

230.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MARZO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegni di legge:</b>		PIERACCINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	13626, 13654, 13656
(Annunzio) . . . . .	13623	PIROLO . . . . .	13628
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	13623	POLI . . . . .	13638, 13656
<b>Disegno e proposte di legge (Discussione e approvazione):</b>		<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>	
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli (approvato dal Senato) (2744);		Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 30, concernente norme per il miglioramento di alcuni trattamenti previdenziali ed assistenziali (2817) . . . . .	13658
RICCIO STEFANO: Istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli (1032);		PRESIDENTE . . . . .	13658
IANNIELLO ed altri: Istituzione del consorzio autonomo per il porto di Napoli (1043) . . . . .	13625	DEL NERO, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> . . . . .	13658
PRESIDENTE . . . . .	13625, 13654, 13655, 13656	POCHETTI . . . . .	13658
BARBI . . . . .	13657	ZANIBELLI, <i>Presidente della Commissione</i> . . . . .	13658
CALDORO . . . . .	13657	<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
CERAVOLO . . . . .	13634, 13654	Conversione in legge del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18, che modifica le tabelle allegate A, B, C, D ed E al decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1973, n. 10, e successive modificazioni (2791) . . . . .	13658
D'ANGELO . . . . .	13654	PRESIDENTE . . . . .	13658
DE LORENZO . . . . .	13632	BORGHI, <i>Relatore</i> . . . . .	13659, 13663
DI NARDO, <i>Relatore di minoranza</i> . . . . .	13625 13649, 13654, 13655, 13657	CARTA, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	13659, 13663
MERLI, <i>Relatore per la maggioranza</i> . . . . .	13625 13654		

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

	PAG.		PAG.
CESARONI . . . . .	13664	<b>Proposte di legge:</b>	
SANTAGATI . . . . .	13659	(Annunzio) . . . . .	13623, 13675
SPINELLI . . . . .	13661	(Assegnazione a Commissione in sede referente) . . . . .	13624
<b>Disegno di legge (Discussione e approva- zione):</b>		(Trasmissione dal Senato) . . . . .	13623
Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 29, concernente fis- sazione di nuovi termini e modalità per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in ma- teria tributaria (2816) . . . . .	13665	<b>Interrogazioni e interpellanze (Annunzio) .</b>	13675
PRESIDENTE . . . . .	13665	<b>Corte dei conti (Trasmissione di rela- zione) . . . . .</b>	13624
BUZZONI . . . . .	13672	<b>Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio) . . . . .</b>	13624
COLUCCI . . . . .	13669	<b>Ministro dell'agricoltura e delle foreste (Tra- missione di documento) . . . . .</b>	13624
LA LOGGIA, <i>Relatore</i> . . . . .	13665, 13670	<b>Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)</b>	13624
MACCHIAVELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	13666, 13670, 13671	<b>Votazione a scrutinio segreto . . . . .</b>	13673
SANTAGATI . . . . .	13667	<b>Sui lavori della Camera:</b>	
SIMONACCI . . . . .	13672	PRESIDENTE . . . . .	13675

**La seduta comincia alle 16,30.**

D'ALESSIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 4 marzo 1974.

(È approvato).

**Annunzio di proposte di legge.**

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

MIOTTI CARLI AMALIA e SALIZZONI: « Interpretazione autentica dell'articolo 12 del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, convertito, con modifiche, nella legge 30 novembre 1973, n. 766, concernente misure urgenti per l'università » (2821);

BIRINDELLI ed altri: « Modifiche alla composizione delle commissioni di avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (2822);

BIRINDELLI ed altri: « Modifica alle posizioni di stato giuridico del capo di stato maggiore della difesa e dei capi di stato maggiore dell'esercito, della marina militare e dell'aeronautica militare » (2823);

TOZZI CONDIVI: « Modifica alle tabelle A, B e C annesse al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 644, per il ripristino in Amandola (Ascoli Piceno) dell'ufficio del registro » (2824);

POLI ed altri: « Estensione al settore aeronautico dell'attività del "credito navale" sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano » (2829);

INNOCENTI ed altri: « Modifiche all'articolo 6 della legge 29 ottobre 1954, n. 1046 e dell'articolo 3 della legge 25 giugno 1971, n. 124, concernenti i requisiti di età ed i titoli di studio per l'ammissione alla scuola per infermiere e infermieri generici » (2830).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha presentato alla Presidenza, con lettera in data 1° marzo 1974, il seguente disegno di legge:

« Adeguamento dei servizi per l'organizzazione della pubblica amministrazione » (2831).

Sarà stampato e distribuito.

**Trasmissioni dal Senato.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

« Modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione » (*già approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato da quella VIII Commissione*) (1851-B);

Senatori MARTINAZZOLI e COPPOLA; Senatori COPPOLA e MARTINAZZOLI: « Modificazioni agli articoli 322 e 323 del codice penale militare di pace » (*testo unificato approvato da quel consesso*) (2818);

Senatori MARCORÀ, BARTOLOMEI e DE VITO: « Provvedimenti urgenti per la zootecnia » (*approvato da quella IX Commissione*) (2819);

« Istituzione di corti d'onore » (*approvato da quel consesso*) (2820);

Senatori PIERACCINI ed altri: « Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica » (*approvato da quel consesso*) (2825);

Senatori PELLEGRINO ed altri; Senatori PELLEGRINO ed altri: « Modificazioni al codice della navigazione » (*testo unificato approvato da quel consesso*) (2826);

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972 » (*approvato da quel consesso*) (2827);

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia relativo alla pesca da parte dei pescatori italiani nelle acque jugoslave, con scambi di note, concluso a Belgrado il 15 giugno 1973 » (approvato da quel consesso) (2828).

Saranno stampati e distribuiti.

#### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

*alla IV. Commissione (Giustizia):*

PATRIARCA e GARGANI: « Modificazione della legge 29 novembre 1971, n. 1050, sulle applicazioni alla Corte di cassazione e alla procura generale della Corte di cassazione » (2280);

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

CIAI TRIVELLI ANNA MARIA ed altri: « Contributo straordinario al comune di Roma per l'esproprio del comprensorio dell'Appia antica e la sua destinazione a parco pubblico » (2789) (con parere della II, della V e della VIII Commissione);

*alla VII Commissione (Difesa):*

BELLUSCIO ed altri: « Aumento degli organici dei sottufficiali e dei militari di truppa dell'Arma dei carabinieri » (2805) (con parere della I e della V Commissione);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

PATRIARCA e GARGANI: « Concessione di un contributo dello Stato al Centro internazionale studi musicali con sede in Roma » (2092) (con parere della II e della V Commissione);

SALVATORI e LETTIERI: « Nuovo ordinamento per l'educazione fisica e sportiva nelle scuole di ogni ordine e grado » (2754) (con parere della II, della V, della IX e della XIV Commissione);

*alla X Commissione (Trasporti):*

SINESIO ed altri: « Modifiche alla legge 16 ottobre 1973, n. 676, concernente provviden-

ze per lo sviluppo della pesca marittima » (2691) (con parere della V e della XIII Commissione).

#### **Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.**

PRESIDENTE. La competente autorità giudiziaria ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere:

contro il deputato Almirante, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (vilipendio dell'ordine giudiziario) (doc. IV, n. 172).

Tale domanda sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

#### **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 sulla gestione finanziaria dell'Ente italiano della moda, per gli esercizi 1970, 1971 e 1972 (doc. XV, n. 50/1970-1971-1972).

Il documento sarà stampato e distribuito.

#### **Trasmissione dal ministro dell'agricoltura e delle foreste.**

PRESIDENTE. Informo la Camera che il ministro dell'agricoltura e delle foreste, con lettera del 27 febbraio 1974, ha comunicato, in adempimento alle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, l'autorizzazione concessa a dipendenti di quel Ministero a prestare servizio presso organismi internazionali.

Il documento è depositato negli uffici del Segretario generale a disposizione dei deputati.

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

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni.

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli (approvato dal Senato) (2744) e delle proposte di legge Riccio Stefano: Istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli (1032); Ianniello ed altri: Istituzione del consorzio autonomo per il porto di Napoli (1043).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli e delle concorrenti proposte di legge d'iniziativa del deputato Riccio Stefano: Istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli; Ianniello, Allocca, Pisciocchio, Boffardi Ines, Lobianco, Borra, Scotti e Patriarca: Istituzione del consorzio autonomo per il porto di Napoli.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da alcuni gruppi ne è stato 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 per la maggioranza, onorevole Merli.

**MERLI, Relatore per la maggioranza.** Signor Presidente, desidero rimettermi alla relazione scritta. Voglio comunque sottolineare l'urgenza di questo provvedimento, che si colloca per ragioni temporali e procedurali entro il limite del 13 marzo 1973. Rivolgo quindi un appello a tutti i gruppi politici della Camera perché diano un voto favorevole al disegno di legge in esame.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza, onorevole di Nardo.

**DI NARDO, Relatore di minoranza.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mentre non vi è dubbio sull'opportunità di dar vita ad un consorzio del porto di Napoli, va sottolineato che il decreto-legge 11 gennaio 1974 (quindi di 11 giorni successivo alla scadenza del pluriprorogato ente autonomo porto di Napoli), si presenta scadente come contenuto, frettoloso, improvvisato e quindi mero strumento di potere e non di soddisfacimento di reali, ricorrenti esigenze del Mezzogiorno.

Lo stesso relatore per la maggioranza, indubbiamente interpretando lo stato ed il fatto delle critiche unanimi al provvedimento (per l'iter, per la forma e il contenuto), ha dovuto concludere la sua relazione con una raccomandazione, cioè che il disegno di legge debba essere « raccomandato » alla benevolenza della Camera per l'attuale contesto temporale e procedurale del disegno di legge, anche al fine di porre presto termine alla gestione commissariale », ancorché non si possa non apprezzare « la validità di taluni emendamenti dalle varie parti presentati ».

Mentre non ritengo di criticare tale inconsueta conclusione della relazione della maggioranza, non posso non soffermarmi sulle ragioni che hanno unanimemente motivata la più decisa critica.

Per anni si è proceduto attraverso proroghe della gestione dell'ente autonomo porto di Napoli, onde è veramente enorme che il Governo abbia mal provveduto in siffatta maniera e alla venticinquesima ora, ovvero 11 giorni dopo la scadenza di un certo ente porto, che in qualche modo aveva taluni dei compiti dell'attuale consorzio. Il Governo ha quindi provveduto in tanta fretta per tutt'altra causa che quella di voler adottare una opportuna normativa e ha perciò emanato una normativa imprecisa, frammentaria, superata, ove non anche, quasi raffazzonandola, una normativa a colpi di forbice fra vecchi testi e proposte.

Si è creata una ennesima figura giuridica asfittica (altro che pilota in tal tema e causa !) per l'urgenza, utile fin dalla nascita a giochi e giochetti di potere.

Dimostrerò poi dalla considerazione delle singole norme come esse, neppure prendendo esperienza da quanto in proposito già fatto per altri porti d'Italia, già in partenza concorrono alla formazione di un consorzio carente, insufficiente, ennesima sede di giostre di potere. Giova considerare — a prescindere dall'annosa tardività, ormai congenita alla azione governativa nel considerare le cose del Mezzogiorno e del porto di Napoli in particolare (un torpore che nel fatto in esame è ultra quadriennale !) — l'iter del decreto e del relativo disegno di legge. Dicevo prima che la materia non è di competenza del legiferare a mezzo di decreto e, se quadriennale e più è stato il tempo a disposizione del diritto-dovere-potere del Governo di regolamentarla, debbo anche dire che non ricorreva in proposito, ove non preorganizzata *ad usum*, l'urgenza. Non porremo noi, per carità e dovere, almeno da parte nostra vivamente sentito, un

indubbio problema di costituzionalità. Ma almeno il decreto-legge, mal adoperato, fosse stato sufficiente e non si fosse dimostrato già da nascituro un concepimento a fini strumentali e di potere!

Veniamo ai fatti. Il decreto-legge, pur approvato dal Governo l'11 gennaio 1974 ed in forma alquanto impropria, non vide coevamente, per il dovuto rispetto alle Assemblee, la nomina di un commissario; ché, anzi, secondo una prassi che diviene regola di convivenza tra gli organi costituzionali dello Stato, si preferì sollecitare alle Camere un pronto esame ed una rapida approvazione. Il che — era corretto ritenere in una corretta interpretazione di un corretto comportarsi — escludeva la nomina di un commissario, non avvenuta quindi al primo giorno e tale da poter manifestarsi solo ad un malaugurato ultimo giorno di una inconcludente fatica parlamentare attorno al disegno di legge in parola.

Giovedì della scorsa settimana, nel recarci in Commissione, avendo tutti noi — già da mercoledì — approntati gli opportuni emendamenti, fra i quali (e questo da ogni parte politica, come da parte degli onorevoli Stefano Riccio ed altri per la democrazia cristiana, da parte del gruppo comunista e da altri gruppi) quello secondo il quale il presidente del consorzio dovesse esprimersi attraverso l'elezione e non attraverso una nomina governativa, giovedì mattina, dunque, apprendemmo dalla stampa che in quel giorno il Governo (forse già in crisi!) aveva nominato un commissario nella persona di un egregio ammiraglio livornese, per l'occasione proconsole a Napoli e nel Mezzogiorno, che pure vantano altissime tradizioni marinare. Egli fu nominato solo perché caro al segretario del partito socialista italiano, e già candidatissimo e « trombato » alle recenti consultazioni elettorali.

Dopo di che — anticipiamo una conclusione — non ci si venga a dire che l'urgenza preorganizzata ci imporrebbe, al più, di limitarci a presentare degli ordini del giorno che il Governo accetterebbe come raccomandazione; questo, se è anch'esso un procedere parlamentare, presuppone certamente una fiducia al Governo ed alle persone che, per questo comportamento, non ne sono certo meritevoli. E non ci venga a dire il Governo, come ha affermato in Commissione, che, essendo passato il disegno di legge *de quo* presso un ramo del Parlamento, è tacciabile di incoerenza o di incongruenza quel gruppo che, nel bicameralismo che io non ho certo voluto ma che è regola del nostro Stato, ritiene (soprattutto

dopo la scortesia qualificante della nomina di un commissario) di affrontare in questa, anziché in quell'altra Camera, il compiuto esame del provvedimento: compiuto, sollecito, serio, breve, conciso e non ostruzionistico esame, onde il consorzio (che si ha da fare) nasca bene e per tutti, anche per il Mezzogiorno, e non solo per qualcuno o per qualche parte. Questo è quello che noi vogliamo. Meno ancora si dica della crisi o dell'impossibilità (ben offensiva, in ipotesi), per il Senato, di esaminare subito e seriamente la legge che noi andremo a migliorare. Che significa « la crisi »? Forse il Governo può porre la fiducia sulla proposta? Ebbene, una volta tanto il Parlamento agirà nella completa e compiuta coscienza e competenza dei singoli parlamentari.

Per quanto concerne il Senato, non gli si tributa certo il dovuto riguardo ritenendo che esso non possa concludere il suo doveroso lavoro, a seguito del nostro doveroso contributo, entro il 13 prossimo venturo.

Che quindi, onorevoli colleghi, la legge si migliori, come va migliorata, con l'apporto di ognuno, sia per quanto attiene alla circoscrizione, sia per quanto attiene ai fini, alle partecipazioni, alle disponibilità finanziarie, all'amministrazione di esse, alle funzioni ed ai controlli.

Sono presentatore di taluni emendamenti cui evidentemente, come relatore di minoranza, esprimo parere favorevole, alcuni dei quali mi riservo di illustrare nel prosieguo del dibattito.

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

**PIERACCINI, Ministro della marina mercantile.** Signor Presidente, onorevoli deputati, ripeto alla Camera l'invito, già rivolto dal relatore per la maggioranza, ad approvare la conversione di questo decreto-legge nel testo trasmesso dal Senato, e questo non per una mancanza di rispetto nei confronti di questo ramo del Parlamento, in quanto sono convinto del prezioso ed utile contributo recato da tutte le forze politiche e dai due organi costituzionali che presiedono alla formazione delle leggi, ma perché la situazione attuale renderebbe effettivamente difficile un nuovo esame di questo provvedimento da parte del Senato, nella considerazione dell'imminente scadenza (più precisamente, nella giornata di martedì 12 marzo) dei termini costituzionali di questo decreto-legge.

Desidero dire subito che le osservazioni formulate dal relatore di minoranza in opposizione all'approvazione di questo provvedimento sono assolutamente infondate. Innanzi tutto non è vero che il decreto-legge nasce immotivato o improvvisato: esso in effetti è stato elaborato dopo una larghissima consultazione di tutte le forze democratiche, di tutte le forze sindacali ed economiche della regione, della provincia e degli enti locali. Non sosterrò naturalmente che il suo contenuto non possa essere emendato o migliorato. In una materia come questa, relativa all'organizzazione di un consorzio, all'emanazione di complesse norme giuridiche e alla formazione di importanti organi, tutte le affermazioni sono opinabili: si può ritenere, infatti, che una determinata soluzione sia preferibile ad un'altra o viceversa. Non voglio assolutamente affermare che la soluzione proposta sia quella ideale; tuttavia mi corre l'obbligo di dire che si tratta di una soluzione scaturita da un'ampia consultazione democratica, adottata attraverso lo strumento del decreto-legge a causa dell'estrema urgenza di porre fine ad una situazione di ordinaria amministrazione che, data la proroga del vecchio ente ormai scaduto, si protraeva per quattro anni.

Il danno maggiore che noi potremmo fare al Mezzogiorno e a Napoli, se questo decreto-legge non fosse convertito in legge, sarebbe quello di far precipitare la città di Napoli in una situazione ancora peggiore, perché — essendo ormai scaduto e non più prorogato il vecchio ente — arriveremmo ad un vuoto assoluto di potere. Ritengo pertanto che questo decreto-legge ponga fine ad una condizione di impotenza, troppo a lungo continuata, che ha lasciato il porto di Napoli — il più importante del Mezzogiorno — in una situazione del tutto insostenibile, a causa dell'assoluta impossibilità di provvedere a decisioni di grande importanza. Tipico esempio è quello della mancata localizzazione del bacino di carenaggio, che non ha reso possibile nemmeno l'utilizzazione dei fondi (12 miliardi) già stanziati e non ancora utilizzati.

Nulla di fatale accadrà, se noi approveremo oggi il testo trasmesso dal Senato: infatti, sarà sempre possibile apportare ad esso quelle modifiche che l'esperienza di un certo numero di mesi indurrà a ritenere opportune.

Per quanto concerne il problema della nomina del commissario, mi pare che qui si sia fatta confusione. Intanto, non esiste alcuna correlazione tra l'eventuale nomina del presidente, sia da parte dell'autorità statale, sia

da parte del consorzio stesso, e la nomina dell'attuale commissario, perché il prolungamento dell'attuale gestione commissariale è necessario comunque, qualunque possa essere la forma di elezione o di nomina del presidente, dato che è necessaria la presenza di una autorità che possa raccogliere tutte le designazioni dei vari enti, delle varie parti rappresentate nel consorzio, in maniera da insediare gli organi democratici cui affidare la normale gestione. La figura di un commissario è dunque assolutamente indispensabile; non c'è discussione su questo, perché non si potrebbe agire in altro modo.

Voglio anche sottolineare che nessuna rilevanza ha l'influenza politica di cui ha parlato il relatore di minoranza, accennando al colore del commissario, che a suo dire sarebbe più vicino a questa o a quella parte politica. Noi abbiamo cercato una personalità che proprio per questa sua funzione di raccoglitore — diciamo così — di tutte le forze democratiche, fosse al di sopra delle tendenze e anche della dialettica delle forze locali e portasse uno spirito di serenità per facilitare l'entrata in funzione degli ordinari organi del consorzio. Operando in tal modo non si è venuti meno alla doverosa correttezza nei confronti del Parlamento. La situazione giuridica era infatti questa: una volta entrato in vigore il decreto-legge, il vecchio ente non esisteva più; oltretutto, ripeto, esso era scaduto *ope legis* il 31 dicembre 1973. Il nuovo organismo, appunto perché era necessario procedere a tutte le designazioni, non aveva un responsabile, che quindi occorreva nominare. Tale responsabile non poteva essere nominato nella stessa riunione del Consiglio dei ministri nel corso della quale fu approvato il decreto-legge in esame, per la semplice ragione che un decreto-legge, prima di entrare in vigore, deve essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*. Di conseguenza, il Consiglio dei ministri poté provvedere alla nomina del commissario per il consorzio del porto di Napoli solo dopo l'11 gennaio, data della pubblicazione del decreto-legge in esame. Tale decisione era — ripeto — indispensabile perché, diversamente, il porto di Napoli si sarebbe trovato in una paradossale situazione, e cioè privo di ogni autorità e di ogni direzione, il che evidentemente era impossibile.

Ecco dunque che perde ogni fondamento questa accusa di parzialità o di disprezzo non so bene nei confronti di chi (del Parlamento pure?) perché si è trattato di un atto che chiamerei dovuto, e cioè di un atto che non ha proprio nulla a che vedere nem-

meno con le norme di elezione del presidente del consorzio. Quanto al sistema per la nomina del presidente, dirò poi che, avendo il disegno di legge creato degli organismi, compreso un ufficio di presidenza, all'interno del quale la maggioranza sarà sempre delle forze rappresentative della regione, degli enti locali, dei sindacati, mi sembra possibile dire che la devoluzione allo Stato — non voglio dire al Governo — della competenza in materia di nomina del presidente stesso, naturalmente a seguito di consultazione con le forze locali, sia un fatto, in realtà, equilibratore. Infatti, per quanto riguarda le iniziative concernenti i grandi porti, la cui importanza fondamentale per lo sviluppo del paese mi pare indiscutibile, lo Stato non può essere considerato un intruso o un estraneo; lo Stato non solo deve intervenire finanziariamente, ma ha anche interessi primari e diretti alla politica portuale, alla politica demaniale, eccetera. Per tali motivi mi pare che in questa occasione — naturalmente tutte le opinioni sono assolutamente rispettabili — sia stata operata una scelta equilibrata, priva di ogni significato centralizzatore.

Per tutte queste ragioni rinnovo l'invito fatto dal relatore, onorevole Merli, che ringrazio, ed auspico rapida approvazione di questo disegno di legge.

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

**PIROLO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la ristrutturazione del porto di Napoli è stata, da molti anni, la principale aspirazione delle forze politiche, sociali ed economiche della città, la quale vedeva nell'ente autonomo del porto di Napoli, istituito nel lontano 1940, uno strumento superato e, comunque, inadatto a far fronte alle mutate condizioni economiche e alle accresciute esigenze che si sono delineate negli ultimi tempi, anche in dipendenza dell'incalzante progresso tecnologico.

Il vecchio ente autonomo del porto, d'altra parte, a partire dal 1969, era andato ad accrescere il numero degli enti deficitari che prosperano numerosi nel nostro paese, dal momento che il suo bilancio, attivo fino al 1968, in pareggio nel 1969, presenta oggi un disavanzo di oltre un miliardo di lire, che è dovuto, sì, alla contrazione del lavoro portuale, ma anche, e forse soprattutto, alla mancanza di un'ideale e chiara gestione. È, infatti, vero che, a seguito della chiusura del canale di Suez, i valori conseguiti dai traffici nel 1972, raffrontati a quelli conseguiti nel

1966, hanno subito un notevole calo (per le merci sbarcate in colli e alla rinfusa, provenienti dai porti oltre Suez, si è avuta una diminuzione di 224.242 tonnellate, pari ad un decremento del 6,5 per cento, mentre per le stesse merci imbarcate per le destinazioni suddette si è avuta una diminuzione di 7.071 tonnellate, pari ad un decremento del 5,5 per cento); ma è altrettanto vero che, durante tale periodo, l'ente, travolto anche dagli interessi partitici e settoriali, non ha saputo e potuto affrontare i nuovi problemi che, anno per anno, si prospettavano, sempre rimandati, in attesa di una sua ristrutturazione che sembrava imminente e che, viceversa, è stata rinviata per ben tre volte, in virtù delle proroghe concesse con le leggi del 1971, 1972 e 1973.

L'inefficienza direzionale e la precarietà della sua esistenza non potevano non trasformare l'ente autonomo del porto di Napoli in un organismo operativamente inesistente, determinando un così grave deficit di bilancio che costituirà, per il consorzio che sorge, una pericolosa eredità, se non verrà in qualche modo risanato. Non si lasciano trascorrere quattro inutili anni di attesa senza pagarne il prezzo, un prezzo duro per tutta l'economia di Napoli e della Campania, che sta a dimostrare, ancora una volta, l'assenza di qualsiasi tempestività nell'affrontare i problemi del Mezzogiorno: solamente quando diventano urgenti essi vengono affrontati, e con provvedimenti affrettati, talvolta già inadeguati, sicuramente imperfetti, come il decreto-legge di cui si chiede oggi alla Camera la conversione in legge.

Questa è la prima e più dura critica che intendiamo muovere al provvedimento in esame. Il Governo aveva avuto tutto il tempo a disposizione per studiare e tradurre in un normale disegno di legge le norme più idonee per la costituzione del consorzio del porto di Napoli: quattro anni crediamo siano sufficienti per affrontare e risolvere un problema del genere. Invece, ha dovuto far ricorso al decreto-legge, forzando lo spirito e la lettera dell'articolo 77 della Costituzione, mascherando come « caso straordinario di necessità e d'urgenza » la sua inefficienza, la sua abulia, il suo disinteresse per un provvedimento così atteso e richiesto dalle popolazioni campane, che nel porto di Napoli trovano uno dei principali punti di riferimento della loro economia.

Non intendiamo proporre formalmente una questione pregiudiziale di incostituzionalità del decreto-legge in esame, anche se, a nostro avviso, essa sarebbe sicuramente inceppi-

bile, sia dal punto di vista formale, sia dal punto di vista sostanziale; non intendiamo farlo perché siamo sicuri che la maggioranza di questa Camera la rigetterebbe: è avvenuto altre volte in casi, come questo, di inegabile evidenza, per i quali successivamente la Corte costituzionale non ha avuto difficoltà a pronunziarsi per la incostituzionalità delle norme approvate. Ma non possiamo fare a meno di dichiararci contrari al ricorso che, per la circostanza, si è fatto alla decretazione d'urgenza: il Governo ha emanato il decreto-legge in esame — che, per altro, reca la data dell'11 gennaio 1974 — solo fondandosi sul fatto che la durata dell'ente autonomo del porto di Napoli era scaduta il 31 dicembre 1973. E non siamo d'accordo sul ricorso allo strumento della decretazione d'urgenza anche perché esso non consente quel necessario approfondimento che il problema esige, al fine di migliorare la normativa proposta, sulla base dell'esperienza acquisita, delle indicazioni provenienti dalle componenti interessate, di un dialogo sereno, non strozzato da termini di scadenza, come sta avvenendo per questo decreto-legge che la Camera si accinge a convertire in legge in assenza di un governo nella pienezza dei suoi poteri con il quale dialogare, anzi in presenza di un governo dimissionario, rimasto in carica soltanto per il disbrigo degli affari di ordinaria amministrazione.

La creazione del consorzio autonomo del porto di Napoli è il primo esperimento che viene fatto in Italia di ristrutturazione delle attrezzature portuali di interesse nazionale, avente lo scopo di inserire in un sistema più ampio anche i porti minori adiacenti al porto principale, per unificarne le funzioni tecniche ed amministrative, nonché l'attività promozionale, nel quadro più vasto dello *Hinterland* interessato. Un tale esperimento, che ci trova senz'altro consenzienti, è valido però nella misura in cui si inquadra in un più ampio programma regionale e nazionale, nel quale ciascun sistema portuale, quello di Napoli e quelli degli altri porti che ci auguriamo vengano realizzati, trovi la sua giusta collocazione per una efficiente politica portuale della quale, fino ad oggi, l'Italia è stata carente, a differenza delle altre nazioni mediterranee e non, come la Francia, la Spagna, l'Inghilterra, l'Olanda, le quali hanno raggiunto, in tale settore, posizioni di preminenza.

Il sistema portuale della Campania è caratterizzato da un elevato numero di scali e, in tale contesto, va precisato il ruolo del porto di Napoli, soprattutto in relazione alla intro-

duzione delle tecniche dei *containers*, nella ristrutturazione nuova che esso assume con la creazione del consorzio del quale è struttura portante. In proposito non esistono delle indicazioni. Risponderà il porto di Napoli ai requisiti previsti dai primi elaborati della regione Campania? Sarà, cioè, come deve essere, anche per la sua posizione geografica, un porto di servizio al centro del Mediterraneo ed un porto veloce per i trasporti « containerizzati »? Sarà, come deve essere, un porto plurifunzionale: petrolifero, per la quantità di oli che vi si maneggeranno; industriale, per le riparazioni navali che vi si potranno compiere e per i bacini di carenaggio di cui dovrà essere dotato, nonché per la vicinanza e la presenza di cantieri navali; commerciale, per i depositi e per gli impianti di stoccaggio; turistico, per l'intenso movimento di passeggeri che vi sbarcano ogni anno? E nell'ambito del consorzio, quali funzioni avranno i porti minori? Saranno, quelli di Baia e Torre del Greco, porti turistici, quello di Portici porto peschereccio, quelli di Pozzuoli e Torre Annunziata porti a servizio degli agglomerati industriali esistenti nelle zone, quello di Castellammare di Stabia prevalentemente dedito ad attività cantieristiche?

Non è possibile perseguire una efficiente politica portuale se non esiste, innanzitutto nell'ambito nazionale e poi nell'ambito regionale, un piano organico che eviti duplicazioni e situazioni concorrenziali le quali, a lungo andare, vanificherebbero ogni nuovo esperimento, qual è il consorzio autonomo del porto di Napoli. Noi ci auguriamo che quanto prima dalle autorità responsabili ci venga, al riguardo, una chiara indicazione e una precisa direttiva, perché diversamente il futuro di questo nuovo organismo è già segnato: diventerà un semplice ente di gestione, idoneo a soddisfare il ventre del sottogoverno, e non un centro operativo indispensabile per tutta l'economia delle popolazioni interessate.

Ci accontenteremmo che la sollecitudine del ministro, in proposito, fosse pari a quella dimostrata nel nominare il primo (e speriamo l'ultimo) commissario del consorzio. Non intendiamo riferirci alla persona dell'ammiraglio Murci, al quale va tutta la nostra stima ed al quale ci permettiamo di inviare i nostri più sinceri auguri di buon lavoro, sicuri che metterà al servizio dell'ente affidatogli quelle doti di intelligenza e di preparazione che lo condussero ai più alti gradi della marina. Intendiamo, invece, riferirci al fatto che la nomina è stata quanto meno precipitosa ed effettuata prima che il decreto-legge fosse

convertito in legge dello Stato. Pertanto, se per una qualsiasi ragione il decreto in esame non fosse convertito in legge entro i sessanta giorni dalla sua pubblicazione, e cioè entro il 13 prossimo venturo, ci troveremmo nella strana situazione di avere un commissario e di non avere il Consorzio, dal momento che, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il decreto perderebbe efficacia sin dall'inizio. Oppure, potrebbe il Parlamento, nella sua sovranità, modificare la normativa relativa alla nomina del commissario, determinando la nullità di quella già effettuata. Ma tali eventualità non sono neppure balenate nella mente del ministro il quale, sicuro che il Parlamento avrebbe convertito in legge il decreto-legge da lui proposto, si è affrettato a bruciare i tempi, preoccupato forse di un ripensamento dei cugini socialdemocratici, padroni assoluti del porto di Napoli da molti anni ed ora costretti a cederlo ai socialisti. Passando all'esame di merito del decreto-legge, ci limiteremo a fare alcune osservazioni o a completare quelle già fatte nell'altro ramo del Parlamento in ordine al territorio del consorzio e ai suoi organi, tralasciando di esaminare le altre parti del decreto, ugualmente manchevoli e abbisognevole di emendamenti.

Per quanto riguarda il territorio, ci vien dato di constatare, innanzi tutto, che quando si dice che « la sua circoscrizione è costituita dagli ambiti portuali compresi tra la località denominata capo Miseno a nord-ovest e il porto di Castellammare di Stabia' incluso a sud-est », si crea l'impossibilità di delimitare con esattezza l'ambito dei porti, di modo che, allo stato, se fosse necessario conoscere l'ambito di uno qualunque dei porti di pertinenza del consorzio — il porto di Pozzuoli, per esempio — non sarebbe possibile farlo.

Non è un problema di poco conto perché, oltre al fatto che una difficoltà del genere è certamente d'ostacolo ad un sollecito iter di tutta l'attività del consorzio, essa si ripercuote anche sui nuovi, importantissimi poteri che ai numeri 7 e 8 dell'articolo 2 vengono conferiti al consorzio, in tema di piani regolatori e di nuove opere. È preferibile usare delle espressioni certe, che non possano indurre in errore e, secondo noi, le espressioni giuridiche certe potrebbero essere « demanio marittimo » e « porto ». Diversamente, arriveremmo all'assurda conclusione di operare nei confronti di Napoli una odiosa *deminutio*, rispetto alla circoscrizione che, per i passati 33 anni, è stata riconosciuta all'ente porto.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

PIROLO. Sempre in ordine al territorio, l'altra considerazione che ci vien dato di fare è l'esclusione dal consorzio del porto di Salerno e dei porti di Ischia, Capri e Procida. Per il porto di Salerno, si può dire che è l'unico porto della regione non compreso nel consorzio, del quale quindi non fa parte neppure la provincia di Salerno. L'inclusione nel consorzio delle province di Avellino e Benevento doveva avere come conseguenza l'inclusione anche del porto di Salerno, tenuto conto che Avellino e Benevento, in special modo, gravitano, anche per il collegamento autostradale esistente, prevalentemente su Salerno. Non ci è stata spiegata tale esclusione. Dobbiamo allora auspicare che, quanto meno, tra il porto di Salerno ed il consorzio del porto di Napoli si crei un organo di collegamento e di coordinamento, tale che non escluda da un piano organico di sviluppo del sistema portuale campano il secondo porto della Campania, qual è quello di Salerno. Ma ancora più incomprensibile è l'esclusione dal consorzio dei porti di Ischia, Capri e — anche se di minore importanza — Procida, tre isole che fanno naturalmente parte del golfo di Napoli e che a Napoli fanno capo sia per i traffici commerciali sia per i traffici turistici. Ischia e Capri, in particolare, per il grande afflusso di turisti in almeno otto mesi dell'anno, svolgono nell'economia dell'intera area napoletana una funzione primaria, in quanto sono i supporti più validi dell'attività turistica, che rappresenta sempre una delle principali fonti di vita per Napoli e dintorni. Oppure si è voluto creare un ente pubblico economico che deve ignorare, nell'attività economica che si accinge a svolgere, la componente turistica, come se detta componente non fosse un veicolo sicuro, attraverso il quale giunge nelle casse dello Stato quella valuta pregiata della quale abbiamo tanto bisogno? Ed è forse questa la ragione dell'esclusione dagli enti consorziati degli enti provinciali del turismo delle province interessate?

Secondo noi, non è accettabile la tesi per la quale, facendo parte del consorzio la regione, è inutile inserirvi anche gli enti provinciali del turismo delle province interessate. Lo sviluppo del turismo e il coordinamento di tutte le attività che al turismo fanno capo, fino a prova contraria, sono affidati agli enti provinciali del turismo, che sono gli organi periferici più a contatto con le realtà socioeconomiche delle zone loro affidate, delle

quali, a differenza degli organi della regione, conoscono le più vive esigenze e i più immediati bisogni.

