

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

14^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 28 SETTEMBRE 1976

Presidenza del presidente FANFANI,
indi del vice presidente VALORI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO		CORTE DEI CONTI	
Deferimento di domanda all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari	Pag. 536	Trasmissione di determinazione	Pag. 587
Trasmissione di domanda	587	Trasmissioni di relazioni sulla gestione finanziaria di enti	587
COMMISSIONE INQUIRENTE PER I PROCEDIMENTI DI ACCUSA		DISEGNI DI LEGGE	
Rifiuto di nomina a membro supplente	535	Annunzio di presentazione	535, 585
COMMISSIONI PERMANENTI		Autorizzazione alla relazione orale per i disegni di legge nn. 131 e 132:	
Dimissioni di presidente	535	PRESIDENTE	567, 576
COMMISSIONE SPECIALE PER L'ESAME DEI PROVVEDIMENTI RECANTI INTERVENTI A FAVORE DELLE ZONE DEL FRIULI-VENEZIA GIULIA COLPITE DAL TERREMOTO		BAUSI (DC)	576
Nomina dei membri	535	LUGNANO (PCI)	567
Costituzione	535	Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante	536
CONGEDI	535	Deferimento a Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti recanti interventi a favore delle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto di disegno di legge già deferito alla 4 ^a Commissione permanente in sede referente	536
		Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente	536
		Presentazione	585

14ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

28 SETTEMBRE 1976

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio	Pag. 588
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	587
Interrogazioni da svolgere in Commissione	593

Svolgimento:

PRESIDENTE	538 e <i>passim</i>
ANDERLINI (<i>Sin. Ind.</i>)	554
CARRI (<i>PCI</i>)	565
* CIFARELLI (<i>Misto</i>)	556, 558, 559
* DEGOLA (<i>DC</i>)	566
FABBRI, <i>ministro della marina mercantile</i>	568
	572, 579
FEDERICI (<i>PCI</i>)	577, 584
FERMARIELLO (<i>PCI</i>)	561, 571
* FERRALASCO (<i>PSI</i>)	575
FOSCHI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	564
LAFORGIA, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	555, 557, 559

LUZZATO CARPI (<i>PSI</i>)	Pag. 555
MURMURA (<i>DC</i>)	539, 562
NENCIONI (<i>MSI-DN</i>)	553
* NOÈ (<i>DC</i>)	566
* PANDOLFI, <i>ministro delle finanze</i>	538, 541
SMURRA, <i>sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	561

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI**MERCOLEDÌ 29 SETTEMBRE 1976 . . . 593****PARLAMENTO EUROPEO**

Trasmissione di risoluzione 587

PER LA MORTE DI MAO TSE-TUNG

PRESIDENTE	536
PANDOLFI, <i>ministro delle finanze</i>	537

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del presidente FANFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16).

Si dia lettura del processo verbale.

PITTELLA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 10 agosto.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Aletti per giorni 5 e Dalle Mura per giorni 10.

Annunzio di rifiuto della nomina a membro supplente della Commissione inquirente per i procedimenti di accusa

PRESIDENTE. In data 13 agosto 1976, il senatore Brugger ha rifiutato la nomina a membro supplente della Commissione inquirente per i procedimenti di accusa, dandone comunicazione al Presidente del Senato ai sensi dell'articolo 3, primo comma, del Regolamento parlamentare per i procedimenti di accusa.

Annunzio di dimissioni di Presidente di Commissione permanente

PRESIDENTE. Il senatore Coppo, in data 24 settembre 1976, ha rassegnato le dimissioni dalla carica di Presidente della 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale).

Annunzio della nomina dei membri e della costituzione della Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti recanti interventi a favore delle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto

PRESIDENTE. I senatori Bacicchi, Beorchia, Colajanni, Colombo Renato, Crolalanza, de' Cocci, Degola, Federici, Giust, Gui, Lepre, Macaluso, Marangoni, Mazzoli, Melis, Modica, Pitrone, Ripamonti, Riva, Rizzo, Segnana, Squarcialupi Vera Liliana, Talamona, Tanga, Tonutti, Toros, Urbani e Vanzan sono stati chiamati a far parte della Commissione speciale, istituita ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento, per l'esame dei provvedimenti recanti interventi a favore delle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto.

La suddetta Commissione speciale ha proceduto questa mattina alla propria costituzione. Sono risultati eletti: presidente, Ripamonti; vice presidenti, Lepre e Modica; segretari, Beorchia e Melis.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro delle finanze:

« Integrazione del Consiglio di amministrazione dei Monopoli di Stato » (169);

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

« Recepimento nella legislazione italiana di direttive CEE in materia di strumenti di misura e di metodi di controllo metrologico » (170);

« Ristrutturazione dell'Amministrazione metrica e del saggio dei metalli preziosi e modifica dei diritti metrici » (171).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

PRESIDENTE. Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

« Modificazioni alle norme sui diritti spettanti alle cancellerie e segreterie giudiziarie » (135), previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

MURMURA. — « Nuove norme sul reclutamento, sullo stato giuridico e sull'avanzamento dell'ufficiale maestro direttore delle bande musicali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza e del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (112), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

SIGNORI ed altri. — « Istituzione di una Commissione d'inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti » (116), previ pareri della 1ª, della 2ª e della 6ª Commissione;

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

ALETTI ed altri. — « Norme per la negoziazione dei titoli non ammessi alla quotazione ufficiale nelle Borse valori » (109), previ pareri della 2ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento alla Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti recanti interventi a favore delle zone del Friuli-Venezia Giulia colpite dal terremoto di disegno di legge già deferito alla 4ª Commissione permanente in sede referente

PRESIDENTE. Il disegno di legge: **LEPRE** ed altri. — « Norme per la dispensa dal servizio di leva dei giovani residenti nei comuni delle province di Udine e Pordenone, impiegati nella ricostruzione e nello sviluppo delle zone terremotate friulane » (71), già assegnato in sede referente alla 4ª Commissione permanente (Difesa), è deferito all'esame della Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti recanti provvidenze per le zone terremotate del Friuli-Venezia Giulia.

Annunzio di deferimento all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. La domanda di autorizzazione a procedere in giudizio annunciata nella seduta del 4 agosto 1976 — *Doc. IV, n. 4* — è stata deferita all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

Per la morte di Mao Tse-Tung

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, venti giorni fa il governo della Repubblica Popolare Cinese annunciò, con grande cordoglio, che, nelle prime ore del 9 settembre, Mao Tse-Tung aveva cessato di vivere.

È nella tradizione parlamentare ricordare, indipendentemente dalle cariche ricoperte, personalità italiane e personalità di popoli amici. Tra queste ultime può essere annoverata quella di Mao Tse-Tung.

Nei « Souvenirs » d'un viaggio in Estremo Oriente, fatto a metà dell'Ottocento, il missionario francese Evaristo Huc constatava che alla Cina allora mancavano dirigenti che la traessero fuori da un evidente stato di debolezza e di inferiorità. Dopo di che anno-

tava che, se fosse apparso un « riformatore deciso a rompere con coraggio la vecchia tradizione », la sua opera di rigenerazione sarebbe avanzata a grandi passi. E si sarebbero preparati i tempi in cui i cinesi sarebbero stati presi in seria considerazione, suscitando anzi « mortali inquietudini » tra gli interessati osservatori « delle spoglie delle vecchie nazioni dell'Asia ». La recente storia della Cina e la sua mutata posizione internazionale hanno reso attuali le considerazioni ottocentesche di padre Huc.

Non tutti condividono gli ideali ai quali si è ispirato Mao Tse-Tung. Non tutti apprezzano i principi, le modalità e gli effetti dell'azione da lui svolta. Tuttavia l'ampia eco avuta dalla notizia della sua morte prova che molti riconoscono a Mao accorta interpretazione delle ansie popolari, tenacia di soldato, preveggenza di politico. Queste qualità concorrono a spiegare il successo della sua opera.

Ottocento milioni di cinesi — quasi un quarto dell'Umanità — sono tornati ad avere piena coscienza della grandezza della loro civiltà, della fecondità di essa in età lontana, delle sue debolezze in età moderna, dei problemi assillanti, di unità, indipendenza, sopravvivenza, sviluppo, cooperazione interna ed internazionale, nell'età contemporanea.

Sotto parecchi punti di vista gli effetti dell'opera di Mao Tse-Tung invitano ad una attenta riflessione. Questa riflessione, con le riserve derivate dai criteri ispiratori della condotta civile e politica di ciascuno, conduce a tenere appropriato conto della nuova società cinese. Essa è una grande realtà per la sua ubicazione, per le sue dimensioni, per le sue possibilità, per i suoi propositi. E concorre ad essere un elemento decisivo nella soluzione dei complessi problemi dello sviluppo e dell'equilibrio mondiale, quindi della giustizia internazionale e della pace.

Dalla considerazione di tutto ciò nello scorso decennio i governi italiani furono stimolati a sostenere, in sede multilaterale, il riconoscimento della Repubblica Popolare Cinese quale membro dell'ONU e del suo Consiglio di Sicurezza, ed a concludere, in sede bilaterale, le lunghe trattative per al-

lacciare relazioni amichevoli tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Popolare Cinese.

La domanda che ora tutti si fanno sull'avvenire della Cina, dopo la scomparsa di Mao Tse-Tung, è di per se stessa un riconoscimento della sua spiccata personalità. Dopo aver espresso sinceri sentimenti di solidarietà per un popolo che piange il lutto che l'ha colpito, quella domanda ci suggerisce un augurio: possa la Repubblica Popolare Cinese continuare serenamente a ricercare e a conseguire gli ulteriori progressi utili al bene del suo popolo. Ne verranno sicuri benefici per il benessere e per la pace dell'intera umanità.

P A N D O L F I, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

P A N D O L F I, *ministro delle finanze*. Mi associo, a nome del Governo, ai sentimenti così nobilmente espressi dal Presidente del Senato e rinnovo le condoglianze già inviate al Governo ed al popolo cinese.

P R E S I D E N T E. In segno di solidarietà col popolo cinese, sospendo la seduta per dieci minuti.

(*La seduta, sospesa alle ore 16,10, è ripresa alle ore 16,20.*)

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Avverto che dopo la diramazione dell'ordine del giorno di questa seduta è stata presentata dai senatori Luzzato Carpi e Cipellini l'interrogazione 3-00081 che, avendo lo stesso oggetto di altre interrogazioni già iscritte all'ordine del giorno, sarà svolta congiuntamente a queste.

Poichè è presente il ministro delle finanze, onorevole Pandolfi, penso che sia utile svol-

gere per prime le interrogazioni a lui rivolte.

Si dia pertanto lettura dell'interrogazione presentata dal senatore Murmura.

PITTELLA, segretario:

MURMURA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se intenda, alla luce delle non completamente positive esperienze dei primi periodi di applicazione della riforma tributaria, modificare o proporre la modifica del provvedimento soppressivo degli Uffici finanziari in provincia di Catanzaro, tenendo presenti le esigenze non ulteriormente obliabili di Mileto e Pizzo Calabro, sui quali gravitano le popolazioni di altri paesi.

(3 - 00036)

PRESDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* **PANDOLFI**, ministro delle finanze. La ringrazio, signor Presidente, per aver voluto anticipare lo svolgimento delle interrogazioni cui devo rispondere.

Onorevoli senatori, ringrazio il senatore Murmura della sua interrogazione che mi offre lo spunto per esprimere l'opinione del Governo su un argomento che è spesso al centro di richieste anche nella sede legislativa, vorrei dire soprattutto in questa fase in cui ci si sta approssimando al momento nel quale scadrà la delega al Governo per decreti integrativi e correttivi nelle materie della riforma tributaria e quindi anche nella materia che è oggetto della interrogazione, che riguarda la soppressione degli uffici periferici delle due amministrazioni delle imposte dirette e delle tasse e imposte indirette sugli affari.

Vorrei dire anzitutto che sul nuovo assetto degli uffici finanziari, contraddistinto da una riduzione sensibile del loro numero, non si hanno ancora elementi completi di informazione per un giudizio globale circa il funzionamento delle nuove unità operative così come sono state ristrutturate in base ai principi e ai criteri direttivi fissati dalla legge di

delegazione 9 ottobre 1971, n. 825. Vorrei anche aggiungere che il lavoro di ristrutturazione dell'amministrazione, che ha avuto il suo primo sia pur importante episodio nella riduzione del numero degli uffici periferici, non è ancora entrato nella sua parte essenziale. Ricordo a questo riguardo che le dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio hanno dato notizia alle Camere che è nel programma del Governo, nel settore del Ministero delle finanze, avviare un progetto speciale che è quello appunto di una riforma delle strutture centrali e periferiche dell'amministrazione finanziaria. Rispetto a questo programma più ambizioso, di cui tuttavia era una traccia precisa nelle disposizioni della legge delega a cui non fu dato seguito in sede di decreti delegati, il minore provvedimento che è oggetto dell'interrogazione del senatore Murmura rappresenta soltanto una parziale anticipazione. Ed è proprio anche per questa ragione che non è possibile oggi fare un bilancio di natura definitiva del risultato di questa prima parziale riforma introdotta.

Tuttavia è ferma opinione del Governo che sia difficile modificare in termini sostanziali la linea operativa che era stata dettata dalla riforma, quando la legge delega prescriveva una riduzione del numero delle circoscrizioni periferiche dell'amministrazione finanziaria. Possiamo dire al riguardo che alcuni frutti si sono già avuti e che altri potranno essere forse meglio avvertiti nell'immediato futuro. Vorrei ricordare anche che la riduzione del numero degli uffici è strettamente collegata con il programma di meccanizzazione degli uffici periferici. È pur vero che la meccanizzazione secondo le linee del progetto Atena (avrò modo di parlare più espressamente dell'argomento tra poco, rispondendo alle interrogazioni sulla materia dell'anagrafe tributaria) è stata in un certo senso sospesa e abbandonata e ci si accinge oggi a un diverso progetto di automazione delle procedure e di meccanizzazione dei servizi centrali e periferici del Ministero delle finanze. Tuttavia il mutamento di progetto non è tale da cambiare l'indirizzo generale, secondo il quale una meccanizzazione, che tra l'altro compor-

ta anche costi piuttosto elevati, richiede di per sè una razionalizzazione delle unità periferiche, che significa, con parole meno eufemistiche, la riduzione del numero degli uffici periferici.

Vorrei far notare che complessivamente sono 768 le unità periferiche soppresse tra uffici del registro e uffici delle imposte, anche se per questi ultimi una certa parte dei decreti di reale chiusura degli uffici non sono ancora stati firmati e quindi non si è ancora data esecuzione alla soppressione pur disposta dal provvedimento legislativo. Abbiamo consapevolezza delle resistenze che si incontrano, talune anche molto forti. Ripeto, il Governo è ancora in possesso della delega sino alla fine di quest'anno per provvedimenti correttivi e integrativi del provvedimento che ridimensionò la rete delle circoscrizioni periferiche dell'amministrazione finanziaria. Vorrei concludere dicendo che il Governo è intenzionato a fare uso della delega soltanto per limitatissimi casi di carattere eccezionale. La prudenza mi consiglia, anche per un riguardo al parere che dovrà esprimere sulla materia la Commissione parlamentare cosiddetta dei trenta per il parere al Governo sui decreti delegati della riforma tributaria, di non scendere in specificazioni ulteriori per quanto riguarda questo o quell'ufficio periferico. Credo sia sufficiente da parte mia dire qual è l'indirizzo di carattere generale a cui il Governo intende attenersi nella materia.

M U R M U R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà. Le ricordo, senatore Murmura, l'articolo 149, come lo ricordo ai nostri colleghi interroganti: cinque minuti a disposizione.

M U R M U R A . Spero, onorevole Presidente, di dare all'economia dei lavori dell'Aula un sufficiente risparmio sui cinque minuti attraverso la mia replica che non è certamente di soddisfazione e neanche di insoddisfazione perchè la genericità della risposta dell'onorevole Ministro, cui sono grato per essere intervenuto e per aver voluto lui rispondere al mio quesito, non consente di en-

trare nel merito del problema da me sollevato.

A se sembra che questo problema sia stato risolto dal Governo nell'ottica di una — a mio parere — errata visione dei rapporti tra aspetto finanziario ed aspetto economico dei problemi perchè l'aspetto finanziario può anche consentire determinate soppressioni di uffici, determinati pareri negativi sulla istituzione di altri, mentre l'aspetto economico, che deve tenere conto anche delle esigenze generali di cittadini e di quelle spese che vengono affrontate dai medesimi in direzione dell'ottenimento di certi benefici, dovrebbe consentire soluzioni di tipo diverso.

Il motivo della mia interrogazione sta nel suggerimento al Governo di esaminare più compiutamente il problema. Vi sono attività degli uffici finanziari, soprattutto degli uffici del registro, delle funzioni che essi sono chiamati ad esplicare che prescindono dall'esigenza di armonizzazione con sistemi di collegamento per gli accertamenti di alcuni tributi come l'IVA ed altri. Alcune di queste funzioni sono strettamente collegate alle attività giurisdizionali di organi e di uffici; per esempio, per citare le cose più modeste, vi sono le registrazioni dei provvedimenti dell'autorità giudiziaria, vi sono i pagamenti dei testimoni, vi sono assolvimenti di piccole e modestissime cose, come per il bollo sulle cambiali, che noi dobbiamo tenere presenti, che la pubblica amministrazione deve tenere presenti allorché cerca di ridimensionare determinati uffici e di operare riduzioni di spesa che attengono, come dicevo all'inizio, soltanto ad aspetti finanziari e non al più importante dato economico. È un'ottica che sa più di visione illuministica e professionale dei problemi quella che ha determinato queste soluzioni e tante altre nella vita della nostra società e nella ristrutturazione presunta o vera della pubblica amministrazione.

Perciò non esprimo nè soddisfazione nè insoddisfazione per la risposta del Ministro, che comunque ringrazio, raccomandando a lui e all'Esecutivo che questi problemi siano esaminati in una maniera più razionale e produttiva rispetto a quello che è lo scopo essenziale della pubblica amministrazione: servire il cittadino.

La riforma tributaria non si può limitare alla soppressione di alcuni uffici, come finora è stato fatto. Deve essere ed è una cosa molto più complessa e più seria. Del resto il Parlamento e per primo il Senato si fece carico di questa esigenza allorquando, in un provvedimento di carattere diverso, invitò, anzi impose all'Esecutivo la sospensione di alcune soppressioni. In questa ottica, in questa rispondenza alle esigenze del servizio che la pubblica amministrazione deve rendere, raccomando all'onorevole Ministro, la cui competenza è a tutti ben nota e che tutti rispettiamo anche sotto questo punto di vista, che i problemi in oggetto delle comunità meridionali siano visti anche con questa angolazione ed in questa direzione.

P R E S I D E N T E . Debbo esprimerle, senatore Murmura, la mia soddisfazione per il fatto che ha risparmiato un minuto del tempo concessole. Temevo che, dato l'avvio, non rientrasse nei limiti di tempo, ma ho dovuto constatare con piacere che lei è un uomo di parola.

Seguono quattro interrogazioni, la prima del senatore Nencioni, la seconda dei senatori Bonazzi e Pinna, la terza dei senatori Romanò e Anderlini e la quarta dei senatori Luzzato Carpi e Cipellini, tutte concernenti l'attuazione dell'anagrafe tributaria. Se ne dia lettura.

P I T T E L L A , segretario:

NENCIONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle finanze.* — Con riferimento:

al lungo e stentato cammino dell'attuazione dell'anagrafe tributaria, con la schedatura elettronica di tutti i contribuenti, che ora rischia di essere travolta, in un mare di polemiche e di contrasti, da una procedura penale che la Procura della Repubblica di Roma avrebbe, secondo notizie stampa, aperto;

all'affidamento all'« Italsiel », sia pure « a prevalente partecipazione statale », di una delicata funzione pubblica,

l'interrogante chiede di conoscere i termini della questione e le ragioni dell'abdicazio-

ne da parte dei pubblici uffici ad una funzione che persegue fini tanto delicati da doversi ritenere addirittura vitali ed involge indagini sulla sfera privata dei cittadini per cui l'articolo 14 della Costituzione dispone una esplicita riserva di legge a tutela della inviolabilità del domicilio e della persona.

