

BOLLETTINO

DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

GIUNTA DELLE ELEZIONI	Pag. 1
AFFARI INTERNI (II):	
<i>In sede referente</i>	» 2
LAVORI PUBBLICI (IX):	
<i>In sede referente</i>	» 2
TRASPORTI (X):	
<i>In sede referente</i>	» 4
IGIENE E SANITÀ (XIV):	
<i>In sede referente</i>	» 9
CONVOCAZIONI	» 10

GIUNTA DELLE ELEZIONI

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1968, ORE 12. — *Presidenza del Presidente* LUCIFREDI.

VERIFICA DEI POTERI PER IL COLLEGIO II (Cuneo).

La Giunta, dopo aver ascoltato la relazione dell'onorevole Morvidi, respinge un ricorso diretto a far annullare l'assegnazione dei voti preferenziali per alcune sezioni in provincia di Alessandria e decide di proporre la convalida dei seguenti deputati eletti nel Collegio II (Cuneo): Lenti Luciano, Nahoum Isacco, Bo Oddino, Romita Pier Luigi, Giolitti Antonio, Badini Confalonieri Vittorio, Baldi

Carlo, Sarti Adolfo, Bima Luigi, Sisto Giovanni, Giraudi Giovanni, Miroglio Giuseppe, Traversa Giovanni.

VERIFICA DEI POTERI PER IL COLLEGIO IX (Verona).

La Giunta, dopo aver ascoltato la relazione dell'onorevole Lizzero, decide di proporre la convalida dei seguenti deputati eletti nel Collegio IX (Verona): Busetto Franco, Morelli Giancarlo, Pellizzari Sergio, Lavagnoli Mario Adriano, Ceravolo Domenico, Marzotto Vittorio Emanuele, Rumor Mariano, Bisaglia Antonio, Gui Luigi, Gonella Guido, Erminero Enzo, Girardin Luigi, Prearo Giocondo Roberto, Storchi Ferdinando, Canestrari Alessandro, Corà Renato Virgilio, Perdonà Valentino, Dall'Armellina Michelangelo, Romanato Giuseppe, Fracanzani Carlo, Miotti Carli Amalia, Balasso Giuseppe, Fornale Matteo Lino, Bertoldi Luigi, Silvestri Primo, Guerrini Giorgio, Baldani Guerra Alfredo.

VERIFICA DEI POTERI PER IL COLLEGIO X (Venezia).

La Giunta, dopo aver ascoltato la relazione dell'onorevole Mancini, decide di proporre la convalida dei seguenti deputati eletti nel Collegio X (Venezia): Vianello Gianmario, Chinello Ivone, Fregonese Elio, Luzzatto Lucio Mario, Matteotti Gianmatteo, Reggiani Alessandro, Moro Dino, Ferrari Aggradi Mario, Anselmi Tina, Schiavon Primo, Fabbri Francesco, Degan Costante, Boldrin Anselmo, De Poli Dino, Sartor Domenico.

ESAME PER CATEGORIA DI CARICHE AI FINI DELLA
VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON IL MANDATO
PARLAMENTARE.

La Giunta inizia l'esame per categoria delle cariche dichiarate dai deputati, al fine di verificarne la compatibilità con il mandato parlamentare.

Si esaminano le cariche ricoperte in istituti tecnici e professionali e in enti a fini similari. Dopo interventi del Presidente e dei deputati Padula, Manco, Cattaneo Petrini Giannina, Lepre e Amendola Pietro, la Giunta decide di compiere un supplemento di istruttoria e di rinviare la discussione sull'argomento ad una delle prossime sedute.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 13,30.

AFFARI INTERNI (II)

IN SEDE REFERENTE.

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1968, ORE 9,15. — *Presidenza del Vicepresidente* MATTARELLI. — Interviene il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo Sarti.

DISEGNI DI LEGGE:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 » (311);

« Stato di previsione della spesa del Ministero del turismo e dello spettacolo » (Tabella n. 20);

« Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1967 » (*Parere alla V Commissione*) (312).

Il relatore Sgarlata svolge un'ampia relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero del turismo e dello spettacolo. Su richiesta di alcuni commissari, la Commissione conviene che il testo scritto della relazione sia distribuito a tutti i commissari prima dell'inizio della discussione generale, che è rinviata ad altra seduta.

Al termine il Presidente Mattarelli consulta la Commissione per stabilire un programma di lavori per la prossima settimana.

Il deputato Caprara osserva che l'urgenza non deve essere a scapito di una approfondita disamina del bilancio e del rendiconto. Si riserva comunque di sollevare la questione nella sede opportuna.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 10,45.

LAVORI PUBBLICI (IX)

IN SEDE REFERENTE.

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1968, ORE 9. — *Presidenza del Presidente* BARONI. — Interviene il Ministro dei lavori pubblici, Natali.

DISEGNI DI LEGGE:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 » (311);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1969 » (tabella n. 9) (*Parere alla V Commissione*);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1967 » (312) (*Parere alla V Commissione*).

La Commissione prosegue nell'esame dei disegni di legge.