Sempre riferendoci agli organi del consorzio, e in particolare all'assemblea, dobbiamo osservare che le strade da seguire per la costituzione di tale organo erano due: o ridurre al minimo i suoi componenti, limitandoli a quelli indispensabili ed essenziali, oppure — così come si è fatto, e bene — allargare il più possibile la partecipazione di tutte le componenti interessate. Dobbiamo rilevare, allora, che molte componenti interessate non fanno parte dell'assemblea, pur rendendoci conto che è impossibile includervi la totalità di esse. Ma come si fa ad escludere dalla rappresentanza degli operatori e dei lavoratori le imprese di imbarco e sbarco, gli addetti alla pesca, gli addetti al turismo, solo per citare le attività più importanti e qualificanti? Bisogna trovare il modo di sentire anche questi notevoli schieramenti di interessi, che in definitiva fanno parte di quel più grande schieramento di interessi che si chiama consorzio.

Un'ultima osservazione vogliamo fare a proposito del presidente del consorzio. Noi non siamo d'accordo sulla sua nomina per decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei ministri, su proposta del ministro della marina mercantile. È strano che, nel momento in cui ci si accinge a costituire un organismo con larga partecipazione di base così come è dimostrato dalla composizione dell'assemblea, si voglia imporre poi a detta base un presidente dall'alto, anziché fortificare tutte quelle componenti politiche, economiche e sociali che concorrono a formare il tessuto connettivo dell'ente, a dargli vita e slancio, a determinare la sua azione per il raggiungimento dei fini istituzionali. Ma, a parte anche questa considerazione, non è pensabile che un ente definito — come all'articolo 1 è definito — ente pubblico economico, abbia come presidente un politico o un burocrate che di attività economica non si intende affatto, non avendone mai svolta per tutta la sua vita.

A dirigere un ente siffatto deve essere proposto un *manager* che sappia svolgere attività economica nel senso più completo della parola, e non attività assistenziale nei confronti dei raccomandati di questo o quel partito. Dall'assemblea deve scaturire il nome di chi, con competenza, deve guidare un organismo così complesso i cui fini richiedono una particolare e specifica competenza. Un ente economico pubblico non può non obbedire a certe leggi fondamentali che regolano qualsia-

si attività imprenditoriale, prima fra tutte la legge del profitto, perché, diversamente, l'ente può essere pubblico ma certamente non è economico, trasformandosi in un ente di assistenza con la conseguenza inevitabile di gravare esclusivamente sull'erario dello Stato. Napoli non ha bisogno di un ente siffatto; Napoli ha bisogno di un centro propulsore che concorra in maniera determinante a vitalizzare tutto il processo economico della regione, e, per conseguenza, di tutto il Mezzogiorno. Un presidente del consorzio che non sia l'autentica espressione di queste esigenze e non abbia le doti per realizzarle serve, al massimo, nel caso di un politico, a soddisfare gli appetiti del sottogoverno; nel caso di un burocrate, a portare avanti una corretta amministrazione che assicuri l'esistenza dell'ente, ma non la sua efficienza.

Chi dirige un ente economico deve avere inventiva, intraprendenza e competenza, se vuole conseguire concreti obiettivi e assicurare all'organismo da lui diretto lo spazio indispensabile al suo sviluppo. E sotto quest'ultimo profilo — cioè possibilità di sviluppo e di progresso del consorzio — non possiamo nascondere le nostre perplessità in ordine ai mezzi finanziari forniti al consorzio. Un ente economico che sorge senza fondi o con fondi limitatissimi, quali quelli previsti dal decreto, in attesa che lo Stato successivamente stabilisca il suo contributo, è un ente già asfittico, che non potrà muovere neppure i primi passi perché dovrà innanzitutto preoccuparsi di far fronte al consistente *deficit* che gli viene consegnato dall'ente autonomo del porto. A tale proposito è opportuno ricordare che al 31 dicembre 1973 la sola amministrazione finanziaria vantava verso il cessato ente autonomo del porto circa un miliardo di lire per imposte sui fabbricati e di ricchezza mobile che, se fossero addossate al consorzio, potrebbero trovare copertura solo mediante un contributo statale, e quindi la gestione si risolverebbe in una partita di giro, rispettivamente, nei bilanci dello Stato e del consorzio. Tanto varrebbe che lo Stato rinunziasse a tale suo credito, alleggerendo in parte la situazione finanziaria iniziale dell'ente e agevolando così il suo decollo verso gli obiettivi previsti dal decreto-legge.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo limitato l'esame sul merito del decreto-legge a quegli aspetti che ci sono sembrati più essenziali. Le nostre critiche e gli emendamenti che il gruppo del MSI-destra nazionale propone vanno intesi come responsabile contributo al miglioramento di un provvedimento che, con tutte le carenze e le lacune

lamentate, viene favorevolmente accolto da questa parte politica.

Il discorso sul porto di Napoli — noi riteniamo — è appena cominciato. Nel tempo esso va ripreso, approfondito e allargato, perché il consorzio del porto di Napoli è un argomento che non riguarda uno o più settori dell'economia della Campania e del Mezzogiorno; esso comporta un esame globale di tutti i problemi della città, della regione e dell'intero Mezzogiorno. Nel momento in cui nasce, il consorzio del porto di Napoli si identifica con quei problemi che non interessano solamente questa o quella categoria di cittadini, ma la collettività tutta intera, rappresentando la principale cinghia trainante di un'economia stagnante e depressa. La sua costituzione, anche se notevolmente in ritardo, coincide con la prossima riapertura del canale di Suez. Teniamo presente questa prospettiva, e vediamo di sfruttarla al massimo, accelerando quelle opere necessarie e indispensabili per il funzionamento del porto di Napoli. Non dimentichiamo il considerevole movimento di merci e passeggeri che facevano capo al nostro porto prima della chiusura del canale: prima di proseguire per l'Africa orientale, l'India, l'estremo oriente, l'Australia, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, non v'era compagnia di navigazione che non facesse sostare i propri servizi di linea a Napoli, così come non v'era viaggio turistico che non includesse nel suo itinerario il porto di Napoli, per l'indubbio richiamo esercitato dal litorale partenopeo e dalle sue isole.

Noi ci auguriamo che, anche a seguito di questa favorevole congiuntura, il porto di Napoli, strategicamente proteso nel Mediterraneo, ritorni ad essere ponte ideale per le correnti mercantili tra l'Europa ed i paesi oltre Suez e divenga infine il ponte meridionale che congiunga l'Europa al terzo mondo, svolgendo così, ancora una volta, quella funzione di incontro di civiltà che la posizione geografica gli ha assegnato. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

DE LORENZO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, per l'economia dei lavori di questa Assemblea avrei fatto anche a meno di interloquire; ma poiché si è dato inizio alla discussione e si sono già avuti vari interventi, come rappresentante di una certa parte del popolo napole-

tano non posso esimermi dal farne uno anch'io, sia pure breve.

Un grande complesso portuale ha importanti riflessi di carattere economico e sociale nei riguardi del proprio *Hinterland* e della collettività nazionale. Per questo la scelta del tipo di gestione e della disciplina dei servizi portuali assume un particolare rilievo.

Attualmente esistono in alcuni dei maggiori porti nazionali enti autonomi, sotto diverse denominazioni e con ordinamenti in parte difformi, enti ai quali, da una parte, non sono stati affidati tutti i servizi portuali in senso stretto, e dall'altra sono stati devoluti alcuni dei compiti normalmente spettanti agli uffici periferici dello Stato.

Ora, è indubbio che le autonomie amministrative portuali non soltanto rispondono ai principi della Costituzione, ma possono essere anche consentanee alle esigenze di produttività nella gestione dei porti. Esse vanno quindi senz'altro assecondate, e in certi casi imposte. Ma occorre fare attenzione, tenendo d'occhio le esigenze, i volumi di traffico e le ipotesi di sviluppo a medio e lungo termine di un porto, a dare ad esse la migliore veste giuridico-amministrativa per poter espletare senza ristretti limiti e rigidi condizionamenti la funzione propulsiva che sono chiamate a svolgere nell'ambito regionale e nazionale.

Per altro, individuata questa prima scelta di fondo che attiene all'aspetto istituzionale e strutturale di un porto, occorre che l'azione dei pubblici poteri competenti nel campo della politica marinara proceda attraverso il rispetto di un programma di sviluppo che tenga conto degli inevitabili ammodernamenti che l'evoluzione dei traffici internazionali richiede.

Questo, purtroppo, in Italia non è sempre avvenuto. Il caso del porto di Napoli può servire da esempio: esso sta attraversando una fase di grave decadimento, alla quale non sembra certo estranea l'inerzia dei vari governi succedutisi negli ultimi anni e la condizione di provvisorietà nella quale ha vissuto così a lungo l'ente autonomo che, a fronte dei gravi deficit di gestione accumulati, si è visto costretto ad accantonare più di una volta pressanti e fondamentali problemi di ristrutturazione.

Del resto, il ritardo con cui procede l'elaborazione del piano nazionale dei porti costituisce il più sicuro indizio che anche l'ultimo Governo non ha ancora valutato a fondo l'importanza di avere al più presto un sistema portuale perfettamente efficiente, in grado di smaltire celermente l'imponente mole di traffici marittimi da cui dipende il nostro paese,

importatore per la massima parte di materie prime, ed in armonia con l'assetto territoriale dei rispettivi *Hinterland*.

Il porto di Napoli era — si diceva — ed è un gigante malato, un gigante per la capacità potenziale di sfruttamento (accresciuta oggi dalla probabile riapertura del canale di Suez), malato per la non congrua disponibilità di mezzi finanziari, che avrebbe consentito ad esso — ove fosse stata prevista — di far fronte a tutti gli urgenti e rilevanti interventi necessari ad assicurare l'ammodernamento ed il potenziamento degli impianti. Il primo problema da risolvere, perciò, era quello di una adeguata dotazione di fondi. La creazione di un consorzio, dunque, si imponeva, dal momento che tale istituto, realizzato da settant'anni per il porto di Genova, ha dato sufficiente prova di poter svolgere i compiti amministrativi, tecnici e commerciali che sono richiesti ad un grande complesso portuale. La forma del consorzio, alla quale devono essere chiamati a partecipare i maggiori e più interessati enti pubblici esistenti nella zona di influenza del porto, è senz'altro da preferire, perché consente di raggruppare i soggetti dei diversi interessi, sia relativi ai beni che costituiscono il complesso del porto, sia inerenti ad una valida organizzazione del territorio, sia riferiti ad istanze specificatamente connesse con problemi marittimi locali per l'attuazione di un comune programma.

Ma già qui è possibile rilevare, nel provvedimento governativo, una prima carenza che riguarda, appunto, le disponibilità finanziarie del nuovo consorzio, in particolare per quanto concerne il contributo dello Stato, la cui determinazione è rinviata ad una futura legge, mentre, a parere nostro, soltanto una tempestiva e congrua dotazione di mezzi finanziari potrebbe consentire ad esso di far fronte alle necessarie misure di ammodernamento e di potenziamento degli attuali impianti. Il consorzio nasce quindi debole sul piano finanziario, ove si consideri che esso dovrà anche accollarsi le passività residue dell'ente nazionale portuale.

Un aspetto importante, collegato all'individuazione degli enti consorziati, riguarda la inclusione tra essi — effettuata dopo inspiegabili opposizioni — del Banco di Napoli, la cui presenza era sempre stata prevista in tutte le iniziative legislative sull'argomento, in considerazione della fondamentale funzione di tale istituto nei riguardi dello sviluppo economico del Mezzogiorno. Accanto al Banco di Napoli, anzi, noi avremmo visto volentieri, l'ente provinciale per il turismo, data la gran-

de importanza della componente turistica nell'economia della città partenopea.

Il secondo problema, strettamente connesso al primo, riguardava non soltanto la potenzialità operativa del porto, ma anche e soprattutto la capacità pratica di sovrintendere ed avviare in modo funzionale tutte le complesse operazioni che un moderno impianto portuale richiede giorno per giorno, oltre che la capacità di programmare tutte le misure di potenziamento che lo sviluppo del commercio internazionale e l'evoluzione della tecnologia industriale esigono. È il problema, in altre parole, di assicurare all'ente che presiede lo scalo partenopeo un'ampia autonomia decisionale che lo metta al riparo il più possibile da lentezze ed intralci burocratici o da autorizzazioni multiple che in qualche caso possono fermare la dinamicità di un'impresa. Perché il complesso portuale di Napoli deve essere un'impresa e come tale deve tendere all'economicità della gestione, pur assolvendo a relevantissimi fini di carattere sociale, quale quello di favorire la promozione e lo sviluppo delle collettività di lavoratori che vivono nel suo immediato retroterra. A tale proposito, si fa incidentalmente notare che la futura collocazione del porto e del suo consorzio in seno all'assetto territoriale della regione campana doveva andare, a nostro avviso, maggiormente precisata. L'assetto territoriale della regione deve partire e deve essere determinato dalla presenza del porto di Napoli o, meglio, dal sistema portuale del Golfo, da Castellammare a Pozzuoli, pur lasciando ad altri porti la funzione che ad essi compete in relazione alle loro effettive potenzialità. Ed è dall'intero arco che devono partire le linee di penetrazione verso l'interno. Il raccordo fra porto ed autostrade di prossima apertura è elemento di grande rilievo; ma non con altrettanta cura si è pensato ai raccordi con i porti minori e la grande viabilità.

Si diceva dell'autonomia amministrativa dell'ente e del fatto che essa ci appare come un elemento essenziale per ottenere la desiderata dinamicità e mobilità di interventi. Nel provvedimento governativo, tuttavia, essa non risulta sufficientemente garantita, come può desumersi dalle norme che riguardano la nomina delle alte cariche direttive e la composizione del consiglio direttivo e dell'assemblea consortile, le quali appaiono caratterizzate da una prevalenza della componente burocratica su quella rappresentativa delle categorie degli operatori economici e dei lavoratori. È stata cioè del tutto disattesa e distorta la sollecitazione degli enti locali per una equa rappre-

sentanza. Basti pensare che è stata prevista una doppia e a volte tripla rappresentanza di alcuni ministeri; basti pensare che sono rappresentate ben 12 funzioni dello Stato, di cui sei entrano a far parte del consiglio direttivo, condizionandone l'attività.

La tendenza centralizzatrice del provvedimento appare evidente anche nelle disposizioni che prevedono, ad esempio, la necessità di preventive approvazioni da parte delle autorità di Governo per alcune decisioni del consiglio direttivo e della assemblea, anche se occorre riconoscere che il sistema prescelto consente una maggiore snellezza delle abituali procedure.

Alcuni miglioramenti al testo del decreto sarebbero stati opportuni. Così, il secondo comma dell'articolo 2, punto 10, dovrebbe essere sostituito dal seguente: « Provvedere alla destinazione delle calate nei moli e degli altri punti di accosto allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri, al carico e allo scarico delle merci, d'accordo con le autorità marittime ai sensi degli articoli 62 del codice della navigazione e 59 del regolamento di esecuzione di detto codice ». Infatti, per un'adeguata funzionalità delle calate e dei moli gli accosti devono essere di competenza del consorzio che gestisce i mezzi meccanici (gru), come avviene al consorzio del porto di Genova, all'ente autonomo del porto di Savona, al provveditorato del porto di Venezia, ecc.

Anche il secondo comma dell'articolo 4, lettera f), andrebbe sostituito dal seguente: « Fino alla data di applicazione di detti diritti sarà devoluta al consorzio la tassa supplementare di ancoraggio e l'intera tassa sui passeggeri ». Non si comprende, infatti, la disparità di disposizioni su materie analoghe a quelle disciplinate a suo tempo dalla legge relativamente ai porti di Genova e di Venezia.

In conclusione, il provvedimento, pur se suscettibile di alcuni miglioramenti, specie per quanto riguarda le disponibilità finanziarie del nuovo consorzio e in particolare per l'ammontare del contributo da parte dello Stato, e per quanto riguarda l'auspicata maggiore autonomia funzionale, deve a nostro avviso essere sostenuto per chiudere se non altro la parentesi dell'attuale gestione provvisoria del porto di Napoli. Ci si augura, nello stesso tempo, che si apra una fase nuova per tale porto, che riveste una importanza fondamentale per l'economia non soltanto di Napoli, ma di tutto il Mezzogiorno continentale, di cui esso costituisce il solo e vero balcone sul mare.

Mi auguro altresì che, dopo un breve periodo di esperimento dell'attuale consorzio.

così come previsto dalla legge, esso possa essere adeguato alle esigenze effettive di un porto come quello di Napoli, che potrebbe rappresentare il più importante porto d'Italia. (*Applausi al centro*).

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

CERAVOLO. Signor Presidente, se mi è concesso, per procedere più speditamente, vorrei che col mio intervento si considerassero anche illustrati tutti gli emendamenti presentati dal gruppo comunista.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ceravolo.

CERAVOLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dopo tanti rinvii, con l'approvazione di questo decreto-legge, Napoli finalmente avrà il suo organo di direzione del porto. Napoli sarà messa cioè nelle stesse condizioni degli altri grandi porti nazionali non soltanto perché avrà finalmente, come questi porti, il proprio ente portuale, ma anche perché avrà un ente portuale del tutto uguale a quello degli altri porti. Infatti, salvo differenze del tutto marginali (basta rileggere le leggi istitutive) per quanto attiene ai compiti e alle strutturazioni, questi enti sono l'uno la copia dell'altro, e tutte le leggi istitutive degli enti autonomi portuali italiani sono la copia della legge del consorzio autonomo del porto di Genova, che risale al 1903. Non vi è bisogno, onorevoli colleghi, di ricorrere all'anagrafe per riconoscere che questo modello del 1903 è piuttosto invecchiato.

Da tutte le parti, cominciando proprio da Genova, si richiede a gran voce di dar vita a enti portuali più moderni, meno sorpassati, dato che nelle attuali condizioni non si può più andare avanti. Quella che nel 1903 era una struttura efficiente, da sembrare addirittura rivoluzionaria, ormai è tanto sorpassata da rappresentare un ostacolo ad ogni sforzo per instaurare una conduzione portuale adeguata ai tempi: essa è un ostacolo da rimuovere al più presto. Tanto è vero tutto ciò che nel 1966 il ministro della marina mercantile di allora, onorevole Natali, annunciava solennemente di aver costituito una commissione per procedere alla riforma di tutte le gestioni portuali, considerando questo il problema più importante e urgente per l'economia marittima italiana.

La Camera, poi, ha posto già all'ordine del giorno più volte la discussione di nostri progetti di legge in materia, ma i ministri

della marina mercantile hanno sempre richiesto rinvii, non essendo ancora pronto il relativo disegno di legge governativo. Sono passati da allora otto anni, e quattro anni dalla scadenza dell'ente portuale di Napoli.

Ora sentiamo dire che è stato più opportuno dotare Napoli di un ente portuale anche se vecchio e sorpassato piuttosto che lasciarlo senza; ma difficilmente riuscirete a sostenere che quello che non serve più agli altri grandi porti nazionali sia quanto di meglio che si potesse offrire a Napoli e al suo porto. Avete voluto, cioè, allineare Napoli sulla linea ormai irrimediabilmente arretrata degli altri porti, mentre avevate tutto il tempo per dotare Napoli di un ente portuale moderno, come è richiesto da tutti i porti e come è reclamato da chi desidera una nuova politica portuale nel nostro paese. E anche quelle che voi presentate, onorevole ministro, come innovazioni non sono che la conferma di un metodo che deve essere definitivamente abbandonato.

Ogni fatto nuovo nella storia degli enti portuali, ogni fatto nuovo della vita politica ed economica del nostro paese — e di fatti nuovi ve ne sono stati in questi ultimi tre quarti di secolo — mai è stato colto per riconsiderare la loro funzione, per adeguarli ai nuovi tempi. Si è sempre proceduto in modo da lasciare immutata la vecchia struttura e funzione, « appiccicando » semmai sopra a quanto vi era di vecchio l'indispensabile perché le nuove strutture statali ed economiche potessero continuare ad operare nell'antica maniera.

Così i nostri porti e i nostri enti portuali somigliano stranamente a una sorta di esemplare archeologico formato a strati sovrapposti, per sedimentazioni successive, e vi si ritrova di tutto: dalle corporazioni artigianali del medioevo ai regolamenti del codice napoleonico, ma poco o niente vi si trova di quanto storicamente poteva servire per ammodernare i porti.

Così il principio dell'autonomia delle repubbliche marinare è stato soffocato in una concezione accentratrice dello Stato, di uno Stato dominato da una burocrazia di tipo borbonico. Siccome, poi, nei porti hanno sempre prevalso gli interessi delle categorie armatoriali, sempre è stata ostacolata l'affermazione di una concezione capitalistica per una moderna direzione aziendale degli enti portuali. ma dal capitalismo, invece, fedelmente è stato ricopiato lo sfruttamento operaio.

Oggi, quando di fronte ad un fatto nuovo, importante, come quello dell'esistenza della regione, invece di riconsiderare sotto questo

aspetto il problema del decentramento, non trovate di meglio che aggiungere nell'assemblea consortile il rappresentante della regione a tutti gli innumerevoli altri rappresentanti di enti e ministeri e ai rappresentanti di categoria, e contemporaneamente sottraete alle regioni la potestà — già loro spettante — nei confronti degli enti portuali minori — non fate che riaffermare il vecchio metodo pigro e spontaneo della archeologia, che non potrà certamente portare alla soluzione del problema portuale.

Da tutto questo groviglio di problemi e questioni, quali sono quelli da enucleare, quali le scelte da compiere per arrivare positivamente alla soluzione di questo annoso problema?

Il primo problema, a nostro avviso, riguarda i compiti del consorzio all'interno del porto. Oggi l'ente gestore del porto — voi lo riconfermate in questa legge — è un ente burocratico-amministrativo che assolve innumerevoli compiti, mentre occorre che sia prima di tutto un organismo di direzione tecnica di una azienda che deve sempre più funzionare come una azienda di produzione. L'attività portuale, che è sempre quella che si riferisce all'esecuzione delle operazioni di sbarco, di inoltro nell'entroterra, di ricezione dall'entroterra e del reimbarco, deve essere svolta ormai secondo un ciclo operativo del tutto simile al ciclo di produzione industriale. Questo è ormai un processo irreversibile. Oggi la rivoluzione tecnologica nei trasporti marittimi non mira soltanto alla riduzione dei tempi di navigazione, ma alla drastica riduzione dei tempi di trasbordo dal vettore marittimo a quello terrestre e viceversa. Quindi l'ammodernamento investe i porti, la riduzione dei tempi e dei costi portuali, che incidono troppo sul costo complessivo di produzione delle merci.

Bisogna quindi rimodernare i porti, fornirli degli spazi e delle attrezzature necessarie; ma prima ancora occorre fornirli degli organismi di direzione tecnica qualificata all'uso delle nuove tecniche, alla progettazione, alla programmazione e all'uso dei nuovi impianti.

Nei porti moderni, ormai, le operazioni di sbarco e di imbarco delle merci devono essere programmate con l'uso dei calcolatori elettronici e richiedono la capacità di predisporre l'utilizzazione delle apparecchiature e degli impianti. Occorre manodopera specializzata; vi è la necessità di saper coordinare e semplificare il lavoro con gli altri operatori portuali pubblici e privati (armatori, spe-

dizionieri e così via). Nei nostri porti, anche nei più importanti, siamo ben lontani dall'aver strutture concepite per assolvere adeguatamente compiti di questa natura. Basta esaminare l'organigramma dei più grandi enti portuali italiani per constatare l'enorme sproporzione tra uffici burocratici amministrativi e uffici tecnici. È evidente la preminenza incontrastata, fra i funzionari, degli amministrativi rispetto ai tecnici e agli ingegneri, che sono quasi del tutto inesistenti. Il pensare che un porto importante, come quello di Napoli, venga amministrato da una direzione aziendale, come quella prevista dal decreto-legge, è un po' come se si fosse pensato di costruire e far funzionare l'Alfa Sud con una direzione strutturata secondo il modello adottato nei tempi dell'ingegnere Nicola Romeo.

Con questo decreto-legge al consorzio non viene affidato nemmeno il compito di assegnare gli accosti alle navi, come avviene negli altri porti. Vi è un netto peggioramento. Non si tratta nemmeno di non prevedere compiti di programmazione delle operazioni portuali! Con questa misura si vuole impedire addirittura che il consorzio possa soltanto pensare a programmare il lavoro di sbarco. Non ho tempo per soffermarmi sulle proposte positive, contenute nella nostra proposta di legge sulla riforma delle gestioni portuali.

Per concludere, passo al secondo nodo dei problemi, che riguarda i rapporti del porto con il suo immediato entroterra. Non intendo l'*Hinterland* portuale in senso più lato. Mi riferisco all'attività portuale, che si svolge direttamente nelle aree immediatamente fuori della cinta doganale, a tutto il traffico che si svolge nella città, fuori del porto, che costituisce un problema qualitativamente e quantitativamente diverso da quello posto anche dalle maggiori aziende industriali. Basterebbe osservare il fenomeno dei depositi e delle raffinerie di petrolio, delle aziende di ogni tipo che lavorano per il porto, ma che sono insediate fuori del porto. Si vede subito, almeno per questo aspetto, che le amministrazioni locali sono interessate alla vita del porto non meno degli enti portuali e non meno dei ministeri.

Se i nostri grandi porti, come quello di Napoli, devono diventare competitivi, e sopravvivere, hanno bisogno prima di tutto di espandersi territorialmente, di avere a disposizione superfici ben più estese di quelle attuali. Basti pensare che su ogni ettaro di superficie in un nostro grande porto nazionale vi si manipola una quantità di merce da 5

a 10 volte superiore a quella dei grandi porti europei. I nostri porti sono soprattutto congestionati, scoppiano. Napoli, come Genova e come Palermo, ha bisogno di spazi per l'espansione del suo porto e per far fronte allo sviluppo del suo traffico. È un problema arduo da risolvere per le città che non hanno grandi pianure da utilizzare: l'edilizia cittadina si è sviluppata secondo principi dissennati e ha stretto i porti in una morsa soffocante.

È fuori discussione quindi che le comunità locali, le amministrazioni comunali e regionali abbiano interessi, competenze e compiti in materia di politica portuale, che le investono direttamente e non possono essere loro sottratti. Come possibile, ad esempio, che il piano regolatore di sviluppo del porto non sia considerato come parte — e quale parte! — del piano regolatore della città e della regione? Può infatti succedere, come sta succedendo, che i piani regolatori dei porti siano redatti e realizzati senza tener conto del piano regolatore della città e di quello della regione. Quando si parla di competenze degli enti locali verso i porti, non si tratta tanto di autonomie che lo Stato dovrebbe concedere, quanto di competenze che sono state sottratte agli enti locali.

La molteplicità e la complessità delle interrelazioni fra i porti, le città e le regioni, fanno sì che i problemi peculiari del porto, il loro rapporto con l'immediato retroterra, nonché i problemi del funzionamento e dello sviluppo di un porto, possono essere diretti con competenza ed efficacia soltanto dagli enti politici ed amministrativi locali, e non da uno Stato accentratore e lontano da questi problemi.

Storicamente, le città portuali (le repubbliche marinare, le città-Stato) hanno conquistato e difeso fieramente la loro indipendenza politica, prima che per ragioni politiche, per motivi squisitamente economici. Se tutti i grandi porti europei conservano ancora oggi questa autonomia, non è certamente per motivi sentimentali, bensì per pratici e concreti motivi di funzionalità. Il nostro sistema centralizzatore invece ha prodotto una situazione del tutto insopportabile: quando in un porto si progetta un'opera importante, prima di essere eseguita e divenire funzionante, essa deve passare attraverso tanti pareri, autorizzazioni e controlli, da invecchiare prima di essere nata. I casi clamorosi di ogni porto sono a conoscenza di tutti.

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PERTINI

CERAVOLO. Il problema non può essere risolto semplicemente perfezionando la materia della legislazione esistente, ma soltanto con riforme radicali. Quando lo Stato ha tanti compiti in materia di politica economica quanti ne ha oggi, il problema si può risolvere soltanto con il decentramento più coraggioso, con il rispetto delle autonomie e lo sviluppo della democrazia.

Nel sistema portuale italiano, invece, ove dovrebbe esservi decentramento ed autonomia, vi è soltanto preoccupazione di mantenere l'accentramento più rigoroso, che comporta la conservazione delle disfunzioni, delle pastoie, dell'impotenza e della crisi. Razionalmente, dove dovrebbero esservi le capacità di unificare le competenze e le responsabilità, vi è una tale ripartizione di competenze e responsabilità che comporta le seguenti conseguenze: non solo non esiste alcuna politica marinara nazionale, ma nemmeno si individuano le responsabilità, né si delineano le competenze. Abbiamo sempre sostenuto, anche per i porti, l'esigenza prioritaria di una politica organica, di un piano nazionale dei porti. Abbiamo indicato tutto ciò concretamente anche nella nostra proposta di legge in materia di gestioni portuali. Proponiamo di accentrare tutte le responsabilità di politica portuale a livello governativo, attorno ad un solo ministro. Proponiamo altresì la costituzione di un organismo nazionale per la programmazione portuale con la presenza delle regioni interessate, perché il piano nazionale dei porti possa articolarsi secondo piani regionali redatti come parte del piano nazionale. Le regioni diventerebbero quindi, insieme con il Ministero della marina mercantile, i soggetti della politica portuale nazionale. Secondo il nostro parere, le regioni rappresentano il livello ottimale di autonomia del sistema nazionale portuale, perché il nostro sistema nazionale dei porti, non può essere che un sistema di complessi portuali regionali. L'autonomia non può infatti essere spezzettata in un sistema frantumato di oltre 130 porti in altrettanti comuni. La regione, in stretto collegamento democratico con i comuni interessati, può assumere tutte quelle competenze in materia di programmazione economico-urbanistica che, sole, possono permettere una seria ed efficace articolazione delle competenze statali a questo livello.

In attesa che venga finalmente definito il ruolo della regione in materia, con i nostri emendamenti proponiamo che la regione, in stretto legame con i comuni interessati, formuli la delimitazione dell'area consortile, nonché ogni suo successivo ampliamento. Proponiamo altresì che la regione proceda alla redazione del piano regionale dei porti, e che perciò sia la regione ad approvare il piano regolatore del porto proposto dal consorzio. Proponiamo che il presidente del consorzio sia eletto dall'assemblea regionale, e che si ponga finalmente termine alla concezione di un presidente del porto delegato del Governo, quasi fosse un onnipotente prefetto all'interno di ogni porto.

Sono fin troppo inconsistenti, a nostro avviso, le osservazioni dei regionalisti timidi o degli antiregionalisti, secondo cui sarebbe incostituzionale l'attribuzione alle regioni della competenza in materia portuale, in quanto tale materia non è espressamente prevista dall'articolo 117 della Costituzione tra quella di competenza regionale. Ma il problema è ben altro: si deve attribuire, come noi proponiamo, secondo il dettato dell'articolo 118 della Costituzione, con legge dello Stato, la delega amministrativa, per questi compiti di programmazione e di direzione aziendale, alle regioni. Si dice che le regioni sarebbero in questo modo investite da compiti troppo gravosi ed ampi. Si tratta invece proprio dell'ipotesi opposta, di decongestionare cioè la struttura statale e di attribuire quindi alle regioni e ai comuni compiti che rientrano nelle loro sfere di competenze, e non in quelle di altri enti. Nascondendosi dietro queste scuse e dietro questi paraventi, non si esce dalla situazione di crisi dei porti e di declinamento ed emarginazione progressiva del nostro sistema portuale. Non si esce da questa situazione di crisi, se, invece delle riforme indispensabili, come ad esempio, quella degli enti portuali, il Governo continua a perseguire la politica dei rappezzamenti, di cui è espressione anche il presente decreto-legge.

Occorre, invece, una politica marinara coerente, nel quadro di una politica nazionale unitaria dei trasporti. Al Senato, l'intervento puntuale del senatore Valenza ha precisato la nostra posizione riguardo alla politica delle gestioni portuali. Alla Camera, abbiamo indicato succintamente le tre scelte che occorre fare ai livelli aziendale, regionale e nazionale. Ma è evidente che, a monte di tutto ciò, vi è una scelta più generale, in merito alla quale occorre decidersi, se si vuole dotare il nostro

paese di un sistema portuale incentrato su alcuni grandi porti veramente competitivi.

Certo, non vi è stato mai governo o ministro della marina mercantile che non abbia invocato, promesso e predicato questa competitività; anzi, proprio per questo vengono promessi miliardi a migliaia, ma intanto si continua ad investire cifre veramente irrisorie. Si dice che non vi sono fondi, ma intanto non si affrontano i problemi della riforma delle gestioni, che non comportano spesa alcuna.

A nostro avviso, è del tutto indispensabile la spesa per risolvere il problema dei porti, insieme con quelli della flotta mercantile, dei cantieri e di tutto il nostro comparto marittimo. Non possiamo fare a meno, infatti, di importare materie prime e di esportare i prodotti del nostro lavoro. Ma questa spesa (ecco il punto!) può trasformarsi in guadagno che ci permetta di riequilibrare la bilancia dei pagamenti e di accrescere l'occupazione e la ricchezza del paese, a condizione di non essere più tributari nei confronti degli Stati esteri per un'attività, come questa, che invece possiamo fare oggetto di esportazione verso altri paesi. Quanti traffici, infatti, abbiamo perduto verso i porti concorrenti europei! Abbiamo perso tanti traffici, come se si fossero chiusi dei porti. Con un sistema portuale efficiente, specialmente in vista della riapertura del canale di Suez, possiamo recuperare tanti traffici, come se aprissimo nuovi porti. È possibile, infatti, raddoppiare il potenziale ricettivo del porto di Napoli, come pure dei porti di Genova e di Trieste, aumentando quindi l'occupazione. E così quante navi potremmo vendere all'estero, se avessimo una cantieristica efficiente!

Onorevole ministro, ella ricorderà la discussione sulla cantieristica svoltasi qualche tempo fa in quest'aula. Ebbene, il recente accordo con la Libia ha portato a riconsiderare questo problema, nella consapevolezza di come sia richiesta la fornitura di navi petroliere costruite nei nostri cantieri navali. Ma noi non abbiamo i cantieri adatti per fornire la nostra flotta nazionale delle navi necessarie! Di qui l'esigenza di riconsiderare complessivamente la funzione dell'industria marinara nel nostro paese.

Non è più possibile perdere del tempo. La riapertura del canale di Suez rappresenta un'occasione molto importante, da non perdere, per Napoli e per tutto il nostro Mezzogiorno. Dovete aver presente che per la Campania, come per la Sicilia, la Sardegna e la Puglia, politica di sviluppo vuol dire anche diversa politica marinara. Molti problemi,

nei quali si condensa la crisi del Mezzogiorno, sono collegati ad altrettante crisi che, anche se meno gravi, investono e preoccupano tutte le altre regioni marinare, le quali traevano motivo del loro sviluppo dall'economia marittima. Quando questa si è arrestata nel suo sviluppo, è venuto a mancare un elemento importante per il progresso economico e per l'occupazione.

Per superare la crisi dell'economia nazionale e del Mezzogiorno, per imboccare la strada di un diverso tipo di sviluppo, fra le scelte prioritarie si dovranno porre anche i problemi dei porti e i problemi dei trasporti. Onorevoli colleghi, anche se in questa occasione, poiché il Governo ha adottato l'espediente del decreto-legge, non ci è stato concesso il tempo ed il modo di trasformare il provvedimento in esame, come sarebbe stato necessario nell'interesse di Napoli e di tutti i porti italiani, noi continueremo la nostra battaglia nel Parlamento e nel paese per rinnovare radicalmente le strutture dei porti e della industria marinara, per contribuire, anche con la soluzione di questo problema, ad imprimere al paese la svolta democratica di cui tanto ha bisogno. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

**POLI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, se il Presidente me lo consente, vorrei nel mio intervento includere anche la dichiarazione di voto e l'illustrazione di due ordini del giorno che sono già stati presentati.