(3 - 00065)

BONAZZI, PINNA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere lo stato di attuazione delle misure prese per ovviare alle gravi carenze in tema di attuazione dell'anagrafe tributaria, con particolare riguardo ai rapporti fra la funzione dirigente del Ministero e gli incarichi affidati all'« Italsiel ».

(3 - 00071)

ROMANÒ, ANDERLINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere:

1) quali ragioni hanno consigliato la cessazione del contratto con la società IBM avente per oggetto la creazione dell'anagrafe tributaria;

2) quali motivi hanno indotto a scegliere, per tale compito, la società « Italsiel »;

3) qual è lo stato di avanzamento dei lavori di approntamento dell'anagrafe e quali tempi sono previsti per il suo funzionamento.

(3 - 00072)

LUZZATO CARPI, CIPELLINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per essere informati della reale funzionalità dell'anagrafe tributaria allo stato attuale e, in particolare, per conoscere:

i motivi del fallimento dei piani precedentemente avviati, sui quali erano fondate gran parte delle speranze innovative del sistema tributario nazionale;

le differenze migliorative che avrebbero « preferito » l'appalto con la società « Italsiel », la quale, in base alla recente convenzione, gestirà la nuova versione dell'anagrafe tributaria, dato che opererà con apparecchiature elettroniche e tecnici provenienti dalla stessa società che aveva inizialmente avviato il piano, poi rimasto inutilizzato con grave dispendio.

Gli interroganti chiedono, infine, un preciso impegno del Governo per evitare che l'appalto ad enti estranei all'Amministrazione assuma carattere permanente, distogliendo agli organi dell'Amministrazione la gestione diretta di un settore tanto delicato e vitale, e chiedono, soprattutto, quali iniziative il Ministro intende mettere in atto per favorire al massimo un graduale piano di acquisizione della conduzione e della gestione diretta del sistema informativo e dei relativi centri.

(3 - 00081)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

* **P A N D O L F I**, *ministro delle finanze*. Signor Presidente, onorevoli senatori, accingendomi a una risposta di carattere collettivo, come giustamente è stato detto, a queste interrogazioni, vorrei rispondere attraverso gruppi di argomenti. Queste quattro interrogazioni vertono sulla stessa materia complessivamente considerata: il progetto di anagrafe tributaria; il precedente progetto; le ragioni del suo fallimento, almeno a giudizio del Governo; il nuovo progetto; il decreto-legge n. 8 del 1976 e la relativa legge di conversione; la convenzione stipulata con la società generale di informatica; i dubbi e le perplessità che in materia sono stati sollevati e quindi anche le prospettive future del nuovo sistema di anagrafe tributaria.

Quindi, poichè la materia è dalle quattro interrogazioni esplorata in tutta la sua ampiezza, dalle origini di un progetto di informatica che teneva conto delle esigenze del Ministero delle finanze fino alle prospettive future del sistema, vorrei rispondere per quattro gruppi di argomenti.

Il primo argomento riguarda l'esito del precedente progetto di sistema informativo, cioè l'esito del cosiddetto progetto Atena, nato nel 1971 e sostituito verso la fine del 1975, e poi con le determinazioni legislative e contrattuali di quest'anno, dal nuovo progetto di sistema informativo dell'anagrafe tributaria per il Ministro delle finanze. Questo primo argomento è affrontato da due delle quattro interrogazioni che mi sono state rivolte e precisamente da quella dei

senatori Luzzato Carpi e Cipellini, i quali chiedono quali motivi hanno determinato, a giudizio del Governo, il fallimento dei precedenti piani avviati, sui quali era fondata gran parte delle speranze innovative del sistema tributario nazionale, e dall'interrogazione dei senatori Romanò e Anderlini, dove si chiede di sapere quali ragioni hanno consigliato la cessazione del contratto con la società IBM avente per oggetto la creazione dell'anagrafe tributaria.

Onorevoli senatori, a questo riguardo la mia risposta potrebbe essere breve perchè su questa materia il Parlamento con insolita dovizia di particolari è stato informato dalla relazione ministeriale al disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 gennaio 1976, n. 8, che, come è noto, ha avuto per oggetto la definizione della struttura del sistema informativo del Ministero delle finanze e la facoltà data al Governo di affidare la realizzazione e la conduzione tecnica del sistema ad una società a prevalente partecipazione statale anche indiretta. La relazione ministeriale a quel disegno di legge di conversione — mi sia consentito ripetermi su questo punto — ha avuto una insolita ampiezza. Per chi amasse le statistiche, potrei ricordare che negli ultimi vent'anni soltanto la relazione ministeriale al disegno di legge n. 639 della V Legislatura, legge delega per la riforma tributaria, aveva un'ampiezza di poco superiore. È abbastanza noto poi che questa relazione ministeriale è stata pubblicata a parte sotto il titolo di: « Rapporto sull'anagrafe tributaria ». È anche noto che il Parlamento ha avuto occasione di dibatterne in maniera molto approfondita. Per questo quindi basterebbe da parte mia il solo richiamo alle argomentazioni che in quella sede sono state svolte. In questo senso perciò la mia replica potrebbe essere breve a piacimento, ma ovviamente non mi trincero dietro ad una circostanza esimente di questo tipo e preferisco invece, sia pure sinteticamente, richiamare le considerazioni che in quel testo furono svolte e che per la verità hanno rappresentato per il Parlamento la migliore presentazione delle proposte governative del gennaio di quest'anno.

Vorrei dire molto sinteticamente che l'esito insoddisfacente del primo progetto di sistema informativo del Ministero delle finanze, che va sotto il nome di progetto Atena, è riconducibile ad una sostanziale ragione di fondo. Non sono state tanto le singole determinazioni di quel progetto — mi riferisco in modo particolare alle sue articolazioni o determinazioni di carattere tecnico — a dar luogo ad un insuccesso: è stata soprattutto la sua metodologia a non consentirne un esito positivo e cercherò di spiegarvi.

Il progetto Atena era essenzialmente concepito come un progetto di meccanizzazione del Ministero delle finanze con finalità di anagrafe tributaria, intendendosi per sistema informativo del Ministero delle finanze un corpo autonomo di apparecchiature, di procedure e di sistemi applicativi del tutto disgiunto dall'attività ordinaria degli uffici e dalle procedure attraverso cui l'amministrazione finanziaria adempie i suoi compiti istituzionali; in altre parole il progetto Atena immaginava per le finalità dell'anagrafe tributaria una struttura parallela con proprie procedure autonome, non alimentata dal normale processo degli uffici, con un effetto di sovrapposizione, quasi di duplicazione delle normali procedure degli uffici.

Probabilmente c'è una spiegazione a questa scelta che oggi vediamo come erronea, ma cui non possiamo mancare di riconoscere qualche importante attenuante per il momento in cui la scelta stessa venne effettuata e le determinazioni vennero concretamente prese. Forse è la data stessa delle scelte effettuate per il progetto Atena che spiega talune deformazioni che poi hanno portato fino alla compromissione dell'esito favorevole del progetto. Eravamo allora — parlo del 1969, 1970, 1971 — in un momento in cui il passaggio degli elaboratori elettronici dalla seconda alla terza generazione, con un enorme incremento della potenza delle macchine, finiva col dare l'impressione errata — oggi lo riconosciamo — che i problemi dei sistemi informativi fossero in gran parte affidati alla potenza delle macchine. Veniva in un certo senso sottostimata, meno valutata, la parte che oggi appare di gran lunga più importante nella determinazione

e applicazione del sistema informativo, cioè l'adattamento delle macchine alle procedure delle aziende, se si tratta di applicazioni aziendali, alle procedure amministrative, se si tratta di applicazioni nel campo della pubblica amministrazione. L'aver duplicato in sostanza il normale lavoro dell'amministrazione finanziaria, in quanto al lavoro ordinario si doveva aggiungere il lavoro destinato all'alimentazione dell'anagrafe tributaria, rappresenta probabilmente l'elemento di distacco contenuto nella scelta iniziale e che derivava dal fatto che la potenza delle macchine sembrava di per sé sufficiente a garantire lo sviluppo del processo.

Si giunge così, tra la fine del 1970 — la relazione cui ho fatto riferimento è assolutamente precisa di dati e quindi io risparmio una citazione che potrebbe sembrare troppo pedante — e il novembre del 1971 alla definizione di questo progetto che venne affidato per la parte tecnica ad una primaria società operante nel settore, la maggiore del mondo, la società IBM rappresentata dalla consociata italiana IBM-Italia. Questo progetto, a parte alcuni fattori che oggi vediamo con un'ottica più precisa, ad esempio il sottodimensionamento delle ipotesi iniziali di partenza, aveva già in sé i germi delle sue ulteriori difficoltà. Per rendere più concreto questo concetto che potrebbe sembrare astratto, almeno fino a questo punto della mia esposizione, vorrei ricordare che la verifica delle osservazioni che sto facendo la si è potuta condurre tra la seconda metà del 1974 e il 1975 a proposito della maggiore e più importante procedura del progetto Atena, precisamente la procedura di attribuzione del numero di codice fiscale.

Come è noto, in un sistema informativo, come quello del Ministero delle finanze, che si propone determinati scopi, elemento essenziale è la codificazione dei soggetti, la identificazione del contribuente attraverso una corrispondenza biunivoca tra le generalità, gli elementi di identificazione anagrafica del contribuente medesimo, e un numero di codice fiscale rappresentativo dell'identità del contribuente, chiave per la sua individuazione dentro gli archivi su supporto magnetico. Il progetto Atena aveva puntato tut-

ta la sua prima fase di applicazione sulla realizzazione di questo obiettivo, cioè la codificazione dei contribuenti. Vorrei ricordare agli onorevoli senatori che per la verità già nell'estate del 1974, quando il Parlamento discusse i provvedimenti fiscali straordinari del luglio-agosto, qualche dubbio era venuto in sede parlamentare circa il successo dell'operazione « codificazione dei contribuenti ». Eravamo in luglio-agosto ed incombeva a brevissima distanza la data del 1° ottobre 1974, data alla quale i contribuenti tutti avrebbero avuto simultaneamente l'obbligo di indicare il numero del codice fiscale su tanti atti, incluse ad esempio le fatture, e proprio in sede parlamentare nacque un interrogativo rivolto al Governo per sapere se il progetto di codificazione aveva dato risultati sufficienti per varcare quella soglia operativa preliminare, condizione indispensabile perchè un obbligo di tale importanza e onerosità non compromettesse lo svolgersi degli stessi rapporti economici tra i cittadini, oltrechè tra contribuenti e fisco. La risposta del Governo mise in luce lo stato di realizzazione estremamente limitata del progetto di codificazione dei contribuenti, e si dispose allora un primo rinvio al 1° aprile 1975.

Ma dopo la crisi di Governo del 1974, quando il ministro delle finanze Visentini prese in mano la materia, due successivi rapporti, il primo del direttore generale dell'organizzazione dei servizi tributari, responsabile del settore « sistema informativo », e poi una relazione della stessa società IBM del gennaio 1975, misero in luce le difficoltà di completamento di questo fondamentale progetto che rappresentava l'elemento chiave della realizzazione del sistema informativo, secondo le linee di questo iniziale e primitivo disegno che va appunto sotto il nome di progetto Atena. Fu proprio a seguito di questi primi elementi di giudizio che si impose come assolutamente necessaria una revisione integrale di quel progetto. Si potè notare che di questa procedura fondamentale per l'attribuzione del numero di codice fiscale, verso la metà del 1975 gran parte rimaneva ancora allo stato di prospettiva, e solo una parte del tutto insoddisfacente

della procedura aveva potuto trovare compimento.

Preciso che si tratta di una procedura appunto parallela a quella del lavoro degli uffici: la codificazione dei contribuenti non era fatta attingendo ai rapporti periodici che i contribuenti hanno con il fisco come si fa ora, ad esempio, attingendo ai dati delle dichiarazioni dei redditi contenute nel modello 740; la codificazione era un procedimento del tutto a sè. Si era preso a base l'archivio dei contribuenti e quindi il contenuto dei documenti del Consorzio nazionale obbligatorio tra gli esattori, archivio che risaliva al 1968-69 e con una particolare procedura da quella base iniziale si arrivava via via alla codificazione dei contribuenti.

La situazione era la seguente, così come la potemmo registrare nel 1975: il numero di codice fiscale a operazione conclusa sarebbe stato attribuito a meno di 9 milioni di contribuenti; nel frattempo gli elementi in possesso del Ministero delle finanze portavano il numero dei contribuenti nell'ordine di grandezza di 20 milioni. Certo il progetto Atena era relativo ad un dimensionamento del numero dei contribuenti che risaliva al 1970-71; quindi non è imputabile a chi allora elaborò il progetto il non aver previsto la estensione così rapida della platea dei contribuenti. Comunque meno di 9 milioni di contribuenti avrebbero potuto ottenere il numero di codice fiscale con il primitivo progetto, qualora esso fosse giunto al suo compimento sia pure al prezzo del superamento di difficoltà non lievi. Di questi 9 milioni, 6,5 milioni di contribuenti avrebbero avuto il numero di codice fiscale attraverso l'operazione consorzio nazionale esattori e un milione e mezzo di contribuenti lo avrebbero ottenuto attraverso la procedura prevista per i dipendenti dello Stato e di enti pubblici; questo, al netto delle presumibili sovrapposizioni con i numeri di codice fiscale dell'archivio del consorzio degli esattori e degli errori sui dati anagrafici, segnalati da 800.000 cartoline di contribuenti, consente di attribuire all'insieme dell'operazione un livello inferiore ai nove milioni di contribuenti censiti, cioè codificati con l'attribuzione del numero di codice fiscale.

Era abbastanza evidente che una procedura che aveva preso parecchi anni e che era giunta a questo livello insoddisfacente non poteva essere ritenuta un risultato dal quale prendere le mosse per un qualche aggiustamento del sistema. Venne spontanea la domanda se l'esito del tutto insoddisfacente di questa procedura non fosse per caso da intendersi come spia, come segnale o indicatore di un errore concettuale insito nella natura stessa del primitivo progetto. Con qualche problema, con qualche motivo di perplessità, con qualche difficoltà anche di ordine concettuale fu proprio questo il punto su cui un anno fa ci si interrogò a fondo e si giunse ad identificare l'errore iniziale del progetto Atena proprio in questo vizio metodologico, proprio nel fatto cioè che le procedure del progetto Atena erano in un certo senso considerate, anche se talvolta in linea di principio le cose non erano prospettate esattamente in questi termini, come procedure aggiuntive, duplicate rispetto alle normali procedure degli uffici. Fu appunto questa esplorazione condotta intorno alla metà dell'anno scorso che portò all'abbandono del primitivo progetto, abbandono non dovuto ad una scarsa fiducia nelle macchine dell'IBM, tant'è che anche nel nuovo progetto è sempre la medesima società IBM-Italia che fornisce le macchine. Nel rapporto sull'anagrafe tributaria sono portate con grande diligenza le risultanze anche degli accertamenti tecnici che vennero compiuti e che dimostrarono tra l'altro la rispondenza del sistema che era stato allora immaginato al dimensionamento che era stato originariamente previsto.

Quindi non vi è stata una ragione di carattere tecnico, anche se è vero che nel nuovo progetto non compaiono più alcuni degli elementi caratteristici del primitivo disegno. Mi riferisco ad esempio al fatto che nel progetto Atena tutte le comunicazioni dai punti periferici alle unità centrali avvenivano in *teleprocessing*, mentre oggi abbiamo immaginato una soluzione più articolata e non riteniamo necessario che tutte le informazioni rigorosamente debbano essere trasmesse alle unità centrali in *teleprocessing*, non soltanto per ragioni di costo, ma anche per una ra-

gione complessiva di funzionalità del sistema. Oggi si possono ottenere i medesimi risultati articolando i sistemi di trasmissione, ricorrendo a procedimenti, se vogliamo, più pragmatici ed empirici, ma altrettanto efficaci, quando la cosa è consentita dal tipo di procedura.

Così pure sono stati abbandonati i cosiddetti concentratori intermedi. È chiaro che in un sistema concepito integralmente sulla base della trasmissione dei dati in tempi reali occorreva immaginare, come immaginò l'IBM nel 1971, qualche congegno che si interponesse tra le unità centrali e le unità periferiche, con lo scopo di una preelaborazione dei dati. Di qui la soluzione dei concentratori intelligenti, uno per provincia, con eccezione delle province maggiori dotate di un maggior numero di concentratori, con lo scopo di avviare questo processo di preselezione dei dati e di convogliare quindi un flusso più ordinato di informazioni alle unità centrali. Una volta abbandonata l'idea di un unico mega-archivio centrale, l'adozione dei concentratori intermedi non era più necessaria.

Ugualmente si è rinunciato — ed anche questa è una novità sul piano tecnico — all'idea di un unico grande archivio. I mega-archivi erano nell'ottica piuttosto degli anni 1970-71; oggi, per ragioni che attengono più all'attenzione sugli elementi gestionali di un sistema informativo, si tende a guardare con interesse ad una maggiore articolazione delle unità centrali.

Ma non sono tanto queste le ragioni che ci hanno portato ad abbandonare il progetto Atena, perchè allora si sarebbe trattato soltanto di scelte tecniche dotate di un alto grado di opinabilità (ne convengo perfettamente), bensì si è giunti alla conclusione che la metodologia stessa del sistema non era congrua alle esigenze di un metodo informativo applicato all'amministrazione finanziaria. Con queste osservazioni ho risposto alla prima delle domande che mi sono state rivolte ed implicitamente anche alla parte contenuta nella motivazione, se così mi è consentito dire, dell'interrogazione del senatore Nencioni. Arriverò poi più direttamente alla parte essenziale della sua interrogazione.

C'è poi un secondo gruppo di problemi che riguardano le ragioni e le caratteristiche del nuovo progetto. Mi domandano i senatori Romanò ed Anderlini quali motivi hanno indotto a scegliere, per tale compito, la società Italsiel; mi chiedono i senatori Luzzato Carpi e Cipellini quali siano le differenze migliorative che avrebbero fatto preferire — io direi consigliato — l'appalto con la società Italsiel la quale, in base alla recente convenzione, gestirà la nuova versione dell'anagrafe tributaria, dato che opererà con apparecchiature elettroniche e con tecnici provenienti dalla stessa società che aveva inizialmente avviato il piano poi rimasto inutilizzato con grave dispendio.

La mia risposta su questo punto non può prescindere da una preliminare osservazione: qui non esiste alcuna preferenza specifica per l'Italsiel. Esiste una preferenza specifica per un nuovo sistema informativo, per una nuova metodologia applicata alle esigenze dell'amministrazione finanziaria. La Italsiel rappresenta il veicolo attraverso cui, con grande ponderazione e cercando di sviluppare al massimo le conoscenze autonome nel campo dell'informatica nella stessa struttura del Ministero delle finanze, a cominciare dal vertice ministeriale, abbiamo potuto meglio penetrare in queste metodologie, nella vecchia e nella nuova. L'Italsiel del resto è una società di servizi nel campo dell'informatica ed è abbastanza noto che anche negli altri paesi, a mano a mano che si passa da concezioni simili a quelle che avevano più fortuna 4 o 5 anni fa verso soluzioni maggiormente articolate, tende a prevalere la funzione di una società di servizi, cioè che offre agli utenti di un sistema informativo la chiave gestionale ed indica le strade per poter calare questo sistema dentro le strutture aziendali ed all'interno della normale attività degli uffici, cosa questa che rappresenta, per la verità, un punto critico di qualunque sistema informativo.