Il deputato Quilleri, dopo aver rilevato la non omogeneità dei dati relativi ai residui passivi in quanto riferentisi ad opere in diversa fase di realizzazione, sollecita la liquidazione delle somme dovute alle imprese appaltatrici di opere pubbliche, al fine di non gravare le imprese stesse di oneri conseguenti alla accessione di mutui bancari, sottolinea la esigenza di adeguati interventi per la viabilità ordinaria specie nelle zone altamente sviluppate, e rivela le carenze ancora esistenti nel settore dell'edilizia scolastica.

Passa poi ad affrontare i problemi afferenti alla legislazione urbanistica, sottolinea i danni che derivano all'attività edilizia dalla incertezza normativa esistente in tale settore, ritiene opportuno introdurre alcune modifiche alla legge 6 agosto 1967, n. 765, prorogando il termine per l'applicazione dei nuovi *standard* urbanistici e stabilendo norme particolari per le zone montane, fa rilevare la impossibilità di realizzare tutte le opere per le quali è stata rilasciata la licenza edilizia nell'anno successivo alla entrata in vigore della legge n. 765, date le disponibilità finanziarie che sarebbero a tal fine necessarie, e sollecita maggiori interventi nel settore delle opere portuali con speciale riferimento ai porti turistici.

Conclude soffermandosi sui problemi della difesa del suolo, chiedendo un preventivo accertamento geologico in occasione della realizzazione almeno delle grandi infrastrutture, sottolineando l'esigenza di una adeguata legislazione in materia di depurazione delle acque e di un convegno in cui sia dibattuto il problema delle idrovie al fine di giungere ad una chiarificazione del problema stesso, solle-

citando un maggior coordinamento tra l'ANAS e l'ENEL quando si tratti di questioni che afferiscono alla competenza dell'una e dell'altro e chiedendo una visita della Commissione in Sicilia al fine di prender conoscenza dei criteri usati per la utilizzazione dei fondi stanziati per provvidenze a favore delle zone terremotate.

Il deputato Calvetti si sofferma sui problemi dell'edilizia scolastica rilevando la necessità dell'acceleramento delle procedure di esecuzione delle opere, specie per quanto attiene alla concessione della realizzazione delle opere stesse agli enti locali, e al reperimento delle aree ed alla loro acquisizione, sottolinea la esigenza della congruità degli interventi in relazione ad un ben definito parametro aul-tipo di scuola, ritiene necessario un coordinamento dei diversi programmi pluriennali di intervento nel settore e prospetta la opportunità di destinare i residui passivi relativi alla esecuzione delle opere di edilizia scolastica col contributo dello Stato nelle zone dove sono più scarse le possibilità di intervento degli enti locali, alla esecuzione di tali opere in altre zone dove le possibilità stesse sono maggiori, stabilendo nel contempo l'assunzione a carico dello Stato della realizzazione di nuovi edifici scolastici nei comuni per i quali verrebbe a mancare la possibilità della erogazione del contributo.

Conclude ribadendo l'esigenza di adeguati interventi nel settore della viabilità statale, specie nelle zone non attraversate da autostrade, auspicando una razionalizzazione degli interventi in tale settore, sollecitando, l'ammmodernamento della strada statale n. 36, e rilevando la esiguità degli stanziamenti previsti dalla tabella n. 9 nel loro complesso.

Il deputato Achilli, dopo aver rilevato che l'attuale situazione di incertezza politica ha determinato anche una fuga di responsabilità da parte dell'attuale Governo anche per quanto attiene al settore dei lavori pubblici, sottolinea la necessità di trasformare il Ministero dei lavori pubblici in Ministero della pianificazione territoriale, in modo da realizzare una adeguata politica delle infrastrutture, afferma che il primo passo per lo svolgimento di tale politica può essere rappresentato dal ricorso ai piani territoriali di coordinamento, in modo anche da pervenire ad un coordinamento degli interventi sul territorio attraverso piani pluriennali, e si sofferma sulla esigenza di considerare il problema dei collegamenti stradali ed autostradali, e più in generale il problema dei trasporti, nel quadro della attrezzatura del territorio.

Passa quindi ad esaminare il problema del potenziamento dei quadri del Ministero dei lavori pubblici, si dichiara contrario alla creazione di enti di intervento la cui azione risulterebbe sottratta al controllo parlamentare e dichiara di ritenere necessaria una sollecita dei numerosi problemi esistenti nel settore urbanistico, anche al fine di accelerare il processo di pianificazione, che ha subito una battuta di arresto in seguito alla recente sentenza della Corte costituzionale sulla indennizzabilità dei vincoli urbanistici.

Rilevata la opportunità di procedere sulla strada già iniziata con la legge n. 765, del 1967, aumentando il grado di intervento man mano che se ne prospetti la necessità per giungere ad un regime pubblicistico delle aree edificabili, conclude prospettando la possibilità di subordinare, nel periodo intermedio, la edificazione ad una concessione da parte del comune, vincolata ai piani particolareggiati di esecuzione, alle lottizzazioni convenzionate ed a eventuali programmi pluriennali quando si tratti di comuni sprovvisti di piano regolatore generale, e sollecitando un più ampio intervento pubblico nel settore dell'edilizia abitativa, da realizzarsi anche attraverso un decentramento degli enti di intervento.

