatti, che nel procedere all'assegnazione venisse mortificato il lungo e paziente lavoro svolto per anni dagli affittuari — lavoro, metodico e intelligente che ha riportato i citati poderi ad un alto livello di rendimento — favorendo persone che non hanno mai lavorato la terra o che non hanno mai svolto l'attività di coltivatore diretto.

(3-01790)

« POLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere quali decisioni intende adottare al fine di riportare la tranquillità nell'operoso comprensorio di Cecina (Livorno), la cui popolazione è giustamente preoccupata per la minacciata chiusura del locale ufficio delle imposte dirette.

« Come è noto, il comprensorio di Cecina conta circa 70.000 abitanti distribuiti in cinque importanti comuni, aventi ciascuno una notevole estensione territoriale.

« Nella sola Cecina hanno sede oltre alla scuola media e a quella per segretari di azienda, importanti istituti di istruzione superiore, come il liceo scientifico, quello classico, l'istituto magistrale, l'istituto tecnico commerciale e quello industriale, frequentati da oltre 3.500 studenti. Nella zona compresa nella giurisdizione dell'ufficio imposte dirette di Cecina, oltre all'esistenza di notevoli insediamenti industriali — qualcuno dei quali addirittura con dimensioni europee — che impiegano migliaia di lavoratori, si registrano centri turistici e complessi alberghieri di livello nazionale. Se a quanto sopra, si aggiunge che Cecina è uno dei più importanti mercati agricoli della Toscana centrale, si avrà un quadro abbastanza esatto della zona, e si potrà così valutare quale importanza essa abbia sul piano culturale, su quello agricolo, e su quelli industriale e turistico.

« Senza dubbio l'eliminazione degli uffici finanziari di Cecina ed il loro trasferimento a Livorno, comporterà — data l'importante funzione che gli stessi sono chiamati a svolgere — un notevole danno per l'erario, in quanto questo non avrà più la possibilità di seguire da vicino le attività economiche della zona, e, nel contempo, creerà notevole disagio per decine e decine di migliaia di contribuenti, dato che questi, per la registrazione di documenti o di contratti, per vistare un semplice stato di famiglia, per compiere in sostanza il loro dovere di contribuenti, saranno costretti ogni volta a percorrere un lungo e defatigante viaggio a Livorno. Se poi si tiene conto che la distanza media fra Livorno ed il comprensorio in questione è di oltre 50 chilometri e che vi è una sola strada di comunicazione, — la stretta e pericolosa via Aurelia che ha uno dei più alti indici di traffico e di incidenti — apparirà in modo evidente quanto sia opportuno, così come è già stato fatto in altri casi, riesaminare e opportunamente modificare il provvedimento col quale si è stabilito di chiudere gli uffici finanziari di Cecina.

(3-01791)

« POLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere a quali criteri si sia attenuta la televisione italiana nella trasmissione sportiva sul noto caso della partita di calcio Pa-

lermo-Brindisi disputatasi allo stadio di Palermo il 4 novembre 1973.

« Se non ritenga chiaramente fazioso ed improntato ad interesse della società di calcio palermitana il commento fatto per televisione a quella partita, commento che tra l'altro costituisce un chiaro tentativo di intervento e di influenza nei confronti del giudice sportivo competente.

« Se non si ritenga infine offrire ai telespettatori italiani i necessari chiarimenti ai fini di ristabilire la verità sull'incresciuto e gravissimo episodio ed al contempo indagare sulle responsabilità della trasmissione.

(3-01792)

« MANCO ».

INTERPELLANZA

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo per conoscere se esso ritiene che la linea economica, e produttiva perseguita dalla GEPI, sia conforme alle finalità istitutive della legge 22 marzo 1971, n. 184. Ciò in considerazione di quanto è avvenuto e sta avvenendo nelle società in cui la GEPI è intervenuta e in particolare alla Seimart-GEPI che a parere degli interpellanti costituisce esempio eclatante e tale da rendere indilazionabile un controllo del Parlamento sugli indirizzi produttivi, le finalità sociali che devono caratterizzare l'intervento con danaro pubblico per sanare situazioni aziendali deficitarie sotto il profilo economico.

« Premesso che uno dei compiti primari degli interventi GEPI è quello di mantenere e accrescere i livelli di occupazione e che:

1) la diminuzione dei livelli occupazionali nell'ambito del gruppo aziendale Seimart-GEPI, da 4300 lavoratori del febbraio 1972 è scesa ai 3400 attuali:

2) è stata chiusa la sede di Milano licenziando 200 lavoratori, trasferendone i rimanenti 160 nella sede di Saronno (Varese) trasferimento che comporta per buona parte degli interessati disagi tali da costringerli a dare le dimissioni;

3) i piani di ristrutturazione aziendale presentati dalla Seimart-GEPI sono sempre stati respinti dal Ministero del lavoro e dalle organizzazioni sindacali in quanto nessuna garanzia danno in ordine al mantenimento dei livelli di occupazione al nord e per un reale sviluppo di quelli al sud;

4) la produzione è orientata esclusivamente sui componenti elettronici dei beni di consumo, con conseguente: svilimento del rilevante e qualificato patrimonio tecnologico e umano delle aziende e subordinazione nel campo manifatturiero ai gruppi stranieri del settore elettronico, gli interpellanti chiedono di conoscere se a parere del Governo i fatti citati debbano costituire motivo valido per un suo intervento volto a determinare un rovesciamento degli attuali indirizzi economici e produttivi perseguiti dalla GEPI.

« Se non ritiene che nel caso Seimart-GEPI l'inserimento di questo gruppo nel settore delle partecipazioni statali possa costituire un impulso positivo al settore dell'elettronica industriale e civile e la garanzia per impedire che una delle poche società del settore a capitale nazionale possa essere rilevata dai gruppi multinazionali italiani e stranieri.

(2-00392) « DAMICO, BALDASSARI, BACCALINI, ZOPPETTI, GARBI, MILANI, DONELLI, PELLEGATTA MARIA AGOSTINA ».