Crede che sia abbastanza noto agli onorevoli senatori il fatto che in moltissime aziende — non parlo soltanto di amministrazioni pubbliche — il primo risultato dell'adozione di sistemi informativi su base elettronica è stato quello di un rallentamento dei tempi

gestionali e dei tempi d'esecuzione delle procedure. Tutto ciò è abbastanza naturale perchè la questione non è tanto di macchine, di potenza delle medesime, ma è quella di utilizzazione e di fruizione delle macchine, quindi di trasformazione del complesso delle procedure di carattere aziendale o di carattere amministrativo.

L'Italsiel non è stata preferita per una ragione attinente alla società in quanto tale; l'Italsiel è stata inizialmente la consulente del Ministero ed è tra l'altro una società a prevalente partecipazione statale, l'unica che operi nel campo del *software* applicativo, cioè della consulenza per servizi nel campo dei sistemi informativi, e pertanto ha rappresentato lo strumento attraverso il quale abbiamo potuto penetrare in questi problemi metodologici del vecchio e del nuovo sistema informativo. Non si tratta, quindi, di una preferenza accordata alla società in quanto tale, ma di una preferenza accordata ad una nuova metodologia.

Ebbene, la nuova metodologia è esattamente simmetrica, non dico opposta, alla precedente ovvero specularmente simmetrica per quanto riguarda il punto centrale e cioè se un sistema informativo debba essere o meno un duplicato della normale attività gestionale, in questo caso della normale attività amministrativa degli uffici. La risposta del progetto Atena era effettivamente nella direzione della duplicazione; la risposta del nuovo progetto è invece nel senso dell'integrazione completa del sistema informativo con le procedure degli uffici, cioè lo scopo del sistema informativo — intendendo per sistema informativo il complesso di apparecchiature, di sistemi di trasmissione, di programmi, di macchine e di uomini, ovviamente, che tutto questo gestiscono — è quello di automatizzare le procedure degli uffici; attraverso l'automazione delle procedure degli uffici otteniamo anche l'alimentazione dell'archivio storico dei contribuenti nei diversi settori e nelle diverse aree applicative così da raggiungere l'obiettivo proprio di un'anagrafe tributaria con finalità d'imputazione.

Infatti, vorrei ricordare che la scelta fatta dal legislatore per la nostra anagrafe tribu-

taria fu molto ambiziosa — e noi l'abbiamo confermato — cioè quella di un'anagrafe tributaria d'imputazione il cui fine consiste nell'imputazione a ciascun contribuente degli elementi direttamente o indirettamente indicativi delle capacità reddituali che possono essere desunte dalle diverse aree attraverso le quali il contribuente viene in rapporto con il fisco: quindi non soltanto, ad esempio, dall'area delle imposte dirette, come avveniva tradizionalmente, ignorando quello che invece poteva ottenersi nell'area del registro, nell'area delle dogane, nell'area delle imposte sul valore aggiunto e di altri tributi estranei all'amministrazione che più direttamente ha il compito di individuare la capacità reddituale del contribuente.

Ebbene, questa finalità non viene direttamente raggiunta con procedure *ad hoc*, separate, per il conseguimento dei risultati che consentono l'imputazione degli elementi di capacità reddituale al singolo contribuente; questa finalità viene raggiunta attraverso lo strumento dell'automazione delle procedure.

Pertanto le macchine ed i sistemi connessi servono a rendere più sciolto, più spedito, più razionale il lavoro degli uffici, generando simultaneamente l'alimentazione dell'archivio storico dei contribuenti. Questa è la grande riforma che sta alla base del nuovo progetto rispetto al precedente ed è per la verità una riforma anch'essa frutto dei tempi. Dico questo con grande oggettività: non si può mai stabilire qualche primato in assoluto per questa o per quella concezione, soprattutto quando si tratta di applicare innovazioni di carattere tecnico in un settore caratterizzato, tra l'altro, da uno sviluppo crescente. Per certi anni si è trattato di uno sviluppo più che geometrico, ad esempio, per quanto riguarda la potenza degli impianti e la capacità complessiva dei sistemi. Il nuovo progetto ha una metodologia che risponde di più all'esperienza che da ogni parte del mondo si è potuta fare in questi ultimi anni.

Si tratta di un progetto molto più articolato, che ha come finalità prima, ancora prioritariamente rispetto all'alimentazione del sistema dell'anagrafe tributaria, quella di rendere più efficiente la serie delle procedure cui attendono normalmente i nostri uffici.

Insieme a questo mutamento di metodologia ci sono state quelle modificazioni di carattere tecnico cui ho accennato, ed è inutile che adesso le ripeta in positivo dopo aver accennato prima a quelle che sono state abbandonate, contenute sempre nella prima logica del progetto Atena. Ma direi che anche le modificazioni di carattere tecnico appaiono subalterne rispetto al disegno che si è immaginato con il nuovo progetto di sistema informativo. Chi volesse poi avere più dettagliata notizia di questa nuova ottica del progetto può, sempre attingendo al rapporto sull'anagrafe tributaria, consultare le dieci direttive in materia di sistema informativo del Ministero delle finanze, il programma a medio termine 1976-78 e l'analisi delle condizioni di realizzabilità del sistema, che sono illustrate appunto nel rapporto e che sono nient'altro che la trascrizione delle decisioni prese dalla commissione di coordinamento per l'anagrafe tributaria a metà novembre del 1975. Sono questioni abbastanza presenti nella mia memoria in quanto allora io presiedevo il comitato di coordinamento e, ovviamente in collaborazione e in subordine alle direttive del ministro Visentini, fu mio compito quello di tradurre in direttive concrete alcune delle intuizioni che allora andavano maturando all'interno dell'amministrazione finanziaria.

Su questo punto scendo al concreto. Mi si potrebbe domandare se abbiamo sino a questo momento avuto qualche elemento che ci consenta oggi, settembre 1976, di dire che la nuova metodologia fa premio su quella che abbiamo abbandonato. Ebbene, voglio parlare appunto di un esempio concreto che offro al giudizio degli onorevoli senatori. Come il progetto Atena si era inizialmente incentrato sulla procedura chiave dell'attribuzione del numero di codice fiscale, così il nuovo progetto ha avuto esso pure una sua procedura chiave. La procedura chiave è quella per il trattamento delle dichiarazioni uniche 1974, cioè dei modelli 740 che i contribuenti hanno presentato l'anno passato, nel 1975, relativamente ai redditi posseduti nel 1974 ai fini della liquidazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche. C'è una ragione molto pratica, non di prin-

cipio, perchè questa procedura sia collocata all'inizio e in un certo senso al centro della nuova metodologia. Nell'estate dell'anno passato ci trovavamo di fronte a una situazione di emergenza: una lunga e traumatica interruzione del lavoro degli uffici delle imposte dirette. Vi era quindi la necessità di immaginare in qualche modo delle procedure accelerative della vecchia tradizionale procedura manuale per il trattamento di un numero estremamente cospicuo di dichiarazioni dei redditi. Si tratta di 10, 4 milioni di dichiarazioni presentate nel 1975 per i redditi posseduti nel 1974. Fu studiata questa procedura in maniera molto serrata da parte della direzione generale delle imposte dirette, ma con la collaborazione della commissione di coordinamento per l'anagrafe tributaria e con la consulenza della società Italsiel.

La procedura si proponeva simultaneamente il conseguimento di quattro risultati: primo risultato, l'iscrizione a ruolo dei redditi dichiarati; secondo risultato (da ottenersi simultaneamente non con atti aggiuntivi da parte della pubblica amministrazione), l'attribuzione del numero di codice fiscale a tutti i contribuenti che quella dichiarazione avevano presentato; terzo risultato, la costituzione dell'archivio storico su nastro magnetico dei dati relativi alla posizione reddituale dei contribuenti come dichiarata dagli stessi nel 1975 relativamente al 1974, cioè il primo impianto dell'archivio storico dei contribuenti; quarto risultato, l'ottenimento per via meccanografica rapida dei tabulati contenenti l'elenco dei contribuenti da inviare agli uffici periferici dell'amministrazione delle imposte dirette e ai comuni, come prescritto dall'articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Quattro risultati simultaneamente, dunque.

In che cosa consisteva la procedura? La procedura consisteva nella messa su supporto magnetico di tutti i dati contenuti nel quadro N del modello 740, naturalmente attraverso un andirivieni — ed è su questo punto che comprendo le resistenze degli uffici e talune iniziali difficoltà applicative — tra consorzio nazionale degli esattori, attraverso il quale compiamo la procedura di

pura digitazione di questi elementi ricavati dal quadro N del modello 740, e gli uffici i quali hanno ovviamente il compito poi di controllare che quanto è stato digitato e poi rimesso sul tabulato, il cosiddetto modello 152 B, risponda esattamente a quanto contenuto nella dichiarazione. È una procedura quindi dotata di un certo livello di complessità, che abbiamo semplificato quest'anno (e siamo alla seconda edizione della procedura).

Mi si chiederà quali risultati ha dato questa procedura. Devo dire con franchezza che non ci ha dato quattro risultati, ce ne ha dati cinque. Ci ha dato un quinto risultato, che un anno fa non era immaginabile perchè non avremmo potuto pensare alla sentenza della Corte costituzionale del 15 luglio 1976 in materia di tassazione del reddito dei coniugi. Il quinto risultato è il seguente: senza interessare di nuovo il lavoro degli uffici — il che avrebbe comportato per molti mesi, forse per un anno, la paralisi integrale dei nostri uffici periferici delle imposte dirette — ci è stato consentito di riliquidare, senza intervento di mani umane, separatamente, l'imposta sul reddito delle persone fisiche non più con la tassazione sul reddito complessivo dei coniugi ma con la tassazione del distinto imponibile dei due coniugi.

È per questo quinto risultato, è per questa possibilità che il sistema ci offre — in ciò indicando la stessa modularità, la stessa virtualità insita nella nuova metodologia — che abbiamo potuto immaginare il disegno di legge che l'altro ramo del Parlamento si accinge ad esaminare, con questa procedura estremamente accelerata che ci consente di far fronte alla emergenza assoluta nella quale il Ministero delle finanze si è venuto a trovare dopo la sentenza della Corte costituzionale del luglio scorso.

Credo che questo sia un *test* molto importante. Certo, per il Ministero delle finanze il *test* ha un valore indicativo di inestimabile portata. Non so se anche a giudizio degli onorevoli senatori che mi ascoltano la cosa possa apparire nella stessa ottica in cui noi vediamo il primissimo risultato di questa nuova strada che abbiamo intrapreso. Per chi ha il dovere istituzionale di non far mai venir

meno la funzione dello Stato come ente impositore, sia pure di fronte a circostanze eccezionali come quella che ho rilevato, questa nuova procedura e più ancora la metodologia sottostante sono oggi di estremo soccorso ed ausilio e in un certo senso anche di conforto a camminare sulla strada intrapresa. Se la prima procedura immaginata in condizioni ancora difficili e senza poter usufruire di alcuna esperienza in questa materia ha dato questi risultati, è ragionevole immaginare che anche le altre minori procedure che sono già in corso di attuazione e quelle maggiori che via via si attiveranno potranno consentirci analogamente dei risultati soddisfacenti.

Questa è la risposta al secondo gruppo di quesiti che riguardano appunto la materia della scelta del nuovo sistema con la sua congiunta nuova metodologia.

C'è poi un terzo gruppo di domande che mi sono state rivolte. Anzitutto c'è la domanda del senatore Nencioni che chiede quali siano « le ragioni dell'abdicazione da parte dei pubblici uffici ad una funzione che persegue fini tanto delicati da doversi ritenere addirittura vitali e che involge indagini sulla sfera privata dei cittadini per cui l'articolo 14 della Costituzione dispone una esplicita riserva di legge a tutela della inviolabilità del domicilio e della persona ». I senatori Bonazzi e Pinna domandano — e devo dire che qui il tono e l'accento sono assai meno critici; anzi al contrario oserei dire che sono di incoraggiamento, sia pure nella legittima richiesta di chiarimenti — quale sia « lo stato di attuazione delle misure prese per ovviare alle gravi carenze in tema di attuazione dell'anagrafe tributaria, con particolare riguardo ai rapporti tra la funzione dirigente del Ministero e gli incarichi affidati all'Italsiel ». Ricorre pure qui il tema del rapporto tra funzioni ministeriali non delegabili e funzioni affidate all'Italsiel. Preciso che si tratta della Società generale di informatica, consociata dell'Italsiel, di proprietà di questa; quindi il riferimento, anche se non è testualmente esatto, è sostanzialmente proprio. Domandano infine i senatori Luzzato Carpi e Cipellini un « impegno del Governo per evitare che l'appalto ad enti estranei all'amministrazione

ne assuma carattere permanente, distogliendo agli organi dell'amministrazione la gestione diretta di un settore tanto delicato e vitale » e chiedono soprattutto « quali iniziative il Ministro intende mettere in atto per favorire al massimo un graduale piano di acquisizione della conduzione e della gestione diretta del sistema informativo e dei relativi centri ».

Queste tre domande presuppongono l'esistenza della legge di conversione n. 30 del marzo di quest'anno e la successiva firma della convenzione per l'affidamento a una società di servizi a prevalente partecipazione statale, la Società generale di informatica, della realizzazione e conduzione tecnica del sistema informativo del Ministero delle finanze.

Ho assistito — e ne sono stato in un certo senso coinvolto — alle polemiche che questa materia ha recentemente suscitato e mi rendo conto che si può sottolineare l'anomalia, rispetto a una soluzione ideale, dell'affidamento a una società di servizi esterna all'amministrazione di compiti rigorosamente definiti e circoscritti, come quelli della realizzazione e della conduzione tecnica del sistema informativo del Ministero delle finanze, però non posso non sottolineare che in questo caso tutto è previsto dalla legge. La legge non solo definisce — ed è la prima volta che accade nella legislazione italiana — il concetto di sistema informativo e lo applica a un importante settore della pubblica amministrazione come quello finanziario, dettandone addirittura le articolazioni e prevedendo le funzioni dell'amministrazione all'interno di un sistema informativo, ma prevede espressamente — è necessario ricordarlo — l'affidabilità ad una società esterna dei compiti inerenti alla realizzazione e alla conduzione tecnica del sistema informativo.

Esprimo qui molta gratitudine al Parlamento perchè in sede di legge di conversione ha minuziosamente definito il concetto di conduzione tecnica del sistema informativo, indicandone tutte le articolazioni ed evitando che vi fosse un qualche margine di opinabilità in una materia così nuova per quanto riguarda ciò che può essere affidato a una società esterna rispetto a ciò che è prerogativa della pubblica amministrazione. Ciò ha

reso molto più agevole il compito del Ministro delle finanze quando si è trattato di negoziare la convenzione perchè la legge ha dettato elementi tanto sicuri che è stato agevole farvi riferimento nella convenzione stessa, che è stata da me firmata il 13 agosto scorso e registrata alla Corte dei conti il 2 settembre di quest'anno.

La legge ha previsto una serie di importanti elementi: anzitutto ha stabilito che la realizzazione del sistema informativo, compresa l'acquisizione delle apparecchiature, degli impianti, delle strutture immobiliari per l'installazione delle apparecchiature centrali, può essere affidata ad una società esterna, con una indicazione molto analitica degli elementi che compongono il concetto di realizzazione e conduzione tecnica.

La legge stabilisce inoltre la finalità della convenzione, che è quella di dotare l'amministrazione finanziaria di un sistema informativo che consenta l'automazione delle procedure e, attraverso questa, la raccolta, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati e delle notizie necessarie al funzionamento dell'anagrafe tributaria; in ciò consiste la nuova metodologia. Questa finalità la legge prevede che sia raggiunta in un periodo massimo di cinque anni ed in relazione a tale finalità è determinata la durata massima della convenzione, con l'espressa previsione che al termine dei cinque anni la società è tenuta a consegnare al Ministero delle finanze un sistema informativo perfettamente funzionante: se non sembrasse banale l'espressione, è il concetto della consegna di un sistema « chiavi in mano ». In altre parole il Ministero delle finanze si garantisce, attraverso questa convenzione, che al termine dei cinque anni potrà venire in possesso del sistema nella integralità del suo funzionamento.

È naturalmente a carico del Ministero delle finanze porre nel frattempo tutte le condizioni perchè al termine del quinquennio anche la conduzione tecnica del sistema informativo possa essere effettuata direttamente dal personale ministeriale, salvo ovviamente la consulenza sulle questioni più altamente specializzate che dovrà essere sempre prevista, perchè tale è la natura della materia trattata.

Prevede ancora la legge le modalità delle direttive e dei controlli da parte del Ministero delle finanze sulla società affidataria dei servizi; prevede ancora i requisiti della società affidataria per quanto riguarda sia il carattere di società a prevalente partecipazione statale, sia le incompatibilità specifiche tra amministratori e sindaci, sia la necessaria qualificazione e specializzazione. In altre parole la convenzione è in gran parte guidata dalla legge e, se teniamo conto che la parte che non è direttamente contenuta nel testo della legge è contenuta nella relazione ministeriale al disegno di legge di conversione del menzionato decreto n. 8, anche l'evoluzione del sistema informativo, così come definita in uno specifico articolo della convenzione, trae in qualche modo la sua origine da un testo che è stato quanto meno conosciuto dal Parlamento nel momento in cui il Parlamento stesso si accingeva ad approvare la legge in una materia tanto delicata ed importante.

Ecco quindi che l'affidamento esterno, previsto espressamente a chiarissime note dalla relazione ministeriale che invoca il consenso del Parlamento a questa soluzione, non è un fatto postumo rispetto alle decisioni parlamentari, non è un seguito improprio che il Ministero delle finanze ha dato allo studio effettuato nel 1975 e alle prime realizzazioni del sistema, ma è nient'altro che l'esecuzione di un preciso dettato legislativo. Mi si potrà obiettare che la legge parla di « facoltà di »; è verissimo, ma è chiaro che non intendo sottovalutare questo residuo elemento discrezionale che è contenuto nel dettato della legge. Comunque, ripeto la relazione ministeriale, e cito le pagine 52, 53, 54 del rapporto sull'anagrafe tributaria, che è estremamente esplicito a questo riguardo. Esisterebbe, si dice, una soluzione ideale a questo riguardo e sarebbe quella di una amministrazione finanziaria che gestisse da sé il sistema informativo. Tutto ciò oggi non è realisticamente possibile: prevalgono — e qui lo devo dire con forza — le grandi finalità politiche a cui deve rispondere la politica tributaria, l'azione fiscale del Governo in questo momento particolare in cui c'è giustamente sensibilità, chiamiamola pure ipersensibilità,

nella pretesa dei risultati immediati — ma anche questo è comprensibile — da parte delle forze sociali, politiche, dell'opinione pubblica. Riguardo ad esempio alle evasioni fiscali esiste questa preminente finalità della politica tributaria rispetto a cui si colloca come subalterna una decisione strumentale anche se essa sembra in qualche maniera contraddire — ma mi sia consentito di dire, qualche volta felicemente contraddire — la logica tradizionale della nostra pubblica amministrazione, in un certo senso portata a qualche resistenza rispetto alla assimilazione del nuovo che viene dalla tecnologia, che viene dalla stessa società che cammina, si sviluppa e muove verso traguardi ulteriori. Non riesco a rassegnarmi all'idea di uno Stato che per restare fedele ad alcuni suoi modelli storicamente condizionati ed originati, che affondano le loro radici in un tempo lontano e forse in qualcuno degli *idola tribus* della nostra società, rinuncia ad arricchirsi e a camminare avanti coi tempi.

L'obiettivo che ci proponiamo di raggiungere, e che cerco già in questa primissima fase di attuazione della convenzione di raggiungere, è quello di avere uno Stato in grado di gestirsi autonomamente il suo sistema informativo. Ma davanti al rischio di una gestione diretta destinata ancora una volta all'insuccesso e, dall'altra parte, ad una relativa ma documentata garanzia che ci viene anche da questo primo anno di esperimento della nuova metodologia della anagrafe tributaria, credo che la scelta non poteva che pendere dal lato della garanzia, della sicurezza, anche se questo porta numerosi e delicati problemi, che certo non starò a sottovalutare, che sono presenti nelle domande che mi sono state rivolte dagli onorevoli interroganti.