Il deputato Carra, si sofferma sulle funzioni eminentemente di controllo e di stimolo che il Parlamento e le Commissioni permanenti in particolare dovrebbero svolgere nei riguardi del Governo, in modo da pervenire alla previsione di interventi fondati su necessità obiettive ed a un maggior coordinamento degli interventi stessi, demandato al Governo nella sua responsabilità. Sollecita a tal fine la possibilità da parte della Commissione di accedere ai dati di cui il Ministero dei lavori pubblici venga in possesso e, più in generale, una più vasta attività conoscitiva della Commissione stessa, rileva che l'azione svolta dal Ministero del tesoro e diretta a porre remore al finanziamento di opere assistite dal contributo dello Stato, oltre che espropriare di fatto il Ministero dei lavori pubblici dei suoi poteri decisionali, contrasta con la volontà espressa dal Parlamento nel deliberare i relativi stanziamenti e si sofferma sulla necessità di un coordinamento tra i poteri attribuiti all'ANAS in materia di distanze dalle costruzioni dal ciglio stradale ed il disposto dell'articolo 19 della legge n. 765 del 1967.

Conclude contestando che l'esistenza dei residui passivi indichi una precisa volontà da parte del Governo e della maggioranza di mantenere la situazione esistente, rilevando

che, solo qualora a tali affermazioni venga attribuito un valore esclusivamente polemico potrà realizzarsi una intesa tra le diverse forze politiche per lo svolgimento della funzione che spetta al Parlamento e quindi alla Commissione, e dichiarandosi favorevole alla proposta del relatore di esprimere parere favorevole sui due disegni di legge.

Il Presidente sospende quindi la seduta per un'ora, data la votazione in corso in Assemblea.

(La seduta sospesa alle 10,45 riprende alle 11,45).

Il deputato Lepre, dopo aver dichiarato di concordare sulla proposta formulata dal deputato Calvetti in ordine alla utilizzazione dei residui passivi attinenti all'edilizia scolastica, sollecita la realizzazione del traforo di Monte Croce Carnico, anche in relazione alle esigenze di sviluppo del porto di Trieste, prospetta il problema della distanza delle costruzioni dal ciglio stradale nelle zone di montagna ed invita il Governo a disporre con decreto-legge l'immediata operatività dei piani regolatori e dei programmi di fabbricazione già adottati dai comuni.

Il deputato Fulci sollecita maggiori interventi nel settore delle opere marittime, con speciale riferimento ai porti della Sicilia, ritiene opportuna una maggior larghezza di impostazione nella realizzazione delle opere stesse, ribadisce l'esigenza di predisporre la sistemazione degli invasi nel porto di Messina anche ai fini di un migliore collegamento con la regione calabrese, ed auspica maggiori stanziamenti nel settore della difesa del suolo ed in special modo per la manutenzione delle opere già realizzate.

Il deputato Ferretti, dopo aver rilevato la esiguità della spesa globale prevista dalla tabella n. 9, sottolinea le carenze esistenti per quanto attiene all'intervento pubblico nel settore dell'edilizia abitativa, si sofferma sulla esiguità degli stanziamenti per l'edilizia sovvenzionata e a totale carico dello Stato, ed individua nella speculazione sulle aree edificabili una delle cause che, insieme all'alto costo del denaro ed al costo di gestione degli enti di intervento, incidono maggiormente sul livello dei fitti degli alloggi realizzati con concorso o il contributo dello Stato.

Dopo avere sottolineato la necessità delle classi meno abbienti di disporre di alloggi in locazione ad un canone che tenga conto dei redditi percepiti, individua nella riforma della legislazione urbanistica e nella conseguente

eliminazione della rendita fondiaria un presupposto indispensabile per una nuova politica delle abitazioni che consenta la realizzazione di servizi adeguati, preannuncia che la sua parte politica si riserva di presentare un ordine del giorno avente ad oggetto la predisposizione di un piano pluriennale per la realizzazione di 500 mila vani l'anno da cedere in locazione ai ceti meno abbienti, e sottolinea i ritardi finora verificatisi nello svolgimento da parte della « Gescal » dei compiti istituzionali ad essa demandati.

Dopo aver sollecitato una decisione da parte del Governo circa l'inserzione del territorio del comune di Palermo tra le zone sismiche di seconda categoria, anche al fine di evitare le negative conseguenze che si determinerebbero sul piano economico qualora dovessero verificarsi ulteriori ritardi nella decisione stessa, conclude ribadendo l'esigenza di provvedere al rifornimento idrico del comune di Palermo e dichiarandosi contrario alla proposta fatta dal relatore di esprimere parere favorevole sui due disegni di legge.

Il deputato Pisoni sollecita la soluzione dei conflitti di competenza che si delineano tra l'ANAS ed i comuni in merito alla distanza delle costruzioni dal nastro stradale e chiede maggiori interventi per la viabilità statale nella provincia di Trento.

Il deputato Todros, facendo riferimento ad una interrogazione da lui presentata ed avente ad oggetto l'approvazione dei piani regolatori da parte delle Giunte provinciali amministrative, esprime vivaci critiche in merito alla risposta data alla interrogazione stessa e nella quale si mostra di ritenere necessaria tale approvazione anche dopo l'entrata in vigore della legge n. 765 del 1967, disattendendo così la chiara volontà espressa dal Parlamento in occasione dell'approvazione della legge stessa.

Il Presidente dichiara quindi chiusa la discussione generale e preannuncia che il Relatore ed il Ministro dei lavori pubblici replicheranno agli intervenuti nel dibattito nella seduta di mercoledì 9 ottobre.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 12,45.