**PRESIDENTE.** Sta bene, onorevole Poli.

**POLI.** La ringrazio, signor Presidente.

Non discuto sulle critiche che sono state mosse dalle opposizioni a questo decreto-legge, che presenta delle manchevolezze e delle carenze. Non c'è dubbio, cioè, che ci troviamo di fronte ad un provvedimento che ha dei chiari limiti e alcune lacune che bene sarebbe stato eliminare. Tuttavia, mi sia consentito rilevare che si tratta di un grosso problema che sta a cuore non solo alla città di Napoli e alla Campania, ma, vorrei dire, a tutto il paese che non può non seguire con attenzione il problema per vedere in quale modo s'intende gestire questo importante porto dell'Italia meridionale. Sarebbe però ingeneroso se in questa discussione non si tenesse conto anche dell'atto di coraggio che, nella circostanza, è stato manifestato dal ministro della marina

mercantile, il quale ha avuto per lo meno il merito di dimostrare al Parlamento e al paese che si intende finalmente assolvere all'impegno assunto dal Governo, di dare un organismo efficiente ai porti e per primo al porto di Napoli. Noi, infatti, non dobbiamo trascurare il particolare che il porto di Napoli, fino ad oggi, è stato gestito in forza di una legge ormai vecchissima, del 1940, legge che è stata prorogata più volte e che è arrivata stancamente fino al 31 dicembre 1973, con aggiunte che, di fatto, hanno consentito al porto di Napoli di avere una amministrazione fino alla fine dell'anno scorso. Era quindi indispensabile che questa legge venisse modificata e che si cominciasse in qualche maniera ad affrontare l'annoso problema degli enti porto. Quindi dobbiamo prendere atto che questo decreto-legge ha per lo meno dato l'avvio alla discussione dell'intero problema che riguarda non solo Napoli ma tutto il paese. Io sono certo — ed in questo senso invito il ministro a voler continuare questa sua opera, avvalendosi, come del resto il ministro stesso ha affermato di voler fare, della collaborazione offerta dalla Commissione trasporti — sono certo, dicevo, — anzi ringrazio il ministro del suo assenso — che potremo continuare proficuamente in Commissione quella discussione che oggi per ragioni di tempo non possiamo portare al di là di quella che è una ragionevole critica, al di là di una ragionevole moderata polemica. Infatti, vorrei far rilevare ai colleghi delle opposizioni che essi si sono lasciati prendere un po' troppo la mano in questa circostanza, poiché dobbiamo porci, soprattutto, questo quesito: vogliamo che il porto di Napoli rimanga senza una gestione o vogliamo dare al porto di Napoli una gestione in forza di questa legge? Ebbene, se si risponde affermativamente a questo interrogativo, non possiamo non tener conto del fatto che il 13 marzo scadono i termini per la conversione in legge del decreto-legge; ed è tale termine che ci impone di superare anche determinate posizioni critiche e di rivedere certi atteggiamenti polemici, prendendo atto della realtà e di questa manifestazione di buona volontà data dal Governo. Non vi è dubbio, dicevo all'inizio, che nel provvedimento in discussione vi siano alcune carenze; ad esempio, si è trascurata la partecipazione di alcuni enti. Mi riferisco in particolare agli enti provinciali per il turismo della Campania, che non possono rimanere assenti dalla gestione del porto di Napoli, il quale, oltre a funzioni di carattere commerciale ed industriale, svolge anche funzioni di carattere turistico che possono essere oppor-

tunamente tutelate soprattutto da coloro che rappresentano questo settore.

Abbiamo presentato in proposito un ordine del giorno che mi auguro possa trovare il consenso dell'Assemblea e conseguentemente indurre il Governo a garantire la partecipazione al consorzio anche ai rappresentanti di questi importanti enti.

Un'altra carenza è costituita, continuo lo esempio, dal fatto che non partecipano al consorzio i rappresentanti degli altri porti della Campania. È vero che l'articolo 3 consente l'eventuale accettazione di domande di associazione che in prosieguo di tempo potrebbero essere presentate: ma si tratta di favorire tali domande, non di limitarsi ad attenderle. Se vogliamo creare un efficiente sistema portuale della Campania, dobbiamo cercare di riunire tutte le attività portuali di questa importante regione, e non creare pericolose premesse da cui potrebbero sorgere cause atte a mettere un porto in concorrenza con l'altro, come fatalmente accadrebbe se non si curasse questo settore nel modo da me indicato.

Desidero inoltre rilevare la scarsa disponibilità finanziaria prevista nel provvedimento. Con questa legge, diamo vita ad un ente che nasce, purtroppo, con un debito di oltre due miliardi. Giusto sarebbe stato prevedere, nello stesso decreto-legge, la copertura di questo deficit, per garantire una gestione sana e corretta sin dall'inizio. Purtroppo, la carente situazione della nostra economia ha indotto il Governo a rimandare l'esame di questo problema; ma confido che il ministro voglia, in un prossimo futuro, cercare di ovviare all'inconveniente, perché far nascere un ente così importante con una cappa di piombo di questo tipo potrebbe anche pregiudicare l'esistenza dell'ente stesso.

Desidero sottolineare un altro argomento: è vero che il presidente di questo importante consorzio chiamato a gestire uno dei più importanti porti italiani non può non essere inserito nel quadro nazionale della politica marinara, e pertanto non può non avere una investitura che gli consenta di non essere eccessivamente vincolato ad interessi di carattere locale o regionale. Tuttavia ritengo che sarebbe opportuno — e penso che il ministro possa accettare tale proposta — esaminare la possibilità che, per la nomina del presidente, si facesse ricorso ad una terna proposta dalla regione, e cioè a una designazione fatta dall'ente che ha il maggior peso nel consorzio. Una designazione di questo tipo potrà certo consentire di trovare l'uomo

più significativo e rappresentativo per la conduzione di questo importante consorzio.

Un altro punto che vorrei sottolineare, anche se non è trattato nel provvedimento in discussione, è quello concernente la previsione di una durata del deprecato regime commissariale. Infatti abbiamo accettato con molta perplessità — non lo devo nascondere — la nomina di commissario al porto di Napoli, pertanto, dopo le critiche, le dure critiche mosse a questo riguardo al ministro in Commissione trasporti, per il modo e i tempi di attuazione del provvedimento con cui si è dato inizio al regime commissariale, e pur convenendo sulla necessità di giungere ad una soluzione di questo tipo, giacché la precedente amministrazione era scaduta sin dal 31 dicembre, chiedo formalmente al Governo un preciso impegno circa la durata della gestione commissariale. Non vorrei, cioè, che si rinviasse troppo in là nel tempo l'emanazione del regolamento per l'applicazione della legge che andiamo oggi ad approvare. A questo proposito ho presentato un ordine del giorno che mi auguro venga approvato dall'Assemblea.

Avevo presentato, a nome del gruppo del PSDI, numerosi emendamenti. Li abbiamo ritirati, proprio rendendoci conto che il 13 marzo è troppo vicino, e ciò non consente assolutamente un minimo di libertà d'azione. Auguriamo all'onorevole ministro di continuare a rimanere nell'incarico che ricopre in questo momento, così da dare a noi sicure garanzie che i cenni di assenso che mi dà mentre parlo hanno un reale significato e che l'impegno che vorrà assumere oggi nei confronti del Parlamento non sarà formale, ma sostanziale. Confidiamo che l'onorevole ministro voglia accettare le nostre critiche rivolte in senso costruttivo, ed intenda darci ogni assicurazione che si cercherà di ovviare, nel più breve tempo possibile, alle carenze ed alle lacune che sono state rilevate da più parte in ordine al decreto-legge in discussione e che io stesso ho sottolineato in questo breve intervento.

Ritengo a questo punto che sia indispensabile concludere mettendo in risalto, dopo aver assicurato il voto favorevole del gruppo del PSDI, sia la buona volontà dimostrata dal Governo e per esso dal suo rappresentante al Ministero della marina mercantile, sia il buon senso e il senso di responsabilità dimostrato dalla Camera in questa discussione che è stata contenuta in una critica costruttiva dalla quale potranno essere tratti utili

spunti per la definitiva soluzione del problema in ordine agli altri porti italiani. (*Applausi*).

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

Poiché i relatori ed il ministro hanno fatto sapere che rinunziano alla replica, si passerà ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge, identico nei testi della Commissione e del Senato. Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge.

Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge.

**D'ALESSIO, Segretario, legge:**

« Il decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli, è convertito in legge con le seguenti modificazioni:

*Nell'articolo 1, al terzo comma, sono aggiunte, in fine, le parole:* « da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge ».

*Nell'articolo 2*

*al secondo comma, alla fine del numero 1), le parole:* « ai detti traffici » sono sostituite con le altre: « ai traffici marittimi »;

*al secondo comma, numero 7), le parole:* « delle opere stesse » sono sostituite con le altre: « delle opere marittime »;

*al secondo comma, il numero 11) è sostituito con il seguente:*

« 11) regolamentare ogni prestazione di opera e di servizi nei porti della circoscrizione consortile; disciplinare in particolare il lavoro portuale e formare le relative tariffe in esplicazione delle funzioni attribuite all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, agli uffici del lavoro portuale, ai comandanti di porto e al direttore marittimo, con l'assistenza dei consigli e delle commissioni di lavoro portuale territorialmente competenti, costituiti in conformità della vigente normativa e con le attribuzioni ad esse devolute ».

*Nell'articolo 3*

*al primo comma, fra i partecipanti al Consorzio, è inserito come sesto dell'elenco:* « il Banco di Napoli »;

*all'ultimo comma, in fine, le parole:* « sentita l'assemblea » sono sostituite con le altre: « su proposta dell'assemblea ».

*Nell'articolo 4*

*al primo comma, la lettera a) è sostituita con la seguente:*

« a) del contributo dello Stato disposto con legge »;

*al primo comma, dopo la lettera a), è inserita la seguente:*

« a-bis) di un contributo straordinario annuo di avviamento di lire 500 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1974 al 1977 ».

*Nell'articolo 6*

*la rubrica dell'articolo è sostituita con la seguente:*

*(Presidente, vice presidente,  
ufficio di presidenza)*

*il terzo comma è sostituito con il seguente:*

« Presso la presidenza, è costituito un ufficio di presidenza composto dal presidente del Consorzio, dal vice presidente, dai due segretari dell'assemblea e del consiglio direttivo di cui all'articolo 10 e dal presidente della giunta regionale campana o da un suo delegato ».

*Nell'articolo 8*

*al primo comma, lettera a), sono soppressi i rappresentanti corrispondenti ai numeri 7), 8), 9), 10), 11) e 12);*

*al primo comma, lettera b), il numero 13) è sostituito con i seguenti:*

« 13), 13-bis), 13-ter) il presidente della giunta regionale o un suo delegato e due rappresentanti eletti dall'assemblea regionale fra i propri componenti »;

*al primo comma, lettera c), dopo il numero 16), è inserito il seguente:*

« 16-bis) il presidente del Banco di Napoli o un suo delegato »;

*al primo comma, alla lettera e), dopo le parole: « lavoratori portuali » sono sopprresse le parole: « di cui tre del porto di Napoli »;*

*il terzo comma è sostituito con il seguente:*

« I componenti di cui alle lettere d) ed e) sono nominati dal ministro della marina mercantile su designazione delle rispettive

organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, competenti per territorio. »;

*il quarto comma è sostituito con il seguente:*

« Il ministro della marina mercantile provvederà direttamente alle nomine nei casi di cui alle lettere d) ed e), qualora le designazioni non vengano effettuate entro sessanta giorni dal ricevimento della richiesta del ministro della marina mercantile. »;

*all'ultimo comma le parole: « di cui alla lettera d) » sono sostituite con le altre: « di cui alle lettere c), numeri 16), 23), 24), 25), e d) ».*

*L'articolo 10 è sostituito con il seguente:*

« Art. 10. — (Consiglio direttivo). — Il consiglio direttivo è composto oltre che dal presidente e dagli altri componenti dell'ufficio di presidenza, di cui all'articolo 6, da:

1) il capo dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Napoli;

2) il capo della circoscrizione doganale di Napoli;

3) il direttore del compartimento di Napoli delle ferrovie dello Stato;

4) il presidente dell'amministrazione provinciale di Napoli, o un suo delegato;

5) il sindaco del comune di Napoli, o un suo delegato;

6) il rappresentante della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Napoli;

7) uno dei rappresentanti in seno all'assemblea delle categorie di cui alla lettera d) dell'articolo 8, eletto a scrutinio segreto dai rappresentanti stessi;

8) uno dei rappresentanti in seno all'assemblea dei lavoratori portuali di cui alla lettera e) dell'articolo 8, eletto a scrutinio segreto dai rappresentanti stessi, con esclusione del rappresentante del personale del Consorzio.

Il consiglio direttivo è presieduto dal presidente del Consorzio e può suddividersi in sezioni con competenze specifiche determinate dal regolamento di esecuzione del presente decreto.

Per la validità delle riunioni del consiglio è prevista la presenza della metà più uno dei componenti ».

*Nell'articolo 13, al primo comma, dopo le parole: « delle finanze », sono inserite le altre: « , del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti e dell'aviazione civile, ».*

*Dopo l'articolo 17, è aggiunto il seguente:*

« Art. 17-bis. — (*Copertura finanziaria*). — Alla copertura dell'onere di lire 500 milioni, derivante dalla lettera a-bis) del precedente articolo 4, si provvede per l'esercizio 1974 con i residui dei fondi stanziati dalla legge 4 gennaio 1968, n. 19, non utilizzati entro il 31 dicembre 1973 e relativi alla conversione dell'attività cantieristica navale in altre attività industriali. A tal fine le dette disponibilità saranno versate all'entrata del bilancio dello Stato e quindi iscritte in apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

*Nell'articolo 18*

*all'ultimo comma, sono aggiunte le parole:* « senza che essi occupino posti previsti nella dotazione organica del personale dipendente dal Consorzio »;

*alla fine dell'articolo, è aggiunto il seguente comma:*

« Il personale assunto successivamente al 10 novembre 1965 dal cessato Ente autonomo del porto di Napoli e dal Consorzio autonomo del porto di Napoli il quale, all'atto dell'assunzione risulti iscritto all'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti (INPS) può optare tra il mantenimento di tale trattamento pensionistico o la iscrizione alla Cassa per le pensioni ai dipendenti degli enti locali (CPDEL) ».

*Dopo l'articolo 22, è aggiunto il seguente:*

« Art. 22-bis. — (*Ristrutturazione del sistema viario*). — Il Consorzio elaborerà, entro il termine di un anno dall'entrata in vigore della legge di conversione — sentita la regione Campania e gli enti locali interessati — un piano di ristrutturazione del sistema viario che preveda le opere necessarie ed urgenti al fine di eliminare le attuali gravi difficoltà del traffico stradale nel retroterra urbano.

Il piano sarà sottoposto per l'approvazione alle amministrazioni interessate, che dovranno provvedere entro il termine di 90 giorni dalla ricezione ».

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del decreto-legge a cui sono stati presentati emendamenti.

D'ALESSIO, Segretario, legge:

#### ART. 1.

È istituito il Consorzio autonomo del porto di Napoli, in sostituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli, costituito con legge 6 maggio 1940, n. 500.

Il Consorzio è ente pubblico economico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

Ha sede legale ed amministrativa in Napoli e la sua circoscrizione è costituita dagli ambiti portuali compresi tra la località denominata Capo Miseno a nord-ovest ed il porto di Castellammare di Stabia incluso a sud-est, determinati con decreto del Ministro della marina mercantile.

In relazione alle esigenze dei traffici ed alla espansione delle attività portuali, la circoscrizione consortile potrà essere modificata su proposta del Consorzio con decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la regione Campania.

#### ART. 2.

Il Consorzio è costituito allo scopo di provvedere all'esercizio commerciale dei porti della circoscrizione consortile, al loro miglioramento ed allo sviluppo del traffico.

A tali fini al Consorzio sono affidati i seguenti compiti:

1) studiare, promuovere ed adottare, d'intesa con le amministrazioni interessate e nel quadro della programmazione economica nazionale e regionale, i provvedimenti e le iniziative intesi a favorire lo sviluppo commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai detti traffici;

2) eseguire ricerche di mercato e promuovere interventi pubblici e privati per l'acquisizione di nuovi traffici ed agevolare il movimento economico dei porti della circoscrizione consortile;

3) studiare e promuovere il miglior coordinamento delle attività degli uffici pubblici che attendono a servizi interessanti il traffico portuale e delle categorie economiche operanti nell'ambito portuale;

4) raccogliere, elaborare e pubblicare dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico di detti porti;

5) promuovere, d'intesa con le amministrazioni competenti e nel rispetto dei piani urbanistici e di quelli territoriali di sviluppo, il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie fra i porti della circoscrizione

consortile ed il retroterra nazionale, concorrendo eventualmente alle relative spese;

6) elaborare e proporre, d'intesa con la Regione e gli enti locali interessati, il piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile, in base alle previsioni dei piani nazionali e regionali, indicando la priorità di attuazione delle nuove opere e degli impianti.

I piani regolatori e i progetti di massima ed esecutivi saranno sottoposti, per le approvazioni previste dalle disposizioni vigenti in materia, alle amministrazioni interessate che, per l'esame tecnico-amministrativo dei relativi atti, disporranno ciascuna di sessanta giorni dalla data di ricezione degli elaborati. Comunque l'approvazione definitiva, sempre che ad essa siano interessate più amministrazioni, non potrà ritardare oltre i 180 giorni;

7) provvedere, a seguito di apposita convenzione da stipulare con il Ministero dei lavori pubblici o con la Regione, alla esecuzione delle opere marittime e degli impianti portuali, ivi compresi quelli ferroviari, e alla manutenzione delle opere stesse. A tal fine le opere relative saranno regolate con il regime previsto per l'attuale circoscrizione del porto di Napoli;

8) provvedere, a proprie spese, alla manutenzione degli impianti portuali, esclusi quelli ferroviari, e al servizio idrico;

9) provvedere allo svolgimento dei servizi di manovra dei carri ferroviari ed all'esecuzione delle prestazioni accessorie connesse. Le relative spese, poste a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, saranno determinate convenzionalmente, in relazione all'entità dei carri manovrati e delle prestazioni accessorie e connesse. La convenzione dovrà stabilire inoltre le condizioni e l'obbligo del Consorzio di fornire i mezzi e gli attrezzi necessari all'espletamento del servizio.

All'esercizio ferroviario, ivi compresa la manutenzione ordinaria dei relativi impianti, provvede, a propria cura e spese, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

10) gestire i beni del demanio marittimo indicati nel successivo articolo 19, compresi gli spazi acquei esistenti negli ambiti portuali della circoscrizione consortile, disciplinandone l'utilizzazione da parte dei terzi, con l'osservanza delle disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento, nonché delle leggi in materia doganale.

Dovrà essere sentito il parere del Consorzio in merito ai regolamenti per l'accosto delle navi, emanati dalle autorità marittime competenti, ai sensi degli articoli 62 del codice della

navigazione e 59 del regolamento al codice della navigazione (navigazione marittima);

11) regolamentare ogni prestazione d'opera e di servizi nei porti della circoscrizione consortile, in esplicitazione anche delle funzioni che le vigenti leggi sul lavoro nei porti attribuiscono alla competenza degli uffici del lavoro portuale, dei comandanti di porto e del direttore marittimo, con l'assistenza dei consigli o delle commissioni del lavoro portuale territorialmente competenti;

12) gestire i mezzi meccanici di proprietà dello Stato o del Consorzio per il carico, lo scarico ed il movimento in genere delle merci e le stazioni marittime per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Può, inoltre, gestire direttamente i magazzini generali e quelli per deposito merci, anche se in regime di deposito franco, con l'osservanza delle leggi doganali, ed eventualmente altri servizi d'interesse comune agli utenti dei porti della circoscrizione consortile;

13) provvedere, mediante gestione diretta, ai servizi di pulizia e d'illuminazione dei porti della circoscrizione consortile, per il cui espletamento sarà corrisposto un contributo annuale dal Ministero dei lavori pubblici o dalla Regione nella misura da questi riconosciuta congrua e necessaria in base al preventivo presentato dal Consorzio;

14) determinare le tariffe di tutti i servizi di cui ai precedenti punti, escluse le tariffe del servizio ferroviario e dei magazzini di temporanea e diretta custodia gestiti dalla dogana;

15) stipulare con le competenti amministrazioni centrali apposite convenzioni per agevolazioni tariffarie nei trasporti di persone e cose, per via ferroviaria, stradale ed aerea, che siano state concordate con le amministrazioni medesime nell'interesse dei porti della circoscrizione consortile;

16) amministrare i fondi ed i proventi assegnatigli;

17) chiedere finanziamenti, secondo le leggi vigenti, ed emettere prestiti obbligazionari;

18) provvedere a tutto ciò che, non specificato nei numeri precedenti, possa comunque essere utile per il conseguimento dei fini di istituto del Consorzio.

È escluso dalla competenza del Consorzio tutto quanto concerne le opere, la servitù ed i servizi militari di aria, di terra e di mare, i servizi di segnalamento marittimo, di pilotaggio e di rimorchio, la polizia giudiziaria, la giurisdizione civile marittima, la pubblica sicurezza, la sanità e la dogana, nonché i

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

servizi di polizia, di sicurezza e di soccorso attribuiti all'autorità marittima dal codice della navigazione.

## ART. 3.

Partecipano al Consorzio:

- lo Stato;
- la regione Campania;
- la provincia di Napoli;
- il comune di Napoli;
- la camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Napoli;
- le province di Caserta, Avellino, Benevento;
- i comuni di Caserta, Avellino, Benevento;
- le camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Caserta, Avellino, Benevento;
- i comuni di Bacoli, Pozzuoli, Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia.

Partecipano inoltre al Consorzio i comuni i cui porti siano successivamente inclusi nella circoscrizione consortile a norma dell'ultimo comma dell'articolo 1.

Possono partecipare al Consorzio i consorzi per le aree di sviluppo industriale, altre province, comuni, capoluoghi di provincia e camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato e altri enti pubblici del Mezzogiorno.

La partecipazione volontaria degli enti di cui al precedente comma è disposta, su richiesta dell'ente interessato, con decreto del ministro della marina mercantile, sentita l'assemblea del Consorzio.

## ART. 4.

Per svolgere i compiti e le attribuzioni di cui all'articolo 2 il Consorzio dispone:

- a) dei contributi dello Stato eventualmente disposti con legge;
- b) dei contributi annuali degli altri enti consorziati da stabilire dai relativi organi competenti in base alle norme in vigore, sentita l'assemblea del Consorzio;
- c) delle somme e dei contributi corrisposti dalle amministrazioni competenti, in applicazione delle convenzioni di cui ai nn. 7, 9 e 13 dell'articolo 2; e degli altri contributi che fossero deliberati da amministrazioni, enti od istituti interessati allo sviluppo ed alla gestione dei porti della circoscrizione consortile;
- d) dei proventi delle gestioni dei beni e dei servizi affidatigli e dei proventi relativi

a concessioni a terzi di cui al precedente articolo 2;

e) delle somme provenienti da diritti di certificazione, attestazione od altra forma di documentazione rilasciata dal Consorzio;

f) dei diritti per l'uso delle opere e degli impianti per l'approdo delle navi che compiono operazioni commerciali, da determinarsi dal Consorzio, quale corrispettivo del servizio prestato ed in rapporto alle opere ed alle attrezzature approntate per tale servizio.

Fino alla data di applicazione dei detti diritti sarà devoluta al Consorzio la tassa supplementare di ancoraggio e la metà della tassa sui passeggeri già devolute all'Ente autonomo del porto di Napoli ai sensi degli articoli 23, 30 e 48 della legge 9 febbraio 1963, n. 82. Successivamente a tale data sono abolite per lo stesso porto la predetta tassa supplementare di ancoraggio e la metà della tassa sui passeggeri non spettante allo Stato;

g) dei fondi ricavati da mutui, da prestiti obbligazionari o da qualsiasi altra operazione bancaria;

h) delle somme ricavate dalla vendita di propri beni patrimoniali;

i) delle somme dovute da privati a rimborso per risarcimento di danni arrecati ad opere ed impianti;

l) dei beni e delle somme spettanti al Consorzio in virtù di successioni testamentarie, legati, donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa non esplicitamente menzionata nel presente articolo.

Il Consorzio ha, inoltre, potestà di imporre e di riscuotere il contributo previsto dall'articolo 1279 del codice della navigazione destinato al funzionamento degli uffici del lavoro portuale.

## ART. 6.

Il Presidente del Consorzio è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile.

Vice-Presidente di diritto è il direttore marittimo di Napoli. Egli coadiuva il Presidente e lo sostituisce in casi di assenza o di impedimento.

Presso la Presidenza è costituito un ufficio composto dal Presidente del Consorzio, dal Vice-Presidente e dai segretari dell'Assemblea e del Consiglio direttivo.

Le funzioni dell'Ufficio di presidenza sono determinate nel regolamento di esecuzione del presente decreto.

## ART. 8.

Fanno parte dell'Assemblea, oltre al Presidente del Consorzio:

- a)* in rappresentanza dello Stato:
- 1) il direttore marittimo di Napoli;
  - 2) il capo dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Napoli;
  - 3) il capo della Circostrizione doganale di Napoli;
  - 4) l'intendente di finanza di Napoli;
  - 5) il direttore del Compartimento di Napoli delle Ferrovie dello Stato;
  - 6) il direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro di Napoli;
- 7-8-9-10-11-12) un rappresentante per ognuno dei Ministri della marina mercantile, del tesoro, dei lavori pubblici, del bilancio e programmazione economica, delle finanze e dei trasporti ed aviazione civile.
- b)* in rappresentanza della Regione:
- 13) il presidente della Giunta regionale o un suo delegato;
- c)* in rappresentanza degli enti locali:
- 14) il presidente dell'amministrazione provinciale di Napoli o un suo delegato;
  - 15) il sindaco di Napoli o un suo delegato;
  - 16) il presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Napoli o un suo delegato;
- 17-18-19) i presidenti delle amministrazioni provinciali di Avellino, Caserta e Benevento o loro delegati;
- 20-21-22) i sindaci di Avellino, Caserta e Benevento o loro delegati;
- 23-24-25) i presidenti delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Avellino, Caserta, Benevento, o loro delegati;
- 26-27-28-29-30-31) i sindaci dei comuni di Bacoli, Pozzuoli, Portici, Torre del Greco, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata o loro delegati.
- d)* in rappresentanza degli operatori:
- 32-33-34-35-36-37-38-39) un rappresentante per ciascuna delle categorie degli industriali, dei riparatori navali, dei commercianti, degli agricoltori, dell'armamento libero, dell'armamento di linea, degli spedizionieri, degli agenti marittimi e raccomandatari;
- e)* in rappresentanza dei lavoratori:
- 40-41-42-43-44-45-46-47-48) sei rappresentanti delle categorie dei lavoratori portuali, di cui tre del porto di Napoli; due rappresen-

tanti delle altre categorie del personale addetto ai servizi dei porti e un rappresentante della gente di mare;

49) un rappresentante del personale del Consorzio.

Fanno altresì parte dell'Assemblea un rappresentante per ciascuno degli enti ammessi al Consorzio ai sensi del secondo e terzo comma dell'articolo 3.

I componenti di cui alle lettere *d)* ed *e)* sono nominati in base a terne presentate per ciascuno di essi dalle rispettive organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative.

Le organizzazioni che non presentano le proprie terne entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta del Ministero della marina mercantile si intendono rinunciatarie.

Non possono essere membri dell'Assemblea e decadono di diritto coloro che siano parti o patrocinatori di cause, arbitri o consulenti tecnici in giudizi contro il Consorzio.

Non possono parimenti essere membri dell'Assemblea e decadono di diritto coloro che abbiano con il Consorzio rapporti di affari o di interessi, ad eccezione dei rappresentanti di cui alla lettera *d)* del presente articolo e coloro che siano dipendenti dal Consorzio ad eccezione dei rappresentanti di cui alla lettera *e)*.

## ART. 10.

Il Consiglio direttivo è composto, oltre che dal Presidente del Consorzio, da:

- a)* in rappresentanza dello Stato:
- 1) il direttore marittimo di Napoli - Vicepresidente del Consorzio;
  - 2) il capo dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Napoli;
  - 3) il capo della Circostrizione doganale di Napoli;
- 4-5) i rappresentanti dei Ministri della marina mercantile e del tesoro;
- 6) il direttore del Compartimento di Napoli delle ferrovie dello Stato;
- b)* in rappresentanza della regione Campania:
- 7) il rappresentante della Regione;
- c)* in rappresentanza degli enti locali:
- 8) il rappresentante dell'amministrazione provinciale di Napoli;
  - 9) il rappresentante del comune di Napoli;
  - 10) il rappresentante della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Napoli;

d) in rappresentanza degli operatori:

11-12) due dei rappresentanti in seno all'Assemblea delle categorie di cui alla lettera d) dell'articolo 8, eletti a scrutinio segreto dai rappresentanti stessi;

e) in rappresentanza dei lavoratori:

13-14) uno dei rappresentanti in seno all'Assemblea dei lavoratori portuali e uno di quelli delle altre categorie dei lavoratori indicate alla lettera e) dell'articolo 8, eletti a scrutinio segreto dai rappresentanti stessi, con esclusione del rappresentante del personale del Consorzio.

Il Consiglio direttivo è presieduto dal Presidente del Consorzio e può suddividersi in sezioni con competenze specifiche determinate dal regolamento di esecuzione del presente decreto.

Per la validità delle riunioni del Consiglio è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti e comunque di almeno un rappresentante di ciascuna delle categorie indicate alle lettere a), b), c), d) ed e).

L'assenza non giustificata a due sedute consecutive costituisce motivo di decadenza, salvo che per coloro che sono nominati in ragione del loro ufficio.

#### ART. 12.

Sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile le deliberazioni dell'Assemblea del Consorzio e quelle del Consiglio direttivo concernenti le concessioni di beni del demanio marittimo aventi durata superiore ai 15 anni ed il contributo di cui all'ultimo comma dell'articolo 4.

Le deliberazioni di cui alla lettera b) dell'articolo 9 sono approvate dal Ministero della marina mercantile di concerto con il Ministero del tesoro.

Le deliberazioni concernenti i prestiti e le altre operazioni finanziarie di cui alla lettera c) dell'articolo 9 sono approvate dal Ministero della marina mercantile di concerto con il Ministero del tesoro.

Il Presidente del Consorzio trasmette alle amministrazioni interessate copie delle deliberazioni indicate, entro dieci giorni dalla data della loro adozione.

La esecutività delle deliberazioni è sospesa fino alla data della loro approvazione.

Le amministrazioni interessate debbono pronunciarsi sulle deliberazioni di cui ai precedenti commi nel termine massimo di 60 giorni dal ricevimento di esse.

Le deliberazioni concernenti il piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile, nonché gli altri progetti di massima ed i progetti esecutivi dei lavori per le opere portuali, sono approvati nei modi e nei termini indicati nell'articolo 2, n. 6).

Trascorsi i suddetti termini le deliberazioni si intendono approvate.

#### ART. 13.

Il Collegio dei revisori è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è composto da un funzionario della Ragioneria generale dello Stato, designato dal Ministro del tesoro, con le funzioni di presidente, e da un funzionario per ciascuno dei Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici, delle finanze e dell'industria, commercio e artigianato designati dai rispettivi Ministri.

La nomina dei revisori è soggetta alle limitazioni stabilite dall'articolo 2399 del codice civile.

Il Collegio dei revisori esercita le sue attribuzioni ai sensi dell'articolo 2403 e seguenti del codice civile.

In particolare controlla la gestione del Consorzio, vigila sull'osservanza delle disposizioni di legge e di regolamento, accerta la regolare tenuta della contabilità, esamina il bilancio preventivo ed il conto consuntivo, riferisce su di essi con relazioni contenenti attestazioni sull'attendibilità delle previsioni e, per quanto attiene al bilancio consuntivo, sulla corrispondenza delle relative impostazioni con le scritture contabili e sulla regolarità della gestione.

Effettua almeno ogni trimestre verifiche della cassa, dei valori e dei titoli di proprietà del Consorzio o da questo ricevuti in pegno, cauzione o custodia.

Redige almeno trimestralmente ed invia a tutti i Ministeri interessati una relazione sull'andamento della gestione e sui rilievi formulati nello stesso periodo, ed informa tempestivamente il Ministero della marina mercantile di qualsiasi irregolarità riscontrata, fermi restando gli adempimenti di legge prescritti, nell'ipotesi di atti o fatti che possano dar luogo a responsabilità.

I revisori assistono alle sedute dell'Assemblea e del consiglio direttivo, con facoltà di fare inserire a verbale le loro osservazioni.

I revisori possono in qualsiasi momento effettuare, anche individualmente, ispezioni e controlli, chiedere notizie sull'andamento della gestione e sui singoli relativi atti dei quali possono prendere visione ed acquisire copia.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

I revisori non possono far parte di commissioni o collegi, comunque istituiti nell'ambito del Consorzio, né ricevere incarichi di studio o di consulenza.

La scadenza del Collegio dei revisori coincide con il termine stabilito per la deliberazione dell'Assemblea sul conto consuntivo relativo all'ultimo esercizio del periodo di nomina del Collegio stesso.

## ART. 14.

Il Presidente e i componenti non di diritto dell'Assemblea ed i membri del Collegio dei revisori durano in carica cinque anni e possono essere confermati; i componenti nominati in sostituzione di altri, prima della scadenza normale, rimangono in carica fino alla fine del quinquennio in corso.

## ART. 16.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, determina la misura delle indennità annue a carico del bilancio del Consorzio spettanti al Presidente, al Vice-Presidente ed ai membri del Collegio dei revisori.

La misura del gettone di presenza da corrispondere ai componenti degli organi consortili collegiali, nonché la misura del compenso annuo ai segretari dell'Assemblea e del Consiglio direttivo sono determinate dal Ministero della marina mercantile.

## ART. 19.

Le aree, i beni e le opere del demanio marittimo, nonché le attrezzature e tutti gli altri beni di proprietà dello Stato esistenti negli ambiti portuali della circoscrizione del Consorzio, ad eccezione di quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato, saranno consegnati al Consorzio, con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima).

Col provvedimento del Ministro della marina mercantile di autorizzazione alla consegna di cui al precedente comma, vengono delimitate le zone di demanio marittimo da escludere dalla circoscrizione consortile non comprese negli ambiti portuali di cui al terzo comma dell'articolo 1.

Qualora, per le esigenze dei suddetti servizi di spettanza dello Stato, si renda necessario disporre di beni consegnati al Consorzio, esso dovrà riconsegnarli al Ministero della marina mercantile, su richiesta dello stesso.

## ART. 21.

L'amministrazione del Consorzio può essere sciolta quando, richiamata all'osservanza di obblighi ad essa imposti dal presente decreto o dal regolamento, persista nel violarli o quando per altri motivi dia luogo ad inconvenienti che compromettano il regolare funzionamento del Consorzio.

Lo scioglimento dell'amministrazione è disposto su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri con decreto del Presidente della Repubblica, nel quale è stabilito il termine entro cui dovrà procedersi alla costituzione della nuova amministrazione. Tale termine non potrà superare i 6 mesi dalla data di emanazione del decreto di scioglimento.

Con lo stesso decreto l'amministrazione del Consorzio è affidata ad un commissario straordinario, il quale può essere nominato anche tra i funzionari dello Stato da collocarsi fuori ruolo.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, sono fissati gli emolumenti del commissario straordinario.

## ART. 22.

Con decorrenza dal 1° gennaio 1974 le attività e le passività dell'Ente autonomo del porto di Napoli, scaduto il 31 dicembre 1973, sono attribuite al Consorzio.

Entro il termine di 18 mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, il Consorzio provvede alla revisione delle concessioni e degli appalti stipulati dal cessato Ente autonomo, verificandone la rispondenza alle nuove esigenze delle attività portuali.