In particolare vorrei dare una assicurazione specifica al senatore Nencioni. La società affidataria non ha nessuno di quei compiti che, se le fossero effettivamente affidati, giustificerebbero le gravi preoccupazioni di cui ho letto nella sua interrogazione. La società affidataria — è necessario leggere l'articolo 3 del decreto-legge, così come è stato convertito nella legge n. 30 — ha soltanto stretti compiti di conduzione tecnica del si-

stema. È bensì vero che essa ha l'accesso ai nastri magnetici in cui si trovano le informazioni sui contribuenti, ma devo dire che lo stesso accade, per esempio, per il consorzio nazionale degli esattori, e da tempo immemorabile, anche se non si trattava di nastri magnetici quando venne inaugurata questa convenzione con il consorzio degli esattori nel 1952. Esistono però delle precise garanzie per l'accesso e l'utilizzazione di questi dati. I sistemi elettronici fortunatamente consentono anche di detenere le chiavi per il loro accesso e per la loro utilizzazione e anche questi particolari di carattere tecnico non sono stati trascurati nella convenzione. Ella sa, senatore Nencioni, che è cautela normale in tutti i sistemi informativi anche aziendali non consentire ad un impiegato che ha l'accesso ad un terminale di conoscere i numeri di codice che permettono di interrogare le macchine centrali su aree operative che non sono di sua competenza: ad esempio, un terminalista del sistema « Arco », usato dall'Alitalia, non è in grado di conoscere gli elementi del bilancio della società, pur essendo attingibili anche dal terminale in cui opera, perchè non dispone dei codici relativi. Ebbene, questi sono tutti accorgimenti che stiamo coltivando e mettendo in atto proprio per impedire qualsiasi utilizzazione impropria da parte della società affidataria alla quale — è appena il caso che lo dica — si applicano le norme del segreto di ufficio e quant'altro si applica in questi casi a tutela di un segreto importante come quello dei contribuenti.

Vorrei anche aggiungere che è stato importante per il Ministro delle finanze firmare nello stesso giorno contemporaneamente, contestualmente, ad indicazione di una precisa linea politica in questo settore, da un lato il decreto ministeriale di approvazione della convenzione con la società generale di informatica e dall'altro i decreti di attivazione dei tre centri informativi in cui si articola il sistema informativo del Ministero delle finanze. In altre parole, appena investito di questa responsabilità, ritenni subito che allora si sarebbe stata censurabile l'azione del Ministro delle finanze, qualora avesse anche solo per distrazione lasciato

correre un qualche intervallo temporale tra l'affidamento ad una società estranea alla amministrazione di questi compiti per la realizzazione e la conduzione tecnica del sistema informativo, e la costituzione dei centri informativi del Ministero delle finanze, che sono gli organi di direttiva, di vigilanza, di controllo, di supervisione nell'attività tecnicamente — ma solo tecnicamente — gestita dalla società affidataria. Invece la stessa è la data del decreto ministeriale di approvazione della convenzione e la data di attivazione dei centri informativi ed oggi il sistema vive nella sua duplice articolazione: il Ministero che guida, dirige, elabora le procedure, non le assume passivamente, ma cerca di arricchire — come già è stato fatto quest'anno — le proprie conoscenze autonome nel campo dell'informatica, sviluppa gli elementi insiti nella propria capacità di gestire il sistema informativo; dall'altra parte, in un rapporto continuo di interfaccia, l'azione della società affidataria.

Vorrei anche dare assicurazioni per quanto riguarda il personale. So che si tratta di operazioni traumatiche: c'è il personale che deve essere adesso dislocato dall'unico centro nazionale di elaborazione dati dell'anagrafe tributaria in questi tre centri informativi. Posso dare assicurazioni formali al Senato che, come ho già detto in ripetuti incontri con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, è finalità essenziale del Ministero delle finanze garantire i livelli di professionalità già acquisiti e svilupparli nel tempo. Quindi non si tratta di depotenziamento di quello che è stato raggiunto. Chiedo comprensione soltanto per la fase di primissimo impianto ma nella strategia complessiva del Ministero delle finanze si inserisce questo progressivo accrescimento delle proprie risorse in modo che al termine dei cinque anni possa avvenire questo passaggio che riporterà tutto in una logica più naturale e che, spero, potrà allora forse far cessare anche retrospettivamente le polemiche che agitano le acque in questi giorni.

L'ultima domanda — chiedo scusa a lei, signor Presidente, e agli onorevoli senatori della mia troppo lunga esposizione, ma la

materia in qualche misura è all'ordine del giorno nell'attenzione pubblica, oltre che nelle aule parlamentari, e quindi mi sembrava necessario non sottrarmi a questa importante occasione, soprattutto in una sede così alta e autorevole — è quella contenuta nel terzo capoverso dell'interrogazione dei senatori Romanò e Anderlini, laddove si chiede di sapere qual è lo stato di avanzamento dei lavori di approntamento della anagrafe e quali tempi sono previsti per il suo funzionamento.

Anche qua la mia risposta sarà articolata. Anzitutto un'osservazione di carattere generale; non so se per una suggestione di carattere semantico si è pensato che l'anagrafe tributaria dovesse essere come Minerva, cioè Atena — progetto Atena — che nasce armata dalla testa di Giove; ma certo è che molti immaginano che l'anagrafe tributaria sia come una nave destinata a servizio passeggeri, la quale ovviamente non compie il suo viaggio inaugurale se non quando è completamente allestita, per cui tutte le operazioni preliminari non hanno rilevanza di per sè, sono soltanto dei fattori intermedi, delle tappe strumentali per raggiungere il conseguimento di un obiettivo che può essere benissimo fatto decorrere, direi, da un momento istantaneo. Per l'anagrafe tributaria, invece, il processo è completamente diverso, soprattutto per una anagrafe tributaria che segua la nuova metodologia di cui stiamo parlando. Trattandosi di un sistema informativo che si cala non in una o due, ma in venti o trenta procedure degli uffici (stiamo meccanizzando le procedure IVA ad una ad una, stiamo riformando altre procedure nel settore delle imposte dirette), non è immaginabile un momento istantaneo al di qua del quale non c'è funzionamento dell'anagrafe tributaria e al di là del quale essa funziona tutta intera. Mi sento tranquillo nel dire che l'anagrafe tributaria già funziona. Abbiamo l'archivio storico dei contribuenti, che ci consente di fare questa riliquidazione dei dati, anche se è un fatto embrionale e mi rendo conto che non è su questi dati che noi possiamo costruire l'universo; del resto siamo andati avanti quattro anni senza avere non dico un dato storico di un contribuente, ma nemmeno una

sufficiente indicazione di codificazione dei contribuenti. Quindi è già una prima attivazione ed i passi più difficili — ce ne stiamo rendendo conto — sono quelli dei primi giorni e dei primi mesi. Ci stiamo oggi già rendendo conto che talune primissime operazioni, non così elementari come potrebbe sembrare, saranno possibili già nel 1977.

Dopo la risposta di carattere generale mi sia consentito darne una di carattere molto più tecnico e specifico, semplicemente leggendo dall'articolo 3 della convenzione quali sono le scadenze per lo sviluppo del sistema. Questo mi pare sia un contributo alla chiarezza ed a togliere quel tanto di incerto che può sempre rimanere in una risposta come quella che ho dato adesso, che tocca questioni generali ed ancora una volta metodologiche.

Ho detto che il sistema informativo si articola in tre centri informativi, cioè in tre aree: l'archivio anagrafico, le imposte dirette, l'IVA ed il registro. Preciso che i tre centri informativi avranno ciascuno delle unità centrali e spetterà all'unità dell'archivio anagrafico fungere da scambiatore di messaggi per consentire alle apparecchiature terminali di un centro di ottenere anche in tempo reale le informazioni contenute negli archivi storici degli altri centri; senza questo scambiatore di messaggi non è immaginabile che un sistema articolato su più unità centrali possa essere utilizzato dai terminali di ciascuna delle singole aree in cui esso si articola. Ebbene l'articolo 3 della convenzione precisa gli obiettivi area per area.

Vi leggo gli obiettivi dell'area prima: archivio anagrafico. Entro cinque mesi dalla data del 7 settembre, mi pare (e le scadenze sono vincolate a tutti gli effetti), saranno effettuate le operazioni di calcolo del numero di codice fiscale relative a circa 10 milioni di contribuenti sulla base delle dichiarazioni dei redditi 1975.

Entro otto mesi — ma ho speranza che gli otto possano diventare sette e lo dico, credo, a ragion veduta — si provvederà ad effettuare le operazioni di produzione dei certificati di attribuzione del numero di codice fiscale

ai contribuenti e di allestimento dei relativi plichi per la spedizione.

Penso che entro la fine dell'aprile prossimo potrà essere completata la spedizione ai contribuenti, non di fogli volanti, ma di una tessera dotata di una qualche proprietà ed idoneità sulla quale sarà indicato il numero di codice fiscale che — è il caso che lo precisi — non è diverso da quello che ad un certo numero di contribuenti è stato comunicato, con la differenza che l'operazione viene compiuta ad ampio raggio, in maniera più sicura e crediamo anche più propria.

Entro dodici mesi, cioè circa nel settembre dell'anno prossimo, si provvederà a calcolare un ulteriore ammontare di numeri di codice fiscale, tra i quattro e gli otto milioni, sulla base dei modelli 101 riferiti ai redditi del 1975 presentati nel 1976, modelli che recano la parte anagrafica normalizzata in modo che appunto se ne possa trarre il materiale per la attribuzione del numero di codice fiscale.

Entro ancora dodici mesi si avrà l'attribuzione del numero di codice fiscale ad un ulteriore numero di soggetti, tra i due e i cinque milioni, per i nuovi dichiaranti 1976, cioè coniugi e figli minori possessori di reddito. Loro possono comprendere che alla fine dell'anno prossimo saremo intorno ai 18 milioni di contribuenti, con un'operazione molto rapida, legata al flusso ordinario dei rapporti tra contribuenti ed uffici finanziari.

Entro tredici mesi verranno forniti gli elenchi alfabetici dei contribuenti che hanno presentato la dichiarazione dei redditi nel 1976 (gli elenchi della dichiarazione dell'anno scorso verranno forniti entro qualche mese con la procedura che sto definendo); entro sedici mesi si completerà il censimento dei contribuenti IVA; entro diciotto mesi si completerà il censimento, con la attribuzione del numero di codice fiscale ai soggetti diversi dalle persone fisiche, quindi a tutte le società. Infine, c'è tutta una serie di altre scadenze che riguardano, ad esempio, l'archivio anagrafico generale dei contribuenti delle imposte dirette e così via. Le scadenze comprendono i primi tre anni in quanto si è ritenuto che una programmazione ragionevole non

potesse estendersi con questa precisione di indicazioni al di là di un medio periodo. Questo per quanto riguarda il settore dell'archivio anagrafico, che è il primo dei tre centri.

Poi ci sono le scadenze previste per le imposte dirette, che sono in pratica correlate alle operazioni menzionate per l'archivio anagrafico in quanto si tratta sostanzialmente delle stesse procedure che finiscono per generare dei sottoprodotti. La questione essenziale è che, a partire dalla dichiarazione dei redditi che sarà presentata nel 1979, sarà effettuata integralmente dal Ministero delle finanze e dal suo centro informativo delle imposte dirette tutta la serie delle operazioni per i controlli, la liquidazione, la predisposizione dei ruoli di riscossione, le statistiche, i tabulati, relative ai contribuenti soggetti ad imposizione diretta. Ed è a partire da quel periodo che l'anagrafe tributaria comincerà a fornire i suoi primi elementi utili in sede concreta all'accertamento dei suddetti. Nella fase precedente a questa data potremo avere solo alcuni elementi, anche importanti, di carattere indiziario; a partire da allora potremo cominciare ad entrare nel vivo delle operazioni per cui si immagina una anagrafe tributaria. Ci sono poi le spiegazioni minute di come potrà essere gestito questo archivio storico contabile non soltanto delle dichiarazioni, ma anche di tutti gli altri elementi che potranno corredare l'imputazione al singolo soggetto degli elementi della sua capacità reddituale.

Per quanto riguarda l'IVA il processo è parallelo e lo è anche per il registro, anche se questo verrà affrontato da ultimo, fino a quando attraverso la messa a regime del sistema nella sua integralità sarà possibile appunto con un'apparecchiatura di potenza medio-grande, cioè uno scambiatore di messaggi, attingere dai terminali di un centro i dati che appartengono agli archivi storico-contabili dei contribuenti e tenuti dagli altri centri.

Il sistema è flessibile, è articolato e le scadenze che ho qui esposto sono molto vincolanti per la società affidataria. Vorrei che gli onorevoli senatori che mi ascoltano lo ritenessero per certo: per il Ministero delle finanze è molto complesso il lavoro di dare

una minima comunicabilità tra i due soggetti diversi abituati ad un linguaggio diverso, il Ministero da un lato con il suo linguaggio giuridico-amministrativo, una società di servizi nel settore dell'informatica dall'altro lato con il suo diverso linguaggio; pertanto si tratta di un compito straordinario, di un compito che noi cerchiamo di portare avanti con la consapevolezza non certo di poter affidare alle macchine ciò che le macchine possono fare soltanto a titolo di sussidio e di strumento, ma di utilizzare i supporti tecnologici che ci vengono offerti per il raggiungimento di obiettivi che sono — lo dichiaro un'altra volta — di carattere politico.

Domina la preoccupazione sancita nel principio aureo contenuto nell'articolo 53 della Costituzione secondo cui ciascuno deve contribuire alle spese pubbliche in ragione della capacità contributiva ed il sistema tributario deve realmente esprimere quella progressività cui deve essere informato secondo il dettato della nostra Costituzione.

P R E S I D E N T E . Grazie, onorevole Ministro, della diffusissima esposizione unitaria relativa alle quattro interrogazioni presentate.

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ringrazio il Ministro per la mega-esposizione tratta dal mega-archivio; ma poichè non c'è uno scambiatore di tempi, per cui sono legato al tempo previsto dal Regolamento, mi sentirei offeso nella mia dignità se rispondessi in cinque minuti a tutte le cose che il Ministro ci ha fatto conoscere. Pertanto, riletta l'esposizione del Ministro, mi riservo di presentare una mozione per ritornare sull'argomento a parità di condizioni.

P R E S I D E N T E . Stante l'assenza dei presentatori dell'interrogazione 3-00071, si intende che essi abbiano rinunciato alla replica.

A N D E R L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D E R L I N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, tenterò di dire in cinque minuti ciò che mi pare essenziale. Innanzitutto ringrazio l'onorevole Pandolfi per averci intrattenuto per oltre una ora attorno a un argomento irto di problemi tecnici e tuttavia in maniera interessata e interessante.

Mi limiterò a fare due sole osservazioni (prendendo atto che, tutto sommato, la risposta dell'onorevole Ministro va valutata in termini sostanzialmente positivi) che riguardano la convenzione con l'Italsiel. Non mi convince troppo, onorevole Ministro, il fatto che voi abbiate creato i tre sottosistemi ed un sistema di scambio. Perché non mi convince? Perché questo ripete lo schema tipico, caratteristico dell'attuale struttura del Ministero delle finanze e contraddice il principio fondamentale dell'anagrafe tributaria che è quello di avere su ogni contribuente la somma di tutte le informazioni necessarie.

Non dimenticherò mai, onorevole Ministro, che uno dei suoi predecessori firmò regolarmente una circolare, in cui si faceva divieto agli uffici di accertamento dell'IVA di comunicare i loro dati agli uffici delle imposte dirette. Se per caso i tre sottosistemi si dovessero collocare in una posizione pressochè analoga a quella in cui erano tradizionalmente collocate la direzione generale delle imposte dirette, la direzione IVA, la direzione del registro, la direzione imposte indirette, noi falliremmo l'obiettivo fondamentale dell'anagrafe tributaria che è quello di avere i dati incrociati, tutti i dati incrociati possibili, qualunque provenienza essi abbiano, attorno alla figura del contribuente per poter accertare con precisione qual è il reddito di cui dispone.

È vero che c'è questo scambiatore, ma io direi che forse non era nemmeno necessario inventare un sistema di scambio quanto piuttosto collocare attorno ad una grossa struttura memorizzata elettronica l'insieme dei dati relativi ad ogni contribuente provenien-

ti vuoi dalle imposte dirette, vuoi dalle imposte indirette, vuoi dagli uffici del registro, vuoi da qualsiasi altro ufficio finanziario centrale o periferico, si riferissero sia alle dichiarazioni dei redditi, sia ad altre informazioni delle quali comunque l'amministrazione finanziaria dello Stato fosse venuta in possesso.

Mi permetto di fare una seconda osservazione. Lei dice: entro cinque anni (ho letto anch'io il testo della convenzione) l'Italsiel è tenuta a consegnarci un sistema efficiente: chiavi in mano, ha detto lei. Ebbene, facciamo attenzione. Se nel corso di questi cinque anni permettiamo all'Italsiel di installare all'interno di queste strutture, anche per la sola conduzione tecnica, i cui confini rispetto alla gestione più propriamente politica non sono facilmente delimitabili, un numero cospicuo di suoi uomini (ed è naturale che questo in una certa misura avvenga; ma io ho sentito parlare addirittura di 1.500 funzionari da assumere) ...

P A N D O L F I , *ministro delle finanze.* Smentisco nella maniera più assoluta: siamo molto al di sotto di un terzo.

A N D E R L I N I . Mi fa molto piacere che lei ci abbia potuto dare questa cifra perchè è rassicurante. In realtà come dovrebbero andare le cose secondo chi come me non vive all'interno di questa problematica in maniera diretta così come ci vive lei, ma forse ha esperienza di altre situazioni che presentano qualche momento di analogia? Mano a mano che il sistema si mette in movimento — e sono d'accordo con lei che l'anagrafe tributaria non nasce, Minerva armata dal cervello di Giove, dall'oggi al domani, ma la costruiremo, se la costruiremo, nel giro di quattro, cinque, probabilmente dieci anni — se è vero che questi uomini debbono poter entrare all'interno delle strutture perchè essi hanno le capacità tecniche per gestirle e all'interno del Ministero non sono oggi immediatamente reperibili delle competenze specifiche in questo settore, è anche vero che man mano che all'interno del Ministero si creano determinate competenze anche di conduzione tecnica, questi uomini debbono poter sostit-

tuire gli uomini dell'Italsiel in maniera che alla fine dei cinque anni praticamente le « chiavi in mano » si riferiscano anche al fatto che uomini dell'amministrazione delle finanze sono in grado di gestire politicamente e condurre tecnicamente l'insieme del sistema che si è venuto costruendo. Il che, me lo lasci dire con molta franchezza, non si evince, o per lo meno non si evince con chiarezza, dal testo della convenzione con l'Italsiel.

Sono scaduti i cinque minuti e io ho concluso con le mie due osservazioni fondamentali. Ne avrei un'altra ventina, minori, onorevole Presidente, ma rinuncio a farle perchè giustamente lei mi toglierebbe la parola.

LUZZATO CARPI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATO CARPI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ritengo che anche il Gruppo socialista debba dare un parere sostanzialmente positivo sulla risposta del Ministro. Però debbo anche dire che bene fece a mio giudizio il senatore Visentini, allora ministro delle finanze, a dichiarare il fallimento del progetto ATENA (e mi riferisco proprio al passato) perchè fu causa di spese, di ritardi di cui oggi paghiamo le conseguenze. Fu un fatto assurdo l'aver acquistato il centro dall'IBM e i terminali dall'Olivetti; mi sembra che anche ella Onorevole Ministro, abbia concordato sulla discordanza di queste due parti dell'impianto.

Ciò facendo si contribuì in modo sprovveduto ad arricchire di un ulteriore capitolo, direi un po' indecoroso, i gravi inconvenienti tecnici ed operativi che determinarono il rinvio dell'anagrafe tributaria rendendo un prezioso servizio agli evasori.