TRASPORTI (X)

IN SEDE REFERENTE.

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1968, ORE 9,45. — *Presidenza del Vicepresidente GATTO.* — Interviene il Ministro della marina mercantile, Spagnoli.

DISEGNO DI LEGGE:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 » (311);

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1969 » (Tabella n. 17) (*Parere alla V Commissione*).

La Commissione conclude l'esame con gli interventi dei deputati Macchiavelli, Ceravolo Sergio e Carrara.

Il deputato Macchiavelli ricorda, innanzi tutto, come al processo di crescita del commercio mondiale e all'accelerato ritmo della nostra industria e della nostra economia non abbia tenuto dietro un aumento proporzionato della nostra marineria, la cui presenza è, invece, progressivamente diminuita, con riflessi negativi anche sulla nostra bilancia dei pagamenti. Tale fenomeno risulta tanto più grave quando si constata che la nostra flotta è insufficiente sia quantitativamente che qualitativamente; e ciò malgrado le precise indicazioni fatte a suo tempo dalla Commissione trasporti in sede di « parere » al piano quinquennale.

L'onorevole Macchiavelli ricorda anche le deficienze della nostra cantieristica: i cantieri italiani partecipano con sole 278.000 tonnellate di stazza lorda alle commesse mondiali, ossia con una percentuale dell'appena 1,3 per cento del tonnello commissionato nel mondo.

Dopo aver rilevato la stretta correlazione tra flotta, trasporti e sviluppo economico di un paese, l'onorevole Macchiavelli si sofferma, poi, sui problemi dei porti e mette in rilievo che, mentre l'Italia ha stanziato, per i cinque anni di durata del piano, 260 miliardi per tutti i suoi 140 porti classificati, il solo Giappone ha stanziato, solo per il nuovo porto di Tokio, ben 300 miliardi. Di qui la necessità di fare una politica portuale che tenga conto della concorrenza dei porti del Nord Europa e di Marsiglia; di incrementare lo sviluppo della cantieristica oltre i limiti del piano CIPE; di un più deciso controllo pubblicitario sui sistemi tariffari imposti dall'armamento di linea, specie straniero, dando precise disposizioni alle nostre società di preminente interesse nazionale per sostenere i nostri interessi nelle *conférences*.

L'onorevole Macchiavelli afferma anche la necessità di aggiornare la nostra legislazione, in particolare il codice della navigazione e le norme doganali.

Insiste pure sull'esigenza della specializzazione della nostra flotta, specie nel settore del trasporto merci, dove siamo scesi al decimo posto nella graduatoria dei valori mondiali; tale esigenza ha particolare rilievo per la marineria sovvenzionata, nella quale il settore merci è pressoché insignificante (solo 186.000 tonnellate di stazza lorda, sulle complessive 700.000).

L'onorevole Macchiavelli, nella seconda parte del suo intervento si occupa dell'armamento minore, delle navi cioè fino a 3.000 tonnellate di stazza lorda (che devono essere aiutate al pari dell'armamento della pesca), del credito navale, delle bandiere ombra e dei problemi del personale (marittimi e portuali) che sono la spina dorsale dei nostri traffici e che meritano maggiore attenzione da parte della collettività nazionale.

Il deputato Ceravolo Sergio si sofferma sui problemi portuali e, da una disamina dei fenomeni che si sono verificati e tutt'ora si verificano nei nostri porti, trae la conclusione che le insufficienze, unanimemente denunciate, della nostra economia marittima debbono essere addebitate alla politica sin qui seguita per il settore, politica che, per quanto concerne i porti, si muove, con assoluta prevalenza, secondo stimoli esterni ai porti stessi, come, per esempio, le moderne navi specializzate che impongono scali specializzati. Tale fenomeno deve preoccupare fortemente, perché, se i nostri porti non sono in grado di adeguarsi per forza propria al progresso tecnologico, inevitabilmente lo subiranno in modo occasionale e disorganico, determinando contraddizioni gravi (quali la concessione a privati delle zone portuali migliori e delle operazioni portuali tecnicamente più avanzate ed economicamente più vantaggiose) e pregiudicando la possibilità di un loro assetto territoriale pianificato, di un apparato tecnico moderno degli enti portuali e di una direzione operativa razionalmente e globalmente programmata dei medesimi.

Per i lavoratori portuali, poi, le tendenze spontaneamente in atto portano a risultati nettamente negativi: se non si procederà celermente all'ammodernamento dei porti, si avrà inevitabilmente — per i conseguenti dirottamenti e la conseguente necessità di ridurre le tariffe — una riduzione dell'occupazione operaia e il peggioramento del loro trattamento economico; se, d'altra parte, si introdurranno nuove tecniche in un tessuto logoro, quale è l'attuale strutturazione dei nostri porti, si avrà ugualmente una riduzione

dell'occupazione. È necessario, quindi, predisporre subito una solida organizzazione portuale, basata su due punti-forza: 1) enti portuali autonomi, che siano imprenditori moderni ed efficienti, dotati degli opportuni strumenti giuridici ed economici, che non alienino la loro autonomia finanziaria e tecnica a favore dei grandi operatori privati, che consolidino il carattere pubblico della gestione portuale, secondo una visione unitaria e programmata del ciclo portuale; 2) le organizzazioni dei lavoratori portuali.