La revisione degli atti e dei contratti di cui al comma precedente è adottata con deliberazione del Consiglio direttivo, da sottoporsi all'approvazione del Ministero della marina mercantile.

Il personale in servizio presso l'Ente, alla data di entrata in vigore del presente decreto, passa alle dipendenze del Consorzio senza interruzione di lavoro ed è disciplinato, fino all'emanazione del regolamento organico di cui all'articolo 18, sulla base dei vigenti regolamenti organici e con tutti i diritti economici e normativi acquisiti e con salvezza della progressione di carriera e dell'attribuzione delle classi di stipendio corrispondenti alle qualifiche maturate per anzianità previste dai regolamenti organici vigenti.

Fino alla costituzione degli organi del Consorzio prevista dal presente decreto, i poteri

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

del Presidente, dell'Assemblea e del Consiglio direttivo sono esercitati da un Commissario, da nominarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile sentito il Consiglio dei ministri, e per il quale sono applicabili le disposizioni di cui agli ultimi due commi dell'articolo precedente.

## ART. 23.

Entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, delle finanze, dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, sarà emanato il regolamento di esecuzione del presente decreto.

Il regolamento disciplinerà anche l'esercizio delle attribuzioni consortili nei porti di Castellammare di Stabia, Torre del Greco, Torre Annunziata, Portici, Pozzuoli e Baia.

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al terzo comma dell'articolo 1, sostituire la dizione: ed il porto di Castellammare di Stabia incluso, con: e la località denominata Punta Campanella.*

1. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al terzo comma dell'articolo 1, dopo le parole: incluso a sud-est, aggiungere le seguenti: in tali ambiti considerandosi il doppio arco racchiudente il Golfo di Napoli e comprendente i porticcioli insulari di Capri e Ischia.*

1. 2. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 1.*

1. 3. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al primo comma dell'articolo 2, dopo la parola: commerciale, aggiungere: e turistico.*

2. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al secondo comma, punto 1) dell'articolo 2, dopo la parola: industriale, aggiungere: e turistico.*

2. 2. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al secondo comma, punto 10), dell'articolo 2, primo periodo aggiungere, in fine, le parole: dovrà essere formata una commissione permanente fra il Consorzio e la Capitaneria di porto per determinare i punti di accosto delle navi.*

2. 3. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al secondo comma, dopo il punto 10) dell'articolo 2, aggiungere il seguente:*

10-bis) gli ambiti portuali si intendono costituiti dalle zone di mare e correlativi spiazzi a terra compresi fra le opere di difesa foranee e la cinta doganale nonché le strade di imbocco a tipico indirizzo portuale nel tratto tra l'arteria principale ed il porto, ovvero nella loro deviazione all'uso.

2. 4. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al secondo comma dell'articolo 2, dopo il punto 13) aggiungere il seguente:*

13-bis) provvedere alla assegnazione precaria di specchi d'acqua ai natanti in riferimento ai molli e alle calate ed agli ormeggi anche per quanto riguarda i relativi turni ove necessari.

2. 5. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al secondo comma dell'articolo 2, aggiungere, in fine, il seguente punto:*

18-bis) Gli interventi statali e regionali in favore di tutti i porti facenti parte del Consorzio vengono regolati - oltre i benefici particolari per i porti minori - dalle disposizioni afferenti la classifica del porto di Napoli ritenuto ambito prevalente e classificante.

2. 6. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

*All'ultimo comma dell'articolo 2, sopprimere le parole:* la giurisdizione civile marittima.

2. 7. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al secondo comma dell'articolo 3, aggiungere le parole:* e gli enti provinciali del turismo delle province interessate.

3. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al primo comma dell'articolo 4, sostituire la lettera a-bis) con la seguente:*

a-bis) per il primo quinquennio tale contributo viene determinato nella misura di tre miliardi annui da iscriversi nei relativi stati di previsione del Ministero della marina mercantile.

4. 2. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al primo comma, lettera f) dell'articolo 4, sopprimere le parole:* la metà del.

4. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Sostituire il primo comma dell'articolo 6 col seguente:*

Il Presidente del Consorzio è eletto dall'Assemblea. La elezione ha luogo con la presenza dei due terzi dei componenti ed a maggioranza assoluta dei votanti.

6. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Sostituire il secondo comma dell'articolo 6 col seguente:*

Due sono i vicepresidenti, l'uno, di diritto, il direttore marittimo del porto di Napoli, l'altro eletto dall'Assemblea del Consorzio; quest'ultimo in caso di assenza od impedimento sostituisce il Presidente.

*e di conseguenza, al terzo comma, sostituire le parole:* dal Vicepresidente, con: dai Vicepresidenti.

6. 2. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al primo comma dell'articolo 8, dopo il n. 16-bis) inserire il seguente:*

16-ter) I Presidenti degli enti provinciali del turismo interessati.

8. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Al primo comma dell'articolo 10, dopo il numero 8) aggiungere il seguente:*

8-bis) il Presidente dell'EPT di Napoli.

10. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*Sopprimere il settimo comma dell'articolo 13.*

13. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*All'articolo 17-bis, sostituire la cifra:* 500 milioni, *con la seguente:* tre miliardi.

- 17-bis. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*All'articolo 22, aggiungere, in fine, le parole:* Comunque il consorzio conserva tutta la giurisdizione dell'ex EAP di Napoli cui aggiunge la competenza specificata.

22. 1. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

*All'articolo 22, aggiungere, in fine, il seguente comma:*

Al consorzio viene corrisposto un contributo dello Stato *una tantum* di lire 2 miliardi per il risanamento delle passività dell'EAP di Napoli a tutto il 31 dicembre 1973.

22. 2. di Nardo, Roberti, Alfano, Chiacchio, Pirolo, Cotecchia, Baghino, Marino, Galasso.

L'onorevole di Nardo ha facoltà di svolgerli.

DI NARDO. Signor Presidente, ritiro gli emendamenti 1. 1 e 1. 2. Per quanto concerne l'emendamento 1. 3, desidero sottolineare che se si è dubitato della costituzionalità o meno del provvedimento in esame, non esiste alcun dubbio sulla incostituzionalità dell'ultimo comma dell'articolo primo, in relazione alla facoltà concessa al Consorzio di richiedere al ministro della marina mercantile di provvedere, con decreto, all'ampliamento della cir-

coscrizione consortile. Se sono stati espressi i dubbi cui ho fatto riferimento, ritengo che a maggior ragione la delega cui ho accennato debba ritenersi incostituzionale.

Con l'emendamento 2. 1 chiediamo di aggiungere alla parola « commerciale » le parole « e turistico » per ragioni che a me sembrano evidenti. Non esistono oggi porti unicamente commerciali; tutti i complessi portuali sono al contempo commerciali, industriali e turistici, poiché le varie attività si mescolano tra loro. Questi stessi motivi ci hanno indotto a presentare l'emendamento 2. 3 corrispondente ad evidenti ragioni di ordine tecnico, al fine di assicurare alla norma cui esso fa riferimento una più sicura validità.

Ritengo inoltre che, ai fini del miglioramento dell'articolo 2 del decreto-legge in esame, dovrebbe essere approvato l'emendamento 2. 4, il che consentirebbe di identificare gli ambiti portuali, specificati nell'emendamento stesso. Non va dimenticata la situazione deficitaria dei comuni e le loro carenze operative. Creandosi il consorzio, soprattutto al fine di non pregiudicare l'unitarietà dei programmi e degli sviluppi, questa attività non può essere lasciata per intero ai comuni, altrimenti il consorzio stesso potrebbe non essere in condizioni di svolgere le sue funzioni a causa del fatto che i comuni non assolvono in pieno ai loro compiti.

L'emendamento 2. 5 è di indubbia natura tecnica, perché il provvedimento, su questo punto, è insufficiente. A nostro parere, occorre infatti stabilire come, dove e quando vengono ordinati gli attracchi delle navi; e proprio a tale finalità intende corrispondere il nostro emendamento.

Per quanto riguarda l'emendamento 2. 6, bisogna considerare che Napoli non è una qualsiasi città della regione campana, ma è una vera e propria metropoli. Il porto di Napoli è classificato nella categoria A-2; quando si compie un raggruppamento dei porti di Napoli, di Torre Annunziata e di Pozzuoli, la classifica va allineata al capofila; non è possibile avere il concorso di più classifiche diverse, che comportano considerazioni diverse.

L'emendamento 2. 7 ha attinenza con l'argomento da me già trattato, quando ho fatto riferimento a una legislazione superata e a un progetto di legge realizzato a « forbice ». La giurisdizione civile marittima, infatti, è stata soppressa già da molto tempo: questo è dunque un fatto che ormai lascia traccia solamente tra le righe di vecchie leggi.

Per quanto riguarda l'emendamento 3. 1, premetto che non è sufficiente affermare che c'è la regione, e che essa racchiude e rinchioda tutti gli enti o tutte le attività. Il fatto stesso che sussistono gli enti provinciali del turismo, significa che il legislatore — che li ha lasciati sussistere — ha ritenuto che essi siano ancora portatori di qualche interesse che non è uguale a quelli della regione o che, comunque, non riflette lo stesso angolo visuale. Col nostro emendamento intendiamo perciò che sia assicurata la rappresentanza dei predetti enti in seno all'assemblea consortile.

A proposito dell'emendamento 4. 2, c'è da dire che i conti sono quelli che sono; e poiché dall'analisi delle spese dell'ente porto di Napoli, che non aveva particolari spese, particolari programmi in rapporto a una particolare estensione territoriale e di compiti, noi rileviamo determinati sbilanci, non possiamo fare un programma che voglia essere serio, se non contempliamo un esborso doloroso, ma necessario, di almeno 3 miliardi di lire. In caso contrario, verremmo a creare un consorzio asfittico, non in grado di funzionare.

L'emendamento 4. 1 ha attinenza con quanto previsto circa la tassa passeggeri per i porti di Savona e Genova; tassa che è comunque ridotta moltissimo, dal momento che si è ormai ridotta moltissimo l'utenza della nave, rispetto al più frequente uso dell'aereo. Comunque, non vedo perché si dovrebbe attuare, a svantaggio del consorzio di Napoli, una disparità di trattamento rispetto alle disposizioni per Genova e per Savona.

Passando all'emendamento 6. 1, a me sembra enorme che debba essere lo Stato a procedere alla nomina del presidente del consorzio e che questo consorzio, voluto per legge, sia una *factio iuris* e non corrisponda ad un ente autarchica ed autonomo, capace di nominare il suo presidente. Parlate tanto di democrazia, ma questa è certamente una violazione del principio democratico della selezione dal basso!

L'emendamento 6. 2 — col quale indichiamo un diverso sistema di nomina dei due vice presidenti — era stato presentato perché, nella ipotesi di non accoglimento del primo degli emendamenti, fosse possibile l'elezione da parte dell'assemblea consortile di almeno uno dei due vicepresidenti, il quale potrebbe così avere una rappresentatività piena e non di facciata. Probabilmente, a causa dell'atteggiamento della maggioranza, entrambi gli emendamenti saranno respinti. Tuttavia noi avremo la coscienza di aver compiuto il nostro dovere.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

I successivi emendamenti 8. 1 e 10. 1 sono riferiti e concatenati alla coerenza dei precedenti emendamenti.

L'emendamento 17-bis. 1 si è reso necessario in base alle considerazioni che mi accingo a svolgere. Se è vero, come è vero, che il consorzio del porto rappresenta una continuità di amministrazione del vecchio ente autonomo del porto, non è possibile creare questo consorzio senza liquidare l'eredità che esso deve raccogliere; e per liquidare quella eredità — di notevole consistenza debitoria verso l'amministrazione finanziaria dello Stato — occorrono almeno 3 miliardi di lire, perché con 500 milioni non sarebbe possibile nemmeno pagare le tasse arretrate.

L'emendamento 22. 1 rappresenta un miglioramento tecnico del provvedimento; con esso si precisa — perché a nostro avviso ciò non è sufficientemente chiaro — che il consorzio del porto interviene e succede, anche se a carattere originario, a tutte le attività dell'ente porto di Napoli.

**PRESIDENTE.** Sono stati presentati i seguenti emendamenti che si intendono già illustrati nel corso della discussione sulle linee generali:

*Sostituire i commi secondo e terzo dell'articolo 1 con i seguenti:*

Il Consorzio è ente pubblico economico, ha sede legale ed amministrativa a Napoli e la sua circoscrizione è costituita dagli ambiti portuali compresi tra la località denominata Capo Miseno a nord-ovest ed il porto di Castellammare di Stabia incluso a sud-est, determinati su proposta della regione Campania con decreto del Ministro della marina mercantile da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

In relazione alle esigenze dei traffici ed alla espansione delle attività portuali, o alla definizione dei sistemi regionali portuali, la circoscrizione consortile potrà essere modificata con decreto del Ministro della marina mercantile su proposta della regione Campania e sentito il Consorzio.

*e conseguentemente sopprimere il quarto comma.*

**1. 4. Ceravolo, Conte, D'Angelo, Guglielmino.**

*Al primo comma dell'articolo 2 dopo le parole: esercizio commerciale, aggiungere le seguenti: e industriale.*

**2. 8. D'Angelo, Conte, D'Auria, Sandomenico.**

*Al secondo comma dell'articolo 2 sostituire il punto 6) con il seguente:*

6) partecipare con la regione Campania alla elaborazione del piano regolatore regionale dei porti;

*e aggiungere il seguente punto:*

6-bis) elaborare e proporre d'intesa con gli enti locali interessati il piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile, in conformità del programma nazionale e del piano regionale, indicando le priorità di attuazione delle nuove opere e degli impianti.

I piani regolatori e i progetti di massima ed esecutivi saranno sottoposti all'approvazione prevista dalle disposizioni vigenti che dovranno aver luogo entro 60 giorni dalla data di ricezione degli elaborati e saranno approvati in via definitiva dalla regione Campania. Comunque l'approvazione definitiva dovrà avvenire non oltre i 180 giorni;

**2. 9. Conte, Sbriziolo De Felice Eirene, D'Angelo.**

*Al secondo comma dell'articolo 2, sostituire il punto 10) con il seguente:*

10) gestire nell'ambito della propria giurisdizione i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, con facoltà di stabilire le condizioni ed i canoni delle concessioni dei beni demaniali;

*e aggiungere il seguente punto:*

10-bis) provvedere, fermo restando la competenza attribuita all'autorità marittima dall'articolo 81 del codice della navigazione per tutto quanto concerne la sicurezza e la polizia dei porti della circoscrizione:

a) alla ripartizione degli specchi acquei per lo stanziamento delle navi e dei galleggianti;

b) alla destinazione delle calate, dei moli e degli altri punti di accosto, allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri, al carico e allo scarico delle merci e alla regolamentazione delle attività di riparazione e manutenzione delle navi;

c) a stabilire, con l'osservanza dei criteri di cui all'articolo 62 del regolamento del codice di navigazione (navigazione marittima) e previa regolamentazione da parte del consiglio direttivo del consorzio, i turni di accosto delle navi e dei galleggianti.

**2. 10. D'Angelo, Ceravolo, Conte, D'Anria, Sandomenico.**

*Al secondo comma dell'articolo 2, sostituire il punto 12) con il seguente:*

12) assumere la gestione diretta dei magazzini per deposito merci in regime di depositi franchi o di magazzini generali e di punti franchi che esistono o che sorgessero, sotto la osservanza delle leggi doganali e marittime; dei mezzi meccanici di proprietà dello Stato o del consorzio per il carico, lo scarico ed il movimento in genere delle merci; del servizio rimorchio delle navi e di quelli di erogazione dell'acqua e dell'energia elettrica alle navi e agli edifici dell'amministrazione consortile, e dei servizi di pulizia dei porti e degli specchi d'acqua; delle stazioni marittime ed impianti ad esse relativi nonché del servizio di imbarco e sbarco passeggeri; dei silos e degli impianti di degasificazione.

**2. 11. D'Angelo, Ceravolo, Conte, Sandomenico.**

*Al secondo comma dell'articolo 2, sopprimere il punto 13).*

**2. 12. D'Angelo, Sandomenico, Ceravolo, Conte.**

*All'ultimo comma dell'articolo 3, dopo: con decreto del ministro della marina mercantile, inserire: d'intesa con la regione Campania.*

**3. 2. Conte, Sbriziolo De Felice Eirene, D'Angelo.**

*Al primo comma dell'articolo 4, alla lettera f), secondo alinea, sostituire le parole: metà della tassa sui passeggeri, con: intera tassa sui passeggeri.*

**4. 3. D'Angelo, D'Auria.**

*Sostituire i primi tre commi dell'articolo 6, con i seguenti:*

Il Presidente del Consorzio è eletto dal Consiglio della regione Campania.

Ricoprono la carica di Vice-presidente il direttore marittimo di Napoli e un eletto del Consiglio della regione Campania.

Presso la Presidenza, è costituito un ufficio di presidenza composto dal presidente del Consorzio, dai Vice-presidenti e dai due segretari dell'assemblea e del Consiglio direttivo di cui all'articolo 10.

**6. 3. Ceravolo, Guglielmino, Korach, Conte, D'Angelo.**

*Al primo comma dell'articolo 8, dopo le parole: oltre al Presidente del Consorzio, aggiungere le seguenti: e al Vice-presidente eletto dal Consiglio della regione Campania.*

**8. 2. D'Angelo, D'Auria, Conte, Foscari.**

*Al primo comma, lettera b), dell'articolo 8, sostituire i numeri 13), 13-bis), 13-ter) con i seguenti:*

13), 13-bis), 13-ter), 13-quater) il Presidente della Giunta regionale o un suo delegato e tre rappresentanti eletti dall'Assemblea regionale fra i propri componenti, fra i quali uno della minoranza.

**8. 3. Conte, D'Angelo, D'Auria, Sandomenico, Sbriziolo De Felice Eirene.**

*Al primo comma, lettera c), dell'articolo 8, sostituire il numero 14) con i seguenti:*

14), 14-bis), 14-ter), 14-quater) il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Napoli o un suo delegato e tre rappresentanti eletti dal Consiglio provinciale di Napoli fra i propri componenti, fra i quali uno della minoranza.

**8. 4. Conte, D'Angelo, D'Auria, Sandomenico, Sbriziolo De Felice Eirene.**

*Al primo comma dell'articolo 8, lettera c), sostituire il numero 15) con i seguenti:*

15), 15-bis), 15-ter), 15-quater) il Sindaco di Napoli o un suo delegato e tre rappresentanti eletti dal Consiglio comunale di Napoli fra i propri componenti, fra i quali uno della minoranza.

**8. 5. Conte, D'Angelo, D'Auria, Sandomenico, Sbriziolo De Felice Eirene.**

*Al primo comma dell'articolo 8, lettera d), sostituire i numeri dal 32) al 39) con i seguenti:*

32), 33), 34), 35), 36), 37), 38), 39), 39-bis) un rappresentante per ciascuna delle categorie industriali, dei riparatori navali, dei commercianti, degli agricoltori, dell'armamento libero, dell'armamento di linea, degli spedizionieri, degli agenti marittimi e raccomandati, degli operatori della pesca;

**8. 6. D'Angelo, Conte, Ballarin.**

*Al primo comma dell'articolo 8, lettera e), sostituire i numeri dal 40) al 48) con i seguenti:*

40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 48-bis) cinque rappresentanti delle categorie dei lavoratori portuali; due rappresentanti delle categorie del personale addetto ai servizi dei porti; un rappresentante dei lavoratori addetti alle riparazioni navali, un rappresentante della gente di mare e un rappresentante dei lavoratori addetti alla pesca;

**8. 7. Conte, D'Angelo, Ballarin.**

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

*Dopo l'articolo 11 aggiungere il seguente articolo 11-bis:*

Tutte le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci, effettuate nell'ambito della circoscrizione consortile sono affidate alle compagnie portuali.

Alla organizzazione e all'avviamento al lavoro degli addetti alle riparazioni, manutenzione e trasformazione a bordo delle navi non stabilmente assunti dalle imprese industriali autorizzate ad operare nei porti della circoscrizione consortile, provvedano le compagnie del ramo industriale.

Le concessioni preesistenti alla istituzione del Consorzio e in contrasto con quanto disposto precedentemente dovranno essere risolte entro il primo anno di gestione del Consorzio medesimo.

Nello stesso periodo si deve provvedere alla costituzione delle compagnie del ramo industriale, e ad ampliare i ruoli delle altre compagnie, con i lavoratori addetti alle operazioni di cui sopra alla data del 30 novembre 1973.

Alle aziende industriali titolari delle autorizzazioni ad operare nell'ambito della circoscrizione consortile possono essere riconosciuti « accosti preferenziali ».

11. 01. Sandomenico, Ceravolo, D'Angelo, Guglielmino, Conte.

*Sostituire il comma primo dell'articolo 12 con il seguente:*

Le deliberazioni dell'assemblea e del Consiglio direttivo concernenti le concessioni di beni del demanio marittimo aventi durata superiore ai 15 anni, il contributo di cui all'ultimo comma dell'articolo 4, i bilanci e i rendiconti di cui alla lettera b) dell'articolo 9, nonché le deliberazioni di cui alla lettera c) dello stesso articolo 9 sono soggette all'approvazione di legittimità del Ministero della marina mercantile, del Ministero del tesoro o della regione Campania in rapporto alle loro competenze.

*e conseguentemente sopprimere i commi secondo e terzo.*

12. 1. D'Auria, Conte, D'Angelo, Sandomenico.

*All'articolo 14 sopprimere, all'inizio, le parole: il Presidente e.*

14. 1. D'Angelo, Sandomenico.

*Sostituire l'articolo 16 con il seguente:*

L'assemblea determina la misura delle indennità annue a carico del bilancio del

Consorzio spettanti al presidente, ai vice-presidenti ed ai membri del collegio dei revisori, nonché la misura del gettone di presenza da corrispondere ai componenti degli organi consortili collegiali.

16. 1. D'Auria, D'Angelo, Conte.

*Dopo l'articolo 18 aggiungere il seguente articolo 18-bis:*

Agli atti ed ai contratti stipulati dal Consorzio, nonché alle operazioni finanziarie ed ai prestiti contratti dal Consorzio medesimo con lo Stato e con qualsiasi altro ente o istituto di credito per la costruzione di opere per arredamenti portuali, sono applicate, in quanto compatibili, le agevolazioni tributarie di cui al titolo V del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601.

18. 01. D'Angelo, Conte

*Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 19.*

19. 1. D'Angelo, Conte.

*Al secondo comma dell'articolo 21, dopo: su proposta del Ministro della Marina mercantile, inserire: d'intesa con la regione Campania.*

21. 1. Conte, D'Angelo.

*Sostituire il terzo comma dell'articolo 22 con il seguente:*

La revisione degli atti e dei contratti di cui al comma precedente è adottata con deliberazione dell'assemblea.

22. 3. Sandomenico, D'Angelo

*All'ultimo comma dell'articolo 22 dopo le parole: organi del Consorzio prevista dal presente decreto, inserire le seguenti: che deve avvenire entro il 30 giugno 1974.*

22. 4. D'Angelo, D'Auria, Conte, Sbriziolo De Felice Eirene.

*Sopprimere l'articolo 22-bis.*

22-bis 1. Conte, Sbriziolo De Felice Eirene.

*Sostituire l'articolo 23 con il seguente:*

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e d'intesa con la regione Campania, sarà emanato il regolamento di esecuzione del presente

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

decreto, che disciplinerà anche l'esercizio delle attribuzioni consortili nei porti facenti parte del consorzio.

23. 1.

**D'Angelo, Conte.**

Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati?

**MERLI, Relatore per la maggioranza.** Sono contrario a tutti gli emendamenti.

**PRESIDENTE.** Il Governo?

**PIERACCINI, Ministro della marina mercantile.** Concordo con il parere del relatore.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Onorevole Ceravolo, mantiene il suo emendamento 1. 4, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

**CERAVOLO.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Lo pongo in votazione.

*(È respinto).*

Onorevole di Nardo, mantiene il suo emendamento 1. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

**DI NARDO.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Lo pongo in votazione.

*(È respinto).*

Onorevole di Nardo, mantiene il suo emendamento 2. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

**DI NARDO.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Lo pongo in votazione.

*(È respinto).*

Onorevole di Nardo, mantiene il suo emendamento 2. 2, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

**DI NARDO.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Lo pongo in votazione.

*(È respinto).*

Onorevole D'Angelo, mantiene il suo emendamento 2. 8, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

**D'ANGELO.** Signor Presidente, lo ritiro; e ritiro tutti gli altri emendamenti del gruppo comunista, e cioè gli emendamenti Conte 2. 9, D'Angelo 2. 10, 2. 11 e 2. 12, Conte 3. 2, D'Angelo 4. 3, Ceravolo 6. 3, D'Angelo 8. 2, Conte 8. 3, 9. 4 e 8. 5, D'Angelo 8. 6, Conte 8. 7, Sandromenico 10. 01, D'Auria 12. 1, D'Angelo 14. 1, D'Auria 16. 1, D'Angelo 18. 01 e 19.1, Conte 21. 1, Sandromenico 22. 3, D'Angelo 22. 4, Conte 22-bis. 1 e D'Angelo 23. 1.

Se mi consente, signor Presidente, in questa stessa sede desidero esporre, con una breve dichiarazione di voto, la posizione del gruppo comunista in ordine al provvedimento in esame.

Dopo la reiezione dell'emendamento Ceravolo 1. 4, che sintetizzava la nostra posizione, appare chiara l'esistenza di una volontà politica negativa del Governo e della maggioranza circa la possibilità di modificare, per migliorarlo, il provvedimento che stiamo discutendo.

Ritiriamo tutti i nostri emendamenti per abbreviare i lavori dell'Assemblea, per consentire che stasera si possa votare la conversione in legge dei decreti relativi alle pensioni. Ci dichiariamo però convinti che — come d'altra parte hanno dichiarato anche oratori della maggioranza — esisteva la possibilità di modificare positivamente il decreto nel corso di questo dibattito; il Senato, infatti, nei sette giorni che ancora rimangono prima della scadenza del decreto — avrebbe avuto tutto il tempo di recepire le modifiche eventualmente apportate dalla Camera.

La volontà di portare avanti il decreto nell'attuale formulazione non può essere nascosta dall'espedito dell'ordine del giorno annunciato dagli oratori della maggioranza e che dovrebbe « impegnare il Governo... ». Quale Governo? L'ordine del giorno, d'altra parte, dovrebbe essere indirizzato a noi stessi, perché noi in questo momento stiamo legiferando e quindi abbiamo ampie possibilità di modificare il testo che stiamo discutendo.

Ci troviamo quindi di fronte ad una posizione politica ben precisa che non fa che riconfermare il nostro giudizio negativo sul decreto-legge per i suoi contenuti, che non giovano al porto di Napoli, come ha illustrato nel suo intervento l'onorevole Ceravolo, non giovano alla soluzione dei suoi problemi perché fermi a strumentazioni superate, invecchiate, e limitative per una politica di effettivo sviluppo del porto napoletano.

Non ripeterò i motivi di ordine generale della nostra opposizione. Mi sia consentito soltanto di illustrarne alcuni aspetti.

Ci troviamo di fronte — ed è questo il motivo del nostro giudizio negativo — ad una sostanziale prevalenza ministeriale e burocratica nella struttura dell'organismo. Non vengono infatti dati alla regione la collocazione ed il ruolo che le competono nel campo della programmazione economica ed in quello dell'assetto territoriale ed urbanistico. Noi non propugniamo il disimpegno dello Stato: rivendicando un ruolo delle partecipazioni statali a livello della direzione degli enti portuali, rivendichiamo un diverso ruolo, un ruolo più qualificato dello Stato in direzione della politica portuale nazionale, del piano nazionale dei porti, di una politica che pervenga rapidamente ad un sistema nazionale articolato a livello regionale.

Un altro motivo che determina il nostro atteggiamento, e che voglio sottolineare, è che questo strumento, così com'è formulato, salvaguarda sostanzialmente le posizioni di rendita parassitaria e speculativa che allignano in particolare nel porto di Napoli. Si vuole costituire un organismo che non garantisce la tutela ed il recupero del carattere pubblico del porto di Napoli, anzi ribadisce il disimpegno in questa direzione, nel senso che consolida ed offre altro spazio ai gruppi che prosperano nel porto di Napoli, e che sono una delle cause fondamentali del suo vivere asfittico.

Vi è, in terzo luogo, la questione dell'urgenza. Siamo contrari a questo decreto anche perché non siamo convinti delle ragioni di tempo che, secondo il ministro Pieraccini, hanno motivato il ricorso allo strumento del decreto-legge. Per far presto, si è detto, si è ricorsi a questo strumento; però, a parte i limiti di sei mesi (posti, d'altra parte, dal Senato, e non dal Consiglio dei ministri) per la determinazione della circoscrizione portuale, rimangono indeterminati i tempi per la costituzione degli organi del consorzio. Ci troviamo di fronte, cioè, ad uno strumento che non costituisce elemento di sollecitazione per la definizione più rapida possibile degli organismi necessari, che non induce gli enti che debbono nominare i propri rappresentanti in seno al consiglio comunale a farlo presto. Mi riferisco allo stato di immobilismo che esiste nelle maggioranze di centro-sinistra (regione, comune e provincia di Napoli); nel decreto, come ho detto, non esiste alcun elemento che induca questi enti a collaborare per la rapida costituzione degli organismi necessari al pieno funzionamento del consorzio. Inoltre, deve essere considerato il periodo di tempo di un anno che il ministro prevede per l'emanazio-

ne del regolamento da parte del Ministero. Di fronte a questi fatti, a nostro avviso, cadono i motivi di urgenza che hanno indotto a varare il decreto-legge; ed in questo modo viene anche disillusa la giusta attesa di dotare il porto di Napoli degli organismi necessari per poter andare avanti, in quanto l'urgenza di cui si parla nel testo si riduce a ben poca cosa. Da queste considerazioni deriva il giudizio negativo che noi esprimiamo nei confronti del decreto-legge; ed a tale giudizio noi uniformeremo il nostro voto.

PRESIDENTE. Onorevole di Nardo, mantiene i suoi emendamenti 2. 3, 2. 4, 2. 5, 2. 6, 2. 7, 3. 1, 4. 2, 4. 1, 6. 1, 6. 2, 8. 1, 10. 1, 13. 1, 17-bis. 1, 22. 1 e 22. 2, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

DI NARDO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento di Nardo 2. 3.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 2. 4.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 2. 5.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 2. 6.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 2. 7.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 3. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 4. 2.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 4. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 6. 1.

(È respinto).

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 6. 2.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 8. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 10. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 13. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 17-bis. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 22. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento di Nardo 22. 2.

(È respinto).

Avverto che, poiché il disegno di legge consiste in un solo articolo, nel prosieguo della seduta si procederà direttamente alla sua votazione finale per scrutinio segreto.

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

D'ALESSIO, *Segretario*, legge:

« La Camera,

impegna il Governo

nell'applicazione del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, a garantire la partecipazione, al consorzio autonomo del porto di Napoli, degli enti provinciali del turismo delle province campane.

La Camera impegna altresì il Governo ad operare in modo che la gestione commissariale del porto di Napoli non superi il periodo di sei mesi dalla data di approvazione della legge ».

9/2744/1

**Poli, Amodio, Marocco.**

« La Camera,

impegna il Governo

nell'applicazione della legge relativa alla Costituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli a garantire la partecipazione al con-

sortio in questione dei rappresentanti degli altri porti campani che eventualmente ne facessero richiesta ».

9/2744/2

**Amodio, Poli, Marocco.**

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

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Con l'ordine del giorno Poli 9/2744/1 si chiede la partecipazione al consorzio del porto di Napoli degli enti provinciali del turismo e, inoltre, che il regime commissariale non superi il periodo di sei mesi. Posso accettare come raccomandazione la prima parte di questo ordine del giorno, si da tenerla presente qualora, una volta trascorso un primo periodo di esperimento, si dovesse decidere di varare norme integrative del provvedimento in esame. Per quanto riguarda la seconda parte dell'ordine del giorno in questione, che riguarda la durata della gestione commissariale, voglio assicurare l'onorevole Poli che il decreto di nomina del commissario prevede già il termine massimo di 6 mesi per detta gestione, che terminerà anche prima, se le designazioni di tutti gli enti saranno fatte, come ci auguriamo, sollecitamente; quindi questa parte dell'ordine del giorno può già dirsi attuata.

Accetto come raccomandazione anche l'ordine del giorno Amodio 9/2744/2, per le stesse considerazioni che mi hanno indotto ad accettare come raccomandazione la prima parte dell'ordine del giorno Poli.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistano a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

POLI. Insisto per il mio ordine del giorno 9/2744/1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Poli 9/2744/1, accettato dal Governo come raccomandazione.

(È respinto).

POLI. Insisto per l'ordine del giorno Amodio 9/2744/2, di cui sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Amodio 9/2744/2, accettato dal Governo come raccomandazione.

(È respinto).

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole di Nardo. Ne ha facoltà.

DI NARDO. Signor Presidente, in conformità a quanto già ho illustrato, ribadisco che il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro la conversione in legge del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Barbi. Ne ha facoltà.

BARBI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi accogliamo l'invito del relatore Merli e del ministro a considerare l'urgenza del provvedimento e quindi ad approvarlo senza emendamenti, anche perché siamo favorevoli all'approvazione avendo considerato inammissibile che si continuasse a prorogare una legge che risale al 1940 ed una gestione che ha già troppi anni di vita. Siamo inoltre favorevoli agli obiettivi che la legge si propone: quello (come ha detto il ministro Pieraccini in Commissione) di considerarla come un primo esperimento per arrivare in seguito alla ristrutturazione globale del sistema portuale italiano. Ma soprattutto siamo favorevoli alla concezione espressa nella relazione svolta al Senato, in cui si metteva in rilievo la necessità di accentrare in un organismo unico le funzioni tecniche, amministrative, di propulsione e di coordinamento dei porti del golfo di Napoli, atte a mantenere l'aspetto puramente amministrativo, e di accentuare invece la veste imprenditoriale, la veste economica e la veste mercantile con particolari intenti di efficienza.

Ma, proprio perché condividiamo questi propositi, abbiamo anche avanzato critiche e riserve su taluni aspetti della legge: l'assenza dei rappresentanti del settore turistico e della pesca, l'opportunità di prevedere nel direttivo anche i rappresentanti della provincia di Caserta, che è l'unica provincia che ha un territorio marittimo (oltre a quella di Napoli), la discutibile formulazione dell'articolo 22-bis introdotto dal Senato, che invade competenze di enti locali (la regione, il comune di Napoli) sulla pianificazione territoriale, e soprattutto la nomina dall'alto del presidente, anziché l'elezione dello stesso da parte dell'assemblea del consorzio.

Onorevole ministro, se vogliamo attenuare l'aspetto amministrativo ed accentuare quello economico-imprenditoriale dobbiamo evitare che la scelta del presidente sia fatta da or-

gani amministrativi centrali e responsabilizzare gli amministratori del consorzio, spingerli a scegliere persone di esperienza e di mentalità imprenditoriale.

Pensiamo che si sarebbe dovuta accogliere la proposta del relatore Merli di allargare le funzioni e le competenze del consorzio alla gestione dei turni di accosto, che oggi rimangono affidati alla capitaneria di porto e che rivestono importanza economica fondamentale e devono essere gestiti con mentalità commerciale e non burocratica.