Il ministro Pandolfi oggi ha fatto una lunga e appassionata difesa — sono sue parole — di questo nuovo impianto e delle possibilità più articolate e più efficienti, che offre sia per le procedure sia per i risultati. Debbo dire che la sua appassionata relazione

di oggi mi ha letteralmente sommerso con scadenze e cifre ottimistiche; di questo ne sono lieto. Comunque qualche piccola perplessità mi permetta di sollevarla, perchè analoghe ottimistiche dichiarazioni di esponenti di precedenti governi furono in seguito regolarmente disattese. Conoscendo però la sua efficienza e la sua appassionata volontà di portare a soluzione il problema, io mi auguro, anzi credo che questo possa verificarsi.

Su un punto abbiamo ancora delle perplessità; è quello dell'affidamento di questo compito all'Italsiel. Ella ha detto che entro tre anni dovremmo arrivare alla soluzione di questo problema. Non so se sarà possibile ridurre almeno parzialmente la durata del contratto da cinque a tre anni, affidando, data la delicatezza di questo compito a cui anche altri colleghi hanno accennato, direttamente al Ministero la conduzione dell'impianto. Mi sembra che vi siano state delle doglianze delle organizzazioni sindacali degli statali CGIL, CISL e UIL, che asserirono di non essere state interpellate su questo problema. Sulla via della gestione diretta del servizio desidereremmo che si procedesse con una certa sollecitudine.

Per quanto sopra, pur facendo presenti questi rilievi, confermo il mio sostanziale accordo sulla sua esposizione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Cifarelli. Se ne dia lettura.

PITTELLA, Segretario:

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali disfunzioni della pubblica amministrazione o quali illecite pressioni impediscono il completamento a 4 corsie del Raccordo anulare di Roma, il quale costituisce la cerniera del sistema autostradale italiano, intorno alla Capitale della Repubblica.

(3 - 00051)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

LAFORGIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Osservato che l'in-

terrogante ripropone rilievi, peraltro generici, circa disfunzioni o pressioni che avrebbero impedito il completamento a 4 corsie del grande raccordo anulare di Roma, ricordo che, nello svolgimento di analoga interrogazione presentata nella passata legislatura — seduta del Senato del 2 ottobre 1975 — il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, nel rilevare l'infondatezza delle critiche, riferì che il ritardo nella realizzazione dei lavori interessanti il grande raccordo anulare era determinato da difficoltà inerenti problemi urbanistici, la cui soluzione non dipendeva dal Ministero dei lavori pubblici.

Comunque, essendo stati superati alla fine dell'anno 1974 quegli ostacoli di natura urbanistica, come ho già detto, ed interessanti perciò il settore operativo del comune di Roma, l'ANAS ha dato corso alle procedure di appalto.

Evidentemente l'esperimento di tali procedure è stato condizionato dalle remore ben note all'interrogante, connesse al non sempre spedito congegno previsto dalle vigenti disposizioni di legge ed in particolare da quello in materia di contabilità pubblica.

Si aggiunga inoltre che l'Azienda ha dovuto operare tenendo conto anche delle limitate disponibilità di bilancio, per cui lo esperimento delle gare d'appalto è rimasto subordinato anche al reperimento di riserve finanziarie attraverso l'accensione dei mutui.

Nonostante tali difficoltà, assicuro l'interrogante che tutti i lavori necessari al completamento del raddoppio del grande raccordo anulare sono ora appaltati ed in corso di esecuzione.

Circa i tempi di realizzazione, si prevede che l'opera possa essere ultimata entro l'anno 1978.

Presidenza del vice presidente VALORI

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C I F A R E L L I . Onorevole Presidente, non avevo nessuna intenzione di creare un caso di rilevanza penalistica al riguardo, ma poichè si tratta di una macroscopica disfunzione del nostro paese ho presentato in modo così colorito il quesito al Ministero competente.

In sostanza, tutte le grandi città italiane hanno i raccordi: Bologna, Torino, Milano, Bari, Napoli, Palermo, Catania. Non ce l'ha Roma, nonostante si tratti di una cerniera per tutto il sistema autostradale italiano.

Apprendo oggi che, a parte i mutui e la situazione del mercato finanziario, salva l'incidenza della legge di contabilità e quindi anche della legge sui lavori pubblici, avendo finalmente, nel 1974, il comune di Roma risolto certe difficoltà urbanistiche (non vedo poi

quali possano essere queste difficoltà perchè non si tratta dell'asse attrezzato, ma puramente e semplicemente del raddoppio del raccordo da effettuare nella medesima sede ove si trova attualmente) entro il 1978 — e siamo a settembre del 1976 — quest'opera sarebbe finalmente ultimata.

Non sono praticante, ma se è necessario fare una novena alla Madonna di Pompei o a San Nicola di Bari affinché questa data venga rispettata sono disponibile nella speranza che questa previsione si traduca in realtà.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Cifarelli. Se ne dia lettura.

P I T T E L L A , segretario:

CIFARELLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere come intenda superare l'attuale situazione di inadeguatezza al-

le sue funzioni e di carenza, quanto a manutenzione e modernizzazione, nella quale versa la strada statale n. 64, « Porrettana ».

L'interrogante sottolinea, in particolare, che tale strada statale è di vitale importanza socio-economica per la vallata del Reno, nell'Appennino bolognese: in realtà, essa non solo serve zone turistiche di primaria importanza, ma serve anche per i collegamenti di traffico pesante tra Bologna e la Toscana occidentale, anche in alternativa all'Autostrada del sole.

L'interrogante ricorda, inoltre, che, mentre viene da alcuni prospettata un'eventuale soluzione autostradale tra Bologna e Pistoia, in alternativa al tratto Bologna-Firenze dell'Autostrada del sole, giustamente viene a tale divisamento contrapposta la possibilità che la « Porrettana » sia trasformata in una « superstrada » aperta, la quale non solo risponderebbe sostanzialmente a detta funzione alternativa, ma consentirebbe anche validi collegamenti con tutti i comuni della vallata del Reno e delle zone appenniniche contermini.

(3 - 00054)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

LA FORGIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Osservato che l'interrogante chiede interventi per rendere l'arteria in questione idonea ad assolvere il ruolo di grande via di comunicazione per la vallata del Reno, prospettando l'opportunità che la strada statale sia trasformata in superstrada, dichiaro, circa il rilievo che l'arteria assume per l'entità dei traffici e per l'importanza dei collegamenti con l'Appennino bolognese, di concordare con l'interrogante, il quale sa certamente che l'ANAS in passato, nell'ambito della ordinaria manutenzione, non ha mancato di attuare gli interventi necessari.

Tuttavia va rilevato che la soluzione auspicata dal senatore Cifarelli, intesa a rendere pienamente adeguata e funzionale la via di comunicazione mediante lavori di rettifica e sistemazione con caratteristiche di superstrada, richiede una considerevole spesa.

Infatti, da stime approssimative riferentisi ai prezzi correnti per l'anno 1976, risulta che per l'ammodernamento della strada statale n. 64 « Porrettana » occorrerebbero 38 miliardi di lire. Tale considerevole spesa non può essere per il momento sostenuta dall'ANAS, salvo che non intervengano cospicui finanziamenti mediante apposito provvedimento legislativo.

È noto, infatti, che gli ordinari stanziamenti di bilancio dell'azienda non consentono di attuare interventi a lunga scadenza e di importo così rilevante, quale quello occorrente per l'ammodernamento della strada statale n. 64 « Porrettana ». Ciò anche in considerazione dei consistenti oneri gravanti sul bilancio dell'ANAS a titolo di somme per revisione dei prezzi su opere già programmate, oltre alla necessità di provvedere ai rimborsi dei ratei di mutui già stipulati e ammontanti complessivamente a ben 1.100 miliardi.

In tali condizioni l'Azienda di Stato è nella impossibilità di impostare un sia pur minimo programma o qualsivoglia piano finanziario.

Comunque, in considerazione dell'obiettivo necessità della sistemazione dell'arteria e in relazione anche alle premure che l'interrogante ha avuto modo di manifestare in analoga interrogazione presentata nella scorsa legislatura, l'ANAS si è fatta carico della esigenza di provvedere alla elaborazione di un piano per la sistemazione e l'ammodernamento della strada statale « Porrettana ».

Assicuro, infatti, che, nelle previsioni relative al piano nazionale dei trasporti in corso di elaborazione da parte del CIPE, tale programma d'intervento a favore della strada statale n. 64 « Porrettana » assume il rilievo che l'interrogante ha inteso richiamare prospettando l'opportunità di interventi adeguati per la maggiore scorrevolezza dell'importante via di comunicazione.

Si confida, pertanto, che in sede di attuazione del piano nazionale dei trasporti, le aspettative di cui si fa interprete il senatore Cifarelli possano essere soddisfatte in modo che la strada statale « Porrettana » soddisfi

compiutamente le esigenze connesse allo sviluppo economico e turistico dei territori attraversati.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C I F A R E L L I . Signor Presidente, questo non è un rituale, ma è chiaro che debbo innanzitutto ringraziare il Sottosegretario per una risposta così precisa. Debbo aggiungere che con questi chiari di luna per il nostro paese evidentemente istanze prementi per grandi spese non possono essere ragionevolmente sostenute. Faccio presente che però questa interrogazione è di quelle riproposte con la nuova legislatura, come del resto l'onorevole Laforgia ha ricordato.

Vorrei soltanto sottolineare due cose: siccome il meglio è nemico del buono, vorrei almeno l'assicurazione che l'ANAS provvederà a quella tale manutenzione ordinaria, a quei tali ritocchi, che pur non implicando spese enormi consentiranno a coloro che si valgono di questa strada di non essere cittadini di seconda categoria, perchè — ed è l'ultima osservazione — nel nostro paese abbiamo menato vanto — e non dobbiamo batterci il petto per questo — del grande impulso alle autostrade, però dovremmo ricordarci anche delle strade consolari e delle strade statali che servono zone particolari.

Aggiungasi poi che, come ho ricordato nell'interrogazione, la famosa Autostrada del sole che è un miracolo dell'ingegneria — almeno così si disse quando fu fatta — nel tratto tra Firenze e Bologna è in continua riparazione e addirittura in certi momenti — mi riferisco al 1971-72 — aveva fatto sorgere progetti o almeno idee per la sostituzione del tratto più minacciato da smottamenti, da frane, da difficoltà nelle gallerie, con altra arteria. Ecco quindi il problema. Se poi si dovesse pensare ad una nuova soluzione autostradale lasciando la statale Porrettana così come sta, la disparità di trattamento sarebbe manifesta e grave a danno di questi cittadini. Nonostante questi ri-

lievi non posso che concludere con il prendere atto della risposta che l'onorevole rappresentante del Governo ha ora dato.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Cifarelli. Se ne dia lettura.

P I T T E L L A , segretario:

C I F A R E L L I . — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponda a verità l'informazione secondo la quale l'ANAS non avrebbe previsto nei suoi programmi le opere necessarie per la realizzazione completa della superstrada E-7.

Tale superstrada, invero, con il suo autonomo itinerario, costituisce uno degli assi portanti del modello di assetto del territorio previsto per la regione Emilia-Romagna ed è unanimemente riconosciuta come un'arteria indispensabile sia per il potenziamento industriale e per il decollo commerciale del porto di Ravenna, sia per lo sviluppo turistico delle zone costiere delle province di Ravenna e di Ferrara.

Con riferimento al fatto che il consiglio di amministrazione dell'ANAS, nella seduta del 2 dicembre 1972, si è espresso favorevolmente sul programma presentato dalla « Società autostrade », del gruppo IRI, relativo al raddoppio dell'Autostrada del sole da Milano a Napoli, ed al fatto che è ulteriormente previsto, nello stesso programma, un nuovo collegamento transappenninico per la cui attuazione è da temere che sia ancora rallentato, o addirittura pregiudicato, il completamento della superstrada E-7, l'interrogante sottolinea che è grave disconoscere così gli impegni già assunti dal Governo e dall'ANAS circa detta superstrada, la quale non solo è un'arteria di rilevanza europea, definita in sede internazionale e recepita dallo Stato italiano con solenne impegno, ma costituisce uno dei fondamentali presupposti del riequilibrio fra le varie parti della regione emiliano-romagnola, in funzione anche del generale e prioritario impegno di tutto il Paese per lo sviluppo equilibrato fra il Nord e il Sud dell'Italia.

(3 - 00055)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

LA FORGIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ricordo che con l'interrogazione in oggetto si ripropone il problema del completamento della superstrada E-7, la quale, come noto, interessa i compartimenti della viabilità di Roma, Perugia, Firenze e Bologna. Sottolineo che nell'analogo documento ispettivo discusso al Senato il 7 marzo 1975 vennero indicati all'interrogante i motivi per i quali l'opera, pur considerando la sua importanza per lo sviluppo commerciale e turistico delle zone interessate, non poteva essere finanziata in tempi brevi.

Le condizioni di bilancio dell'ANAS e il rilevante onere finanziario costituiscono e rappresentano tuttora remore insormontabili. È fin troppo evidente che per l'attuale situazione della spesa pubblica quegli ostacoli persistono.

Pertanto non è possibile dare una soddisfacente risposta alle attese del senatore Cifarelli, anche se le esigenze espresse sono obiettive e meritevoli di ogni considerazione.

Tuttavia, non si possono disattendere le indicazioni negative che emergono da una obiettiva valutazione della situazione economica generale ed in particolare delle condizioni di bilancio dell'ANAS.

Al riguardo mi preme far presente che la spesa occorrente per il completamento della superstrada E-7 — calcolata ai prezzi dell'anno 1976 — ammonterebbe a lire 172 miliardi secondo la seguente suddivisione: lire 125 miliardi per le opere ricadenti in Emilia-Romagna; lire 22 miliardi per quelle ricadenti in Toscana; lire 25 miliardi per le opere in Umbria.

Tale ingente spesa non può in alcun modo essere sostenuta dall'Azienda, salvo che non intervengano cospicui finanziamenti con apposito provvedimento legislativo.

È noto, infatti, che gli ordinari stanziamenti di bilancio dell'ANAS non consentono di programmare interventi a lunga scadenza e di importo così rilevante, quale quello occorrente per il completamento della E-7, anche in considerazione dei consistenti oneri gravanti sul bilancio stesso per la revisione

dei prezzi su opere pregresse realizzate o in corso di esecuzione.

Inoltre, debbo rilevare che l'Azienda deve provvedere ai rimborsi dei ratei di mutui già stipulati ed ammontanti complessivamente a lire 1.100 miliardi.

In tale situazione l'ANAS è nella impossibilità di impostare un sia pur minimo programma o piano finanziario.

Tuttavia assicuro l'interrogante, in relazione all'obiettivo necessità di completare l'opera ed in considerazione anche delle premure espresse in altre occasioni, che l'ANAS si è fatta carico del problema.

Infatti fra le indicazioni relative alle previsioni del piano nazionale dei trasporti, in corso di elaborazione da parte del CIPE, l'ANAS non ha mancato di dare la dovuta priorità alle opere di completamento della strada di grande comunicazione E-7.

Pertanto si auspica che le aspettative dell'interrogante possano essere soddisfatte in sede di realizzazione dello strumento programmatico predisposto dal CIPE.

CIFARELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **CIFARELLI.** In questo caso, onorevole Presidente, non sono assolutamente soddisfatto per la risposta perchè qui il discorso è diverso; innanzitutto perchè la E-7 fa parte degli impegni anche europei che abbiamo, è una strada di comunicazione europea e — come l'onorevole Sottosegretario ha ricordato — concerne interessi tra Roma e il Nord-Europa (dovrebbe collegarsi poi con l'Austria), quindi zone che sono di competenza di ben tre compartimenti ANAS, praticamente dalle porte di Roma fin oltre Cesena.

Questa strada di cui si sta tanto parlando è l'esempio, mi si consenta la parola, scandaloso di come in Italia non programiamo, di come lasciamo passare innanzi opere così epicuricamente considerate e di come poi ad un certo momento ci si trova sostanzialmente ad aver sperperato del pubblico denaro. Si sono costruite gallerie e non possono essere fatti i raccordi; si è operato nel tratto

più agevole e non si è operato nel tratto decisivo e più difficile. Un po' tutti siamo sottoposti al sistema della famosa autostrada Palermo-Mazara del Vallo, dove si è proceduto laddove meno occorreva e non si è proceduto là dove è necessario, ed i cittadini sono costretti ad esercitare il diritto di bestemiare.

Per quanto riguarda questa E-7 è chiaro che si attaglia la risposta che dette un Papa a Guido da Montefeltro: prometter lungo con l'attender corto. Per ora non c'è una lira e siete folli se ci chiedete di provvedere a questa spesa; però stiamo facendo il piano nazionale trasporti in cui comprenderemo la E-7. Troppa grazia, sant'Antonio! Qua siamo invece di fronte ad un'esigenza di completamento.

Onorevole Sottosegretario, per quanto riguarda la « Porrettana », trasformarla in superstrada è un autonomo compito; ecco perchè ho detto: fate il meglio che si può come manutenzione, visto che quest'opera diventa radicalmente nuova perchè certe caratteristiche devono assolutamente portare a mutamenti di tracciato, il che non è possibile fare oggi. Ma quando si tratta di progetti già fatti, di opere che avrebbero dovuto avere da tempo il finanziamento, di completamento di un'opera che oltre ad essere di notevole interesse interno fa parte anche dei nostri doveri internazionali, mi pare che non si possa rispondere in questo modo.

A questo punto poi risorge il quesito: in Italia quando si tratta delle opere inutili o quasi abbiamo le leggi di finanziamento decennale, ventennale, con i capitoli di bilancio sempre pronti; quando poi si tratta di opere serie, risaliamo ai tempi anteriori a Napoleone Bonaparte, cioè si deve fare una legge *ad hoc* con il relativo finanziamento! Qui siamo oltre i limiti dell'assurdo. Questo piano nazionale di trasporti poi come dovrebbe essere finanziato? Evidentemente dovrebbe rientrare in un finanziamento autonomo, quindi cade tutta quella preoccupazione, che l'ANAS ha qui fatto presente, di avere un onere notevolissimo di ratei sia di rimborso di mutui sia di interessi su di essi ricadenti e quell'esposizione della quale lei ha fatto cenno per revisioni prezzi, per va-

riazioni contrattuali in dipendenza dell'inflazione. Io so benissimo, onorevole Sottosegretario, che ella non è responsabile di questo ma noi discutiamo in sede politica. Però mi consenta di dire che è sbrigativa, infondata e sbagliata la risposta dell'ANAS anche perchè, senza essere affetto da megalomania, quando si dice che non si può completare l'arteria perchè occorrono 172 miliardi — io mi aspettavo invece che si trattasse di 1000 miliardi (ormai noi non battiamo ciglio per cifra inferiore ai 1000 miliardi) — quasi quasi si poteva rispondere: *de minimis non curat praetor*. Io non penso che sarebbe assurdo, per la serietà del nostro dibattito, che nelle pieghe del bilancio dell'ANAS ci possano essere 172 miliardi ma mi domando perchè non debbano essere considerate (anche nel quadro di questa politica infrastrutturale che deve suscitare un impegno di lavoro ed iniziative economiche) con carattere di priorità le spese necessarie a questo completamento. Occorre un nuovo provvedimento legislativo? Ebbene il Governo lo presenti e il Parlamento lo approverà. La semplice inserzione in questo piano di cui ancora non sappiamo mi pare che non possa generare in me quell'assenso che si traduce nel dichiararsi soddisfatto. Voglia scusarmi, onorevole Sottosegretario, non è un eccesso di cattivo carattere il mio ma questo è veramente un caso grave ed occorre che una buona volta usciamo da una situazione che tra l'altro si ripercuote nelle sedi regionali, si ripercuote sugli elementi attinenti ed afferenti alla programmazione economica e evidenzia veramente una insostenibile carenza dello Stato.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Fermariello e Mola. Se ne dia lettura.