Questi ultimi, con le innovazioni della tecnica, si trovano di fronte ad una vera svolta. Del resto, non è questa la prima volta: già all'inizio del secolo si ebbe qualcosa di analogo. Ebbene, come allora si affrontò coraggiosamente il problema e lo si superò saggiamente con la creazione delle Compagnie portuali, così oggi il progresso tecnico impone un'estensione coraggiosa dei compiti di queste, a livello di direzione tecnica e direttiva delle operazioni portuali.

Il lavoro portuale, a sua volta, deve essere svolto da *équipes* di lavoratori altamente preparate per le operazioni in stiva e sulla banchina e per quelle con mezzi meccanici: per altro, tali *équipes* non possono e non debbono essere fornite, né dai privati, pena la frantumazione del ciclo portuale e l'indebolimento definitivo dell'ente portuale, né da quest'ultimo, pena la sua elefantiasi e la eccessiva burocratizzazione: le possono fornire solo le compagnie portuali che esistono già.

L'onorevole Ceravolo afferma che si può fare molto in questa direzione: una legge quadro dei porti che dia autonomia e strumenti agli enti portuali; direttive ai rappresentanti dei ministeri negli enti portuali che incoraggino tutte le misure che possono sottrarre i medesimi alle pressioni-ricatto dei grandi imprenditori privati e rafforzare l'autonomia e il carattere pubblico delle gestioni portuali; aumento adeguato degli stanziamenti portuali e sollecita disponibilità dei medesimi.

L'onorevole Ceravolo conclude il suo intervento confermando il parere contrario del suo gruppo.

Il deputato Carrara afferma che la politica governativa nei vari settori dell'economia marittima è subordinata alle decisioni del capitalismo europeo e alle scelte elaborate dai grandi gruppi monopolistici; aggiunge che tale subordinazione appare con particolare evidenza nel settore portuale, nel quale il Governo, ad onta delle sue affermazioni, è, in effetti, contro i diritti dei por-

tuali e le loro compagnie, è contro il carattere pubblico dei porti e per la loro privatizzazione.

Afferma, poi, che le erogazioni per le opere portuali previste dal piano quinquennale sono assolutamente insufficienti, inferiori alle stesse previsioni e denuncia che, nonostante, neppure i finanziamenti previsti vedono attuazione e gli stessi 75 miliardi già stanziati ancora attendono di essere spesi.

A questo proposito, cita il caso del porto di Savona, per il quale - mentre il solo piano di aggiornamento della vecchia darsena, approvato ben 10 anni fa, prevede una spesa di oltre 8 miliardi - non solo è stato stanziato finora appena un miliardo e 150 milioni (per il cavalcavia di accesso al porto) ma, ad oggi, neppure a questo modestissimo finanziamento ha tenuto dietro la realizzazione dell'opera.

Conclude questa parte del suo intervento, affermando che il problema non ha prospettive di soluzione neanche per il futuro: in proposito, cita la relazione previsionale e programmatica per il 1969 presentata dal Governo al Parlamento, nella quale ci si limita a dare notizia che, per i porti, il CIPE ha promosso la costituzione di speciali gruppi di lavoro che elaboreranno proposte operative per il varo di un programma.

L'onorevole Carrara torna, quindi, ad occuparsi del lavoro portuale, per criticare un attacco che ritiene il Relatore Belci abbia portato ai lavoratori portuali; per denunciare la incapacità, l'inefficienza e la impostazione puramente speculativa e parassitaria delle imprese private di imbarco e sbarco; per reclamare la loro soppressione. Aggiunge che è proprio la contraddizione tra il carattere pubblico del servizio e la sua gestione privata ad incidere, non solo sul conto dell'operazione portuale, ma anche sull'efficienza stessa dei servizi ai fini di una maggiore produttività; reclama anche la direzione e gestione pubblica dei porti e il rafforzamento operaio negli scali marittimi.

Egli passa, poi, a trattare del demanio marittimo, per denunciare il suo sfruttamento da parte di grossi interessi speculativi; per reclamare modifiche radicali all'attuale legislazione in relazione, sia al suo peculiare carattere di bene pubblico destinato alla collettività, sia alla efficace azione da conferire agli enti locali in difesa degli interessi della cittadinanza.

L'onorevole Carrara, da ultimo, si occupa dei lavoratori marittimi e reclama il supera-

mento dell'attuale stato di sfruttamento e di autoritarismo, per dare anche ai lavoratori sulle navi i diritti riconosciuti a tutti gli altri lavoratori.

Conclude preannunciando il voto contrario del suo gruppo.

Prendono, quindi, la parola il Relatore Belci e il Ministro della marina mercantile, i quali replicano agli intervenuti nella discussione.

Il Ministro Spagnolli, in particolare, sottolinea, innanzitutto, la notevole concordanza di vedute sulla diagnosi dei problemi del settore e sulla individuazione delle questioni di maggiore urgenza.

Dichiara, poi, di concordare con l'onorevole Giachini sul fatto che il Paese, nonostante i suoi 8 mila chilometri circa di coste, manca di una coscienza marinara e di una sensibilità verso i problemi del mare, anche se non condivide l'interpretazione da lui data alle cause di tale carenza; afferma anche che tale mancanza di coscienza marinara diviene un elemento assai nocivo quando si tratta di affrontare il problema della destinazione delle risorse a questo settore e di formulare i programmi di politica economica a lunga scadenza.