Pur riconoscendo, quindi, l'importanza delle funzioni amministrative che devono essere affidate agli organi militari della capitaneria (ed è giusto perciò che il vicepresidente sia di diritto il comandante del porto), vorremmo che fosse nettamente evidenziata la natura mercantile dell'organismo consortile e che anche gli strumenti direttivi, a cominciare dalla Presidenza, fossero convenientemente adeguati, assai più chiaramente di quanto non sia delineato nel decreto-legge. Siamo tuttavia favorevoli alla sua conversione, in primo luogo perché, anziché rimanere fermi alla legge del 1940, è preferibile avviare la nascita, comunque, del nuovo organismo, anche con uno strumento legislativo imperfetto; in secondo luogo perché si tratta di imperfezioni non così gravi da snaturarne sostanzialmente le finalità e le possibilità di azione; infine perché si tratta di un primo esperimento, che potrà essere anche rapidamente corretto e adattato alle esigenze che la sua stessa entrata in funzione certamente evidenzierà.

Con queste considerazioni, signor Presidente, dichiaro, a nome del gruppo democratico cristiano, che voteremo a favore della conversione in legge del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caldoro. Ne ha facoltà.

CALDORO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo del partito socialista voterà a favore della conversione in legge del decreto in esame. Desideriamo soprattutto sottolineare il valore positivo, in ogni caso, di questa decisione del ministro della marina mercantile, che pone fine al sistema delle proroghe, ormai divenuto una prassi per l'ente autonomo del porto di Napoli.

È questo un fatto positivo, anche se ci rendiamo conto che nel decreto-legge vi sono delle lacune. Tuttavia per la motivazione e

l'illustrazione di queste lacune e per le conseguenti proposte alternative ci richiamiamo a quanto già dichiarato in sede di Commissione trasporti.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 30, concernente norme per il miglioramento di alcuni trattamenti previdenziali ed assistenziali (2817).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 30, concernente norme per il miglioramento di alcuni trattamenti previdenziali ed assistenziali.

ZANIBELLI, *Presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANIBELLI, *Presidente della Commissione*. Signor Presidente, desidero informare la Camera che il « Comitato dei nove » nella giornata di ieri e stamane si è riunito per esaminare il testo del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 30 e, pure accogliendolo sostanzialmente, in quanto ripropone all'Assemblea quelle condizioni e quei benefici per i pensionati che già erano stati proposti col precedente disegno di legge, ha potuto suggerire anche alcuni miglioramenti ed ulteriori perfezionamenti, sui quali vi è stata una intesa con il Ministero del lavoro e i rappresentanti del Governo in questa particolare situazione.

Su alcuni aspetti che riguardano il miglioramento di talune prestazioni per i lavoratori autonomi, nonché sul delicato problema della detassazione degli assegni familiari, da parte del rappresentante del Governo è stata fatta presente la necessità, oltre che l'utilità, di valutare le ripercussioni di natura finanziaria di alcune proposte che erano state formulate, così da dare al provvedimento una veste tale da non subire, un domani, censure sotto il profilo della copertura. In questo senso debbo purtroppo informarla, signor Presidente, che il « Comitato dei nove » non è in grado in questo momento di proporre all'Assemblea delle scelte definitive che consentano quindi la conversione in legge del decreto. Per questo pur affidandoci alle sue decisioni, signor Presidente, chie-

diamo il rinvio della discussione al momento opportuno. Logicamente, ci adopereremo per superare le difficoltà presenti, augurandoci che sia consentita la conversione in legge nei termini costituzionali e nella certezza che nel frattempo almeno la gran massa dei pensionati possa godere di quei miglioramenti che attende da tempo.

PRESIDENTE. La Presidenza non ha che da prendere atto delle sue dichiarazioni, onorevole Zanibelli.

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.

DEL NERO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Signor Presidente, il Governo non si oppone alla proposta di rinvio della discussione del presente provvedimento.

POCHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POCHETTI. Vorrei fare soltanto osservare che questi ministri sono dei fantasmi che appaiono in determinate occasioni e scompaiono immediatamente dopo: esistono quando si tratta di porre il veto ad emendamenti sui quali cominciava a raggiungersi la quasi unanimità dei gruppi politici, mentre non esistono quando si tratta di arrivare a decidere in altro modo. Ci auguriamo pertanto che presto vi siano dei ministri responsabili, che consentano al « Comitato dei nove » di sciogliere gli attuali nodi e di arrivare rapidamente all'approvazione anche di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, l'esame del disegno di legge n. 2817 è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18, che modifica le tabelle allegate A, B, C, D ed E al decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1973, n. 10, e successive modificazioni (2791).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18, che modifica le tabelle allegate A, B, C, D ed E, al decreto-legge 18 dicem-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

bre 1972, n. 787, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1973, n. 10, e successive modificazioni.

Avverto che la Commissione bilancio ha reso, in data odierna, parere favorevole su questo disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo altresì che da alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ricordo che nella precedente seduta la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Borghi.

**BORGHI, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18, chiude una vicenda apertasi all'inizio di quest'anno, quando procedemmo all'armonizzazione fiscale nel settore dei prezzi dei prodotti lavorati dai monopoli di Stato. Nel corso di quel dibattito, da diverse parti era stata chiesta una revisione dell'aggio, cioè del compenso spettante ai tabaccai per la vendita. Il Governo ha emanato questo decreto-legge, del quale si chiede la conversione in legge, con cui si stabilisce che l'aggio spettante ai tabaccai per la vendita di tutti i prodotti lavorati è elevato dal 6,50 al 7,25 per cento, e cioè di un'aliquota pari allo 0,75 che corrisponde all'indice di aumento del costo della vita fissato nel 1973 nell'11 per cento. Il provvedimento si presenta quindi assolutamente equo e la sua attuazione comporterà un onere medio di otto miliardi annui, mentre nessun ritocco sarà apportato — questo è il dato più importante — al prezzo di vendita di tutti i prodotti che si riferiscono ai tabacchi lavorati. Esso quindi non incide sull'andamento degli indici del costo della vita perché l'accantonamento degli otto miliardi si realizza variando la quota di spesa di distribuzione che spetta all'azienda dei monopoli di Stato e variando, per alcune voci, la quota che spetta per la fornitura.

Credo che il provvedimento non esiga ulteriori approfondimenti se non, ove l'onorevole Presidente me lo consenta, la mia preghiera perché la Camera voglia rapidamente approvarlo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare lo onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**CARTA, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Signor Presidente, ringrazio l'onorevole relatore perché, avendo fornito un quadro lucido ed esauriente della materia, ha dispensato il Governo dall'illustrare il provvedimento.

Sottolineo il fatto che questa giusta risposta alle esigenze di una categoria benemerita nei confronti della comunità e dell'azienda, viene fornita dal Governo senza variare il prezzo di vendita del tabacco.

Questa aspirazione è stata recepita in seguito ad una sollecitazione unanimemente espressa da questa Assemblea, in occasione del dibattito sulla ristrutturazione dei prezzi del tabacco.

Raccomando pertanto la rapida approvazione di questo provvedimento, che risponde — ripeto — alle legittime esigenze della categoria dei tabaccai.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI**

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

**SANTAGATI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, facendo seguito a quanto ho avuto occasione di dichiarare ieri in occasione del dibattito in seno alla Commissione finanze e tesoro, ribadisco qui la posizione del gruppo del MSI-destra nazionale, favorevole in linea di massima alla conversione in legge del decreto-legge in oggetto, per una serie di considerazioni che posso riassumere brevemente.

Sostanzialmente, codesto decreto recepisce il contenuto di un ordine del giorno (presentato a suo tempo da me e da altri colleghi del mio gruppo) che fu accolto dall'Assemblea nello scorso mese di ottobre, nel quale si chiedeva al Governo di provvedere all'emanazione di un provvedimento inteso ad aumentare l'aggio di riscossione per i rivenditori di tabacco dal 6,50 al 7,25 per cento nel 1974, a far tempo dal 1° gennaio, da elevarsi ulteriormente all'8 per cento per il 1975.

Orbene, l'osservazione che intendiamo fare riguarda innanzitutto la constatazione che, se si fosse proceduto come suggerito dal mio gruppo in occasione del precedente dibattito, probabilmente non sarebbe stato necessario addivenire ad un nuovo decreto-legge. In occasione del dibattito sulla conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 1973, avevo presentato una tabella che consentiva di pervenire all'aumento dell'aggio senza tur-

bare l'equilibrio fiscale del provvedimento. Alcune ragioni indussero l'attuale sottosegretario Carta a respingere la mia proposta. Egli obiettò, a suo tempo, che non era possibile recepire l'emendamento da me proposto perché, come cito testualmente dal resoconto stenografico della seduta del 30 ottobre 1973, in esso « vi è una manovra diretta ad aumentare la quota al fornitore ». Non si poteva quindi accettare il congegno proposto dal mio emendamento perché « ... nessuno può consentire né che intervenga sul tributo erariale, né tanto meno - aspetto più grave - » (continuava l'onorevole Carta) « che intervenga ad elevare da 506 a 530 la quota dovuta al fornitore. Questo infatti comporterebbe gravi implicazioni ». Ed aggiungeva poco dopo: « ... certamente, se viene toccata la quota dovuta al fornitore portandola - mi riferisco alle sigarette più comuni - da 506 a 530, questo impegno il Governo non può assumerlo. E siccome ci troviamo in una fase di contenimento dei prezzi, si cadrebbe in contraddizione con questa linea politica ».

Purtroppo, è caduto adesso in contraddizione proprio l'onorevole Carta, perché ho constatato che, mentre allora egli si doleva che la quota potesse essere elevata da 506 a 530, adesso non si duole del fatto che la stessa quota, per la tabella E (come risulta dal decreto-legge che stiamo esaminando), di cui allora io mi ero occupato, venga elevata da 530 a 550, e così di seguito per tutte le successive voci.

Per quanto riguarda l'aliquota spettante ai rivenditori, cioè l'aggio, ho constatato che la tabella presentata dal Governo è identica, perfino nei decimali, a quella che a suo tempo io avevo sottoposto all'approvazione della Assemblea, rimanendo invariato il prezzo: argomento, questo, su cui il mio gruppo ed il Governo si erano trovati d'accordo.

Mi rammarico, pertanto, che solo un puntiglio, e per giunta errato, non abbia indotto allora il Governo ad accettare l'emendamento presentato dal mio gruppo. Aggiungo che questo puntiglio ha comportato anche un ritardo nell'assunzione da parte del Governo dell'impegno di procedere all'aumento dell'aggio a far data dal 1° gennaio 1974. A questo riguardo, l'onorevole Carta ebbe a suo tempo a sostenere che era opportuno operare con un disegno di legge, in quanto un'apposita commissione, istituita ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge n. 565, avrebbe condotto uno studio particolare, in base al quale si sarebbe poi

arrivati alla fissazione del nuovo aggio e quindi delle nuove tabelle interne.

Ma, onorevoli colleghi, dal provvedimento al nostro esame abbiamo desunto che questa commissione praticamente non ha funzionato, tanto è vero che nella relazione illustrativa del disegno di legge in esame si afferma che, prescindendo dai lavori di questa commissione (che ancora sta studiando, e non si sa per quanto tempo ancora dovrà studiare), è consigliabile procedere lo stesso all'aumento dell'aggio. Viene chiarito inoltre nella relazione che l'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 10 ottobre 1973, n. 974, concernente i corrispettivi di gestione dei magazzini di vendita e la liquidazione dell'importo dei generi prelevati dai rivenditori al lordo dell'aggio ad essi spettante, presenta una disciplina diversa da quella prevista nell'articolo 2 del decreto-legge in esame che pertanto ne dispone l'abrogazione.

In definitiva, a parte il fatto che questo provvedimento arriva con circa due mesi di ritardo sull'impegno assunto dal Governo, per il resto a noi sembra che, per quanto concerne la meccanica di questo decreto-legge, ci si sia allineati in sostanza sulla falsariga di quella suggerita dal mio gruppo; che, per quanto riguarda la nomina di quell'apposita commissione, si sia rivelata profetica l'osservazione da me fatta, a nome del mio gruppo, che cioè tale commissione avrebbe studiato il problema all'infinito; che, infine, per quanto riguarda lo aumento dell'aggio, non era il caso di presentare un apposito disegno di legge, perché si sarebbe verificato un notevole dispendio di tempo, e sarebbe stato invece opportuno introdurre un apposito emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 565, il che avrebbe evitato di ricorrere ad un nuovo decreto-legge.

Per tutte queste ragioni a noi resta la soddisfazione, direi, morale di aver anticipato i termini di questo decreto-legge e di avere quindi visto bene laddove il Governo, per motivi o di eccessiva prudenza o di eccessiva pigrizia, riteneva di poter guardare le cose sotto una angolazione diversa. Ed allora, poiché questo disegno di legge non fa che ricalcare praticamente tutte le indicazioni offerte dal nostro gruppo in occasione dei dibattiti di cui ho avuto modo di parlare, a noi pare che sia doveroso da parte del nostro gruppo dare l'assenso alla conversione del decreto-legge in esame. Una sola raccomandazione facciamo al Governo (non certo a questo Governo ormai dimissionario che ha, come si suol dire, soltanto poteri di ordinaria ammi-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

nistrazione, ma intendo il Governo quale entità costituzionale e quindi nella continuità, direi, astratta della sua struttura): la raccomandazione, cioè, che il prossimo Governo tenga conto che c'è un altro impegno votato da questa Assemblea — qualunque futuro Governo è impegnato da questo voto dell'Assemblea — che prevede l'aumento dell'aggio all'8 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1975. Non vorrei che ci riducevamo come al solito all'ultimo minuto, per poi procedere ad un aumento che questa Assemblea aveva in certo modo già sancito.

L'ultimo argomento riguarda il costo, la spesa di questo provvedimento. Ci si assicura che l'onere si aggira sugli 8 miliardi circa annui e che si provvederà alla copertura attraverso una corrispondente riduzione delle quote di fornitura e di distribuzione previste nelle tabelle allegate. Tutto questo non suscita in noi particolari problemi e preoccupazioni. Vorremmo soltanto che fosse chiarito in termini più precisi come mai, pur partendo da una previsione di spesa recante un onere di 9 miliardi per i tabaccai e di circa mezzo miliardo per i gestori dei magazzini di vendita, si arrivi poi ad un onere complessivo di 8 miliardi. Il relatore, onorevole Borghi, in Commissione ha spiegato ieri il congegno che consentirebbe di raggiungere questo risultato. Le sue argomentazioni non ci hanno molto persuaso, per cui gradiremmo che il Governo ci chiarisse come mai, a fronte di una previsione di spesa di 9 miliardi e mezzo, si finisca poi sostanzialmente con l'arrivare a 8 miliardi. Credo che questo risultato non sia il frutto di un gioco di « bussolotti ». Ci sarà forse una ragione tecnica che dovrebbe persuaderci della bontà di questa riduzione. Se così fosse, potremmo anche segnalarla all'attenzione del ministro La Malfa qualora ritornasse a fare il ministro del tesoro. In tal modo egli si consolerebbe, in quanto si potrebbe studiare un meccanismo in virtù del quale si parte da spese più elevate e si arriva invece a spese minori. Tutto ciò farebbe la gioia dell'onorevole La Malfa e soprattutto dei contribuenti, che si sentirebbero più tutelati e più tranquilli circa l'entità delle somme spese.

Con questi limiti e con queste precisazioni, ribadisco il voto favorevole del mio gruppo al provvedimento in discussione. (*Applausi a destra*).

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

SPINELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Gover-

no, farò un brevissimo intervento per manifestare il consenso del gruppo socialista alla conversione in legge del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18; in questo senso l'intervento servirà anche come dichiarazione di voto del nostro gruppo.

Abbiamo avuto modo altre volte di dibattere questo problema e lo facemmo, come è stato recentemente ricordato, in particolare nell'ottobre scorso, quando convertimmo in legge il decreto-legge 21 settembre 1973, n. 565, che modificava la tabella E in ossequio alle indicazioni della Comunità europea. Anche allora, come i colleghi ricordano, si dibatté sull'aumento dell'aggio sulla vendita dei tabacchi, in occasione di un emendamento frettolosamente presentato in base ad un suggerimento della federazione italiana tabaccai (e noi votammo contro, non ritenendo serio che il Parlamento raccogliesse emendamenti provenienti da associazioni, anche le più serie di questo mondo).

È fuori discussione, ieri come oggi, il riconoscimento della preziosa funzione svolta da questi lavoratori; fuori discussione, ieri come oggi, la giustizia dell'aumento di un aggio che è stato fissato nel 1965, e che è completamente insufficiente a coprire i costi di gestione; il problema da esaminare attentamente, nella necessità di non scaricare sui prezzi al consumo i maggiori costi che ne derivavano, era quello di vedere quali altre componenti del prezzo fosse necessario ritoccare in ribasso per recuperare la percentuale di aumento che giustamente si riconosceva ai rivenditori. Il decreto-legge che stiamo discutendo risolve, a nostro avviso, positivamente il problema. Restano infatti fermi i prezzi al consumo e non si prevede un loro aumento; nessuna modifica, nel contempo, viene apportata alla componente fiscale, sia per quello che riguarda l'imposta di consumo, sia per quello che riguarda l'IVA.

La spesa necessaria per il provvedimento in esame viene recuperata — giustamente, a nostro avviso — attraverso la riduzione della quota di fornitura e di distribuzione: ci pare una scelta logica. Siamo pertanto perfettamente d'accordo su questo provvedimento, che chiude positivamente una vecchia vertenza.

Nel concludere, signor Presidente e onorevoli colleghi, vorrei però che mi fosse consentito esprimere ancora una volta il nostro parere sulla situazione. Non possiamo non sottolineare ancora una volta i ritardi di fronte ai quali ci troviamo per quanto riguarda la riforma dell'azienda. Vogliamo

oggi, 6 marzo 1974, esprimere la nostra più viva preoccupazione per l'avvenire dell'azienda stessa. È stato detto che ci troviamo di fronte a scadenze estremamente significative. Una di tali scadenze è già trascorsa: il 1° gennaio 1974, che ha segnato la liberalizzazione del commercio del sale. Tale data è passata senza che si sia proceduto alla ristrutturazione dell'azienda, come era previsto dalla legge 16 febbraio 1973, n. 10. Le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti: una speculazione che ha spostato notevoli mezzi finanziari dalle casse dei consumatori a quelle della peggiore speculazione. Già in questo campo si aprono una serie di interrogativi che riguardano lo stato di abbandono di alcune nostre saline. I piani di sviluppo, già preparati, sono ancora fermi negli uffici. Si pongono anche una serie di interrogativi per quanto riguarda il settore della distribuzione: vi è da domandarsi il perché della carenza sul mercato del sale prodotto dalle saline di Stato e della disponibilità, invece, di quello in vario modo confezionato dai privati, che è arrivato ad un prezzo anche di venti volte superiore al costo del sale presso le saline di Stato. Occorre porre fine a questa speculazione: per parte nostra, abbiamo sempre insistito per la fissazione di un prezzo controllato del sale, che costituisce l'unico mezzo per stroncare la speculazione.

Ma quello del sale ha costituito soprattutto un campanello d'allarme per quanto potrà avvenire per la parte più appetibile e più importante dell'azienda dei monopoli, cioè per il settore dei tabacchi. Si tratta di passare finalmente dalle parole ai fatti. Si parla di azienda di Stato, si parla di riforme, si parla di ristrutturazione, da venti anni. Ci gingilliamo da anni con le parole, passandocene di mano in mano, convinti di parlare della realtà, mentre non ci accorgiamo che essa ci sfugge completamente di mano, minacciando ogni prospettiva.

È vero, nessuno nega un certo sviluppo, quello che ha caratterizzato l'azienda dei monopoli, anche per il contributo dei tecnici e dei lavoratori. È un fatto però che detta azienda, a fronte di un potenziale produttivo automatizzato, capace di soddisfare virtualmente l'intero mercato nazionale, copre oggi — se consideriamo il contrabbando, il prodotto in franchigia, la produzione su licenza — appena il 50 per cento (forse meno) dell'intero consumo nazionale. Sarebbe un'illusione dire che mancano ancora due anni al 1° gennaio 1976 — data in cui verrà liberalizzata la commercializzazione nel settore dei

tabacchi — e che vi è ancora tempo. Tale liberalizzazione aggraverà la situazione che ho descritto. Si può dire che l'avvenire è già cominciato, che in termini economici siamo, se non in stato di imminenza, certo di massima urgenza. Non c'è da attendere nulla. Il 1° gennaio 1976 sarà quello che noi stessi avremo preparato con il lavoro di oggi.

Gli altri non stanno certamente a guardare. Non stanno a guardare le industrie tedesche e le industrie inglesi, oltre a quelle olandesi e belghe. Si sa di collaborazioni tra l'azienda francese e certi gruppi monopolistici americani, soprattutto la *Philip Morris*, per la conquista dei mercati europei, africani, degli Stati Uniti e dell'America latina. È in questo quadro che si pone l'esigenza di una ricerca di mercato, si pone un problema di collegamenti con altri settori produttivi internazionali, si pone il problema di conquistare mercati internazionali per cercare di ovviare — approfittando a nostra volta della liberalizzazione — ai danni che indubbiamente interverranno a quel punto sul mercato interno. Ed il sale ci indica cosa potrà avvenire: quali e quanti mezzi (compresi i margini di commercializzazione verso il dettagliante) potranno essere usati per la conquista del mercato.

La lotta si sviluppa già oggi con il tentativo di far mancare il prodotto greggio necessario alla azienda di Stato per un perfezionamento del proprio prodotto. Si guardi anche alla particolare cura posta da gruppi internazionali in ordine al greggio prodotto o producibile nel nostro paese. Si ha un bel dire, ad esempio, che le « MS » si stanno affermando. Quando manca il *brickt*, che è un elemento fondamentale nella composizione di queste sigarette (e molte volte lo si fa artificialmente mancare), si dà un forte colpo non solo allo sviluppo di questa produzione, per il mantenimento del mercato interno, ma anche alla conquista del mercato internazionale.

È chiaro, signor Presidente, che un'azienda quale abbiamo, soffocata da vincoli amministrativi, non può affrontare i problemi che ho descritto. Si tratta di un'azienda di Stato a completo capitale pubblico, senza alcun inserimento di interessi privati e senza la conseguente snellezza imprenditoriale in grado di affrontare i problemi in questione.

Di qui l'urgenza della situazione. Ci auguriamo che la crisi che attraversa il paese sia sollecitamente e positivamente risolta. Nonostante la crisi, per altro, i lavori della Commissione per la riforma debbono andare avanti. Si pone il problema di una visione

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

globale delle questioni esistenti; non solo il mantenimento della tradizionale struttura unitaria che ha caratterizzato l'azienda di Stato (sale e tabacchi, sia pure con reciproche autonomie), ma una vera azione globale, nel senso di affrontare tutte le componenti del problema: dalla coltivazione — cioè dall'approvvigionamento — del prodotto necessario, alla produzione, alla distribuzione. Si tratta di non fermarsi alla teoria, ma di sostanziare la parola riforma con azioni pratiche che, già fin d'ora, mettano in grado l'azienda di tener testa alla forte concorrenza che non inizierà il 1° gennaio 1976 ma che è già cominciata.

E con questa raccomandazione, che nasce dalla viva preoccupazione che nutriamo nei confronti dell'azienda, che abbiamo voluto cogliere l'occasione per sottolineare ancora una volta che riconfermiamo il nostro voto favorevole alla conversione in legge del decreto che è al nostro esame. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Borghi.

**BORGHI, Relatore.** Non ho nulla da aggiungere, signor Presidente, se non dire brevemente all'onorevole Santagati (il quale, per altro, si è rivolto all'onorevole sottosegretario) che si deve confermare — circa il problema dell'onere indicato in 9 miliardi, ma in realtà consistente in 8 miliardi e mezzo — che l'indicazione prudenziale di 9 miliardi è legata al calcolo fatto sul massimo delle vendite. Nella realtà, tenendo conto che nel meccanismo degli oneri per il pagamento del maggioreaggio gioca il tipo di sigarette che si vendono, perché l'incidenza percentuale di aumento è maggiore se il consumo si sposta dai tipi di sigarette più pregiate ai tipi di sigarette medie o normali, tenendo conto cioè di questo spostamento del mercato che si è verificato e che continua a verificarsi, la spesa effettiva si può giustamente calcolare in 8 miliardi. La indicazione di 9 miliardi è stata fatta prudenzialmente.

**SANTAGATI.** Perché questo eventuale ritorno dovrà confluire nei residui attivi.

**BORGHI, Relatore.** Sì, per evitare che un domani, per caso, si riprenda nuovamente un diverso andamento, e per evitare di dover in-

tegrare, con marchingegni diversi, l'eventuale mancanza dei fondi occorrenti. Però, onestamente e correttamente, a mio avviso, nella relazione è stata indicata la realtà della situazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**CARTA, Sottosegretario per le finanze.** Ringrazio, signor Presidente, l'onorevole relatore che mi ha dispensato dal replicare all'onorevole Santagati, e desidero in breve fornire due notizie ed una assicurazione all'onorevole Spinelli.

La commissione per la riforma dell'amministrazione è stata costituita, con decreto del 4 febbraio, dal ministro delle finanze ed inizierà i suoi lavori appena sarà costituito il nuovo governo. I problemi che l'onorevole Spinelli ha rappresentato, a mio avviso, in modo ampio e corretto, incontrano il consenso non solo di larga parte delle forze politiche, ma anche delle forze sociali impegnate intorno a questo gravissimo problema.

In ordine al problema relativo al sale, da parte nostra si è proposto che il CIP fissi il prezzo massimo di vendita del sale nelle misure attuali: è una proposta fatta per contenere proprio quei fenomeni che hanno turbato, in questi ultimi tempi, il mercato del sale. Non ritengo, comunque, di poter dare assicurazioni per il futuro, dal momento che esse sarebbero certamente fuori luogo ed imprudenti.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge, identico nei testi del Governo e della Commissione.

**D'ALESSIO, Segretario, legge:**

È convertito in legge il decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18: modifica delle tabelle allegate A, B, C, D ed E al decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1973, n. 10 e successive modificazioni.

**PRESIDENTE.** A questo testo non sono stati presentati emendamenti. Avverto che nel prosieguo della seduta si procederà direttamente alla sua votazione finale per scrutinio segreto.

Passiamo ora alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge. È

iscritto a parlare l'onorevole Cesaroni. Ne ha facoltà.

CESARONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, pochissime considerazioni per motivare l'astensione del gruppo comunista nella votazione sul disegno di legge di conversione al nostro esame. La Camera si è trovata, negli ultimi tempi, più volte di fronte a provvedimenti riguardanti, direttamente o indirettamente, l'azienda dei monopoli di Stato; quasi sempre ha esaminato disegni di legge per la conversione di decreti-legge. E tutto ciò non perché non fosse possibile operare diversamente — trattandosi spesso di problemi fiscali — ma a causa di un'organica incapacità del Governo ad affrontare tempestivamente i complessi problemi di un'azienda di così grande importanza qual è quella dei Monopoli di Stato. L'azienda — vorrei ricordare — occupa nel complesso quasi 15 mila unità e per il 1974 prevede un'entrata di quasi 1223 miliardi, di cui oltre 950 di entrate fiscali dello Stato, tra imposta di consumo e imposta sul valore aggiunto, e la vendita a prezzi non eccessivamente alti del sale (anche se qui, come è già stato ricordato, si sono verificate e si stanno verificando le ben note speculazioni).

In applicazione degli accordi comunitari, ma anche in relazione alle esigenze di mercato, si imponeva da anni una ristrutturazione di tale azienda, così come un diverso rapporto si imponeva e si impone tra essa e la vasta rete di piccole aziende che distribuiscono i loro prodotti, eliminando ogni speculazione da parte di strutture di intermediazione puramente parassitarie e aggiornando costantemente l'aggio ai distributori; eliminando ogni possibilità di efficace intervento in tal campo di quei gruppi stranieri che da tempo stanno operando per impadronirsi del florido mercato del tabacco.

È a tutti noto come in tale settore operano non sette ma « cinque sorelle », tutte americane ovviamente, le quali cercano, con mezzi leciti ed illeciti, di accattivarsi la simpatia dei rivenditori, dei tabaccaj, prima ancora che dei consumatori. La manovra l'abbiamo da tempo addietro denunciata anche con una interrogazione che sino ad oggi non ha avuto alcuna risposta.

Il provvedimento che discutiamo oggi non ha alcuna conseguenza sui prezzi ultimi dei tabacchi né sulle entrate fiscali. I 9 miliardi e mezzo di aumento dell'aggio di vendita a favore dei tabaccaj e dei gestori dei magazzini

di vendita (9 per i primi e mezzo miliardo per i secondi) si ricavano riducendo le quote di fornitura e di distribuzione. Niente da eccepire, quindi, per quanto riguarda l'aumento dell'aggio sulle vendite a favore dei tabaccaj dal 6,50 per cento al 7,25 per cento, aggio che, soprattutto per le rivendite dei piccoli centri, riteniamo ancora insufficiente. Qualche perplessità abbiamo invece per l'aumento a favore dei gestori dei magazzini; ciò per motivi di ordine più generale, che tuttavia non intendiamo affrontare in questa occasione.

Nella seduta del 30 ottobre del 1973, in occasione della conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 1973, n. 565, concernente la variazione alla tabella E) del decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, in applicazione delle direttive CEE del 19 dicembre 1972 del Consiglio delle Comunità europee riguardanti l'armonizzazione fiscale fra i prodotti lavorati derivati dal tabacco, presentammo un ordine del giorno, che il Governo accettò e con il quale si impegnava ad adottare prima del 31 dicembre 1973 i provvedimenti necessari a risolvere il problema dell'aumento dell'aggio a favore dei tabaccaj a partire dal 1° gennaio 1974. E ciò in relazione ad un preciso accordo raggiunto dal Governo con la categoria interessata, in data 19 ottobre 1973, con il quale si fissava l'aggio di vendita al 7,25 per cento a partire dal 1° gennaio 1974.

Il Governo, ancora una volta, ha preferito fare slittare i tempi, non solo a danno della categoria, ma anche in dispregio degli impegni assunti in Parlamento. Ci troviamo così di fronte ad un ennesimo decreto-legge che, oltre tutto, viene discusso mentre è in corso una crisi di Governo. Nella impossibilità, quindi, anche di cogliere l'occasione di questo dibattito per imporre al Governo una discussione su tutta l'importante materia, dichiariamo di astenerci nella votazione sul disegno di legge di conversione.

Ci asterremo su tale legge anche per sottolineare il nostro dissenso, la nostra preoccupazione, la nostra protesta sul modo come il Governo ha affrontato tutta la materia. Vogliamo renderci interpreti, nel contempo, delle vive preoccupazioni dei lavoratori dell'azienda dei monopoli di Stato e della popolazione tutta. Non possiamo dimenticare che con legge 16 febbraio 1973, n. 10, il Governo era impegnato entro il 1° gennaio 1974 a dettare norme per la ristrutturazione dell'ente Monopoli, soprattutto per il settore della produzione del sale.

A partire dal 1° gennaio 1974 il monopolio del sale è stato abolito, ma della ristrutturazione non se ne è fatto niente. Anzi, sul sale è stata messa in atto, e il Governo non l'ha contrastata, un'ignobile speculazione. È una speculazione che ancora continua malgrado le verbali assicurazioni che il Governo e la direzione dei Monopoli reiteratamente danno ai cittadini. Sono state messe in alto manovre di accaparramento del sale, si è provocata artificialmente la psicosi della sua mancanza, si è messo in vendita sale in confezioni diverse da quelle dell'azienda di Stato, senza sostanziali modifiche della qualità, a prezzi decuplicati. E — cosa più grave — in alcune rivendite di tabacchi, mentre non si trovano le confezioni dell'azienda dei Monopoli, si trovano confezioni di privati. Inoltre, sulla richiesta di far intervenire il CIP per fissare il prezzo del sale, il Governo non si è pronunciato; e la cosa è tanto più grave se si considera che il Governo su questa delicata questione, malgrado le sollecitazioni nostre e di altri gruppi, si è di fatto rifiutato di affrontare anche solo in Commissione una approfondita discussione sulla materia e soprattutto di assumere chiare posizioni per quanto riguarda le caratteristiche future dell'azienda.

Ora il Governo ha assunto nuovamente lo impegno, di fronte alla Camera e con i sindacati (mi riferisco all'accordo del 31 agosto 1973), di provvedere a presentare una proposta di ristrutturazione entro il 31 maggio prossimo: l'apposita Commissione è stata già insediata. Vedremo se il prossimo Governo manterrà questo impegno; soprattutto vedremo se le sue proposte andranno nella direzione di potenziare l'efficienza dell'azienda pubblica in tale settore, nell'interesse dei lavoratori e dei consumatori, oppure se coglierà quell'occasione per una nuova sterzata, più o meno mascherata, verso la privatizzazione del settore, che i fatti dimostrano contrastante con gli interessi generali del paese.

Questi sono i motivi per i quali ci asterrò nella votazione sul disegno di legge in esame, che consideriamo in ogni caso sostanzialmente positivo. La nostra astensione serve a sottolineare il nostro dissenso sull'operato del Governo in questo campo; con la nostra astensione intendiamo anche sottolineare il nostro impegno ad operare per una riforma della azienda dei Monopoli che ne potenzi il suo carattere pubblico, che meglio corrisponda alle esigenze dei lavoratori in essa occupati, che meglio corrisponda soprattutto alle esigenze dei consumatori.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 29, concernente fissazione di nuovi termini e modalità per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in materia tributaria (2816).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 29, concernente fissazione di nuovi termini e modalità per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in materia tributaria.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Come la Camera ricorda, nella precedente seduta la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole La Loggia.

LA LOGGIA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come è a tutti noto, il decreto-legge 5 novembre 1973, n. 660, prevedeva un termine, fissato in tre mesi dalla sua entrata in vigore, per la presentazione da parte dei contribuenti della domanda diretta ad ottenere la definizione agevolata delle pendenze in materia tributaria. Tale termine, già ritenuto in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge inadeguato, venne modificato, spostandone la scadenza al 28 febbraio 1974. Ma, nella realtà, anche i nuovi limiti di tempo accordati ai contribuenti non solo risultati in concreto sufficienti, per una serie di ragioni tra le quali vanno ricordate sia la complessità delle valutazioni richieste ai fini di una consapevole scelta da parte dei contribuenti stessi della più conveniente via da seguire nel proprio interesse, sia il ritardo con il quale le istruzioni in materia diramate dal Ministero redatte opportunamente con larghezza esplicativa, sono pervenute ad effettiva conoscenza degli interessati, sia l'astensione dal lavoro effettuata, proprio nei giorni in cui scadevano i termini, da parte del personale degli uffici delle imposte dirette. In vista di ciò, e della improrogabile urgenza determinata dalla scadenza dei termini, il Governo ha assunto l'iniziativa di provvedere con il decreto-legge del quale la Camera è chiamata oggi a votare la conversione in leg-

ge. Il decreto fissa, nel suo primo articolo, il nuovo termine del 31 marzo 1974 per la presentazione da parte dei contribuenti delle domande dirette ad ottenere la liquidazione delle loro pendenze tributarie nelle forme previste dal decreto-legge 5 novembre 1973, numero 660, convertito nella legge 19 dicembre 1973, n. 823, nonché per gli altri adempimenti previsti in materia di imposte dirette. L'articolo 2 del decreto stabilisce, per evidenti esigenze di facilitazione degli adempimenti previsti per la liquidazione delle pendenze tributarie, che le domande possano essere presentate in sedi diverse dagli uffici finanziari. Il che appare tra l'altro meglio aderente alle norme contenute nell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Nel corso dell'esame in Commissione è stata prospettata l'opportunità che della presentazione delle domande previste dal decreto-legge 5 novembre 1973, n. 660, sia data notizia alle intendenze di finanza. Di tale suggerimento il Governo ha preso atto, riservandosi di prenderlo in esame ai fini di eventuali istruzioni da impartire agli uffici dipendenti.