P I T T E L L A , segretario:

F E R M A R I E L L O , M O L A . — *Ai Ministri della sanità e di grazia e giustizia.* — Per sapere se risulti a verità che, dopo lo scandalo scoppiato all'ENPAS di Napoli, anche all'INADEL si è scoperto che taluni medici

ed alcune farmacie sono coinvolti in truffe in danno dell'istituto.

In caso affermativo, gli interroganti domandano quali misure si intendano adottare per porre fine, una buona volta, ad una situazione divenuta intollerabile.

(3 - 00012)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

S M U R R A, *sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Informo che, a seguito di recenti accertamenti, non sono emersi episodi di truffa ai danni della sede INADEL di Napoli.

Informo, altresì, per quanto concerne lo ENPAS, che tra la fine del 1973 e l'inizio del 1974, presso la sede di Napoli, nel corso di indagini amministrative disposte in relazione ad un'abnorme dilatazione della spesa farmaceutica, rilevata in occasione dei consueti controlli effettuati in materia, è stata accertata l'esistenza di fatti e di circostanze che hanno coinvolto responsabilità di farmacie, assistiti e medici convenzionati.

Gli illeciti riscontrati hanno formato oggetto di tempestiva denuncia all'autorità giudiziaria, che ha aperto formale istruttoria, attualmente in corso, a carico di alcuni farmacisti e medici.

Si è inoltre provveduto a deferire i sanitari e i farmacisti in questione alle Commissioni paritetiche previste dalle rispettive convenzioni, ai fini della irrogazione di sanzioni di carattere amministrativo nei loro confronti.

F E R M A R I E L L O. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

F E R M A R I E L L O. Ringrazio il sottosegretario Smurra per le informazioni rese dalle quali risulta che dunque è vero che i fatti lamentati a carico dell'ENPAS di Napoli si sono registrati. Io sono assai lieto che l'ENPAS abbia rimesso, come ho ascoltato, il caso alla magistratura e non posso che augurarmi che la magistratura intervenga al ri-

guardo e risolva, così come la pubblica opinione attende, questo caso.

Sono altresì lieto che l'INADEL, così come ci annuncia il sottosegretario Smurra, non sia coinvolto nello scandalo denunciato dalla stampa napoletana. Questa notizia mi pare che possa rinfrancare in qualche modo.

Mi dichiaro quindi soddisfatto delle rassicurazioni che il Sottosegretario ha voluto fornire alla pubblica opinione. Grazie, signor Presidente.

P R E S I D E N T E. Ringrazio lei, senatore Fermariello, per la stringatezza della sua replica.

Segue un'interrogazione del senatore Murrura. Se ne dia lettura.

P I T T E L L A, *segretario:*

MURMURA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Il gravissimo stato di abbandono degli Uffici comunali del lavoro in provincia di Catanzaro, per oltre il 30 per cento privi di titolare, nonostante l'impegno del poco personale disponibile, esige da parte del Governo un provvedimento urgente atto a coprire i molti vuoti di organico, eventualmente usufruendo del personale tuttora addetto agli enti da sopprimere *ex lege* n. 70 del 1975.

L'interrogante chiede di conoscere cosa il Governo intenda in proposito fare, per evitare le gravi e documentate lamentele dei cittadini.

(3 - 00039)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

S M U R R A, *sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Rilevo che la carenza di personale del ruolo collocatori non investe soltanto gli uffici di collocamento della provincia di Catanzaro, ma interessa tutti gli uffici periferici del Ministero del lavoro.

Tale situazione, assai grave per le implicazioni che comporta e per le sue immediate ripercussioni a livello sociale, trova la sua origine nella legge 24 maggio 1970, n. 336,

la cui applicazione ha consentito il ben noto esodo di moltissimi ex combattenti o assimilati e ha determinato un fenomeno di vera e propria erosione alla base dei ruoli organici, di cui ha risentito in misura massiccia il ruolo dei collocatori.

Tale erosione, peraltro, anche se attenuata dallo scaglionamento successivamente introdotto, è ancora in atto, ed è quindi prevedibile che il fenomeno lamentato acquisirà, in un prossimo tempo, una maggiore dimensione che non può non avere ripercussioni sulla funzionalità degli uffici.

Il problema è stato già affrontato lo scorso anno dalla Commissione lavoro in sede di esame del bilancio preventivo del Ministero del lavoro ed è stato oggetto di un apposito ordine del giorno, approvato dal Governo, col quale venne auspicata la revisione degli organi del ruolo collocatori.

Per quanto concerne in particolare la situazione degli uffici della provincia di Catanzaro, posso precisare che è in via di espletamento un concorso circoscrizionale pubblico a 7 posti di collocatore da destinare alle sole sezioni comunali degli Uffici del lavoro aventi sedi in Calabria.

L'immissione in servizio di queste unità non modificherà sostanzialmente la situazione, per il cui superamento occorrono invece misure ed interventi di più largo respiro e di più vasta portata.

Un primo contributo alla soluzione del problema scaturirà certamente dalla nuova disciplina del collocamento che il Governo si accinge a varare e che, attraverso la razionalizzazione dell'organizzazione territoriale del servizio, permetterà una migliore qualificazione ed utilizzazione del personale del ruolo collocatori.

In ordine alla prospettata eventuale utilizzazione del personale degli enti da sopprimere ex legge n. 70 del 1975, ritengo che tale possibilità, per quanto non trascurabile, da un lato è subordinata temporalmente alle operazioni di scioglimento degli enti, dall'altro incontra anche essa un limite, derogabile solamente con apposito provvedimento legislativo, nella dotazione organica del ruolo collocatori che, come ho già detto, per ef-

fetto del pensionamento degli ex combattenti, si è notevolmente contratta.

Il Ministero del lavoro non mancherà, tuttavia, in considerazione della gravità della situazione, di richiamare l'attenzione sul problema dell'adeguamento degli organici per una sua soluzione nel quadro più ampio della ristrutturazione, della razionalizzazione e dell'ammodernamento di tutta la pubblica amministrazione.

M U R M U R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M U R M U R A . Onorevole Presidente, sono rammaricato di dover dare, per due motivi, una risposta di parziale insoddisfazione; rammaricato perchè nel coro dei reciproci ringraziamenti che qui si è realizzato tra gli interroganti, il Governo ed il Presidente dell'Assemblea, sia pure sotto un'altra ottica, e cioè per la brevità delle risposte, io figuro quasi come una nota stonata. Il fatto è che quest'argomento è di profonda importanza e di sommo interesse sociale, come del resto l'onorevole Sottosegretario ha rilevato nella sua risposta. Altro motivo di rammarico nasce dal fatto che devo manifestare insoddisfazione alla risposta di un Sottosegretario amico.

Io non penso che ci si possa soffermare su valutazioni, come al solito, di carattere finanziario nei problemi della pubblica amministrazione. Vi sono, dicevo poc'anzi a proposito di altre interrogazioni, due aspetti: quello economico-sociale e quello economico della funzionalità della pubblica amministrazione. Quando pensiamo ai compiti che sono affidati ai collocatori comunali e che riguardano il collocamento della mano d'opera ed il controllo sugli elenchi anagrafici dei lavoratori dell'agricoltura (che costituiscono uno dei canali di maggiore sperpero del pubblico denaro e starei anche per dire di maggiore corruzione), nonchè l'erogazione delle indennità e dei sussidi di disoccupazione, la convalida dei libretti di assistenza dell'INAM, e l'assistenza nei confronti degli utenti del servizio, quando vediamo l'enorme dispersione dei comuni, soprattutto nel Sud, ci accorgia-

mo di come sia indispensabile ed urgente spogliare un po' l'amministrazione centrale di tanto personale che fa poco o addirittura niente e trasferirlo in periferia.

Mi rendo conto delle difficoltà notevoli, ma vorremmo che il Governo, i poteri centrali, tacendosi carico di questa responsabilità, adottassero nei confronti di questo personale i provvedimenti che si rendono indispensabili. Così come l'esigenza dei provvedimenti legislativi qui richiamati non esime l'Esecutivo dalle sue dirette responsabilità in sede di iniziativa nella presentazione dei provvedimenti.

Sono queste le considerazioni sulle quali torno a richiamare l'attenzione responsabile del Governo chiedendo che si faccia veramente qualche cosa e non si pratichi, come al solito, il sistema invalso di rimedi unicamente dopo che sommovimenti e reazioni popolari si sono verificati: è il modo peggiore di rispondere alle esigenze del paese e di gestire il consenso pubblico in Italia.

P R E S I D E N T E. Seguono tre interrogazioni, rispettivamente del senatore Calamandrei e di altri senatori, del senatore Noè e del senatore Degola, rivolte al Ministro degli affari esteri.

Poichè si riferiscono allo stesso argomento, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle interrogazioni.

P A C I N I, segretario:

CALAMANDREI, CARRI, BONAZZI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere le circostanze nelle quali, alla frontiera tra la Repubblica federale tedesca e la Repubblica democratica tedesca, è stato ucciso, ad opera delle guardie di frontiera della RDT, l'autista Benito Corghi, di Rubiera (Reggio Emilia), al momento del rientro verso l'Italia, considerando che dalle prime notizie appare inspiegabile l'uso delle armi.

Per conoscere, inoltre, quali passi siano stati compiuti, o siano in corso, da parte del Governo, oltre all'espressione della coster-

nazione e della protesta del nostro Paese, perchè:

1) sia immediatamente restituita ai congiunti la salma;

2) siano tutelati i legittimi interessi dei familiari per la morte del Corghi, che lascia la moglie e due figli.

A tali fini gli interroganti confidano che il Governo prenda con la necessaria urgenza le iniziative opportune, in nome dei rapporti esistenti tra l'Italia e la Repubblica democratica tedesca e per i mutui interessi dei due Stati ad un ulteriore sviluppo di tali rapporti nel quadro della cooperazione internazionale.

(3 - 00043)

NOÈ. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere:

in quali circostanze e con quale dinamica sia rimasto ucciso dalle guardie di frontiera della Germania orientale il cittadino italiano Benito Corghi, conducente di autotreno, mentre espletava normali pratiche doganali lungo il confine tra le due Germanie, una zona questa che negli ultimi tempi è stata teatro di una serie di episodi di violenza e di sparatorie, delle quali sono stati protagonisti i militi confinari della Repubblica democratica tedesca;

in quale modo il Governo italiano si stia efficacemente adoperando perchè venga aperta un'immediata inchiesta sul gravissimo incidente.

(3 - 00044)

DEGOLA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — In riferimento al recente tragico episodio dell'uccisione, ad opera della cosiddetta « polizia popolare » della Repubblica democratica tedesca, del camionista Benito Corghi, addetto al trasporto di carni per conto di una nota azienda cooperativa reggiana, e poichè il brutale assassinio ha scosso profondamente l'opinione pubblica del paese, creando un notevole allarme tra i moltissimi lavoratori che svolgono analoghe attività,

si chiede di conoscere quali iniziative siano state prese per fare piena luce sull'essendo episodio la cui precisa dinamica è

ancora ignota, onde siano definite sino in fondo le responsabilità materiali di chi ha ucciso e quelle morali e politiche di uno Stato e di un sistema che hanno, in troppe occasioni, dimostrato di non tenere in alcun conto i fondamentali diritti dell'uomo.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se non appaia perlomeno singolare il fatto che il PCI abbia ricevuto, in relazione a tale caso, presso la segreteria del partito, un diplomatico della Repubblica democratica tedesca, invadendo, in tal modo, una sfera di competenze che normalmente attiene ai rapporti diplomatici tra Stati.

L'interrogante non può, inoltre, non rilevare il maldestro tentativo della federazione reggiana del PCI inteso a sminuire le responsabilità degli assassini con l'affermazione che il Corghi « è rimasto vittima innocente di una realtà di frontiere pericolose e di divisioni politiche in Europa », mentre anche detto ennesimo tragico episodio è chiaramente dovuto alla responsabilità precisa del regime poliziesco della Germania dell'Est che, con il muro di Berlino e la sistematica uccisione alle proprie frontiere, ha instaurato un sistema di violenza che rappresenta, oltre che una evidente violazione dello spirito di Helsinki, una vergognosa situazione che attenta gravemente alla pacifica convivenza dei popoli.

(3 - 00045)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

F O S C H I, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Ricordo che, nelle prime ore del mattino del 5 agosto ultimo scorso, il connazionale Benito Corghi, autista, residente in Rubiera, mentre transitava a piedi sul tratto di strada che unisce i posti di frontiera di Rudelphetein (RFT) ed Hirschberg (RDT), veniva ucciso da colpi di arma da fuoco esplosi da guardie di frontiera della Repubblica democratica tedesca.

Il Corghi, alla guida di un autotreno, aveva appena lasciato il territorio della Repubblica democratica tedesca dopo l'espletamento delle normali pratiche doganali. Giunto al posto di frontiera della Repubblica federale

tedesca, egli, per motivi che le autorità della RDT non sembrano in grado di precisare, si era nuovamente diretto verso Hirschberg.

L'incaricato d'affari italiano in Berlino Est, nel ricevere la notizia dell'uccisione del connazionale, ha subito presentato la più vibrata protesta alle competenti autorità della RDT per il comportamento delle guardie di frontiera ed ha sollecitato l'apertura di una rigorosa inchiesta.

In termini analoghi si è espresso il Ministero degli esteri con l'ambasciata della Repubblica democratica tedesca a Roma.

Il « rapporto » sul tragico incidente consegnato all'ambasciatore italiano in Berlino Est dalle autorità della RDT è apparso vago e del tutto insoddisfacente. Il rappresentante diplomatico italiano non ha mancato di farne rilevare l'incompletezza e la lacunosità.

Il Ministero degli esteri della Repubblica democratica tedesca ha respinto le legittime richieste di ulteriori precisazioni avanzate dall'ambasciatore italiano, ed ha escluso ogni responsabilità.

Il documento tace sui motivi che avrebbero indotto il Corghi, già arrivato al posto di frontiera della Repubblica federale di Germania, a dirigersi di nuovo verso la Repubblica democratica tedesca. È chiaro, invece, come risulta dal resoconto dell'incidente redatto dalla polizia bavarese, che il Corghi stava tornando a Hirschberg su richiesta di quelle autorità di frontiera. Queste ultime non potevano, pertanto, come da loro sostenuto, ignorarne i movimenti. L'indicazione poi della limitata visibilità al momento dell'incidente, sottolineata nel « rapporto », non è una motivazione che può attenuare la responsabilità dell'agente che ha sparato. Tra l'altro questi ha colpito da soli venti metri.

Gli elementi raccolti sulla vicenda inducono a concludere che nella condotta tenuta dalle autorità della Repubblica democratica tedesca si configura — per eccesso nell'adozione di drastiche misure di sicurezza, laddove un comportamento secondo normale diligenza avrebbe evitato il verificarsi di un così tragico incidente — una violazione delle norme internazionali consuetudinarie sul trattamento degli stranieri, così palese da

mettere in evidenza una netta responsabilità del Governo di Berlino Est.

Purtroppo il comportamento seguito appare inequivocabilmente in contrasto con gli impegni sottoscritti nell'atto finale della Conferenza per la sicurezza e la cooperazione in Europa, di cui proprio in quei giorni veniva celebrato il primo anniversario.

Per questi motivi il Governo italiano, che si è attivamente adoperato, essendone convinto assertore, per il rafforzamento e lo sviluppo della cooperazione tra tutti i popoli, e quindi anche con quello della RDT, e per il sempre più attivo scambio di contatti umani, considerati come imprescindibile condizione per il consolidamento della pace, ha energicamente confermato l'inammissibilità del rigetto di responsabilità da parte della RDT.

Per quanto riguarda la tutela dei diritti dei familiari, cui fa specifico riferimento il senatore Calamandrei, desidero precisare che non si è mancato di far valere nel corso della vicenda in ogni momento l'esigenza morale prima che materiale che vengano almeno salvaguardati i legittimi interessi dei familiari dello scomparso.

Dopo un atteggiamento incerto e non definito, si è nei giorni scorsi ricevuta comunicazione dall'Ambasciata della RDT a Roma della decisione di quel Governo di risarcire i familiari del Corghi attraverso il versamento di una somma che valga a riparare almeno in parte il danno inferto.

In merito poi ad una specifica richiesta del senatore Degola, posso solo precisare che si è appreso con qualche sorpresa che si sono verificate iniziative non usuali dal punto di vista della prassi diplomatica, da parte dell'ambasciata della RDT.

Esprimo la speranza che questo assurdo e crudele episodio si chiuda in maniera definitiva venendosi così a ristabilire quel clima di fiducia, tanto necessario per la politica di distensione nella quale l'Italia crede fermamente e per la quale si è sempre battuta in tutte le assise internazionali.

C A R R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R R I . Signor Presidente, può immaginare con quale stato d'animo ho ascoltato la risposta all'interrogazione che insieme ai colleghi Calamandrei e Bonazzi ho presentato. Personalmente ho avuto l'amaro dovere di seguire da vicino quel tragico episodio che portò alla morte di Benito Corghi e le vicende che nel corso di queste settimane hanno così drammaticamente colpito la famiglia e quanti lo amavano e stimavano.

Il Corghi era un compagno di partito, un antifascista, un onesto lavoratore. Penultimo di dieci figli, ha condotto una vita di tribolazioni e di stenti. Orfano di padre, ha dovuto ben presto conoscere le asprezze della vita e del lavoro spesso incerto. Si trattava di uno di quelli che non si arrendono. Come autotrasportatore aveva provato a lavorare in proprio, e quando vi dovette rinunciare a seguito di varie disavventure si riunì in cooperativa, dove era un socio stimato dai suoi compagni di lavoro, tanto che in più circostanze ebbe particolari incarichi di fiducia nel trasporto delle merci.

Il lavoro che faceva era pieno di rischi, e di questi rischi era consapevole la famiglia che ricevette la notizia della sua morte assumendo un atteggiamento di grande dignità e di composto dolore, chiedendosi perchè e come poteva essere accaduto, senza tuttavia accedere a nessun atto di speculazione politica che potesse compromettere i rapporti tra il nostro paese e la Repubblica democratica tedesca.

Le versioni che sono state date dell'accaduto ci lasciano perplessi e non vi è spiegazione alcuna che giustifichi il fatto del ritorno del Corghi verso il posto di blocco della Germania orientale lungo quel corridoio — di cui parlava l'onorevole Sottosegretario — così pericoloso in cui è vietato qualsiasi attraversamento a piedi. Come, perchè lo ha fatto? Perchè non è stato trattenuto o dissuaso dal farlo? Hanno giocato forse l'inganno dei documenti dimenticati, come in un primo tempo si è detto, o l'eccessiva confidenza di chi più volte con il suo automezzo aveva dovuto effettuare quell'attraversamento? Questi interrogativi rimangono sospesi e senza risposta anche nelle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario.

Certo rimane il fatto che nel compiere questo attraversamento egli è stato colpito a morte. E noi comunisti non abbiamo esitato per questo ad elevare la nostra protesta e a chiedere al Governo italiano di intervenire prontamente sull'accaduto perchè fosse restituita immediatamente la salma e perchè fossero salvaguardati e tutelati i diritti dei familiari così duramente colpiti. La Repubblica democratica tedesca, come ha affermato l'onorevole Sottosegretario, ha accolto questa sollecitazione, ha parlato di tragico incidente intervenendo anche a favore dei familiari.

L'episodio tuttavia non può non riconfermare la nostra volontà ad operare per lo sviluppo dei rapporti tra la Repubblica democratica tedesca e quella federale, rapporti così faticosamente avviati negli ultimi tempi, e per il riconoscimento di quella linea di frontiera oggi di fatto esistente tra le due Germanie in modo tale da garantire il carattere di pace e nello stesso tempo assicurare l'incolumità di quanti per una ragione o per l'altra si trovano nella necessità di doverla attraversare.

Certo, è inammissibile che al centro dell'Europa vi sia una situazione così abnorme, tale per cui dobbiamo lamentare ancora una vittima, frutto cioè del permanere di un pericoloso stato di tensione che si trascina dagli anni della guerra fredda ma che non può vanificare i nostri sforzi per un processo nuovo di distensione e di sicurezza democratica nel nostro continente.