Il Ministro afferma, poi, rispondendo anche all'onorevole Dagnino, di condividere la opinione espressa che occorra dare una concreta e tempestiva attuazione alle indicazioni del Piano economico nazionale, aumentando la dotazione dei fondi almeno fino al limite dei valori iscritti nel Piano stesso, e di essere altresì convinto della necessità di una più attiva presenza dell'Amministrazione e del Parlamento nella redazione del prossimo programma quinquennale, dal momento che quella sarà l'ultima occasione per costruire una sistematica politica marinara. Ciò che, però, si può subito iniziare a fare è redigere piani settoriali che poi dovranno confluire nel più generale piano della marina mercantile.

Il Ministro Spagnolli passa, poi, a trattare il problema dei porti, ai quali dovrà essere dedicato uno dei piani settoriali di cui sopra. Precisa, in proposito, che ciò che finora è stato definito piano dei porti, in effetti non è un vero piano di sviluppo, ma una sommatoria delle più urgenti esigenze dei porti nazionali, sia pure ordinate e graduate secondo criteri opportuni. Occorre, ora, superare questa prima fase e passare all'elaborazione di un organico programma di crescita dei porti nazionali, sulla base di una precisa scala di priorità che tenga conto della vitale funzione

che il porto assolve nell'ambito dell'economia nazionale e regionale. Ciò andrà fatto secondo il criterio della specializzazione, soprattutto per i porti che non possono essere considerati di importanza nazionale, e cioè per la maggioranza dei nostri scali. Finora sono stati avviati studi per un piano dei porti petroliferi e per un piano dei porti turistici, entrambi, come ha già detto nella seduta di ieri, di grande importanza per l'economia nazionale, interessando due settori strategici per la nostra bilancia dei pagamenti.

Il Ministro Spagnolli rileva, per altro (rispondendo anche all'onorevole Ceravolo e all'onorevole Carrara) che un programma di infrastrutture portuali non può essere disgiunto dalla ristrutturazione degli enti che presiedono alla attività portuale; aggiunge anche che si dovrà pervenire a rapide scelte (cui dovranno partecipare tutti gli interessati), in quanto l'attuale diversità di normativa e di strutture istituzionali che presiedono all'attività portuale, ostacola la funzione di indirizzo e di controllo del Ministero. Autonomia, valorizzazione della funzione pubblicistica svolta dagli enti portuali, efficienza di gestione ed appello al capitale pubblico e privato possono essere le principali caratteristiche di detto riordinamento.

Passando a trattare i problemi dell'industria cantieristica, per la soluzione dei quali si è manifestato un certo pessimismo, il Ministro Spagnolli ricorda ancora che il piano CIPE è stata la valida premessa per una nuova industria cantieristica italiana: il raggruppamento Italcantieri incomincia a dare i suoi frutti e le aziende a cui si è dato vita hanno una loro validità economica; per cui, il passaggio da un'attività meramente assistenziale dello Stato nel settore cantieristico ad un'attività imprenditoriale che prova la sua efficienza sui mercati internazionali, deve costituire per tutti gli operatori e i lavoratori un motivo di tranquillità e di soddisfazione. Riferendosi, poi, a talune conclusioni raggiunte dall'onorevole Giachini, il Ministro rileva che, nella misura in cui l'industria cantieristica lavorerà sempre più per navi da carico secco e liquido e meno per il trasporto di passeggeri (così come è nella naturale evoluzione delle cose), l'industria navalmeccanica perderà parte della sua importanza come industria sostenitrice di numerose attività collaterali e complementari. Quando si determinano simili evoluzioni dettate dal progresso naturale, occorre non tanto contrastarle quanto, invece, avere sufficiente iniziativa per trasformare e creare del nuovo. In ogni caso, non sfugge

alla sensibilità del Governo l'importanza che, sul piano sociale, ha questo tipo di attività alla luce di tale processo. Il Ministro Spagnoli aggiunge di dichiararsi d'accordo con gli onorevoli Merli e Ballarin che sia necessario andare incontro anche alle esigenze dell'armamento, facilitando l'accesso al credito e agevolandolo sul piano fiscale, per porlo al livello di una sostanziale parità con quanto avviene all'estero.

Il Ministro passa, poi, a trattare i problemi della flotta di preminente interesse nazionale su cui numerosi interventi si erano incentrati e, replicando particolarmente all'onorevole Macchiavelli, rileva che il settore è attualmente sottoposto a una pressante tensione difficilmente reversibile, soprattutto in quanto la concorrenza del mezzo di trasporto aereo riduce progressivamente il numero delle persone che intendono avvalersi del mezzo navale. Pertanto si è profondamente modificata la funzione svolta dalla flotta Finmare (società Tirrena a parte, evidentemente, in quanto essa continua a svolgere un preminente servizio pubblico). Ora, poiché le sovvenzioni statali crescono progressivamente in connessione con l'aumento di taluni costi di gestione e con la flessione dei proventi netti, ci si domanda se vi è congruità fra risorse prelevate dalla comunità nazionale e obiettivi dell'intervento pubblico. La risposta a tale quesito — tassativamente richiesta dal Programma economico nazionale — impone una seria ricerca che consenta di definire una base ideologica per l'intervento dello Stato in questo settore, anche per poter predisporre, sulla base di una effettiva conoscenza degli elementi del problema, l'opportuna opera di *promotion*. Il Ministro afferma di ritenere che potranno essere trovati nuovi e più validi motivi per l'intervento pubblico in questo settore, cosicché si possa pervenire ad un effettivo ammodernamento e potenziamento della flotta di preminente interesse nazionale, senza continuare a mortificare l'iniziativa imprenditoriale del gruppo Finmare.