La Commissione, avendo riconosciuto la necessità e l'urgenza di provvedere sulla materia in esame, e non avendo sollevato rilievi nel merito, propone dunque alla Camera l'approvazione del disegno di legge. (*Applausi al centro e a sinistra*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo dare all'Assemblea, alcune notizie che erano state richieste ieri in Commissione a proposito dell'andamento del cosiddetto provvedimento di condono.

Questa Assemblea, alla quale tale provvedimento fu presentato in prima lettura, ben sa come durante il suo iter parlamentare l'originario decreto-legge abbia subito non poche e non secondarie modificazioni, che il Governo ha condiviso nell'intento di migliorarne, per quanto possibile, la sostanza.

Già il provvedimento approntato dal Governo si presentava obiettivamente complesso e caratterizzato da un elevato grado di tecnicismo; le modifiche apportate in sede parlamentare hanno posto poi nuovi e spesso difficili problemi di interpretazione e di applicazione, che sono andati ad aggiungersi a quelli cui l'originario provvedimento governativo

aveva ritenuto di offrire adeguata soluzione, nell'arduo intento di mediare tra le esigenze, talora difficilmente conciliabili, della parità di trattamento di situazioni analoghe e dell'assoluto automatismo nella definizione delle pendenze.

È stato opportunamente riconosciuto in Commissione come, per l'applicazione di un provvedimento tecnicamente difficile, qual è indubbiamente quello in esame, la sperimentazione abbia necessariamente dovuto precedere le stesse istruzioni ministeriali. Infatti, solo attraverso la prospettazione dei singoli casi concreti, estremamente diversificati, è stato possibile verificare la congruità delle previsioni legislative ed avere un quadro, quanto più possibile concreto, dei temi e dei problemi che si ponevano in sede interpretativa ed applicativa.

Questa vasta tematica è stata raccolta e sviluppata diffusamente nelle istruzioni ministeriali emanate in data 16 gennaio e 11 febbraio del corrente anno, che si proponevano di offrire al contribuente ed agli stessi uffici dell'amministrazione finanziaria una guida idonea a favorire la migliore comprensione del provvedimento e a garantire l'univocità di criteri di applicazione e l'orientamento del contribuente al fine di maturare, in piena consapevolezza, un sicuro giudizio circa la convenienza di fruire della soluzione agevolata delle proprie pendenze.

Non mi pare, francamente, di poter raccogliere le doglianze, da qualche parte mosse, circa la pretesa tardività nell'emanazione delle istruzioni ministeriali, non solo perché abbiamo diretta e personale nozione dell'impegno messo da tutti gli uffici del Ministero interessati all'applicazione del provvedimento, ma anche perché non mi sembra possano obiettivamente qualificarsi intempestive delle istruzioni intervenute (parlo delle prime, che sono le più importanti) a distanza di poco più di due settimane dalla pubblicazione della legge di conversione.

Per altro, pur dopo l'emanazione delle istruzioni ministeriali, la maturazione delle decisioni da parte dei contribuenti richiedeva una serie di verifiche e di riscontri in punto di fatto, nonché una attenta ed approfondita valutazione delle singole specifiche situazioni che non sempre poteva essere operata in tempi brevi. Ciò tanto più ove si consideri che l'irretrattabilità della domanda — che rappresenta uno dei cardini del provvedimento posto per garantire la certezza e la definitività delle nuove situazioni tributarie conseguenti al provvedimento agevolativo — ha imposto una

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

maggiore ponderazione ed un maggior approfondimento da parte del contribuente.

Tutti questi elementi hanno portato all'insistente richiesta, da più parti avanzata, per una congrua proroga del termine di presentazione delle domande previsto al 28 febbraio, come giustamente ricordava poc'anzi il presidente della Commissione e relatore, onorevole La Loggia.

Né va trascurata la circostanza che, proprio in coincidenza con la scadenza di questo termine, si è verificata l'astensione dal lavoro del personale dipendente dagli uffici delle imposte dirette. Questo evento, che certamente ha costituito un imprevisto intralcio alla presentazione delle domande, poteva essere solo parzialmente superato con l'atto amministrativo previsto dal decreto-legge 30 giugno 1961, n. 498. Ciò perché attraverso tale atto sarebbe stato possibile prorogare, per un periodo di tempo per altro limitato, soltanto i termini scadenti nei giorni di astensione dal lavoro del personale degli uffici delle imposte dirette. Non sarebbe stato invece possibile prorogare i termini per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in materia di imposte indirette, il che avrebbe creato uno squilibrio ed una discriminazione, oltre che un aggravio, nei confronti dei contribuenti.

Pertanto il Governo ha ritenuto di dover provvedere, con il decreto-legge in discussione, alla fissazione di nuovi termini. Allo scopo di facilitare gli adempimenti dei contribuenti ed anche degli uffici dell'amministrazione finanziaria, si è ritenuto opportuno e conveniente far coincidere il nuovo termine con quello del 31 marzo, previsto per la presentazione della dichiarazione dei redditi del 1973, ovvero della domanda per la definizione automatica delle pendenze relative a tali redditi, a norma dell'articolo 4 del provvedimento agevolativo.

Inoltre, e sempre al fine di agevolare per quanto possibile i contribuenti, è stata prevista la possibilità di presentare le domande, oltre che agli uffici finanziari ed a quelli postali, ai comuni, agli uffici consolari e, per i pubblici dipendenti, anche ai capi degli uffici di appartenenza.

Il ricorso allo strumento della decretazione di urgenza è stato reso necessario dalla vicina scadenza del nuovo termine e dalla esigenza di rassicurare tempestivamente i contribuenti che finora non hanno potuto produrre la domanda, pur essendone intenzionati. A questo riguardo, ieri è stato chiesto al Governo dagli onorevoli colleghi di tutte le parti politiche di fornire alcuni dati e al-

cuni elementi circa l'andamento del cosiddetto condono. Sul numero delle domande presentate a tutto il 28 febbraio 1974 (e già negli ultimi giorni si era anticipato che il Governo avrebbe provveduto, attraverso un atto amministrativo o un decreto-legge, alla proroga del termine) si sono potuti avere dati non completi e largamente approssimativi relativi alle imposte dirette e limitatamente ai principali ispettorali compartimentali. Tali dati autorizzano a concludere che, per le imposte dirette, le domande ammontavano a circa 350 mila. Non è possibile invece stabilire il numero complessivo dei contesti pendenti (che nel settore delle imposte dirette assommano a circa un milione e mezzo) che troveranno definizione in base a tali domande.

Per le imposte indirette, da sondaggi telefonici effettuati questa mattina dalla direzione generale, in previsione di questo nostro dibattito, è dato ritenere che il numero complessivo di domande si aggiri intorno a 500 mila. Il che dimostra la validità del provvedimento a suo tempo adottato, perché sono convinto che, avendo ancora 25 giorni di tempo, i contribuenti potranno meglio valutare le loro posizioni e le loro situazioni fiscali nei confronti dell'amministrazione finanziaria e comportarsi di conseguenza.

Confido quindi nella più sollecita conversione in legge del decreto-legge oggi in discussione e rinnovo il mio ringraziamento al Presidente e agli onorevoli colleghi che già ieri in Commissione hanno mostrato di comprendere le ragioni per le quali il Governo ha adottato questo provvedimento. (*Applausi a sinistra e al centro*).

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

**SANTAGATI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero brevemente esporre le ragioni del voto favorevole del mio gruppo alla conversione in legge di questo decreto-legge.

Debbo preliminarmente ricordare che la data del 31 marzo, prevista dal decreto-legge in esame, era stata personalmente da me sollecitata il 29 novembre 1973, allorché ebbe luogo la discussione generale sul provvedimento di condono. Esattamente a pagina 11.360 degli *Atti parlamentari* della Camera dei deputati risulta come io prevedessi la eventualità di arrivare alla data del 31 marzo, e a pagina 11.367 — che si riferisce sempre alla stessa seduta — è riportato uno specifico emendamento da me proposto e ten-

dente a prorogare i termini per usufruire del condono dal 28 febbraio al 31 marzo 1974.

Allora non ebbi fortuna, in quanto il Governo e la maggioranza obiettarono che non era necessario prorogare quel termine, essendo più che sufficiente il termine previsto del 28 febbraio. I fatti successivi mi hanno dato ragione e quindi, da un punto di vista, per così dire, temporale, sono perfettamente d'accordo sull'opportunità di questa proroga.

Desidero però fare alcune osservazioni. Dirò innanzitutto che, giunte le cose a questo punto, sono anche perplesso circa la limitazione della proroga del termine al 31 marzo.

Ieri, in Commissione, mi sono reso carico delle perplessità del mio gruppo al riguardo ed ho chiesto all'onorevole sottosegretario Macchiavelli notizie in ordine all'andamento delle procedure di condono.

L'onorevole Macchiavelli, con quella tempestività ed immediatezza che spesso lo contraddistinguono, ha voluto qui in aula portarci dei dati che però riconfermano la mia tesi alquanto pessimistica. Se, infatti, è vero che le domande finora presentate sono 350 mila per le imposte dirette e 500 mila per le imposte indirette, abbiamo un totale di 850 mila domande di condono. È però da considerare che, secondo le notizie comunicate ieri in Commissione dall'onorevole Macchiavelli, vi sono 3.326.000 pratiche tributarie non definite: di queste, 1.700.000 relative alle imposte dirette e le rimanenti alle imposte indirette.

Poiché, come si diceva poc'anzi, le domande di condono presentate sono 850 mila, esse rappresentano poco più di un quarto dell'intero carico pendente.

Ebbene, se nel giro di oltre tre mesi (se partiamo dal momento della conversione in legge del decreto-legge), e in un arco di tempo ancora maggiore se risaliamo al momento in cui fu emanato il decreto-legge (possiamo all'incirca dire nel giro di quattro o cinque mesi), sono state presentate circa 850 mila domande, è evidente che entro 25 giorni, malgrado il *motus in fine velocior* qui testé invocato, non si potrà arrivare alla presentazione di un numero assai più rilevante di domande di condono.

Non credo che molti si siano astenuti dal presentare la domanda soltanto per pigrizia. Molti si sono astenuti per ragioni che lo stesso sottosegretario e anche il relatore, onorevole La Loggia, hanno abbondantemente evidenziato: l'estremo tecnicismo del provvedimento, la impossibilità di poter capire bene il significato delle norme, la differenza fra il

primo provvedimento di condono e le successive modifiche apportate dal Parlamento in sede di conversione in legge del decreto-legge.

Praticamente siamo giunti ad una normativa talmente complessa che anche dei tecnici della materia non sono riusciti subito a vederci chiaro. Il Governo è giustamente intervenuto con circolari, l'ultima delle quali emanata — se non erro — l'11 o 12 febbraio, è arrivata a destinazione, credo, con qualche giorno di ritardo. A ciò si deve aggiungere lo sciopero di molti dipendenti degli uffici finanziari che ha paralizzato per diversi giorni gli uffici stessi e l'incertezza circa le intenzioni del Governo — lei sa meglio di me, onorevole sottosegretario, che per parecchi giorni il Governo insistette nel dichiarare (forse lo faceva per ragioni tattiche che tutti possiamo intuire) che non avrebbe deliberato alcuna proroga. Se inoltre teniamo presente che il decreto-legge è stato emanato sabato 2 marzo e che il 3 era domenica, è facile concludere che questa proroga non è effettivamente di un mese ma si riduce in pratica a 25 o 26 giorni.

Lascio a lei, onorevole Sottosegretario la responsabilità di esprimere la posizione del Governo. È vero che si tratta di un Governo dimissionario e che queste dichiarazioni possono essere fatte senza doverne rispondere politicamente, però si tratta di un problema che io lascio alla sua considerazione. Io ieri in Commissione avevo proposto, con un emendamento, di portare la data al 30 aprile perché non avevo i dati che ella gentilmente ci ha ora fornito e pensavo che sarebbe stato meglio consentire alla massa dei contribuenti di arrivare ad una sanatoria. Ora prendo atto delle dichiarazioni del Governo, ma non vorrei che accadesse quel che accadde quando proposi la data del 31 marzo ma non fui ascoltato per cui, proponendo oggi la data del 30 aprile, dovrei assistere alla presentazione, da parte del Governo, di un altro decreto-legge per prorogare il termine al 30 aprile.

Non insisto dunque su questo emendamento, pur sottolineando la cautela con cui si deve procedere in questa materia. Auspico tuttavia, avendolo sentito dichiarare dal presidente della Commissione, che si possano semmai far decorrere i termini dalla data di conversione in legge del decreto-legge — onorevole presidente, mi è sembrato che anche lei avesse adombrato ieri in Commissione questa tesi —. È pacifico che, con un Governo ormai dimissionario, questo decreto-legge sarà la prossima settimana convertito in legge anche dal Senato. Praticamente, la definitiva conversione in legge si avrà intorno al 10-12

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

marzo, e ritengo che si potrebbero almeno far decorrere i termini da quella data anziché al 31 marzo; si potrebbe così arrivare verso la metà del mese di aprile, in coincidenza con le ricorrenze pasquali. Sarebbe questa una data intermedia: a quell'epoca coloro che avessero ancora dei dubbi o fossero scarsamente informati della materia potrebbero aggiornarsi e munirsi dei necessari pareri tecnici, per decidere se usufruire o meno del condono.

Respingo subito una obiezione formulatami ieri in Commissione. Si è detto che è opportuno fissare il termine al 31 marzo, perché esso coinciderebbe con quello previsto per la cosiddetta dichiarazione Vanoni. Si tratta di una obiezione che non è valida: coloro che presenteranno la domanda di condono il 31 marzo si troveranno nelle stesse condizioni di chi, per ipotesi, la presenti ai primi di aprile, perché in pratica sarebbero già decorsi i termini per presentare la dichiarazione Vanoni. Non vi sarebbe più la possibilità, come si sostiene, di optare tra la Vanoni (con rinuncia alla prospettiva del condono) e il condono (senza essere tenuti a presentare la dichiarazione Vanoni perché, come è noto, il condono prevede la possibilità, una volta fatta la dichiarazione per l'anno precedente, di maggiorarla del 10 per cento). L'obiezione di cui sopra non è valida per lo meno nei confronti di chi, per ipotesi, si decidesse a presentare la domanda di condono — come la legge consente — l'ultimo giorno utile. Trattandosi di una obiezione che non è valida per alcuni di coloro i quali, il giorno 31 marzo, si dichiareranno disponibili per il condono, tanto vale spostare il termine di qualche settimana in avanti, cercando così di ampliare sempre più il novero dei contribuenti disponibili a questo tipo di soluzione.

Concludo con un ultimo argomento relativo alle intendenze di finanza. Ringrazio il presidente della Commissione e relatore, onorevole La Loggia, il quale ha dichiarato non essere del tutto superflua l'osservazione che ieri ho fatto in Commissione, presentando uno specifico emendamento, in virtù del quale avrebbero dovuto essere devoluti agli intendenti di finanza gli elenchi di tutti i contribuenti che hanno chiesto e concordato il condono, poiché questo potrebbe rappresentare un ottimo sistema per stabilire l'ammontare di certi redditi e patrimoni, di cui l'intendente di finanza, per altro verso, può appurare la consistenza stessa. Si è detto che a questo fine non è necessario un atto legislativo: questa opinione è stata ribadita dall'onorevole La Loggia nella sua relazione. Il Governo non ha

dissentito e quindi devo pensare che abbia accettato l'impostazione della maggioranza. Non insisto quindi nella ripresentazione dell'emendamento. Se infatti è vero che tutto può essere fatto con atti amministrativi, senza necessità di ricorrere al Parlamento, ritengo che il Governo provvederà conseguenzialmente, appena esaurita la fase delle domande, ad inoltrare alle singole intendenze di finanza l'elenco dei contribuenti che hanno concordato il condono con l'amministrazione finanziaria.

Per le ragioni che ho esposto, il mio gruppo si dichiara favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame, e si permette di invitare il Governo ad indicare, se possibile, una data che non sia così rigorosamente limitata al 31 marzo. (*Applausi a destra*).

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

**COLUCCI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, annuncio già con questo mio intervento il voto favorevole del gruppo socialista sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, concernente la fissazione di nuovi termini e modalità per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in materia tributaria.

Desidero far presente, a tale riguardo, che nel convertire il decreto-legge n. 660 del 5 novembre 1973, che prevedeva il condono fiscale, il Parlamento vi apportò profonde innovazioni per cui esso risultò notevolmente modificato, non solo nella forma, ma anche nella sostanza. Per questi motivi, il Parlamento aveva già prorogato il termine di scadenza per la presentazione delle domande, portandolo dall'8 febbraio al 28 febbraio. Non si era, per altro, tenuto presente che si era ormai alla vigilia delle vacanze di fine anno e quindi gli operatori economici si trovavano, per le denunce riepilogative ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, in un periodo delicato, in quanto si trattava del primo anno della sua applicazione. L'attenzione degli operatori era rivolta soprattutto a regolarizzare la loro posizione ai fini dell'IVA, anche perché per beneficiare del condono avrebbero dovuto provvedere al pagamento della differenza dell'IVA non assolta entro il 31 gennaio 1974.

Nel frattempo il Ministero delle finanze emanò due circolari: la prima a metà gennaio e la seconda, della direzione generale del contenzioso, a metà febbraio. Quindi, molti con-

tribuenti disponevano di pochi giorni utili per poter valutare l'opportunità o meno di avvalersi del beneficio teso ad ottenere la definizione agevolata delle loro pendenze tributarie. A tutto ciò si aggiunga che il personale periferico degli uffici delle imposte dirette ha proclamato tre giorni di sciopero proprio a fine mese, ponendo il cittadino nell'impossibilità di avvalersi dell'apporto tecnico-pratico dei funzionari, con un disagio non indifferente.

Di fronte a questa situazione, il Governo doveva prorogare il termine di scadenza del 28 febbraio ed aveva davanti a sé due strade: ricorrere ad un atto amministrativo, per il quale il termine poteva essere prorogato fino a dieci giorni dalla pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* oppure approntare un decreto-legge, anche per disciplinare meglio la materia. Questa seconda strada, a mio avviso, è risultata la più corretta, in quanto ha fatto coincidere i termini per il condono con quelli per la denuncia annuale dei redditi. È vero che questo potrà comportare un maggiore aggravio di lavoro per gli uffici, ma è altrettanto vero che agevola enormemente i contribuenti.

Credo di dover sottolineare anche l'importanza dell'innovazione, secondo cui le domande possono essere presentate non solo agli uffici delle imposte, ma anche agli uffici comunali nei quali si trova il domicilio fiscale del contribuente, nonché agli uffici consolari per coloro che si trovano all'estero. Non solo, ma i dipendenti dello Stato, delle regioni, delle province e dei comuni potranno presentare le domande del cosiddetto condono ai capi degli uffici presso i quali prestano servizio. Si tratta, quindi, di una notevole agevolazione che credo sia stata opportunamente introdotta per andare incontro agli interessi dei cittadini, che potranno — se lo riterranno opportuno — presentare contestualmente la loro denuncia dei redditi e quella della definizione delle loro pendenze in materia tributaria.

In una materia così delicata, non mi pare opportuno apportare emendamenti al decreto-legge per spostare i termini della domanda di condono, come sostiene l'onorevole Santagati. Avrebbe infatti un senso (e mi riferisco a quanto è stato sostenuto da altri colleghi in Commissione) la presentazione della domanda di condono prima della denuncia dei redditi, ma non certamente dopo: tutto ciò a prescindere dal fatto che in questo modo si procrastinerebbe il tempo per la riscossione di somme che sono indispensabili al fine di affrontare necessarie riforme di strutture.

Siamo consapevoli che il paese sta attraversando un momento estremamente delicato e difficile, per cui tutti debbono assumersi le loro responsabilità. Il partito socialista italiano, in tale circostanza, ha agito con senso di responsabilità, tenendo anche in particolare considerazione le esigenze delle organizzazioni di categoria degli artigiani e dei commercianti, i quali, non avendo la possibilità di avere a disposizione attrezzati studi di consulenza, debbono risolvere questi loro importanti problemi da soli o con l'ausilio delle loro organizzazioni sindacali.

Anche per questo, confortato dal parere di tanti piccoli contribuenti, che non possono essere considerati evasori fiscali, ma vogliono affrontare la nuova normativa senza pendenze, il gruppo socialista voterà per la conversione in legge del decreto-legge in esame. (*Applausi a sinistra*).

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

Ha facoltà di replicare il relatore onorevole La Loggia.

**LA LOGGIA, Relatore.** Signor Presidente, le considerazioni che sono state fatte in sostanza non toccano il merito del provvedimento, quindi non credo che vi sia altro da aggiungere alla mia relazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Signor Presidente, desidero soltanto precisare al collega Santagati che il numero delle domande presentate può riferirsi ad un numero diverso di pendenze in quanto una domanda può interessare più anni o più pendenze. Quindi, sotto questo profilo, i dati indicati mi pare che siano già abbastanza soddisfacenti. Alla stessa maniera mi sembra che non si possa spostare la data oltre il termine del 31 marzo per i motivi che sono stati qui indicati, sia dal relatore sia testé dal collega Colucci.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge, identico nei testi del Governo e della Commissione.

**D'ALESSIO, Segretario,** legge:

« È convertito in legge il decreto-legge 2 marzo 1974, n. 29, concernente fissazione di nuovi termini e modalità per la presentazio-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

ne delle domande di definizione delle pendenze in materia tributaria ».

**PRESIDENTE.** Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, al quale non sono stati presentati emendamenti, si procederà direttamente alla sua votazione finale per scrutinio segreto nel prosieguo della seduta.

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

**D'ALESSIO, Segretario, legge:**

La Camera,

ritenuto che l'articolo 3, primo e secondo comma, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 660, convertito nella legge 19 dicembre 1973, n. 823, consente, per i periodi di imposta per i quali non è stato notificato l'accertamento dell'ufficio, la definizione sulla base dell'ultimo imponibile definito aumentato del 10 o del 20 per cento per ciascuno dei successivi periodi;

ritenuto che, in applicazione della citata norma, il Ministero delle finanze ha giustamente riconosciuto che la disposizione stessa si rende applicabile, nei confronti delle società e degli altri soggetti tassabili in base al bilancio, sia che sussista un imponibile fiscalmente positivo, sia in presenza di un risultato in perdita;

considerato che è stato invece affermato che la medesima disposizione, nei confronti dei soggetti non tassabili in base al bilancio, trova applicazione soltanto in presenza di un imponibile fiscalmente positivo e non anche in presenza di un risultato in perdita o semplicemente inferiore al minimo imponibile, anche se accertato dall'ufficio;

considerato che da tale interpretazione discende un grave danno nei confronti di numerosissimi contribuenti minori — rappresentati dalla massa dei medi e piccoli commercianti ed artigiani — i quali, pur essendo, nelle intenzioni del legislatore, i naturali destinatari del provvedimento, vengono in pratica ad esserne esclusi, contrariamente a quanto avviene, invece, nell'identica situazione per le società e gli altri soggetti tassabili in base al bilancio;

ritenuta la necessità di ricondurre il provvedimento di "condono" alle sue finalità originarie che, come è noto, sono quelle di assicurare un agevole passaggio dal vecchio al nuovo sistema tributario, specialmente ai piccoli e medi contribuenti chiamati per la prima volta a nuovi e pesanti oneri tributari;

impegna il Governo

a fornire tempestive e chiare direttive che eliminino la discriminazione denunciata e consentano la massima adesione al provvedimento nello spirito di conciliazione voluto dal legislatore.

9/2816/1

**Simonacci, Felici.**

La Camera,

considerato:

che in sede di applicazione del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 660, convertito nella legge 19 dicembre 1973, n. 823, si sono verificate, a causa della complessità della materia e delle diverse situazioni esistenti, numerose incertezze interpretative;

che tali dubbi e perplessità sono stati soltanto in parte superati con le istruzioni ministeriali recentemente emanate;

che molti contribuenti hanno già presentato le domande di definizione redatte nei modi più difformi su stessa indicazione degli uffici finanziari;

che tali domande per qualsiasi errore e irregolarità, anche formale, potrebbero essere dichiarate inaccoglibili;

che nello spirito della legge di condono, occorre invece far sì che il provvedimento possa trovare la più ampia applicazione possibile;

che, se non saranno impartite opportune disposizioni, si avranno innegabili riflessi negativi anche per quanto riguarda la possibilità di instaurare un rinnovato clima di rapporti tra erario e contribuenti, posto a base fondamentale della riforma tributaria e del quale il provvedimento di "condono" deve rappresentare una prima tangibile applicazione pratica,

impegna il Governo

a disporre che gli uffici, in sede di esame delle singole domande, invitino i contribuenti a rettificare eventuali errori ed omissioni riscontrate.

9/2816/2

**Felici, Simonacci.**

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

**MACCHIAVELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Invito l'onorevole Simonacci a ritirare il suo ordine del giorno n. 9/2816/1, in quanto mi pare che darebbe una interpretazione non perfettamente aderente alla realtà dell'articolo 3 del decreto-legge 5 novembre

1973, convertito con la legge 823 del 19 dicembre 1973.

Per quanto riguarda invece l'ordine del giorno Felici n. 9/2816/2, lo accetto come raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistano a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

**SIMONACCI.** Ritiro il mio ordine del giorno n. 9/2816/1 e non insisto per la votazione dell'ordine del giorno Felici n. 9/2816/2, che è stato accolto come raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Buzzoni. Ne ha facoltà.

**BUZZONI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo comunista si asterrà nella votazione sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 29, concernente la fissazione di nuovi termini e modalità per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in materia tributaria, e ciò per le poche considerazioni che svolgerò brevemente poiché intendo mantenermi strettamente nell'ambito del provvedimento in questione, non ritenendo né utile né opportuno riprendere in questa sede alcuni dei motivi che ci indussero a suo tempo a votare contro la conversione in legge del decreto-legge n. 660.

In data 2 marzo dunque, dopo la scadenza del termine del 28 febbraio fissato dalla legge n. 823, il Governo ha avvertito la necessità di protrarre al 31 marzo il nuovo termine per la presentazione delle domande, giustificando tale decisione, come poco fa confermava l'onorevole sottosegretario, con la relativa ristrettezza del periodo di tempo intercorrente tra la data di conversione in legge del decreto-legge n. 660 ed il termine di scadenza del 28 febbraio, tenuto conto anche del periodo delle festività e dello sciopero dei dipendenti degli uffici fiscali periferici. Un'altra giustificazione del provvedimento è stata indicata nell'estrema varietà e complessità delle posizioni tributarie dei singoli contribuenti che hanno reso difficile il calcolo delle convenienze da parte degli stessi. In definitiva, dunque, il tempo breve e la difficile individuazione dei vantaggi da parte dei contribuenti avrebbero rallentato il flusso delle domande e consigliato quindi la fissa-

zione di un nuovo termine. Fino a pochi momenti fa non conoscevamo alcun dato di fatto che sta alla base di tali motivazioni; ora, per la cortese sollecitudine dell'onorevole sottosegretario il quale ha risposto ai quesiti posti ieri in Commissione, conosciamo il numero, in verità piuttosto basso, delle domande fino ad ora presentate, ma non conosciamo ancora, per esempio, le categorie dei contribuenti più restii a valersi delle norme di agevolazione per la definizione delle pendenze tributarie. È difficile quindi poter giudicare sulla validità delle motivazioni adottate dal Governo, ma sembra possibile affermare che tali motivazioni sono solo parzialmente valide. Se è vero, infatti, che il tempo a disposizione dei contribuenti non era certamente eccessivo, è anche vero che trattavasi pur sempre di poco meno di due mesi; inoltre, il citato sciopero indetto dal sindacato autonomo — se non vado errato — ha certamente arrecato dei problemi all'amministrazione, senza tuttavia giustificare la proroga di un mese del termine. Probabilmente, ha influito sul lento affluire delle domande da un lato — nonostante il parere contrario espresso poco fa dal sottosegretario — la non sufficientemente tempestiva emanazione di istruzioni e di chiarificazioni da parte dell'amministrazione e dall'altro non solo la tecnicità eccessiva delle norme, ma anche il parere, non sempre — come dire? — entusiastico che gli uffici rilasciano al contribuente che chiede lumi sulla scelta che si appresta a fare. Lo scarso entusiasmo che accompagna tali pareri non sempre ha causa nella complessità della fattispecie prospettata dal contribuente, ma più spesso è motivato da ragioni meno valide e addirittura meno degne di rispetto, e comunque da una scarsa convinzione sulla validità delle norme da applicare.

Se gli uffici non saranno messi in condizioni di superare questa parziale indifferenza fino ad oggi dimostrata e se non saranno tempestivamente assistiti con opportune istruzioni nel prosieguo del loro complesso e difficile lavoro, vi è da temere che anche il mese di proroga darà risultati inferiori alle aspettative. Forti perplessità suscita poi la fissazione del nuovo termine alla data del 31 marzo, che per molte decine di migliaia di domande — non dimentichiamolo — è estesa in pratica al 10 aprile. A quella data, infatti, negli uffici si assommeranno alle domande di definizione agevolata le dichiarazioni uniche sui redditi. Vi è da temere che tale fatto provochi seria confusione e conseguenze negative piuttosto

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

consistenti. La proroga del termine allontana il momento dell'inizio della riscossione, ma non va dimenticato che il lavoro degli uffici potrà iniziare, ovviamente, solo parecchie settimane dopo il 10 aprile e, per quanto determinato dalla legge, implica comunque un esame attento ed una ricostruzione meticolosa di molte centinaia di migliaia di pratiche, e, quindi, un lavoro niente affatto lieve. Non risulta che gli uffici siano stati adeguatamente rafforzati, né si vuole ricorrere all'apporto prezioso che agli uffici dello Stato potrebbero fornire soprattutto i comuni; e quindi vi è da dubitare seriamente della capacità degli uffici di essere in grado di portare avanti il doppio e oneroso lavoro delle domande e delle dichiarazioni uniche sui redditi in tempi non dico rapidi, ma almeno tali da evitare conseguenze troppo gravi in ordine al gettito ed anche alla qualità del lavoro che sono chiamati a svolgere. È prevedibile che l'effetto delle norme agevolative ai fini dell'incremento delle entrate sarà, quindi, ulteriormente vanificato, ed è possibile che dall'applicazione affrettata e superficiale di tali norme possa sorgere un nuovo contenzioso. È da considerare opportuna la norma che indica come destinatari delle domande, oltre agli uffici dell'amministrazione, anche le regioni, le province ed i comuni; ma, mentre si rileva questo aspetto positivo, non si può non rilevare contestualmente che ben diverso, più pertinente ed utile di quello previsto potrebbe essere, anche in termini di controllo democratico, l'apporto dei comuni in generale nell'azione di accertamento ed in particolare nel sollecito esaurimento della rilevante massa di pratiche arretrate che grava sugli uffici.

Per questi motivi, signor Presidente, ribadisco l'astensione del gruppo comunista dalla votazione del disegno di legge in esame.

#### Votazione segreta di disegni di legge.

**PRESIDENTE.** Procediamo alla votazione dei disegni di legge nn. 2744, 2791 e 2816, oggi esaminati.

Indico la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

*(I deputati segretari numerano i voti).*

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, con-

cernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli » *(approvato dal Senato)* (2744):

Presenti . . . . .	363
Votanti . . . . .	259
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	245
Voti contrari . . . . .	14

Hanno dichiarato di astenersi 104 deputati.

*(La Camera approva).*

Dichiaro assorbite le concorrenti proposte di legge Riccio Stefano (1032) e Ianniello ed altri (1043).

« Conversione in legge del decreto-legge 22 febbraio 1974, n. 18, che modifica le tabelle allegate A, B, C, D ed E al decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, convertito, con modificazioni, nella legge 16 febbraio 1973, n. 10, e successive modificazioni » (2791):

Presenti . . . . .	363
Votanti . . . . .	259
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	249
Voti contrari . . . . .	10

Hanno dichiarato di astenersi 104 deputati.

*(La Camera approva).*

« Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1974, n. 29, concernente fissazione di nuovi termini e modalità per la presentazione delle domande di definizione delle pendenze in materia tributaria » (2816):

Presenti . . . . .	363
Votanti . . . . .	259
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	251
Voti contrari . . . . .	8

Hanno dichiarato di astenersi 104 deputati.

*(La Camera approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Achilli	Amodio
Aiardi	Andreoni
Alfano	Andreotti
Aliverti	Anselmi Tina
Allegri	Antoniozzi
Allocca	Armani
Aloi	Armato
Alpino	Arnaud
Amadei	Ascari Raccagni
Amadeo	Azzaro

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

Baghino	Cocco Maria	Gui	Poli
Balasso	Colombo Emilio	Ianniello	Prearo
Baldi	Colucci	Iozzelli	Pucci
Ballardini	Corà	Isgrò	Radi
Bandiera	Corti	La Loggia	Rampa
Barba	Costamagna	Lapenta	Rausa
Barbi	Craxi	Lattanzio	Rauti
Bardotti	Cristofori	Lettieri	Reale Giuseppe
Bargellini	Cuminetti	Lezzi	Reggiani
Bassi	Cusumano	Ligori	Restivo
Battino-Vittorelli	Dall'Armellina	Lima	Riccio Pietro
Beccaria	Dal Maso	Lo Bello	Riccio Stefano
Becciu	D'Arezzo	Lobianco	Righetti
Belci	de' Cocci	Lombardi Giovanni	Rognoni
Bellisario	Degan	Enrico	Romita
Bellotti	Del Duca	Lucchesi	Romualdi
Bemporad	De Leonardis	Lupis	Rosati
Bernardi	Dell'Andro	Luraschi	Russo Carlo
Bertè	De Lorenzo	Macaluso Antonino	Russo Ferdinando
Biagioni	De Maria	Macchiavelli	Sabbatini
Bianchi Fortunato	De Martino	Maggioni	Salvatore
Bianco	de Meo	Magnani Noya Maria	Salvi
Bisaglia	de Michieli Vitturi	Mancini Vincenzo	Sangalli
Bodrato	de Vidovich	Mantella	Santagati
Bodrito	Di Giannantonio	Marchetti	Santuz
Boffardi Ines	Di Leo	Mariotti	Sanza
Boldrin	di Nardo	Marocco	Sboarina
Bologna	Di Puccio	Martini Maria Eletta	Scalfaro
Bonalumi	Donelli	Marzotto Caotorta	Scarlato
Bonomi	Drago	Masciadri	Schiavon
Borghi	Elkan	Mattarelli	Sedati
Borra	Erminero	Matteini	Servadei
Bortolani	Evangelisti	Matteotti	Sgarlata
Bosco	Fabbri	Mazzotta	Signorile
Botta	Fagone	Merli	Simonacci
Bottari	Felici	Meucci	Sisto
Bova	Feroli	Micheli Pietro	Sobrero
Bressani	Ferrari	Miotti Carli Amalia	Stella
Buffone	Ferri Mario	Miroglio	Strazzi
Caiati	Fioret	Misasi	Sullo
Caiazza	Forlani	Monti Maurizio	Tanassi
Calabrò	Fracanzani	Morini	Tantalo
Calvetti	Franchi	Moro Dino	Tarabini
Canestrari	Frasca	Musotto	Tesini
Capra	Fusaro	Nucci	Traversa
Caradonna	Galli	Olivi	Tremaglia
Cariglia	Gargani	Orlando	Truzzi
Carta	Gaspari	Orsini	Urso Salvatore
Cassanmagnago	Gava	Padula	Vaghi
Cerretti Maria Luisa	Giglia	Pani	Valensise
Cassano	Gioia	Patriarca	Valiante
Castellucci	Giomo	Pavone	Vecchiarelli
Catella	Giordano	Pennacchini	Venturini
Cattaneo Petrini	Giovanardi	Pezzati	Vetrone
Giannina	Girardin	Pica	Vicentini
Cavaliere	Grassi Bertazzi	Piccinelli	Villa
Ceccherini	Guarra	Pirolo	Vincelli
Ciccardini	Guerrini	Pisicchio	

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

Vincenzi  
Vitale  
Zaffanella  
Zamberletti

Zanibelli  
Zanini  
Zolla  
Zurlo

*Si sono astenuti:*

Aldrovandi  
Baccalini  
Baldassari  
Ballarin  
Bardelli  
Bastianelli  
Benedetti Tullio  
Bernini  
Biamonte  
Bianchi Alfredo  
Bisignani  
Bottarelli  
Brini  
Busetto  
Buzzoni  
Cardia  
Carri  
Cataldo  
Ceravolo  
Cerra  
Cerri  
Cesaroni  
Chiarante  
Chiovini Cecilia  
Ciacci  
Ciai Trivelli Anna  
    Maria  
Cirillo  
Cittadini  
Coccia  
Conte  
Corghi  
D'Alema  
D'Alessio  
D'Auria  
De Sabbata  
Di Gioia  
Di Giulio  
Dulbecco  
Finelli  
Fioriello  
Flamigni  
Foscarini  
Furia  
Gambolato  
Garbi  
Giadresco

Giannantoni  
Giovannini  
Gramegna  
Guglielmino  
Iperico  
Jacazzi  
Korach  
La Bella  
La Torre  
Lavagnoli  
Lizzero  
Lodi Adriana  
Macaluso Emanuele  
Malagugini  
Mancinelli  
Martelli  
Maschiella  
Masullo  
Mendola Giuseppa  
Menichino  
Miceli  
Milani  
Nahoum  
Natta  
Noberasco  
Peggio  
Pellegatta Maria  
Pellicani Giovanni  
Pellizzari  
Pistillo  
Pochetti  
Raicich  
Raucci  
Riga Grazia  
Sandomenico  
Sbriziolo De Felice  
    Eirene  
Scipioni  
Scutari  
Segre  
Sgarbi Bompani  
    Luciana  
Skerk  
Spagnoli  
Talassi Giorgi Renata  
Tamini  
Tani

Terranova  
Terraroli  
Tesi  
Tessari  
Triva  
Vania

Venegoni  
Venturoli  
Vespignani  
Vetere  
Vetrano  
Zoppetti

*È in missione:*

Pedini

### Annunzio di proposte di legge.

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

PISICCHIO ed altri: « Norme per la ricerca scientifica nelle università » (2832);

MARIANI ed altri: « Modifica degli articoli 10, 26, 32, 33 e 121 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che approva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale » (2833);

CAVALIERE: « Modifiche all'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1972, n. 749, recante norme sul nuovo ordinamento dei segretari comunali e provinciali » (2834).