Si tratta quindi di compiere atti politici che si muovano nella direzione della comprensione e della pace fra i popoli, perchè le proteste non rimangano atti fini a se stessi ma divengano l'affermazione di una volontà per la determinazione di una realtà nuova in Europa che ci consenta di pensare che fatti di questo genere non abbiano più ad accadere.

Questa è la nostra volontà politica, la volontà dei familiari del Conghi e di quanti hanno accolto con stupore e sgomento la tragica notizia della sua morte.

Per concludere, signor Presidente, mi sia consentito di esprimere qui, dai banchi del Parlamento, i sentimenti del più sincero e

profondo cordoglio dei comunisti italiani, compagni di Benito Conghi che sono stati vicini in ogni momento e lo saranno ancora in futuro alla vedova compagna Silvana Bentarelli e ai suoi cari figli.

Prendo atto quindi, onorevole Sottosegretario, delle sue dichiarazioni, dell'impegno e della volontà che ha inteso assumere a nome del Governo.

N O È . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* N O È . Sarò molto breve. Vorrei soltanto dire che la lacunosità della risposta, non certamente attribuibile al nostro Ministero degli esteri, non può lasciare soddisfatti per quella che era un'esigenza di chiarezza. Direi — e aggiungo solo questo concetto — che in quei giorni sulla stampa un po' di tutta l'Europa era riportato un fatto circa quel corridoio a cui ha alluso anche il collega che mi ha preceduto, che poteva destare delle apprensioni che non sono state smentite. Il fatto è questo: la possibile presenza di armi automatiche comandate da apparecchiature, comandate non da uomini ma da cellule fotoelettriche. È un'asserzione che ho letto su molti giornali d'Europa e che non ho sentito smentire. Gradirei che venisse smentita in modo categorico perchè nel paniere di Helsinki fatti di questo genere non trovavano posto.

D E G O L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* D E G O L A . Onorevole presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel ringraziare l'onorevole Sottosegretario per la risposta alla mia interrogazione, mentre prendo atto delle azioni e delle iniziative che sono state assunte al fine di far luce su questo invero sconcertante assassinio avvenuto ancora una volta ad opera delle guardie di frontiera della Repubblica democratica tedesca, alle frontiere di quello Stato, devo anche constatare, con rinnovata amarezza, che da parte delle autorità della Germania del-

l'Est non si è nemmeno inteso dare una qualche spiegazione plausibile, un qualche effettivo chiarimento sulle circostanze, sulla dinamica con cui è avvenuta l'uccisione del camionista Benito Corghi. La mia amarezza aumenta nel dover constatare anche che da parte di forze politiche del nostro paese — e mi riferisco al Partito comunista — nemmeno una circostanza come questa, nella quale è rimasto vittima un onesto lavoratore cittadino italiano, è stata sufficiente non soltanto per elevare la protesta e condannare l'episodio in sé — il che è certamente ovvio, data la gravità dell'episodio stesso — ma per estendere la condanna in modo aperto e senza riserve nei confronti di quel regime e quel governo che hanno eretto a sistema l'uccisione e l'assassinio alle proprie frontiere, come è dimostrato dalle ben 166 vittime cadute sotto il piombo della polizia della Repubblica democratica tedesca dall'erezione del muro di Berlino.

Non bastano le proteste, per quanto vibrante, quando non si coinvolge nella condanna apertamente e senza riserve il regime che vi-ge in quel paese e che in questa come in tutte le circostanze analoghe ha la responsabilità morale dell'uccisione. Non basta condannare e protestare per l'episodio, quando poi non si trascura occasione per manifestare nei confronti di quel governo e quel regime la propria considerazione e la propria simpatia, così come è avvenuto ad esempio in occasione del festival nazionale dell'Unità di Firenze l'anno passato, dove i rappresentanti del Governo della Repubblica democratica tedesca erano presenti quali ospiti d'onore e come attesta anche l'assurdo, grottesco comunicato emesso dalla federazione di Reggio Emilia del Partito comunista subito dopo il tragico avvenimento, comunicato nel quale si cerca di attribuire la responsabilità a tutto, dai disguidi burocratici alla pericolosità delle frontiere in Europa, tranne che al vero, diretto responsabile morale dell'accaduto, cioè il Governo della Repubblica democratica tedesca.

Con questi sentimenti di amarezza, signor Presidente, certamente condivisi da ogni coscienza sinceramente democratica, mentre rivolgo un riverente e commosso pensiero e

un ricordo alla memoria del compianto Benito Corghi, penso di poter affermare che, in mancanza di una benchè minima volontà collaborativa da parte del Governo della Germania dell'Est, non si poteva chiedere al nostro Governo di fare qualcosa di più o di diverso da quanto ha fatto, come del resto l'onorevole Ministro ha posto in evidenza nella sua risposta. È per questo e solo per questo che posso dichiararmi soddisfatto.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 131

L U G N A N O . A nome della 2ª Commissione permanente chiedo, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 1976, n. 543, concernente modifica dell'articolo 2 della legge 30 aprile 1976, n. 159, nella quale è stato convertito, con modificazioni, il decreto-legge 4 marzo 1976, n. 31, contenente disposizioni penali in materia di infrazioni valutarie » (131).

P R E S I D E N T E . Non facendosi osservazioni, la richiesta è accolta.

Ripresa dello svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Fermariello e di altri senatori. Se ne dia lettura.

P A C I N I , segretario:

FERMARIELLO, VALENZA, MOLA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — In considerazione del fatto:

che la legge 19 maggio 1975, n. 169, concernente il riordinamento dei trasporti marittimi di carattere locale, dispone, tra l'altro, che l'esercizio delle linee marittime per i collegamenti con le isole partenopee e pontine deve essere affidato, dal 1° gennaio 1976, ad un'apposita società di navigazione a carattere regionale con sede in Napoli;

che la stessa legge stabilisce che al capitale di tale nuova società, devono partecipare la « Tirrenia », società di navigazione del gruppo « Finmare », in misura non inferiore al 51 per cento, e, per il restante 49 per cento, preferibilmente « le società che attualmente gestiscono le predette linee »;

che tali linee marittime locali assicurano un traffico annuale di circa 3 milioni e mezzo di passeggeri in arrivo ed in partenza e di oltre un milione di tonnellate di merce imbarcata e sbarcata, di cui solo il 25 per cento del traffico passeggeri e il 3 per cento di quello merci è garantito dalla SPAN, di proprietà di noti ambienti politici ed economici napoletani;

che il 5 novembre 1975, in attuazione della citata legge, è stata costituita in Napoli la società « Caremar », con capitale di 10 milioni di lire, versato per il 99 per cento dalla « Tirrenia » e per l'1 per cento dal direttore generale della stessa società, chiamando stranamente a far parte del consiglio di amministrazione rappresentanti della SPAN che successivamente avrebbero trattato, con la SPAN stessa, la quota di partecipazione al capitale azionario della « Caremar »;

che l'operazione si è conclusa con la partecipazione al 49 per cento della SPAN al capitale azionario della « Caremar », escludendo quindi dalla partecipazione, *contra legem* ed ignorando le loro richieste, tutte le altre società di navigazione che organizzano la maggior parte del traffico marittimo nel golfo di Napoli;

che, successivamente, il consiglio di amministrazione della « Caremar », nel quale convivono acquirenti e venditori, ha deciso l'acquisto, per un prezzo per il momento ancora ignoto, solamente del vecchio naviglio della SPAN, rinunciando all'acquisizione dei moderni e veloci aliscafi che sono stati invece dalla SPAN stessa dati in comodato d'uso alla società « Alilauro », con promessa di futura vendita;

che la « Caremar » ha, quindi, deciso di avviare trattative con i cantieri « Rodriguez » di Messina per l'acquisto di aliscafi che, secondo pubbliche informazioni, verrebbero pagati il doppio del loro valore reale,

si chiede di sapere quali iniziative intenda adottare il Ministro, con decisione e rapidità e nel pieno rispetto delle prerogative della Regione Campania:

per assicurare l'applicazione piena e corretta della legge 19 maggio 1975, n. 169;

per sottoporre a scrupoloso esame l'operato della « Tirrenia » ed accertare tutte le eventuali responsabilità emerse dalle dubbie operazioni compiute;

per elaborare finalmente, d'intesa con le assemblee elettive locali e con le organizzazioni economiche e sociali interessate, un serio programma di riordinamento dei servizi marittimi, postali e commerciali del golfo di Napoli, che consenta la mobilità dei cittadini e lo sviluppo delle isole partenopee attraverso collegamenti a prezzi controllati, assicurati da naviglio moderno, sicuro e veloce.

(3 - 00003)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

F A B B R I ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rispondo all'interrogazione dei senatori Fermariello, Valenza e Mola, riguardante la società di navigazione Caremar. In questa interrogazione vengono rivolte diverse domande alle quali cercherò di dare la risposta più puntuale possibile. Data la lunghezza dell'interrogazione, chiedo scusa se anche la risposta sarà di lunghezza adeguata.

Circa la partecipazione della SPAN, già sovvenzionata dallo Stato, al 49 per cento del capitale azionario della Caremar che, secondo quanto affermato nell'interrogazione, sarebbe avvenuta escludendo *contra legem* le altre società di navigazione che organizzano in regime libero la maggior parte del traffico marittimo del golfo di Napoli, devo far presente che la preferenza data alla SPAN in questa partecipazione non è in contrasto con la legge 19 maggio 1975, n. 169, ma è stata fatta in esatta applicazione della legge stessa, che è la legge che riguarda l'ordinamento dei servizi postali e commerciali di carattere locale.

Infatti l'articolo 1 della legge n. 169 stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 1976, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali di carattere locale, le società che in precedenza gestivano i predetti servizi sono preferite per la partecipazione al capitale azionario delle società di navigazione regionale nel limite del 49 per cento del capitale stesso. Poichè la società SPAN gestiva questi servizi, è stata data ad essa la preferenza come vuole l'articolo 1 della legge. Queste società che già esercitavano i servizi vengono nuovamente richiamate con esplicito riferimento anche al regime di sovvenzioni statali negli articoli 6 e 7 della legge n. 169.

Nella interrogazione si accenna anche al fatto che la società Caremar è stata costituita il 5 novembre 1975 con capitale di dieci milioni di lire versato per il 99 per cento dalla Tirrenia e per l'1 per cento dal direttore generale della Tirrenia stessa, « chiamando — dice l'interrogante — stranamente a far parte del Consiglio di amministrazione rappresentanti della SPAN che successivamente avrebbero trattato con la SPAN stessa la quota di partecipazione al capitale azionario della Caremar ».

Indubbiamente esaminando la questione sotto l'aspetto in cui l'ha posta l'interrogante essa può dare adito ad alcuni dubbi; però debbo chiarire, per quanto attiene agli aspetti di merito, che la società Partenopea, sulla base di quanto previsto dall'articolo 1 della citata legge n. 169, aveva notificato in sede di costituzione della Caremar di voler partecipare nella misura del 49 per cento al capitale sociale della nuova società, ma che non poteva sottoscrivere le relative azioni in quanto al momento c'era un ostacolo stabilito dallo statuto della società stessa: ecco il motivo per cui la sottoscrizione avvenne in quella maniera, in attesa che fossero portate le opportune modifiche allo statuto. Siccome però bisognava intanto procedere, entro i termini stabiliti, alla costituzione della nuova società, la Tirrenia ed il direttore generale della stessa hanno provvisoriamente sottoscritto, oltre al 51 per cento ad essi spettante, anche il 49 per cento del capitale sociale della Caremar, per il quale, come ho detto, la SPAN, a norma dell'articolo 1 della legge nu-

mero 169, aveva già esercitato il diritto di preferenza.

Una volta però modificato lo statuto, le azioni rappresentanti il 49 per cento del capitale sociale della Caremar sono state trasferite alla SPAN, la Partenopea, per cui la situazione si è normalizzata. Si è trattato di un *escamotage* dovuto all'impossibilità di arrivare a sottoscrivere le azioni nella misura prevista, dato che lo statuto della società lo impediva.

Un altro punto dell'interrogazione riguarda l'acquisizione del naviglio della società Partenopea. Si rileva come il consiglio di amministrazione della Caremar, in cui convivono acquirenti e venditori, ha deciso l'acquisto ad un prezzo per il momento ignoto solamente del vecchio naviglio della SPAN, rinunciando all'acquisizione di moderni e veloci aliscafi dati invece dalla SPAN stessa in comodato d'uso alla società Alilauro. Anche ciò merita un chiarimento. Faccio presente perciò che nell'individuazione delle navi da rilevare, navi che comunque entro tre o quattro anni dovranno essere integralmente sostituite, nell'ambito di quelle appartenenti alla Partenopea e già impiegate nei servizi del settore, si è tenuto conto delle obiettive esigenze connesse con le strutture del primo piano quinquennale predisposto in attuazione della legge n. 169, che è stato concordato con la regione Campania, e dei collegamenti che questo piano quinquennale prevede. Il prezzo del rilievo sarà determinato secondo quanto stabilisce l'articolo 6 della legge numero 169 da un apposito collegio peritale composto da 5 membri, nominati due e due da ciascuna delle parti interessate e, in mancanza di accordo, il quinto nominato dal tribunale di Roma.

Per quanto riguarda il mancato utilizzo degli aliscafi appartenenti alla SPAN, debbo precisare che essi non facevano parte del naviglio che la società impiegava nei servizi marittimi sovvenzionati dallo Stato e pertanto tali aliscafi restavano nella libera disponibilità della società stessa: ho ricordato prima che la preferenza è data alla società che esercitava prima, con un determinato naviglio, quei servizi. C'è da dire inoltre che l'acquisizione di questi aliscafi non sarebbe stata

assolutamente conveniente: si trattava di aliscafi di una certa età, di cui si sapeva che molto frequentemente andavano in cantiere per riparazioni ed il cui prezzo, tenuto conto della vetustà del naviglio, non era certo conveniente.

Se si ricorda come per il settore dei collegamenti gestiti dalla Caremar è prevista l'immissione in servizio entro il 1978 di tre aliscafi di nuova costruzione e di adeguato tonnello in sostituzione di quelli da impiegarsi in un primo periodo di esercizio, è da osservare che, a seguito di approfondite indagini di mercato condotte proprio dalla Caremar, è emersa la convenienza, a fronte del rilevante impegno economico derivante dal noleggio o anche dall'acquisto dell'usato, di indirizzarsi direttamente verso l'acquisizione di mezzi nuovi, il che si è fatto. L'impiego di aliscafi di nuova costruzione consentirebbe anche di potenziare sollecitamente il settore di collegamenti eserciti dalla Caremar con aliscafi di maggior portata e di concezione moderna.

Fatte queste considerazioni, la società Tirrenia, quale coordinatrice dell'attività delle tre società a carattere regionale, è stata autorizzata ad avviare le trattative per la commessa globale della costruzione di 6 aliscafi, di cui tre per la Caremar, da impiegare nei vari settori dei servizi marittimi di carattere locale, e nell'attesa dell'ingresso dei nuovi mezzi la società Caremar è stata altresì autorizzata a noleggiare temporaneamente tre aliscafi da impiegare nel proprio settore operativo.

Un'altra questione sollevata è perchè ci siamo indirizzati verso quei cantieri ai quali commettere le sei nuove costruzioni: anzitutto perchè si tratta di cantieri nazionali, ed è evidente che quando è possibile è preferibile dar lavoro alla manodopera italiana (si tratta dei cantieri navali della Naval-tecnica di Messina) perchè proprio la legge numero 169 si prefigge tra gli altri compiti come fondamentale quello del rilancio dell'industria delle costruzioni nazionali. Tale scelta è stata anche suffragata dalla considerazione della particolare specializzazione tecnica in materia di questi cantieri che sono

proprio per questo noti, e la scelta è stata basata anche su considerazioni di carattere sociale, tenendo conto della situazione particolare in cui si trova la Naval-tecnica, in cui parte dei 350 dipendenti da un anno sono in cassa integrazione, per cui la commessa di queste sei unità consentirà di garantire quanto meno i livelli occupazionali.

Per quanto riguarda il costo di questi aliscafi, il Ministero che deve dire l'ultima parola in merito si è riservato di esprimersi circa la congruità quando la trattativa sarà conclusa e il prezzo definito; il prezzo sta ora orientandosi tra il miliardo e mezzo e il miliardo e 860 milioni. Per quanto riguarda i quesiti contenuti nell'ultima parte dell'interrogazione, cioè quali iniziative si intende adottare nel pieno rispetto delle prerogative della regione Campania per assicurare la concreta applicazione della legge n. 169, per sottoporre a scrupoloso esame l'operato della Tirrenia e accertare tutte le responsabilità emerse dalle dubbie operazioni compiute nonchè per elaborare finalmente, di intesa con le assemblee elettive locali e con le organizzazioni sindacali economiche e sociali interessate, un serio programma di riordinamento dei servizi marittimi eccetera, debbo dire che il programma di riordinamento dei servizi del settore in esame è stato attuato, ripeto, nel pieno rispetto delle norme contenute nella legge n. 169 e quindi anche delle procedure che la legge prevede, e che tra queste procedure c'è l'esame preventivo da parte delle regioni interessate, in questo caso della regione Campania. Quindi non è emerso alcun elemento che induca a procedere a eventuali controlli dell'operato della società Tirrenia in proposito. Il primo programma quinquennale dei servizi interessanti le isole partenopee è stato predisposto ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 169 e nella formulazione del secondo piano quinquennale non si mancherà certamente di sentire a suo tempo le regioni interessate, come si è fatto per il primo programma.

F E R M A R I E L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E R M A R I E L L O . Signor Presidente, onorevole Ministro, io, in quanto senatore della provincia di Napoli, ho antichi rapporti con il Ministero della marina mercantile e nella misura in cui mi è stato possibile, nel passato, ho collaborato con molte delle iniziative adottate dal Dicastero che ella dirige. Per la verità nell'ultima fase abbiamo avuto qualche difficoltà di intendimento con il Ministro che l'ha preceduta. Ed una delle questioni ancora aperte e non risolte, ad esempio, sulla quale, se è possibile, gradirei un cenno rassicurante, è la questione ormai annosa della nomina del presidente del consorzio autonomo del porto di Napoli.

Perchè ho presentato a suo tempo questa interrogazione sulla Caremar? Perchè, onorevole Ministro, noi sentiamo l'esigenza che, di fronte a dubbi e perplessità della pubblica opinione su fatti che appaiono oscuri, finalmente l'Esecutivo e il Parlamento nella misura in cui è possibile facciano chiarezza. Per queste ragioni sento il bisogno di essere convinto della sua risposta. A proposito della Caremar chi ha deciso e chi decide è solamente il Ministero, tant'è vero che il consigliere della regione Campania, avvocato Del Vecchio, del Partito repubblicano, non partecipa più alle sedute del consiglio di amministrazione proprio perchè dai contratti al capitale sociale, perfino agli approdi, tutto è deciso in sede ministeriale. La Caremar, come ella ha ricordato, è una società col 51 per cento del capitale sociale sottoscritto dalla Tirrenia e il 49 per cento sottoscritto dalla SPAN. Io non voglio soffermarmi a lungo su questo argomento, ma vorrei semplicemente ricordare, per replicare all'onorevole Ministro, che le società che hanno traffico commerciale e di passeggeri nel golfo di Napoli sono esattamente sette. Altre due società si occupano di trasporti attraverso il mezzo veloce degli aliscafi. Le sette società di cui ho parlato organizzano tutte insieme la maggior parte del traffico commerciale dei passeggeri e del traffico merci nel golfo di Napoli. Quindi quando a norma della legge n. 169, ultimo capoverso dell'articolo 1, si afferma di « preferire le società che attualmente gestiscono le predette linee », bisogna pensare a sette società. Si è invece pen-

sato solo alla SPAN. La questione è opinabile ma delicata perchè intorno alla SPAN da alcuni anni c'è una polemica politica assai acuita per le forze economiche e politiche impegnate nella società.