Dopo una ulteriore esposizione dei problemi della pesca e del lavoro marittimo, per i quali si dichiara d'accordo con la tesi dell'onorevole Ballarin, il Ministro Spagnoli conclude la sua replica soffermandosi in maniera particolare sugli aspetti umani e sociali del problema della generosa gente del mare che impongono una reale elevazione delle condizioni di vita e di lavoro.

Egli passa, infine, a dichiarare il parere del Governo sugli otto ordini del giorno presentati.

Un primo ordine del giorno, con il quale i deputati Giachini, Ceravolo, Ballarin, Damico, Skerk, Pirastu, Battistella, Cebrelli, Degli Esposti, Foscarini, Tripodi e Guglielmino impegnano il Governo ad affrontare « l'intero problema della cantieristica » non è accolto; il medesimo, messo ai voti, non è approvato.

Un altro ordine del giorno, degli stessi deputati, invece, è accolto per la parte che sollecita il finanziamento integrale delle somme previste dal programma quinquennale per opere portuali, mentre è accolto solo come raccomandazione per le restanti parti, concernenti l'impegno alla presentazione nel più breve tempo possibile delle linee fondamentali di un sistema portuale nazionale e all'adeguamento delle indicazioni del programma quinquennale in rapporto alle risultanze del piano nazionale dei porti.

Come raccomandazione è accolto un terzo ordine del giorno, dei medesimi deputati, che impegna il Governo ad elaborare e presentare al Parlamento un piano organico di sviluppo della flotta.

Ancora come raccomandazione è accolto un ordine del giorno, dei deputati Ceravolo, Giachini, Damico, Ballarin e Pirastu, che invita il Governo a predisporre un disegno di legge per garantire ai marittimi: il diritto di voto; modificazioni al codice di navigazione che lo adeguino ai dettami della Costituzione; l'estensione ad essi delle leggi sull'orario di lavoro, sul riposo, ecc.; la revisione del loro trattamento previdenziale e assistenziale.

Ancora come raccomandazione è accolto il quinto ordine del giorno, degli onorevoli Ballarin, Foscarini, Damico, Ceravolo, Giachini e Skerk, che impegna il Governo a presentare un disegno di legge capace di avviare a soluzione i problemi della pesca.

Un ordine del giorno degli onorevoli Carrara e Gatto — che impegna il Governo: ad assumere le misure più opportune per operare il massimo coordinamento tra i diversi dicasteri aventi competenza nel settore della marina; a riesaminare i criteri nell'erogazione delle sovvenzioni ai servizi di preminente interesse nazionale; a provvedere con immediatezza agli investimenti in opere portuali; a potenziare il carattere pubblico dei porti e a revocare i decreti di concessione di autonomie funzionali; a rilanciare la pesca e studiare le relative necessarie provvidenze — è accolto come raccomandazione, meno per la parte concernente le autonomie funzionali; quest'ultima, messa ai voti, non è approvata.

È accolto, invece, l'ordine del giorno degli onorevoli Dagnino, Belci e Merli, che, analogamente ad altro precedente, impegna il Governo a presentare al più presto un disegno di legge di stanziamento delle somme occorrenti a raggiungere i 260 miliardi previsti dal piano quinquennale per opere portuali.

L'ultimo ordine del giorno, degli onorevoli Gatto e Carrara, che impegna il Governo a predisporre un disegno di legge per una nuova disciplina del lavoro marittimo, anch'esso analogo ad un altro precedente, è accolto come raccomandazione.

In fine di seduta, la Commissione approva la proposta del Relatore di esprimere parere favorevole e conferisce al medesimo l'incarico di stenderlo.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 13,45.

IGIENE E SANITÀ (XIV)

IN SEDE REFERENTE.

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1968, ORE 9,35. — *Presidenza del Presidente DE MARIA.* — Intervengono il Ministro della sanità Zelioli Lanzini e il Sottosegretario per la sanità Cocco Maria.

DISEGNI DI LEGGE:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 »;

« Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'anno finanziario 1969 (Tabella n. 19) » (311);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'anno finanziario 1967 » (312);

— (*Parere alla V Commissione*).

Il Presidente De Maria porge al Ministro Zelioli Lanzini, che partecipa per la prima volta ai lavori della Commissione, i migliori auguri per la sua nuova attività assicurandogli la massima collaborazione della Commissione nell'assolvimento dei compiti di comune interesse.

Il Ministro Zelioli Lanzini ringrazia il Presidente De Maria e la Commissione tutta per l'affettuoso augurio rivoltogli e sottolinea la situazione di disagio nella quale molto spesso è costretto ad operare il ministero della sanità, che per molti aspetti risulta ancora un Ministero *in fieri*, per la soluzione dei problemi del quale assai più adatto ap-

parirebbe un Governo non di transizione quale è quello attualmente in carica.