Saranno stampate e distribuite.

### Annunzio di interrogazioni e interpellanze.

D'ALESSIO, *Segretario*, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

### Sui lavori della Camera.

PRESIDENTE. Avverto che la Camera sarà convocata a domicilio.

**La seduta termina alle 20,25.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI  
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE  
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

D'AURIA, ANGELINI, CERRI E TESI. —  
*Al Ministro della difesa.* — Per sapere se corrisponde al vero che la coadiutrice principale Lattere Concetta, dipendente dall'amministrazione della difesa, domiciliata al vico Lungo Teatro Nuovo, 49 a Napoli, addetta all'orfotrofio della marina militare, con sede nella città, si trova in « aspettativa » per ragioni di malattia concessagli fin dal lontano 1966, prorogata di altri 40 giorni alla fine dei due

anni, ma che continua a considerarsi e, a quanto pare, ad essere considerata, in tale posizione, tanto che continua a non recarsi in ufficio per provvedere alle mansioni di economista, archivista e contabile;

per sapere, nel caso affermativo, a causa di quali e quante tolleranze deplorevoli ciò sia stato possibile e se non si debba ritenere che vi siano aperte complicità da parte di chi è preposto alla utilizzazione del personale dell'amministrazione e, infine, se non si ritiene tutto ciò offensivo per i tanti impiegati ed operai, dipendenti dalla stessa amministrazione, ai quali molto spesso viene negata la richiesta concessione di permessi di un'ora o, anche, di mezz'ora, nonostante, come in taluni casi, la richiesta è giustificata dalla necessità di recarsi in ospedali dove sono ricoverati parenti e familiari. (5-00714)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**PICA.** — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non ritengano disporre immediata e approfondite indagini sul funzionamento dell'ufficio postale di Sant'Arzenio (Salerno) e sul comportamento scorretto dell'attuale direttrice la quale, nonostante le continue segnalazioni fatte al direttore provinciale, continua a disinteressarsi delle lamentele e delle proteste dell'amministrazione comunale e del pubblico circa il quotidiano, palese disservizio.

In particolare:

la predetta non osserva l'orario d'ufficio al punto che quando la mattina alle 8,30 arriva l'autobus incaricato di prelevare gli effetti postali, l'autista è costretto a chiamarla a casa;

i tre sportelli esistenti nell'ufficio non funzionano mai al completo;

gli stipendi non vengono mai pagati nei giorni stabiliti;

altrettanto dicasi delle pensioni, per le quali la titolare fa una discriminazione fra gli aventi diritto dando la precedenza a coloro che essa intende favorire;

quelli che si recano a fare delle raccomandate o dei versamenti su vaglia normali o di conto corrente si sentono spesso dire che mancano i bollettari;

altrettanto dicasi per i francobolli che vengono spesso rifiutati ai richiedenti;

per il recapito degli espressi e dei telegrammi si avvale di persone incapaci al punto che recentemente gli alunni del locale istituto tecnico commerciale avendo organizzato una gita a Napoli per assistere ad una rappresentazione al teatro San Carlo, partirono nel giorno stabilito trovando però chiuso il teatro senza che il preside potesse venire a conoscenza di un telegramma spedito tempestivamente dalla direzione del teatro con il quale si annunciava il differimento della visita proprio perché l'incaricato aveva recapitato la comunicazione con cinque giorni di ritardo;

la direttrice non si preoccupa affatto dell'arrivo e del recapito della corrispondenza;

poiché da giovedì 21 febbraio 1974 sono in sciopero le autolinee alle quali è affidato il servizio postale, il comune di Sant'Arzenio, sabato mattina 23 - attraverso il suo segretario comunale - onde corrispondere alle legittime

richieste dei cittadini, chiese alla direzione provinciale di autorizzare la direttrice a prelevare la posta presso la stazione ferroviaria di Polla, ricevendo l'assicurazione che sarebbe stato disposto in tal senso.

Senonché, nonostante l'avviso pervenuto al locale ufficio postale a mezzo telefono, successivamente confermato da telegramma numero 7523/2/3 di pari data, la predetta direttrice non soltanto non ha provveduto ma si è addirittura ribellata violentemente contro la iniziativa del comune.

Se dinanzi a tale stato di cose non si ritiene di accertare responsabilità amministrative ed eventualmente penali per ridare finalmente ordine e funzionalità ad uno dei più importanti uffici locali. (4-09197)

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

se sia a conoscenza che una recente circolare della direzione generale della pubblica sicurezza stabilisce la soppressione del reparto a cavallo degli agenti di pubblica sicurezza a Napoli;

se tale gravissimo provvedimento sia stato esaminato nella sua complessa portata considerando che a Napoli, la terza città d'Italia, l'intervento del reparto a cavallo si è reso sempre indispensabile per i vari e delicati servizi di ordine pubblico, atteso anche in alcune strade ed in tutti i vicoli, per la loro particolare ubicazione, non è possibile l'accesso di automezzi della polizia;

se sia stato valutato, prima di adottare tale provvedimento che il reparto a cavallo, congiuntamente a quello dei carabinieri, da anni contribuisce efficacemente a mantenere l'ordine in occasione di partite di calcio allo stadio San Paolo, ove ogni domenica e costantemente affluisce una folla appassionata di tifosi dalle settantamila alle novantamila persone e se infine sia stato valutato che la popolazione napoletana, sempre costantemente legata alle forze di polizia, apprenderebbe di certo a malincuore tale provvedimento dato che la pattuglia a cavallo è diventata nei parchi cittadini qualcosa di caratteristico e vincolante all'ambiente. (4-09198)

**BIRINDELLI.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se risponde a realtà la ventilata soppressione del distacco dei vigili del fuoco di Pescia (Pistoia) e quali ragioni l'abbiano consigliata, considerata l'importan-

za di tale distaccamento ai fini della sicurezza di una zona altamente industrializzata che ha una quantità di fabbriche, stabilimenti, cartiere, depositi di combustibili e carburanti, seconda, forse, solo a quella del capoluogo.  
(4-09199)

**DELLA BRIOTTA.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per chiedere se risponde a verità la notizia secondo cui l'accordo di compensazione tributaria fra l'Italia e la Svizzera, basato sul ritorno di una parte delle imposte versate dai lavoratori provenienti dalle zone di frontiera italiane che prestano la loro opera nei cantoni finitimi, escluderebbe praticamente la provincia di Sondrio.

L'interrogante fa presente che i lavoratori di questa provincia che si recano in Svizzera (Cantone dei Grigioni e del Ticino), pur assumendo la qualifica loro spettante in base agli accordi di emigrazione e alle leggi svizzere, nella loro stragrande maggioranza hanno la famiglia in Italia, dove rientrano il venerdì sera per ripartire il lunedì mattina.

Un accordo che prevedesse il ristoro limitato ai lavoratori che rientrano giornalmente in Italia lascerebbe immutata la situazione degli enti locali più poveri e più sprovveduti di servizi delle zone dell'alta Lombardia, che tradizionalmente forniscono il più alto contingente di emigrazione.  
(4-09200)

**LUCCHESI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quando sarà provveduto a migliorare le strade statali 68 Saline-Cecina e 439 Saline-Pomaranche.

In proposito esistono vecchi e recenti affidamenti ma ancora non si è passati da essi ai fatti. Ciò è tanto più importante ora che queste due strade debbono essere migliorate anche in considerazione della realizzazione della futura AIZ tra Livorno e Civitavecchia.  
(4-09201)

**TREMAGLIA.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria, commercio e artigianato e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza dei gravissimi fatti accaduti alla OM di Brescia durante una manifestazione sindacale svoltasi venerdì 22 febbraio 1974, sfociata in atti di inaudita e inconcepibile violenza con danni alle cose e alle persone, asportazione di materiali, intimidazioni, minacce, percosse, protrattasi per alcune ore;

per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare anche nei confronti delle autorità di pubblica sicurezza che non sono intervenute a garantire l'ordine malgrado le sollecitazioni ricevute;

per sapere infine, se siano state adottate misure nei confronti dei responsabili degli atti di violenza, dell'invasione del palazzo degli uffici, delle devastazioni (responsabili che sono stati identificati) trattandosi di eventi che nulla hanno a che vedere con l'azione sindacale, ma che rientrano piuttosto nella casistica dei reati comuni.  
(4-09202)

**DAL SASSO.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere: in base a quali disposizioni l'Ente nazionale per le tre Venezie concede contributi di varia entità nell'acquisizione e nella macellazione di vitelloni; se detti contributi riguardano i vitelloni di qualunque provenienza oppure solo limitati a quelli provenienti da particolari categorie di allevatori, come le cooperative ed i coltivatori diretti;

quali sono i motivi di carattere generale e particolare che hanno eventualmente giustificato quella discriminazione a danno della pur importante categoria di liberi allevatori costituita da agricoltori e mezzadri.  
(4-09203)

**TOZZI CONDIVI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per chiedere se non ritenga opportuno accogliere i voti che vengono dalle categorie agricole e ripetuti nell'ultima assemblea dell'Apca di Macerata coi quali si chiede che vengano fissati i prezzi minimi di vendita dei prodotti ortofrutticoli e delle carni onde consentire ai produttori di valutare in base ai prezzi di ricavo i costi della produzione. Così operando infatti la produzione sarà certamente aumentata ed i produttori potranno evitare gravi rimesse.  
(4-09204)

**TOZZI CONDIVI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se - in relazione al ripetersi di rapine sulle buste paga o sulle somme destinate alle paghe - non ravvisi opportuno emanare disposizioni di esecuzione immediata perché tutte le paghe da parte di enti statali o pubblici vengano effettuate a mezzo assegni bancari o postali, a seconda dei depositi esistenti allo scopo.

Se un tale provvedimento potrà arrecare qualche disturbo per i dipendenti i quali do-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

vranno provvedere personalmente al ritiro della somma col cambio dell'assegno, renderà invece meno gravoso il lavoro delle amministrazioni, e — quello che è più essenziale — chiuderà un settore di operazione alla malavita. (4-09205)

BELLUSCIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere i motivi per i quali non è stata ancora corrisposta, nell'ambito dell'Amministrazione della pubblica istruzione, la riliquidazione delle pensioni, la cui legge decorre dal 1° settembre 1971.

Agli ex dipendenti è stato corrisposto un acconto del 10 per cento in attesa del decreto di riliquidazione.

Trattandosi di un provvedimento i cui benefici vanno a vantaggio di ex dipendenti dello Stato, molti dei quali in avanzata età, l'interrogante chiede al Ministro che dopo 30 mesi di attesa gli interessati possano vedere riconosciuto un loro legittimo diritto. (4-09206)

VALENSISE E TRIPODI ANTONINO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se sia a conoscenza dei numerosi casi di tifo che si sono verificati negli scorsi giorni nel comune di Vibo Valentia (Catanzaro) e specificamente nelle frazioni di Vibo Marina, Longobardi e Bivona, destando giustificato allarme nella popolazione;

per sapere, altresì, le ragioni per le quali siano rimaste inascoltate le circostanziate denunce in ordine a numerosi inconvenienti igienici, denunce formulate alle competenti autorità regionali e centrali dall'ufficiale sanitario di Vibo Valentia fin dal febbraio dello scorso anno. (4-09207)

TANTALO. — *Al Governo.* — Per sapere in che modo intenda dare attuazione al disposto di cui all'ultimo comma dell'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, assumendo le iniziative occorrenti al fine di rivedere, conformemente al principio di una perequazione in ragione inversamente proporzionale al reddito medio *pro capite* di ciascuna regione, i criteri di ripartizione del fondo comune fra le regioni istituito con la predetta legge; essendo già da tempo scaduto il biennio previsto al riguardo dalla stessa legge surricordata.

Tanto perché la ripartizione effettuata secondo i criteri vigenti non risulta adeguata alle particolari esigenze delle regioni meridionali. (4-09208)

ALESI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere se ritenga giusto che il CIPE, attraverso una sua deliberazione, abbia autorizzato la GEPI ad acquistare, da una società straniera, una importante industria italiana in via di acquisizione da parte di un gruppo di operatori privati italiani, che avrebbero garantito sia il livello occupazionale sia una perfetta conduzione tecnica.

Si tratta dell'industria confezioni « San Remo » con 4500 dipendenti e con stabilimenti a Caerano San Marco (Treviso) e a Belluno, il cui pacchetto azionario è stato richiesto e ottenuto dalla GEPI mentre era in corso la trattativa con gli operatori privati.

Non sembra all'interrogante che tra i compiti istituzionali della GEPI sia quello di inserirsi in trattative fra privati per l'acquisizione di aziende industriali, ma sia quello di aiutare aziende bisognose di aiuti finanziari e di competenze manageriali per poi, eventualmente, cederle nuovamente a gruppi privati.

Sembra, pertanto, affrettata la deliberazione del CIPE per tale autorizzazione alla GEPI.

Non risulta esatta l'informazione apparsa a tale proposito sulla stampa e cioè che la GEPI sia intervenuta dopo il fallimento delle trattative private in quanto la GENESCO, società americana proprietaria della « San Remo » aveva convocato, negli stessi giorni a New York per le ultime trattative il rappresentante del gruppo privato e che tali trattative siano state bloccate solo nel momento in cui si è inserito come acquirente l'ente statale GEPI.

L'interrogante chiede al Ministro interessato se non ritenga opportuno di controllare la fonte di informazione e la loro esattezza fornite al CIPE, per la concessione della predetta autorizzazione alla GEPI. (4-09209)

PISICCHIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e delle finanze, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro per il coordinamento dell'attuazione delle Regioni.* — Per sapere con quale criterio vengono assegnati i finanziamenti per potenziare la rete ferroviaria nazionale considerato che a fronte dei 90 miliardi assegnati alle ferrovie Nord-Milano e i 70 miliardi assegnati alle Ferrovie Campane, nessun provvedimento finanziario è stato disposto per il necessario ammodernamento delle Ferrovie Sud-Est, Ba-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

ri-Nord e Calabro-Lucana, che pure rappresentano per la regione pugliese e in parte per quella lucana un importante mezzo di trasporto, estendendosi per un'area di 680 chilometri contro gli 880 delle ferrovie dello Stato.

L'ammodernamento e il miglioramento vitali dei collegamenti interurbani si rendono necessari per consentire un più agevole servizio in favore della gran massa di pendolari costretti per ragioni di lavoro a raggiungere quotidianamente i capoluoghi di provincia e in particolare Bari e Taranto; altrettanto necessario si prospetta il radicale ed immediato ammodernamento delle ferrovie del Gargano e la trasformazione a scartamento ordinario delle Calabro-Lucane sulla direttrice Bari-Altamura-Matera con prosecuzione fino a Metaponto ed allacciamento con le ferrovie dello Stato.

Per sapere inoltre quali provvedimenti intendano adottare per determinare una perequazione negli interventi ad immediata, media e lunga scadenza nel settore ferroviario, e, in ordine ai finanziamenti per la progettata metropolitana di Bari della quale la popolazione tutta, attraverso le rappresentanze amministrative locali e le organizzazioni sindacali, ha manifestato più volte l'improcrastinabile necessità, per altro già accertata in sede di studi urbanistici. (4-09210)

CATALDO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se risponde al vero che presso l'amministrazione delle antichità e belle arti risultano disponibili un notevole numero di posti nelle varie carriere della stessa riservati alle categorie privilegiate (invalidi di guerra, per servizio, per lavoro, invalidi civili, vittime civili di guerra, sordomuti, ciechi civili).

Se si intende e quando, ai sensi della legge 2 aprile 1968, n. 482, conferire tali posti distribuendoli equamente tra le regioni meridionali ed in particolare in Basilicata, dove tali categorie vivono disoccupate ed in stato di estremo bisogno, anziché concentrarli, come talvolta è accaduto, in una sola regione, senza tener conto delle carenze di personale esistente nelle soprintendenze della Basilicata. (4-09211)

LAVAGNOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza che non è stato ancora pagato ai lavoratori del calzaturificio « Armani » di San Giovanni Lupatoto (Verona) l'importo

relativo alla Cassa integrazione speciale, per cui circa un centinaio di lavoratori (da alcuni mesi messi in Cassa integrazione speciale) sono costretti a sopportare considerevoli disagi, onde fare fronte ai bisogni delle loro famiglie.

Ciò premesso, l'interrogante chiede infine al Ministro interessato se non intenda intervenire con urgenza presso gli uffici competenti (ispettorato del lavoro provinciale e regionale) per indurli ad espletare gli atti necessari, al fine di poter corrispondere l'importo della Cassa integrazione ai lavoratori del calzaturificio « Armani » di San Giovanni Lupatoto. (4-09212)

POLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi per cui l'aeroporto di Marina di Campo (Isola d'Elba) non è stato incluso nel piano previsto dalla legge n. 825 del 1973.

Come è noto l'aeroporto di cui trattasi per il fatto di essere ubicato su un'isola che, oltre tutto è compresa fra le zone depresse e, quindi, rientra sotto un punto di vista amministrativo nel quadro delle provvidenze e incentivi per il Mezzogiorno, ha tutti i requisiti per ottenere i benefici previsti dalla legge citata.

L'interrogante pone in risalto che una radicale trasformazione del collegamento aereo tra l'Elba e il continente quale potrebbe averci se venisse stanziata la cifra di almeno un miliardo per l'aeroporto di Marina di Campo, può avere dei benefici incalcolabili per il turismo e per il rilancio economico di una zona economicamente depressa.

Si ricorda infine che in occasione della approvazione della legge n. 825, la X Commissione trasporti approvò alla unanimità un ordine del giorno proposto dall'interrogante nel quale si chiedeva appunto l'inclusione dell'aeroporto di Marina di Campo nel piano degli investimenti aeroportuali. (4-09213)

POLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi per cui in Toscana è stata stanziata una somma complessiva di soli 4 miliardi e mezzo sulla legge n. 825 del 1973 che, come è noto, prevede uno stanziamento globale di 220 miliardi.

Si fa rilevare che l'aeroporto di Pisa ha la necessità, anche per non interferire nella importantissima e insostituibile attività di aeroporto militare e con gli impegni inter-

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

nazionali del paese, di una terza pista che non può essere certo costruita con la modesta cifra stanziata.

L'interrogante chiede pertanto che venga riesaminato lo stanziamento al fine di concedere alla Toscana, vista la impossibilità di dare inizio sollecito alla costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonico anche per difficoltà varie sollevate da importanti forze politiche delle città di Prato, uno scalo continentale che sia utilizzabile non soltanto come alternativa per il nord Italia ma anche per tutte le esigenze turistiche di una regione, prima in Italia per l'afflusso di forestieri in ogni periodo dell'anno. (4-09214)

D'AURIA E CONTE. — *Ai Ministri dell'interno, delle finanze e di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritengano di dover disporre validi accertamenti per sapere se corrisponde al vero il fatto che gli amministratori comunali di Calvizzano, (Napoli) hanno fatto pagare l'acqua alle utenze industriali ad un prezzo di favore nell'anno 1971;

per sapere, in particolare, se è vero che:

il prezzo previsto per l'acqua, consumata dalle utenze industriali in eccedenza al quantitativo annuo in abbonamento, era di 120 lire al metro cubo;

il ruolo per le eccedenze del primo e del secondo semestre 1971, già in riscossione, è stato successivamente modificato, senza alcuna deliberazione, di variazione del prezzo e del ruolo, nel senso di far pagare dette acque a 100 lire al metro cubo;

tanto è avvenuto per favorire qualche grosso industriale locale che consuma ingenti quantitativi di acqua;

per sapere, in caso affermativo, se l'illecito favoritismo si è verificato anche precedentemente e successivamente al 1971 e quali provvedimenti sono stati adottati o s'intendono adottare nei confronti dei responsabili. (4-09215)

BALLARIN. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se non ritenga necessario ed urgente intervenire presso le Capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia affinché nell'applicazione dell'articolo 3 della legge 27 dicembre 1973, n. 868, siano tenute in considerazione le domande di quelle imprese dedite alla coltivazione e raccolta di molluschi eduli lamellibranchi e di altri frutti di mare, che pur operando su acque

demaniali marittime sono soggette anche a discipline e disposizioni di altre amministrazioni statali, regionali o provinciali.

Risulta all'interrogante che si vorrebbero escludere dai benefici previsti dalla citata legge tutte le imprese che hanno impianti di coltivazione di mitili in laguna di Venezia per il solo fatto che esse per esercitare la loro attività hanno ottenuto la concessione delle aree acquee dal Magistrato alle acque di Venezia, competente in materia. (4-09216)

MARIANI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

1) se sono stati informati circa i particolari del recente attentato dinamitardo che si è verificato ai danni della sede dell'Istituto tecnico industriale di Lanciano (Chieti);

2) se sono a conoscenza del fatto che si tratta del terzo attentato dinamitardo che ha avuto luogo in Lanciano nel giro di quattro mesi;

3) quali azioni abbiano svolto polizia e magistratura per individuare e punire i responsabili di questi atti aventi finalità chiaramente eversive. (4-09217)

VETERE, D'ALESSIO, VESPIGNANI E PELLICANI GIOVANNI. — *Ai Ministri delle finanze e del tesoro.* — Per sapere, in riferimento alle notizie di stampa che attribuiscono al costruttore edile romano Caltagirone di avere giocato e perduto al casinò di Montecarlo la somma di un miliardo e 250 milioni, quale reddito il suddetto contribuente abbia denunciato ai fini dell'imposta di ricchezza mobile e complementare dal 1970 in poi e quale sia l'ammontare dei redditi accertati dall'amministrazione finanziaria; per sapere inoltre se l'amministrazione dello Stato ha accertato in che modo è stato effettuato il suddetto ingente trasferimento all'estero di valuta e quali provvedimenti sono stati adottati. (4-09218)

D'ALESSIO, POCETTI E CITTADINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere, in riferimento alla determinazione del comitato prezzi di Latina di aumentare il prezzo del pane di tipo zero di 70 lire il chilogrammo se si darà seguito positivo alle pressanti richieste dei sin-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

dacati e delle assemblee elettive locali di essere consultati su questo argomento per esporre le ragioni dei lavoratori e dei consumatori giustamente allarmati dalla citata decisione. (4-09219)

**DELLA BRIOTTA.** — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del tesoro.* — Per sapere — premesso che risulta all'interrogante che esiste una notevole disparità fra i prezzi praticati sul mercato interno italiano e quello svizzero per la carne e che conseguentemente sarebbe in atto una attiva esportazione di carni dall'Italia alla Svizzera con gravi conseguenze per la nostra economia — se il fenomeno esiste realmente, quale sia la sua esatta entità, come avvenga e quale valutazione ne dia il Governo. Chiede inoltre se questa esportazione si accompagni a operazioni valutarie di dubbia correttezza favorite o ignorate dalle autorità competenti. (4-09220)

**DEL DUCA.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali e del bilancio e programmazione economica.* — Per conoscere:

se risponde al vero la notizia secondo cui, sulla base di una richiesta della Snam ai sensi del decreto-legge n. 425, è in corso di elaborazione un provvedimento in base al quale si dovrebbe procedere ad un vistoso aumento del prezzo del metano per usi industriali in modo da equipararlo al prezzo dell'olio combustibile;

in che misura la richiesta della Snam è fondata su documentate e comprovate variazioni dei costi;

se è vero che l'accoglimento della richiesta di aumento, tenuto conto dei livelli dei consumi industriali (circa 11 miliardi di metri cubi) determinerebbe per la Snam un maggior gettito di circa 250 miliardi;

se non ritengono opportuno, trattandosi di una risorsa prevalentemente nazionale, scongiurare almeno nell'attuale momento, i divisati aumenti di prezzo del metano allo scopo di non accentuare ulteriormente il processo inflazionistico in atto;

se non convenga, nel quadro di un'oculata strategia dei prezzi delle fonti di energia, evitare l'allineamento dei prezzi alla risorsa più cara salvaguardando in tal modo un sufficiente margine di concorrenza fra le fonti energetiche alternative. (4-09221)

**CHIARANTE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere, in rapporto alla situazione del liceo artistico di Bergamo, dove — a causa della carenza di locali che si lamenta ormai da tempo e delle condizioni di sostanziale inagibilità della vecchia sede — l'attività scolastica ha potuto quest'anno avere inizio solo con gravissimo ritardo e tuttora è assicurata solo grazie a una sistemazione di ripiego che è causa di grave disagio per docenti e studenti:

1) a che punto è il programma di costruzione di una nuova sede, già da tempo progettata;

2) quali prospettive vi sono per una soluzione transitoria che assicuri, in attesa della nuova sede, un più regolare svolgimento dell'attività scolastica nel prossimo anno. (4-09222)

**CARRI, BOTTARELLI E GIADRESCO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è a conoscenza della richiesta avanzata dall'amministrazione comunale di Reggio Emilia per l'acquisizione del locale poligono di tiro e per conoscere quali sono in proposito gli intendimenti del Ministero della difesa.

Per sapere inoltre se, in considerazione del fatto che in tale poligono furono fucilati ad opera dei nazifascisti numerosi partigiani fra cui i sette fratelli Cervi (medaglie d'argento) e don Pasqualino Borghi (medaglia d'oro), non si intenda fare di questo luogo un monumento nazionale aperto ai cittadini i quali chiedono di potere visitare i luoghi del martirio dei combattenti della Resistenza.

Gli interroganti fanno presente l'urgenza di una decisione tanto più giustificata nella ricorrenza del 30° anniversario della fucilazione dei martiri e in considerazione dell'avanzato stato di deterioramento delle strutture del poligono la cui conservazione assume il valore di una testimonianza storica, morale e civile per le giovani generazioni. (4-09223)

**SISTO.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere —

premessi che, giusta le disposizioni della circolare emanata il 23 gennaio 1974 dalla direzione generale del naviglio, il rinnovo delle patenti nautiche conseguite in data anteriore al 2 aprile 1971 viene fissato con scadenza prorogabile al 2 aprile 1974, pena la perdita del diritto al titolo;

tenuto conto della brevità del tempo a disposizione per ottenere la convalida delle vecchie patenti, tanto più che dalla suddetta circolare ministeriale sono previste alcune modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, intese ad ovviare a certe perplessità interpretative della stessa, che avevano arrecato notevoli danni ai cantieri, porti, circoli nautici e velici nonché disagi agli appassionati del diporto nautico e velico e ai promotori del settore;

considerato che la necessità di provvedere nei modi e nei tempi prescritti alla conversione delle vecchie abilitazioni non è stata sufficientemente e tempestivamente propagandata —

se il Ministero, a conoscenza certamente delle vive apprensioni e delle generali attese esistenti al riguardo, non intenda concedere una congrua proroga della conversione delle vecchie abilitazioni veliche o motonautiche. (4-09224)

SISTO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere —

premessi che, ai sensi della legge 11 febbraio 1971, n. 50, la circolare ministeriale n. 2107303 del 16 luglio 1971 concedeva temporaneamente, a domanda degli interessati, il comando di navi da diporto in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa e al limite delle 50 tonnellate di stazza lorda;

considerato che la circolare ministeriale n. 2600634 del 23 gennaio 1974 limita tale comando, anche a chi ha chiesto la temporanea, alle 25 tonnellate di stazza lorda —:

1) per quali ragioni non viene più concesso il limite delle 50 tonnellate in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa, quando, al fine di favorire la navigazione da diporto, sembra più che opportuno che la concessione delle 50 tonnellate di stazza venga data sia per le obbligazioni veliche sia per quelle nautiche, almeno a coloro che hanno conseguito titolo similare per esame o per estensione temporanea;

2) se tale estensione a 50 tonnellate non possa venire concessa a chi ha ottenuto la estensione del proprio documento abilitante per la navigazione oltre le 20 miglia dalla costa. (4-09225)

BOTTARELLI, CERRI E CARRI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere le ragioni per le quali alla

data odierna non si è ancora provveduto a iniziare i lavori di ripristino della cabina degli apparati centrali elettrici ad itinerario che comanda l'intero movimento dei treni nel nodo ferroviario di Piacenza, andata completamente distrutta nell'incendio verificatosi nella notte del 9 febbraio 1974.

Per sapere inoltre se, in attesa della ricostruzione di detta cabina e in considerazione delle gravi difficoltà che si sono create per il regolare trasporto delle merci e dei passeggeri con particolare riferimento ai pendolari da e per Milano, Voghera, Cremona, Bologna, non s'intendano predisporre tutte quelle misure di emergenza che possano comunque garantire la piena efficienza del servizio ferroviario. (4-09226)

BAGHINO. — *Ai Ministri della marina mercantile, delle finanze e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza dell'exasperazione alla quale sono stati condotti i pescatori della Liguria, gli operatori economici e i lavoratori addetti al commercio del pescato. Dopo le gravi ripercussioni che hanno quasi paralizzato l'attività del settore in conseguenza dell'epidemia di colera scoppiata nell'estate scorsa (la causa della quale si è voluto assegnare ingiustificatamente e dannosamente ai mitili ed al pesce), è sopravvenuta ad appesantire la situazione la cosiddetta « guerra ai bianchetti ». È dal 1972 che viene puntualmente smantellata la convinzione che il divieto di pesca del novellame favorisca il ripopolamento del mare; da allora — come l'interrogante ebbe a far rilevare in una analoga interrogazione dello scorso anno — i pescatori hanno continuamente dimostrato che pescare i bianchetti a pochissimi metri dalla riva non reca alcun nocumento ma, di contro, procura un mezzo di sostentamento a migliaia di lavoratori proprio nel periodo di scarsissima possibilità di pesca; da allora, alle invocazioni di rivedere le norme, le promesse del Governo si sono alternate ad energici interventi repressivi da parte delle autorità locali di vigilanza; e quando si è verificato l'allentamento della vigilanza a mare, si è fatalmente attuata una intransigenza — giunta al sequestro della merce — sui banchi di vendita sino a far qualificare come una « presa in giro » il telegramma che il sottosegretario alla marina mercantile inviava a dicembre alle autorità locali per invocare benevolenza verso i pescatori di bianchetti in attesa che il parere favorevole della Commissione consultiva centrale della pesca marittima

ma potesse dare luogo alla modifica del regolamento conseguente alla legge che disciplina la pesca.

L'interrogante chiede se l'autorità competente ritiene di intervenire con urgenza, tenendo presente, oltretutto la limitatezza dei giorni ancora a disposizione della pesca del novellame, l'exasperazione alla quale sono giunti i pescatori oltretutto tutti gli addetti al commercio del novellame: basti, a mo' di esempio, ricordare che nei giorni scorsi i pescatori di Arenzano, Sestri Ponente, Multedo, Genova, Camogli, Chiavari e Sestri Levante, hanno collettivamente tirato fuori le barche, sono scesi in mare ed hanno pescato i bianchetti violando clamorosamente e ostentatamente la legge, appunto allo scopo di obbligare non le autorità di vigilanza, ma l'autorità governativa, ad intervenire in maniera definitiva in modo giusto, nell'interesse dei pescatori, degli addetti allo smercio e infine dei consumatori. (4-09227)

**MATTEINI.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se corrisponde al vero la minacciata soppressione del distaccamento dei vigili del fuoco a Pescia (Pistoia), che suonerebbe grave mutilazione alle strutture necessarie per la vita operativa dell'importante centro e delle numerose località viciniori, che comprendono molte attività produttive, come cartiere, fabbriche, piccole e medie aziende, quattro grandi depositi di carburanti e combustibili liquidi ed un importante mercato internazionale di floricultura.

Se è a conoscenza che prima della istituzione del Corpo dei vigili del fuoco, Pescia aveva l'Associazione di pubblica assistenza, sorta nel 1892 con una attività encomiabile, fra cui l'intervento nel terremoto calabro-siculo del 1908, sismi di Avezzano e della Marsica del 1915, Garfagnana del 1920 e scoppio della polveriera di Migliarina (La Spezia) nel 1924.

In considerazione di quanto sopra si chiede che non venga privata detta città di un servizio così indispensabile per la sicurezza di tutta la zona e per non deludere la popolazione che nel passato ha contribuito con tanti sacrifici e finanziamenti a tenere in efficienza la istituzione. (4-09228)

**MATTEINI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se e quali iniziative si intenda prendere per risolvere l'attuale stato di disagio ed agitazio-

ne del personale dell'ispettorato del lavoro, agitazione che sta da tempo protraendosi in tutta Italia con grave nocumento per la classe lavoratrice alla cui tutela gli organi sopra citati sono preposti.

Si richiama l'attenzione sui motivi che hanno portato alla situazione attuale:

gli ispettorati del lavoro, per effetto dell'articolo 39 della legge 15 novembre 1973, n. 734 hanno perduto una speciale indennità, peraltro non di importo elevato, prima percepita in base al disposto dell'articolo 9 della legge istitutiva del loro ufficio e cioè la legge 22 luglio 1961, n. 628; tale indennità era loro concessa in considerazione dei non indifferenti rischi specifici legati al servizio come ad esempio dimostrano i numerosi casi di infortunio anche recentemente verificatisi.

Pare all'interrogante doveroso inserire gli ispettorati del lavoro tra le categorie aventi diritto alla corresponsione della speciale indennità prevista dall'articolo 4 della legge 15 novembre 1973, n. 734 « per compensare prestazioni di lavoro che comportino continua e diretta esposizione a rischi pregiudizievoli alla salute ed alla incolumità personale ».