Il relatore Tantalo osserva preliminarmente come la discussione sul Bilancio dello Stato sia la circostanza politicamente e tecnicamente più valida per una valutazione approfondita delle scelte operate di cui si propone la realizzazione a lungo e a medio termine rilevando quindi come il Bilancio non possa essere considerato come una meccanica ed arida esposizione di cifre e di dati.

A suo avviso, quindi, la discussione parlamentare deve mirare soprattutto a verificare la validità delle scelte politiche operate, e i tempi di realizzazione della loro puntuale attuazione e, soprattutto nell'attuale situazione di inizio di una nuova legislatura essa può costituire una valida occasione per un ulteriore rilancio della problematica dell'assistenza sanitaria in Italia.

Dopo aver rilevato come l'esame del Bilancio 1968 si sforzò di tracciare un riepilogo dell'azione svolta dal Ministero della sanità nella quarta legislatura, ritiene opportuno che l'esame dell'attuale Bilancio, muovendo dai successi già conseguiti, conduca ad individuare gli obiettivi di fondo indicandone le linee direttrici in modo da impegnare il Parlamento e il Governo a realizzarli anche se con quella gradualità che la realtà impone.

Osserva come in campo sanitario sia in atto un complesso processo di riforma che si sviluppa secondo le direttive del piano quinquennale ed il cui obiettivo finale deve ravvisarsi nella realizzazione di un compiuto sistema di sicurezza sociale finanziato con il prelievo fiscale ed articolato essenzialmente su due organi tecnici: l'ospedale e l'unità sanitaria locale da intendere come articolazione periferica del Servizio sanitario nazionale. Rileva che pur in una prospettiva di lungo periodo è tuttavia necessario perseguire alcuni obiettivi raggiungibili in breve tempo e che possono essere così individuati: 1) attuazione delle Unità sanitarie locali con compiti momentaneamente limitati al controllo igienico, alla prevenzione e all'educazione sanitaria; 2) fiscalizzazione dell'assistenza ospedaliera; 3) unificazione, razionalizzazione e democratizzazione degli enti mutualistici omogenei con loro trasferimento al Ministero della sanità.

Ritiene che anche sul piano della politica « normale » che il Ministero della sanità può perseguire nell'attuale configurazione del sistema sanitario siano individuabili alcuni

obiettivi qualificanti, che possono così riassumersi: 1) attuazione della legge ospedaliera sollecitando al massimo la costituzione dei comitati regionali di programmazione al fine di evitare il pericolo di un'applicazione burocratica della legge; 2) in materia di assistenza psichiatrica, il riordinamento istituzionale degli enti e l'elaborazione di un piano di costruzioni ospedaliere che consenta di raggiungere una disponibilità adeguata in servizi e posti letto; 3) nel settore dell'assistenza sanitaria extraospedaliera il potenziamento della medicina scolastica e dell'assistenza materna e infantile. In tale quadro deve chiedersi all'ONMI un ulteriore sforzo volto a rendere più moderne e incisive le attività sanitarie per la maternità e per l'infanzia; 4) per i problemi dell'igiene pubblica e della lotta contro le malattie infettive ritiene indispensabile potenziare i laboratori provinciali di igiene e profilassi che attualmente presentano gravi carenze, mentre per quanto riguarda l'igiene ambientale appare indispensabile la soluzione dei gravi problemi dell'inquinamento delle acque naturali e dell'atmosfera; 5) nel campo della ricerca scientifica sottolinea l'importanza della riforma dell'Istituto superiore di sanità ed auspica forme di incentivazione per una più razionale distribuzione del personale medico e non medico, prospettando l'opportunità di una riforma dei corsi di studio; 6) nel settore della medicina veterinaria si impone, da un lato il potenziamento dei servizi, attualmente inadeguati anche a seguito degli aumentati traffici internazionali e, dall'altro, l'approvazione di leggi come quelle sulla polizia veterinaria e le misure quarantenarie ai confini, sull'ispezione delle carni e del pollame, sulla vigilanza sanitaria dei prodotti della pesca eccetera.

Sottolinea, infine, come l'attuale bilancio preveda una maggiore spesa di 41.727 milioni per un totale complessivo di 143.038,5 milioni il che costituisce un dato obiettivamente valido sia nel senso del cammino compiuto sia in quello della sempre maggiore comprensione delle esigenze della sanità nella vita del paese.

Invita pertanto la Commissione ad esprimere parere favorevole sui disegni di legge in esame.

Il Presidente rinvia quindi il seguito dell'esame dei disegni di legge ad altra seduta.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 10,50.

CONVOCAZIONI

IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Giustizia)

Venerdì 4 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Esame della proposta di legge:

FORTUNA ed altri: Casi di scioglimento del matrimonio (1) — Relatore: Di Vagno — (*Parere della I Commissione*).

VII COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

Venerdì 4 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969; Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1969 (Tabella n. 12) (311);

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1967 (312);

— (*Parere alla V Commissione*);

— Relatore: Bologna.

XI COMMISSIONE PERMANENTE

(Agricoltura)

Venerdì 4 ottobre, ore 9.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'anno finanziario 1969 (Tabella n. 13) (311).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1967 (312).

(*Parere alla V Commissione*) — Relatore: Ceruti.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Licenziato per la stampa alle ore 23.