Il già notevole stato di disagio è stato poi ulteriormente e gravemente acuito dall'entrata in vigore della legge 18 dicembre 1973, n. 836 concernente il trattamento economico di missione dei dipendenti statali; tale legge che avrebbe dovuto adeguare all'attuale costo della vita le indennità previste dalla vecchia legge n. 692 del 1961, si è rivelata del tutto inadeguata allo scopo, peggiorando addirittura la situazione soprattutto per funzionari che, come gli ispettori del lavoro nella loro sempre più necessaria e ricorrente azione di tutela della classe lavoratrice, operano quotidianamente e prevalentemente in ambiti provinciali e quindi sempre entro un raggio di 80 chilometri dalla sede dell'ufficio e spesso entro quello di 12 chilometri, ciò percependo nel primo caso una indennità media di trasferta di ammontare talmente irrisorio da non consentire nemmeno la consumazione del pasto in una modestissima trattoria e nel secondo caso senza la corresponsione di alcuna indennità. A ciò si aggiunga che per effetto del vigente sistema fiscale, anche le spese di viaggio sostenute sono solo parzialmente rimborsate; inoltre, ove il funzionario per sopperire alle carenze organiche dell'amministrazione ed alla necessità di raggiungere località spesso non altrimenti raggiungibili ponga a disposizione dell'amministrazione il proprio mezzo di trasporto, riceve un rimborso

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

loro di lire 43 (e quindi netto di circa lire 37) a chilometro cifra a suo tempo stabilita quando il prezzo della benzina era di lire 162 al litro. (4-09229)

**RAUTI E CARADONNA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere —

premessi che la giunta comunale di Vicovaro (Roma) con propria deliberazione n. 499 del 14 novembre 1973 ha approvato il progetto, relativo all'ampliamento del cimitero urbano, unitamente alla richiesta di autorizzazione alla licitazione privata e che il consiglio comunale ha ratificato la predetta deliberazione;

tenuto conto che tali provvedimenti hanno suscitato nell'opinione pubblica locale grosse perplessità —

se non si ritenga opportuno intervenire, perché le deliberazioni adottate dal consiglio comunale di Vicovaro siano immediatamente sospese in attesa che si accertino eventuali irregolarità di ordine amministrativo.

Per sapere in particolare, se si intende disporre un'inchiesta su quanto segue:

a) l'ampliamento del cimitero, stabilito dal consiglio comunale di Vicovaro, è in contrasto con quanto disposto dal piano regolatore generale approvato in data 8 maggio 1955;

b) l'ampliamento, comporta una spesa di lire 79.000.000 per la durata di 10 anni circa e per la sola costruzione di 550 loculi, mentre sarebbe più ragionevole utilizzare tale somma per la costruzione del nuovo cimitero;

c) l'ampliamento, impedirà al Comune la vendita dei lotti di sua proprietà risultanti adiacenti al cimitero stesso così come previsto nel piano regolatore generale, con grave pregiudizio economico del comune, mentre annullerà una delle condizioni poste per far fronte alle spese delle opere pubbliche, previste nello stesso piano regolatore generale;

d) l'ampliamento, pregiudicherà lo sviluppo del Paese e lo priverà della zona panoramica più suggestiva e meglio adatta per la realizzazione, nell'unico ambiente idoneo, di un parco pubblico necessarissimo al paese, perché ne è privo;

e) nella citata deliberazione di giunta, vengono menzionate « ragioni di urgenza » senza peraltro specificare né i motivi che le hanno determinate né il fine che per tali ragioni d'urgenza intende raggiungere la giunta comunale di Vicovaro;

f) nella deliberazione, non viene indicata la copertura di bilancio per far fronte

alla spesa di ampliamento, dimenticando fra l'altro che il Ministro dei lavori pubblici aveva promesso un contributo di lire 15.000.000 per la costruzione di un nuovo cimitero;

g) il vecchio cimitero, che si vuole ampliare, è circondato da abitazioni civili che sono addossate addirittura al muro perimetrale. L'ampliamento, inoltre, comporterebbe l'avvicinarsi dello stesso ad altro gruppo di fabbricati, tra i quali un albergo e la costruzione dell'INA Casa, adiacente alla quale passa la condotta dell'acqua, che alimenta la borgata di San Cosimato. (4-09230)

**SACCUCCI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

se sia a conoscenza di quanto ha riportato un quotidiano nazionale in data 2 marzo 1974, circa l'uccisione di due italiani avvenuta nello Zaire (ex Congo Belga) ai confini con lo Stato del Tanganica, pare ad opera di una non meglio precisata banda di ribelli che avrebbe sorpreso sul lavoro i due nostri connazionali e due locali massacrandoli;

se e per quali motivi la RAI-TV ha ignorato tali fatti non riportandone alcuna notizia ufficiale;

se e quali informazioni il Ministro abbia preso presso il locale consolato italiano e il locale governo zairese allo scopo di accertare la realtà dei fatti;

se e quali provvedimenti siano stati adottati per collaborare coi parenti delle vittime ad organizzare la ricerca dei corpi dei loro cari e sistemare le loro sostanze e i loro interessi di lavoro, beni e altre cose di proprietà delle vittime;

se e quali provvedimenti il Ministro intenda adottare allo scopo di garantire l'incolumità dei nostri connazionali i quali per motivi spesso di disagiate condizioni familiari sono costretti a cercare lavoro all'estero. (4-09231)

**SACCUCCI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per sapere:

se siano a conoscenza che i rinvii determinati per motivi familiari o di lavoro relativi alla partenza alle armi del 1° contingente del 1974 non hanno avuto ancora esito o non hanno determinato ancora una risposta agli interessati, nonostante quanto scritto nel bando di arruolamento pubblicato nell'ottobre 1973, circa la regolare richiesta di esonero o rinvio;

se e quali modalità vengano seguite allorché ad esito negativo della richiesta di esonero o rinvio, l'arruolato chieda per i motivi su elencati, l'avvicinamento mediante trasferimento alla città di lavoro o residenza. (4-09232)

SACCUCCI. — *Al Ministro dell'interno.*  
— Per sapere — premesso:

che il giorno 26 febbraio 1974, banditi armati svalgiavano l'agenzia n. 27 della Banca commerciale italiana in Roma;

che durante la rapina, durata pochi istanti, i banditi tennero costantemente sotto la minaccia delle armi oltre 50 persone tra clienti e impiegati;

che nessuna misura preventiva pare fosse stata presa, come riporta la stampa, dalle autorità di zona nonostante che proprio in quel giorno dovevano essere tra l'altro distribuiti gli stipendi della società Alitalia, presso la banca il che comportava movimento di notevole quantità di denaro liquido;

che fra i presenti vi era il sottotenente di pubblica sicurezza Masia, che fu il primo e l'unico a reagire impugnando la pistola e soltanto dopo la viva preghiera dei presenti affinché si evitasse una strage provocando la reazione prevedibile dei banditi armati, si lasciava togliere la pistola —:

se corrisponde a verità il provvedimento disciplinare preso nei confronti dell'ufficiale accusato di essersi lasciato disarmare;

se sono stati esaminati attentamente i fatti alla luce delle testimonianze di tutti i presenti, secondo le quali il Masia fu disarmato solo dopo l'accorata istanza di tutti i presenti alla rapina terrorizzati dalle minacce dei banditi, allo scopo quindi di evitare una strage;

se non si ritenga opportuno di dover revocare tale provvedimento lesivo inoltre alla dignità delle forze dell'ordine troppo spesso private di adeguata garanzia in casi di decisione immediata e individuale, che molte volte hanno provocato effetti diversi. (4-09233)

SACCUCCI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere:

se sia a conoscenza che un noto settimanale a carattere nazionale, commentando alcune dichiarazioni della regista del film « Ultimo uomo di Sara », riporta: « il bello è che mi ha finanziato lo Stato » — « ricorda troppo da vicino ben altre stragi di Stato ». Inoltre il settimanale dice che nel marzo del 1972.

la regista del film, ricevette 150 milioni e il visto per iniziarne le riprese;

se quanto detto dalla regista del film, corrisponda o meno a verità per quanto concerne il detto finanziamento da parte dello Stato e in quale misura;

se questo finanziamento è stato concesso, a che titolo e per quali motivi lo sia stato, date le evidenti caratteristiche diffamatorie proprio nei riguardi dello Stato, almeno per quanto riferisce il settimanale sul contenuto dell'approvato copione del film. (4-09234)

SACCUCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della grave situazione di disagio in cui si dibatte la località di Fondi dal punto di vista della sua importante attività commerciale, tenendo presente che essa da ormai diverso tempo è divenuta la fonte di provenienza di una grande quantità dei prodotti agricoli che quotidianamente invadono i mercati generali della capitale;

se sia a conoscenza che le difficoltà sono da attribuirsi in massima parte all'assoluta inadeguatezza delle attuali strutture stradali, le quali debbono sopportare un movimento di autocarri per il trasporto delle merci sempre crescente in base agli aumenti delle richieste;

se non ritenga opportuno adottare urgenti provvedimenti per soddisfare le esigenze degli abitanti di Fondi, per i quali l'agricoltura ed il conseguente smercio dei prodotti nei mercati romani costituiscono delle esigenze vitali;

se a questo proposito non si debba prendere in considerazione al più presto la possibilità di un ampliamento del nodo stradale di Terracina, che attualmente ostacola ogni possibilità di sviluppo dei traffici commerciali della suddetta zona. (4-09235)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI. *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza che a distanza di oltre un anno da quando le alluvioni hanno distrutto il ponte sul torrente Metrano della strada statale Rosarno-Laureana di Borrello (Reggio Calabria), ancora l'ANAS non solo non ha provveduto alla ricostruzione ma sembra che nemmeno abbia appaltato i lavori di rifacimento del ponte stesso.

L'interruzione della principale comunicazione stradale tra i centri abitati di Laureana.

Candidani, Serrata e San Pietro di Caridà e la Bassa Piana di Rosarno ha determinato notevoli difficoltà soprattutto per i lavoratori delle campagne e per la stessa economia locale.

Va ricordato inoltre, che a causa della interruzione due persone sono decedute dopo essere precipitate nel torrente con la propria auto.

Tenuto conto della grave situazione gli interroganti chiedono di conoscere quali misure sono state o saranno adottate per la ricostruzione in tempi brevi del citato ponte. (4-09236)

**TRIPODI GIROLAMO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere quando sarà conclusa la lunga istruttoria delle domande relative alla richiesta del riconoscimento dei benefici previsti per gli ex combattenti della guerra 1915-1918, presentate da:

Scarmato Ferdinando, nato l'8 marzo 1900 e residente a Polistena (Reggio Calabria);

Zappia Domenico, nato il 25 febbraio 1896 a Staiti (Reggio Calabria) e ivi residente;

Cappone Ernesto, nato il 28 febbraio 1895 a Rosarno (Reggio Calabria) e ivi residente.

Si chiede altresì di conoscere i motivi per cui all'ex combattente Giorgi Sebastiano, nato a San Luca (Reggio Calabria) il 18 novembre 1898, mentre è stata riconosciuta la medaglia ricordo in oro, è stato negato l'assegno vitalizio di cui ha tanto bisogno. (4-09237)

**TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia informato dello stato di profondo malcontento, espresso tramite petizioni, largamente diffuso tra le centinaia di lavoratori (insegnanti, impiegati, operai) che da Reggio Calabria e Messina quotidianamente devono recarsi a lavorare nei centri dell'entroterra della piana di Gioia Tauro della provincia di Reggio Calabria. Il malcontento scaturisce sia dalla inadeguatezza degli orari ferroviari sia dalle carenze dei servizi di trasporto gestiti dalle ferrovie Calabro-Lucane o dalle autolinee in concessione, tutte cause che costringono i lavoratori pendolari a raggiungere il posto di lavoro con ritardo di circa un'ora dalle ore 8 stabilite e di far ritorno a casa dopo ore di attesa.

Ciò è dovuto al fatto che la partenza di un treno direttissimo da Reggio Calabria alle ore 7 arriva a Gioia Tauro o a Rosarno attorno alle ore 8, per cui la enorme distanza con

la maggioranza dei centri interni e la mancanza spesso di coincidenze determinino l'inizio del lavoro con enormi ritardi. Analoga situazione si verifica per il ritorno in quanto i lavoratori pendolari non potendo servirsi dei treni in partenza alle ore 13 o 17 circa dalla stazione di Rosarno e di Gioia Tauro devono attendere il treno delle ore 15 circa o delle 18,40.

In relazione ai disagi dei lavoratori e alle ripercussioni negative per l'attività lavorativa gli interroganti chiedono di conoscere quali misure intenda immediatamente predisporre per adeguare i servizi di trasporto armonizzando gli orari ferroviari e degli autoservizi affinché i pendolari possano raggiungere il posto di lavoro entro le ore otto e far ritorno a casa senza estenuanti attese. (4-09238)

**ISGRÒ.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che nel corpo delle guardie di pubblica sicurezza esiste oggi un ruolo separato e limitato fino al grado di tenente colonnello, con un organico di n. 273 ufficiali; che per gli ufficiali di detto ruolo, istituito con legge 22 dicembre 1960, n. 1600 e regolamentato con successiva legge 2 aprile 1968, n. 408, non era previsto all'atto del congedamento il beneficio della promozione di cui alla legge 22 luglio 1971, n. 536;

considerato che per la particolare struttura di detto ruolo separato e limitato per gli ufficiali che giungono al grado massimo di tenente colonnello non è prevista la valutazione ai fini dell'avanzamento al grado superiore, come avviene nel ruolo ordinario;

considerando quindi che detti ufficiali, qualunque sia la durata della loro permanenza nel grado di tenente colonnello, non cadono mai sotto la progressione parametrica di cui al primo comma dell'articolo 12 della legge 10 dicembre 1973, n. 804 — se lo specifico beneficio previsto dal secondo comma dell'articolo 12 della citata legge n. 804 del 1973, relativo all'attribuzione dello stipendio corrispondente al parametro 615, è applicabile anche ai citati tenenti colonnelli del ruolo separato e limitato che cessano dal servizio per limiti di età o per infermità e per decesso. (4-09239)

**DE MICHELI VITTURI.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali valutazioni egli abbia tratto dalla sua recente visita nel Friuli-Venezia Giulia in ordine alla situazione dell'amministrazione giudiziaria in quella regione ed, in particolare, per sapere

se egli abbia preso o intenda prendere provvedimenti in ordine ai problemi esposti e se abbia già stabilito interventi che riflettono l'avvenuto trasferimento da Gorizia del giudice istruttore, le condizioni incredibili delle cancellerie del tribunale di Gorizia per quanto riguarda financo il deposito degli atti e le iscrizioni delle cause civili, la mancata copertura dell'organico dei giudici di quella pretura ed il necessario aumento dello organico stesso, la vacanza del posto di presidente del tribunale per il quale risultano disponibili due consiglieri, la mancata destinazione delle 3 dattilografe che hanno superato il concorso dell'estate 1973, la necessità di almeno un cancelliere per il tribunale, qualora risultasse impossibile coprire tutti i posti in organico;

per conoscere infine se non ritenga che la attuale situazione sia addirittura lesiva dello stesso prestigio della Nazione italiana al confine orientale dello Stato. (4-09240)

DE LORENZO. — *Ai Ministri della sanità e della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi per i quali, a distanza di anni dalla entrata in vigore della legge 12 febbraio 1968, n. 132, non è stato emanato il regolamento per disciplinare il tirocinio pratico, al quale i neo-laureati in medicina e chirurgia sarebbero tenuti a sottoporsi.

Come è noto, l'articolo 45 della citata legge dispone che, per essere ammessi a sostenere l'esame di Stato per l'abilitazione all'esercizio professionale, i laureati in medicina e chirurgia devono aver compiuto un anno di tirocinio, in qualità di interno, presso gli istituti clinici universitari, o presso gli ospedali regionali, o presso altri ospedali riconosciuti idonei a tal fine con decreto del Ministro della sanità di concerto con il Ministro della pubblica istruzione.

La norma è rimasta inattuata perché il previsto decreto interministeriale non è stato a tutt'oggi emanato, con la singolare conseguenza che il potere esecutivo, chiamato istituzionalmente a vigilare sull'osservanza delle leggi, ne ha nel caso in esame impedita l'attuazione.

Non sembra inopportuno ricordare che la disposizione che impone l'obbligo del tirocinio pratico ai neo-laureati in medicina e chirurgia venne decisa per assicurare una più adeguata preparazione, specialmente pratica, di questi professionisti chiamati a svolgere un'attività di interesse sociale e di grande delicatezza e responsabilità.

È a tutti nota la situazione delle facoltà universitarie di medicina e chirurgia, non più in grado, per carenza di attrezzature e per il mutato rapporto docenti-discenti, di assicurare una adeguata, soddisfacente preparazione degli studenti, specie sotto il profilo dell'addestramento pratico.

L'istituzione del tirocinio, di cui al citato articolo 45 della legge n. 132 del 1968, almeno in parte, potrebbe eliminare queste deficienze ed assicurare alla popolazione l'attività di professionisti più preparati e meglio addestrati.

Rinviare, quindi, ulteriormente l'attuazione della riportata disposizione di legge costituisce un danno per la collettività e per gli stessi medici, perché, nella situazione già illustrata degli studi universitari, essi vedrebbero sempre più ridotto il livello di preparazione dei giovani colleghi con disdoro della intera categoria.

Per questi motivi l'interrogante, nell'invitare i Ministri interessati ad interessarsi del problema con quella urgenza che esso ormai comporta, gradirebbe conoscere se e quando prevedibilmente sarà emanato il decreto interministeriale che deve consentire l'espletamento del tirocinio obbligatorio per i laureati in medicina e chirurgia. (4-09241)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa.* — Per sapere quanti magistrati — distinti per qualifica — appartenenti alla giurisdizione ordinaria, a quelle amministrative ed alla magistratura militare, abbiano aderito allo sciopero generale del 27 febbraio 1974. (4-09242)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali la direzione generale delle pensioni di guerra non abbia, a distanza di anni, dato risposta ai numerosi ex impiegati giornalieri che, ai fini del riscatto del servizio prestato presso la detta direzione generale, hanno chiesto un documento che, oltre a comprovare la prestazione del servizio in discorso, indichi:

a) che durante tale periodo hanno avuto l'obbligo di osservare l'orario di ufficio;

b) che sono stati retribuiti con fondi a carico del bilancio dello Stato;

c) se e in quale misura hanno percepito indennità all'atto della cessazione dal servizio. (4-09243)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

PICA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che con precedente interrogazione a risposta scritta n. 4-06727 del 26 settembre 1973 è stata richiamata l'attenzione sullo stato in cui si trovano dal 1965 due fabbricati costruiti dalla GESCAL nel comune di Sant'Arzenio (Salerno), di cui uno crollato nel corso della costruzione — quali provvedimenti intendano adottare per porre termine ad uno sconcio più volte e inutilmente denunciato e se non ritengano di provvedere sollecitamente addirittura alla eliminazione dei due fabbricati ormai abbandonati e non più rispondenti alle aspettative degli assegnatari molti dei quali dopo nove anni hanno lasciato il paese o, pur rimanendovi, hanno perduto qualsiasi fiducia e speranza nell'acquisizione di un alloggio. (4-09244)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se è a conoscenza delle vive perplessità suscitate in ordine alla classificazione degli aventi diritto al riconoscimento dei benefici, di cui alla legge 1° novembre 1973, n. 761.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se il Presidente del Consiglio non ritenga di dover assumere sollecite e positive iniziative perché venga esteso ai dipendenti delle amministrazioni locali, che abbiano prestato precedentemente servizio presso il Ministero della difesa, il diritto alla ricongiunzione dei diversi servizi prestati ai fini del trattamento di quiescenza e della relativa liquidazione, analogamente a quanto già riconosciuto a coloro che abbiano svolto servizio presso i corpi armati dello Stato.

(3-02228)

« CALDORO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza dello stato di vivo malcontento rappresentato dalle organizzazioni sindacali degli autotranvieri in relazione all'attuale gestione del fondo speciale di previdenza.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non intenda di dover disporre perché venga riconosciuta ai lavora-

tori interessati una migliore e più incisiva partecipazione all'azione di controllo sul fondo medesimo, in relazione anche ai numerosi suoi mancati adempimenti, con speciale riguardo ai ritardi con cui si provvede al corretto e sollecito funzionamento del meccanismo della scala mobile e alla conseguente perequazione economica dal 1° gennaio 1974, come già praticato per quanti beneficiano dell'assicurazione obbligatoria.

(3-02229)

« CALDORO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro per sapere se corrispondono a verità le lamentele di alcuni impiegati e funzionari della Banca d'America e d'Italia, sede di Napoli, in riferimento alla mancata applicazione del contratto di lavoro per lo straordinario e, ancora, se è esatto che il direttore percepirebbe premi di rendimento assolutamente sproporzionati a quelli corrisposti ad altri funzionari anche di grado elevato.

« L'interrogante, inoltre, chiede che s'intervenga presso codesta direzione napoletana della Banca d'America e d'Italia per far cessare il più presto lo sconcio di una cassa cambiali situata in locali inadatti che, con i tempi correnti, non offrono un benché minimo di sicurezza né ai clienti né agli impiegati addetti a quel lavoro, i quali ultimi potrebbero trovarsi esposti a quei colpi delinquenziali che tanto spesso rallegrano la città di Napoli e la provincia.

(3-02230)

« CHIACCHIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere, in relazione alla tragica morte del detenuto Giancarlo Del Padrone alle "Murate" di Firenze, ucciso nel corso di una protesta pacifica ed in relazione altresì al ferimento di numerosi altri detenuti, come si giustifichi l'uso dissennato di armi da fuoco, alla luce dei gravi elementi che stanno emergendo, che non richiedevano che l'adozione di normali misure di controllo e se abbia disposto, indipendentemente dagli accertamenti che conduce l'autorità giudiziaria, una propria e rapida inchiesta amministrativa per determinare tutte le responsabilità nell'accaduto, pervenendo intanto all'adozione di misure cautelative nei confronti del personale che si fosse reso responsabile della cruenta iniziativa.

« Gli interroganti intendono altresì conoscere quali misure si intendano adottare in generale da parte della direzione prevenzione e pena per favorire un clima distensivo nelle carceri italiane, respingendo le sollecitazioni oltranziste che in questo particolare momento di transizione nella vita dei penitenziari italiani puntano ad una ripresa indiscriminata della repressione; e se non ritenga di adottare misure amministrative per alleviare le condizioni ambientali e di vita di relazione dei detenuti nelle more dell'approvazione del nuovo ordinamento penitenziario, e di adottare misure di emergenza per alleviare le condizioni di lavoro degli agenti di custodia provvedendo ad integrare gli organici e migliorare la loro preparazione ed il trattamento relativo, nel rispetto almeno del godimento del diritto a riposi e licenze.

(3-02231) « COCCIA, MALAGUGINI, SPAGNOLI, RIELA, STEFANELLI, CAPPONI BENTIVEGNA CARLA, BENEDETTI GIANFILIPPO, PERANTUONO, ACCREMAN, TRAINA, VAGLI ROSALIA, ASSANTE, CITTADINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri della sanità e degli affari esteri, per conoscere i motivi che hanno fatto escludere le carni suine dalla convenzione italo-sudafricana (*Gazzetta Ufficiale*, 11 maggio 1973) per la importazione dal Sud Africa di carni ovine, bovine e caprine, refrigerate e surgelate. Le carni suine vengono importate in massima parte dalla Cina e dai paesi dell'Europa orientale: appare tuttavia singolare che ne sia stata preclusa la importazione dal Sud Africa, dato che, a parità di costi e di garanzie sanitarie, le carni suine di questa origine sono qualitativamente superiori alle prime.

« Subordinatamente l'interrogante chiede di conoscere per quale ragione la commissione sanitaria veterinaria italiana che il 17 aprile 1973 si recò a Pretoria per stipulare la predetta convenzione ha usato come interprete il dottor Mario Spagliardi: questi, funzionario della SpA Alimont (Gruppo Montedison), si trovava nel Sud Africa come inviato dell'allora presidente della Alimont, dottor Gino Spezia. Quei negoziati avevano carattere riservato perché destinati a produrre conseguenze commerciali rilevanti, ove in futuro la convenzione divenisse operante: pertanto la partecipazione del funzionario di una delle parti italiane interessate appare sconcertante, per nulla corretta e neppure giustificabile,

poiché l'ufficio commerciale della nostra ambasciata in quel paese è ben attrezzato per assistere le delegazioni e dispone di personale notoriamente efficiente.

(3-02232)

« CARADONNA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se gli risulta lo stato di allarme e di preoccupazione diffusi, non solo fra le maestranze dell'arsenale-esercito di Napoli, ma fra tutte le forze sindacali e politiche napoletane a seguito di voci che danno per certo lo smantellamento dello stabilimento di via Campegna a Fuorigrotta e, in particolare, del fatto che la direzione dello stabilimento sta procedendo ad una sorta di censimento per sapere chi sono gli operai e gli impiegati eventualmente disposti a raggiungere altri stabilimenti sparsi nelle varie città d'Italia;

per sapere se non ritenga di dover fornire assicurazioni valide per ciò che riguarda la conservazione dell'arsenale e, anzi, il suo potenziamento fino a ridargli le stesse capacità occupazionali e produttive, avute nel passato, fin da quando, cioè è stato considerato, giustamente, uno dei più validi stabilimenti militari della difesa;

per sapere, infine, se tanto non sia ritenuto necessario non solo al fine di evitare che vada disperso un notevole patrimonio rappresentato dalla mano d'opera dello stabilimento, altamente qualificata e specializzata, ma anche al fine di evitare che sia dato un altro grosso colpo alla già asfittica attività produttiva della città e della provincia di Napoli ed ai suoi già bassi livelli occupazionali.

(3-02233)

« D'AURIA, CONTE, ANGELINI, NAHOUM, CERRI, TESI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato per sapere se è a conoscenza e quali provvedimenti intenda adottare per sanare la grave e difficilissima situazione creatasi nel paese dopo l'emanazione del decreto sull'aumento di lire 10 al chilogrammo del prezzo dello zucchero in confezione (*Gazzetta ufficiale* n. 52 del 23 febbraio 1974).

« Infatti, come conseguenza immediata di tale provvedimento, si sono verificate, oggettivamente, alcune anomale situazioni:

1) irreperibilità dello zucchero sfuso in sacchi da chilogrammi 50;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

2) ostruzionismo delle industrie saccarificare per evitare o ridurre al minimo la consegna dello zucchero in confezioni (ritardi di consegna degli imballi, guasti alle macchine confezionatrici, importi di finanziamento non pervenuti, scioperi del personale, impossibilità di fare effettuare orari straordinari ecc., ecc.);

3) impossibilità da parte degli operatori economici di effettuare acquisti di zucchero estero MEC che ha una quotazione superiore di circa 40 lire al prezzo dello zucchero nazionale.

« Da quanto sopra è facile dedurre che le industrie nazionali (a conoscenza che il 1° luglio 1974, con l'inizio della nuova campagna saccarifera, a seguito dell'aumentato prezzo della barbabietola, il prezzo dello zucchero sposterà conseguentemente di circa 16 lire il chilogrammo) cercano di vendere il meno possibile, per arrivare con le massime rimanenze alla data del 1° luglio 1974.

« Considerato che tale situazione, oltre a recare grave disagio alla popolazione per la mancanza di zucchero al dettaglio, rischia di paralizzare totalmente il mercato industriale connesso al consumo all'ingrosso del prodotto saccarifero (liquori e sciroppi, acque gassate e bibite, pasticceria e biscotteria, prodotti farmaceutici, esercizi pubblici in genere e grandi comunità ospedaliere ecc.), l'interrogante sottolinea l'urgenza della questione.

(3-02234)

« SIMONACCI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per conoscere (anche in relazione alle notizie apparse sulla stampa quotidiana circa "l'imboscamento" di ingenti quantitativi di zucchero) se rispondono a verità le voci relative ad una burrascosa seduta, avvenuta a livello europeo il 12 febbraio 1974, del comitato consultivo agricolo per un esame dettagliato della situazione nel settore saccarifero;

se in quella seduta il presidente signor Grupe abbia aspramente criticato il fatto che importatori italiani (non meglio identificati) abbiano acquistato otto milioni di quintali di zucchero all'interno del mercato comune con il solo obiettivo di attendere la fissazione dei nuovi prezzi per l'annata agraria che verranno annunciati e definiti per il prossimo primo luglio.

« Gli interroganti chiedono inoltre, convinti della gravità del fatto, di conoscere i tito-

lari delle licenze di importazione di zucchero rilasciate dal Ministero e coloro che hanno contrattato a livello comunitario l'ingente partita di zucchero;

di conoscere dove sono finiti gli otto milioni di quintali di zucchero, che si dice siano rimasti per una parte occultati all'estero;

di conoscere quali iniziative urgenti e di carattere straordinario il Ministro intende assumere per colpire gli speculatori, i profitti illeciti, ed immettere subito sul mercato i quantitativi di zucchero necessari al fabbisogno della popolazione italiana.

(3-02235)

« DAMICO, MILANI, BARDELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere se risponde a verità che l'anarchico Valpreda abbia capitanato in Salerno manifestazioni sediziose in occasione del processo in corso nei confronti dell'imputato del barbaro assassinio del giovane studente Falveilla al fine di intimidire la Corte giudicante e altresì abbia capitanato ieri in Roma nella zona di Campo di Fiori gravi tumulti durante i quali sono rimasti feriti numerosi agenti delle forze dell'ordine.

« Gli interroganti chiedono se sia stato proceduto in caso affermativo da parte delle autorità alla denuncia del Valpreda e se si sia ritenuto opportuno provvedere alla revoca del provvedimento di libertà provvisoria di cui lo stesso, imputato della strage di Milano, gode attualmente usando di tale provvedimento per continuare a dedicarsi ad attività sovversive.

(3-02236)

« CARADONNA, MARCHIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere, data la sua qualità di Autorità vigilante sul Consiglio nazionale delle ricerche, se sia a conoscenza della situazione del personale del Centro ricerche aerospaziali di Roma.

« Tale personale è mantenuto, per la maggior parte, in uno stato di rapporto di lavoro precario, con contratto a termine rinnovato annualmente. Questo stato di fatto perdura da molti anni e non trova alcuna giustificazione nella legislazione del lavoro in vigore.

« Il personale in questione è pagato con i fondi per la ricerca aerospaziale attribuiti per legge al Consiglio nazionale delle ricerche.

« L'inquadramento di suddetto personale tra i lavoratori a contratto del Consiglio na-

zionale delle ricerche regolarizzerebbe la situazione senza comportare oneri per lo Stato. I livelli retributivi, infatti, possono essere allineati a quelli previsti dalla normativa del Consiglio nazionale delle ricerche e per quanto riguarda gli oneri previdenziali non è pensabile che una struttura dello Stato come il Centro di ricerche aerospaziali abbia violato la normativa previdenziale e non abbia regolarmente versato i prescritti contributi.

« La regolamentazione definitiva della posizione giuridica del personale è particolarmente urgente nel momento in cui l'Italia si appresta a contribuire alle imprese spaziali internazionali, dato che non è possibile far fruttare convenientemente la collaborazione internazionale senza rafforzare le strutture di ricerca nazionali nel settore, oggi gravemente dissestate.

« Gli interroganti chiedono, perciò, quali provvedimenti il Governo intenda sollecitare da parte del Consiglio nazionale delle ricerche per favorire la definitiva sistemazione di questo personale e per inserire l'attività del Centro di ricerca aerospaziale entro una programmazione complessiva del settore.

« Gli interroganti chiedono, infine, di sapere se è possibile che il Governo solleciti il Consiglio nazionale delle ricerche a intervenire perché si applichi anche entro il Centro di ricerche aerospaziali, la normativa in vigore da anni entro gli organi di ricerca del Consiglio nazionale delle ricerche, normativa che assicura una programmazione democratica del lavoro scientifico e lo sottrae ai personalismi e alle impostazioni di piccoli gruppi, a volte legati a concezioni tecniche e scientifiche sorpassate.

(3-02237)

« FERRI MARIO, VENTURINI ».

#### INTERPELLANZE

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per avere notizie particolareggiate in merito alla aggressione cui sono stati oggetto i dirigenti della CISNAL di Venezia-Mestre i quali martedì 5 marzo 1974, alle ore 9, sono stati ammanettati con catene e cerotti nella sede della CISNAL stessa da parte di tre individui che hanno poi asportato tutti i documenti ivi esistenti ed hanno altresì minacciato il segretario della CISNAL di rappresaglie nel caso egli continuasse a svolgere attività sindacale nelle fabbriche di Marghera;

per conoscere quali provvedimenti sono stati assunti al fine di tutelare l'attività sindacale della CISNAL da tempo oggetto di minacce e di persecuzioni da parte delle cosiddette brigate rosse;

e per sapere quanto si conosce ed è possibile rivelare in merito alla composizione, consistenza, fini e scopo delle medesime brigate rosse.

(2-00482)

« DAL SASSO ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere per quali motivi la giunta del Comitato interministeriale prezzi (CIP), con il provvedimento n. 24 del 1973, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 2 gennaio 1974, abbia deliberato di aumentare dal 1° gennaio 1974 il prezzo dei cementi e di altri leganti idraulici nella misura del quaranta per cento circa (cemento ad alta resistenza 425 da lire 950 al quintale a lire 1.320 al quintale: il più usato), considerato:

1) che le motivazioni elencate nella premessa della delibera CIP sono palesemente fasulle e contraddittorie, e cioè " che i notevoli aumenti dei prezzi dei materiali e dei combustibili mettono in pericolo la regolarità della produzione " e " che i paesi europei hanno prontamente allineato i prezzi... ai nuovi costi determinando uno squilibrio rispetto al mercato nazionale ": perché la prima motivazione è smentita dalla incontestabile realtà che non solo sono in costante aumento potenzialità a produzione ma anche le iniziative per ampliamenti, ammodernamenti, nuove cave e nuovi impianti; e la seconda motivazione è in contrasto con la prima perché i prezzi più alti degli altri paesi non mettono in pericolo la produzione, visto l'ormai consolidata tendenza dei cementieri italiani di saccheggiare con le ruspe le bellezze naturali italiane per fornire a paesi stranieri i prodotti delle loro incontrastate devastazioni;

2) che la situazione economica dell'industria cementiera era — nonostante il blocco ultradecennale del prezzo — largamente attiva, almeno per le aziende di tutte le dimensioni modernamente organizzate, a cominciare dalle più grandi e famose aziende con utili dichiarati nel 1971 e nel 1972: dall'Italce-menti: di 3 miliardi e 383 milioni, 2 miliardi e 369 milioni; dall'Unione cementerie: di un miliardo e 836 milioni, 1 miliardo e 758 milioni; dalle Cementerie di Merone: di 742 milioni, di 827 milioni (senza chiedere, come giustamente osserva un commentatore di un

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1974

quotidiano milanese — non di proprietà di Carlo Pesenti — visto che il prezzo è rimasto fermo per decenni, "quali enormi profitti sono stati lucrati in anni in cui la lira valeva molto di più, un operaio si pagava 40-50 mila lire al mese e alla richiesta di un impianto antinquinamento si sarebbe risposto con un sorriso", profitti che — tutti sanno — il più grosso cementiere ha riversato nell'acquisto di banche, fabbriche d'auto, eccetera, e giornali con miliardi di *deficit* all'anno);

3) che la dichiarata urgenza e il differimento della procedura istruttoria all'atto della ratifica da parte del CIP "onde evitare che anticipate notizie dell'aumento determi-

nino ulteriori turbative del mercato" sono ingiustificate e smentite dai fatti più che dalle parole: perché non sono le "notizie" che hanno determinato "turbative" nei consumatori pubblici e privati ma il notevole aumento dei profitti dei cementieri (un grazioso regalo sui 30 miliardi solo all'Italcementi, salvo tempestive opportune giostrazioni di bilancio o campagne promozionali pluridirezionali).

(2-00483)

« MARCHETTI ».