In pratica è accaduto che, creatasi la Caremar, la Tirrenia ha ottenuto 7 miliardi e mezzo di sovvenzioni dallo Stato. Il funzionario che ha trattato per conto del Ministero detta sovvenzione è poi divenuto presidente della società beneficiaria che detiene anche la maggioranza del pacchetto azionario della Caremar. Niente da eccepire, ma su queste coincidenze occorre fare luce.

Anche la questione del consiglio di amministrazione, che lei ha opportunamente chiarito, onorevole Ministro, si presta a qualche osservazione dal momento che nel consiglio della Caremar vengono chiamati consiglieri della ex SPAN. Costoro, in quanto consiglieri della Caremar, hanno trattato l'acquisto dei vecchi mezzi della SPAN. Per quale cifra questi mezzi sono stati acquistati? Fino ad oggi non sono riuscito a saperlo.

In sede ministeriale, attraverso alti funzionari al corrente della questione, si stabilì che la Caremar non si sarebbe occupata del trasporto a mezzo aliscafi, considerato trasporto turistico. Ecco perchè gli aliscafi SPAN furono dati in comodato d'uso all'Alilauro. Qualche tempo dopo la SPAN ha cambiato opinione e ha avviato trattative con un'industria nazionale di aliscafi. La stampa a questo punto ha parlato di aliscafi d'oro. Si è infatti detto che la trattativa era basata sul prezzo di 1 miliardo e 800 milioni che è sembrato esorbitante. Nel frattempo si sono noleggiati 3 aliscafi, non so con quale onere.

Ora, come lei può facilmente intendere, sono favorevole ad una Caremar che risponda alle indicazioni dell'articolo 1 della legge, cioè una Caremar che assicuri un traffico attrezzato, moderno, con prezzi equi, che consenta il collegamento tra continente ed isole, che consenta lo sviluppo economico e turistico di queste isole; però su queste varie questioni sarebbe opportuno un momento di riflessione, onorevole Ministro, per dare a Napoli un piano per il trasporto nel golfo veramente adeguato.

Ringraziandola per le cortesie informazioni fornite, mi auguro che, nel futuro, nella più assoluta chiarezza, il Ministero che ella dirige vorrà aiutarci ad affrontare e risolvere i complessi problemi di politica marinara che si pongono nell'area napoletana.

F A B B R I, *ministro della marina mercantile*. Il sistema delle interrogazioni con risposta orale non mi consente di rettificare alcune affermazioni che sono state fatte dal senatore Fermariello. Avrei dovuto interloquire varie volte nel corso dello svolgimento della sua risposta, ma credo che per l'economia dei lavori del Senato non sarebbe stato opportuno.

Pertanto dichiaro fin d'ora che sono a disposizione della Commissione lavori pubblici e comunicazioni, come ho già fatto per la Commissione trasporti della Camera, per esaminare tutti i problemi relativi all'attuazione delle leggi n. 684 e n. 169; in quella sede il dibattito potrà essere molto più utile.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Ferralasco. Se ne dia lettura.

P A C I N I, *segretario*:

FERRALASCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della marina mercantile*. — In data recente la società « Tirrenia » ha noleggiato le quattro navi della classe « Canguro » della Società traghetti sardi, a suo tempo realizzate con il contributo dello Stato e della Regione sarda e destinate al traffico da e per la Sardegna.

Tale fatto risulta avere creato notevoli difficoltà agli utenti che già avevano prenotato il posto presso la Società traghetti sardi, in un momento particolarmente delicato quale quello estivo.

Sussistono inoltre notevoli preoccupazioni in ordine ad alcuni interrogativi:

1) manca la garanzia che le navi in questione vengano comunque tenute solo ed esclusivamente in servizio per la Sardegna;

2) che gli attuali equipaggi, prevalentemente sardi, vengano gradatamente sostituiti,

come è uso della « Tirrenia », con personale di altre regioni;

3) che, eliminata la concorrenza, la suddetta società sia invogliata ad aumentare le tariffe o a ridurre i servizi.

Va infine deplorato il fatto che la società « Tirrenia » abbia assunto determinazioni così impegnative senza consultare la Regione sarda.

Occorre ricordare a questo proposito che, su 2.400.000 passeggeri per anno trasportati dalle navi della società, 1.600.000 viaggiano da e per la Sardegna ed è sufficiente questa cifra per dimostrare l'importanza vitale per lo sviluppo industriale, agricolo e turistico che i collegamenti marittimi assumono per l'Isola sarda. Malgrado questo, alla Regione autonoma della Sardegna non è dato intervenire nè per la scelta del Presidente, nè per la nomina del consiglio d'amministrazione, nè per la messa a punto dei programmi della « Tirrenia ».

Ciò premesso, si chiede quali provvedimenti si intendano prendere per porre fine a questo stato di cose.

(3 - 00022)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

F A B B R I, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, molte volte la non puntuale risposta alle interrogazioni fa diventare la risposta stessa inattuale; si verifica, invece, il caos contrario nel caso dell'interrogazione del senatore Ferralasco proprio perchè la risposta viene data mentre sono in corso le agitazioni dei marittimi interessati ai problemi dei collegamenti con la Sardegna.

Dovrei fare un lungo discorso al riguardo, ma ritengo che la sede della risposta all'interrogazione non sia la più adatta; quindi anche a questo riguardo mi riservo di fare una più ampia esposizione in sede di Commissione lavori pubblici e comunicazioni.

Rispondo alla prima parte della interrogazione per dire che già dallo scorso mese di maggio la società Linee Canguro della Bastogi ebbe a preannunciare il ritiro di tutte

le proprie navi dai collegamenti con la Sardegna. Tenuto conto della essenzialità dei collegamenti marittimi con la Sardegna specialmente nel periodo di alta stagione che tradizionalmente coincide con il massiccio esodo di turisti e di emigranti, e al fine di evitare, anche in base a quanto prevede l'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, riflessi pregiudizievoli per lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, in particolare del Mezzogiorno, si invitò la società Tirrenia a formulare un programma in grado di assorbire per quanto possibile il traffico passeggeri, autovetture e merci già assicurato dai « Canguro ». La Tirrenia, sulla base di queste istruzioni, ebbe a proporre a questo Ministero, che l'autorizzò, il noleggio a scafo armato di due traghetti misti della predetta società Linee Canguro nonchè di un traghetto tutto merci da impiegare per i collegamenti col Nord Africa: rispettivamente il Rosso e l'Azzurro per la Sardegna e il Fulvo per il Nord Africa, che in precedenza faceva la linea del Golfo persico.

Inoltre, sempre nell'intento di garantire un più alto livello di funzionalità nei collegamenti con la Sardegna, il Ministero convinse la predetta società Linee Canguro a mantenere almeno per la stagione estiva, ed esattamente fino al 4 settembre, le altre due navi di proprietà nei suddetti servizi. È noto che questa data del 4 settembre venne successivamente prorogata al 30 settembre a seguito di una mia decisione adottata in occasione della controversia dei marittimi della linea « Canguro » il 13 agosto. La società Tirrenia ha dovuto quindi sopperire con particolare impegno a questa situazione creatasi, data l'esistenza di prenotazioni già effettuate sulle navi « Canguro », prenotazioni che hanno dovuto essere trasferite con un certo disagio sui servizi della Tirrenia e col noleggio di questi « Canguro ».

Debbo anche dire — mi è opportuna l'occasione — che attorno al disagio verificatosi per alcuni passeggeri, nei giorni dell'esodo massiccio a cavallo di Ferragosto fino alla fine del mese di agosto, c'è stata una montatura forse un po' esagerata da parte di qualche organo di stampa ed anche della

RAI-TV. Mi riferisco in particolare al notiziario di GR-1 del 3 agosto, se non vado errato: in un servizio piuttosto lungo il GR-1 parlò di pericoli di epidemie, di colera eccetera. Cosa doveva fare il Ministro, allarmato da queste notizie? L'unica cosa che poteva fare era precipitarsi a Civitavecchia per vedere come stavano realmente le cose. Mi sono così reso conto di come ci fosse anche un po' di montatura attorno a questo episodio. Perché parlo di montatura? Ad esempio, nel momento in cui ero sulla banchina dei traghetti delle ferrovie dello Stato partiva la « Petrarca » dal molo della Tirrenia con 30 posti macchina vuoti. Feci immediatamente trasmettere con altoparlante questa notizia al piazzale dove sostavano i passeggeri in attesa di essere imbarcati sul traghetto delle Ferrovie dello Stato e solo due si presentarono per essere imbarcati sulla Tirrenia. Mi si può obiettare: ma c'è la differenza delle tariffe. Ebbene, non credo che si possa addurre la differenza delle tariffe perchè tra le molte automobili che attendevano c'erano Jaguar, Citroën, *roulottes* a non finire, e io non ritengo che per dieci o ventimila lire di differenza nelle tariffe gente che può andare a fare del turismo con la Jaguar o con la Citroën sia disposta a pernottare sul molo con tutti i disagi che ciò comporta. È evidente che non tutto è chiaro al riguardo, e io lascio all'intelligenza degli onorevoli colleghi di giudicare in merito.

Non nego che ci sia stato un effettivo disagio limitato ai pochi giorni di punta; debbo però precisare che per quanto riguarda la Tirrenia le attese degli utenti non hanno mai superato alcune ore, mentre per le Ferrovie dello Stato si è arrivati ad attese di oltre 50 ore.

Per quanto riguarda la parte dell'interrogazione che si riferisce all'impiego dei marittimi sardi, faccio presente che nei turni del collocamento dei compartimenti marittimi sardi ad essere imbarcati sulle navi della società Tirrenia adibite a queste linee la percentuale dei marittimi sardi è su queste linee del 9,8 per cento, mentre sul piano generale, in base ai dati per il 1974, la percen-

tuale degli iscritti e degli imbarcati tramite gli uffici di collocamento della Sardegna nei confronti degli altri uffici di collocamento è appena del 2,4 per cento. Il che sta a dimostrare che se sono esatti questi dati, come io ritengo, non è molto precisa l'affermazione dell'onorevole senatore interrogante quando dice che la maggioranza dei marittimi sono sardi.

Comunque, premesso che eventuali esigenze di imbarco di marittimi dovranno essere soddisfatte con personale esuberante dalle altre società del gruppo Finmare, la società Tirrenia ha assicurato che le domande di imbarco dei marittimi della Sardegna saranno sempre esaminate con la massima considerazione.

Per quanto concerne l'aumento delle tariffe di trasporto, occorre dire anzitutto che esse debbono essere inquadrare nella politica governativa di carattere generale. A questo proposito debbo ricordare le dichiarazioni che sono state fatte dal Presidente del Consiglio dei ministri al momento della presentazione di questo Governo alle Camere, dichiarazioni che si riferivano ad una revisione nel senso della rivalutazione delle tariffe dei servizi pubblici in generale. Ciò significa che si dovrà arrivare ad una unificazione delle tariffe tra Tirrenia e Ferrovie dello Stato non certamente sulla base delle tariffe delle Ferrovie dello Stato, che non solo non sono remunerative ma comportano per lo Stato l'esborso di denaro contante oltre al servizio che viene effettuato. Mi riferisco alle tariffe per il traghetto di autovetture. Per quella più popolare, la 126, la tariffa di trasporto da Civitavecchia a Golfo Aranci sulle Ferrovie dello Stato è di 11.000 lire. Ebbene per la stessa autovettura le Ferrovie dello Stato versano alle compagnie portuali 12.000 lire. Ciò significa non solo che il trasporto è completamente gratuito, ma che esso costituisce per le Ferrovie dello Stato l'esborso di denaro contante alle compagnie portuali. È evidente che si tratta di una stortura di carattere economico e vorrei dire anche di carattere sociale.

Per quanto riguarda invece le tariffe della Tirrenia, la società non le potrà aumentare se

non quando si verificheranno obiettive esigenze che dovranno avere carattere di generalità e che quindi non riguarderanno soltanto la Sardegna. Pertanto è nel contesto dell'esame di tutti i problemi del collegamento, che si farà in sede di sottocomitato CIPE per i trasporti, che anche il problema della unificazione delle tariffe e della determinazione delle stesse verrà affrontato.

In ordine alla paventata riduzione dei servizi debbo dire che effettivamente c'era questo pericolo allora; e poi è avvenuto che la società Linee Canguro ha ritirato i due traghetti per destinarli alla linea Genova-Gedda. Ciò non vuol dire che si vada in linea generale verso un depotenziamento dei collegamenti con la Sardegna che proprio in quel piano dei trasporti saranno rivisti con l'obiettivo di potenziarli e di migliorarli.

L'esigenza di un generale potenziamento dei servizi di collegamento con le isole maggiori e minori per lo sviluppo economico e sociale di queste isole e in particolare del Mezzogiorno è stata affermata del resto dal legislatore con le leggi che ho dianzi ricordato, la 684 e la 169. Sulla base di queste norme le amministrazioni interessate hanno formulato i programmi di ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale e di riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale.

L'ultima parte della interrogazione riguarda l'audizione da parte della Tirrenia della regione Sardegna circa il noleggio dei traghetti della società Linee Canguro, audizione che però non è prevista dalla normativa in vigore, cioè nè dalla legge 1969, nè dalla legge 684. È innegabile che esiste un interesse diretto della regione Sardegna per tutto quanto riguarda il problema dei trasporti e dei collegamenti marittimi con l'isola. D'altra parte occorre anche dire che la società Tirrenia nel caso in esame ha operato con il noleggio delle navi della società Canguro rispettando e tutelando questo interesse primario della regione Sardegna. Del resto l'impegno della Tirrenia per questi collegamenti con la Sardegna è costante, tant'è vero che nel 1975 è stato destinato ai collegamenti

con l'isola il 73 per cento della potenzialità di trasporto. Cito questo dato perchè il senatore Ferralasco ha ricordato che sono diretti da e per la Sardegna un milione e 600 mila, su 2 milioni e 400.000 passeggeri diretti da e per tutte le isole. Quindi si tratterebbe del 66 per cento. Allora, se di fronte al 66 per cento dei passeggeri noi assicuriamo alla Sardegna una disponibilità di trasporto del 73 per cento rispetto al totale, appare evidente che non è la Sardegna a sopportare il maggior disagio.

Ribadisco comunque l'intendimento e il proposito di seguire con la massima attenzione il problema dei collegamenti con la Sardegna, come ho cercato di fare finora. Ricordo che durante i mesi di agosto e settembre mi sono incontrato con l'assessore regionale ai trasporti, Puddu, con il presidente della regione sarda, Soddu, con i rappresentanti sindacali dei marittimi e intendo recarmi al più presto possibile in Sardegna per un esame *in loco* dei vari aspetti del problema. Se in quella occasione anche i parlamentari dell'isola vorranno portare il loro contributo alla soluzione del problema, ciò sarà di utilità generale.

FERRALASCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* FERRALASCO. Onorevoli colleghi, ringrazio il Ministro per l'ampiezza e la precisione della risposta. Debbo tuttavia farle presente, onorevole Ministro, che, secondo notizie della stampa di oggi, si dà per certo che la sua visita in Sardegna avrà luogo domani. Evidentemente non è così.

Per quanto attiene la materia in oggetto, avrei alcune osservazioni da fare che non sono in contrasto con quanto lei ha detto, ma che non collimano con una certa impostazione del discorso che credo di aver recepito dalla sua risposta.

Lei ad un certo punto ha detto che il Ministero aveva convinto le Linee canguro a non ritirare le navi, ma per queste navi le due

società originarie che poi hanno dato vita alle Linee canguro, quale contributo hanno avuto dallo Stato attraverso la Cassa per il Mezzogiorno? E questo contributo non era forse finalizzato all'entrata in funzione di queste navi proprio sulle linee delle isole?

Possiamo capire che una società che ha dei contributi finalizzati in una certa direzione ad un certo punto, venuta meno la possibilità di questi contributi, può dirottare le navi dove vuole, eventualmente affittarle agli arabi o venderle addirittura. Si è parlato infatti di un primo affitto, poi di un contratto di nolo e poi di una futura vendita ai paesi arabi. È concepibile che il Ministero possa convincere queste società che maneggiano una grossa parte di denaro pubblico a non ritirare le linee. Ora da questo punto di vista, lei, onorevole Ministro, dice che le leggi attuali non contemplano determinate possibilità, ma le leggi si possono anche cambiare. A me sarebbe molto gradito se il suo Ministero assumesse proprio l'iniziativa di cambiare le leggi per giungere ad una programmazione dei trasporti.

A proposito della questione delle tariffe, onorevole Ministro, affermo che non si possono fare, quando si parla di una regione come la Sardegna, una delle due grandi isole italiane, che si trova in una situazione di *handicap*, i conti della serva su quanto ci si rimette per i trasporti, solo che si pensi a quanto lo Stato perde per il trasporto pubblico nelle grandi e medie città.

Si dice che le tariffe debbono essere aumentate perchè lo Stato ci rimette almeno mille lire per ogni macchina che trasporta. Questo discorso non può essere portato avanti, perchè bisogna calcolare che le migliaia marine che separano sia la Sardegna che la Sicilia dal continente costituiscono di per sé un *handicap* che bisogna superare per rendere tutti i cittadini uguali e per metterli nelle condizioni di poter affrontare le distanze con gli stessi costi con cui le affronta il resto della popolazione nazionale.

Questo è un compito precipuo dello Stato e se poi lo Stato ci rimette, come lei ha affermato alla Camera, dodici miliardi, ciò è

secondario, perchè, anche se ne perdesse quindici o venti, resterebbe un obbligo dello Stato quello di mettere tutti i cittadini nelle stesse condizioni. Non si possono lasciare i cittadini della Sardegna in condizioni di inferiorità solo perchè lo Stato ci rimette. Io dico anzi che ci rimette anche troppo poco, perchè poi questi soldi entrano da un'altra parte.

Signor Ministro, lei ha anche citato il fatto che i marittimi sardi imbarcati sulla Tirrenia rappresentano circa il 9 per cento, contro il 2,4 per cento di quelli iscritti al compartimento marittimo della Sardegna rispetto a tutta la nazione. Lei stesso però afferma che la Tirrenia concentra il 73 per cento delle sue potenzialità nella Sardegna. Io ho detto nella mia interrogazione che il 66 per cento dei passeggeri della Tirrenia sono da e per la Sardegna; quindi non è possibile fare un raffronto con la percentuale del 9 per cento di marinai imbarcati sulla Tirrenia, perchè altrimenti dovremmo rapportare il 73 per cento della potenzialità della Tirrenia con il 9 per cento di marinai sardi imbarcati da questa società. Perciò è evidente che la Tirrenia favorisce altre regioni per suoi motivi.

Vorrei far presente un altro fatto e mi scuso della lunghezza del mio intervento, che però è necessaria dato che l'argomento è molto interessante e complesso. Lei, onorevole Ministro, quando ha detto che non è contemplato nelle leggi attuali, intendeva riferirsi al fatto se debbono essere sentite le regioni su questioni di questa natura. Non sarà contemplato nelle leggi attuali, ma non possiamo lasciare che su una regione come la Sardegna — mi limito alla Sardegna, ma il discorso vale anche per la Sicilia — piovano le rimostranze del pubblico perchè all'improvviso, nel pieno della stagione, vengono dirottate le navi delle Linee canguro, creando quel pasticcio di cui tutti sappiamo. Non nego che le cose possano essere state esagerate, però lei, onorevole Ministro, sa benissimo che nei porti di Olbia, di Genova e di Civitavecchia si sono viste scene che non giovano nè alla Sardegna nè all'Italia data la frequenza di cittadini stranieri su

queste linee. Non è ammissibile che la regione debba venire a sapere queste cose dai giornali al mattino o per telefono dalla gente che protesta.

Onorevole Ministro, prendo atto del suo impegno, prendo atto del fatto che si recherà al più presto a Cagliari, prendo atto del fatto che si è impegnato a mantenere e a migliorare i collegamenti con la Sardegna, però la prego di tenere conto anche di quelle considerazioni che andavo facendo: non è ammissibile che si diano quattrini a società che poi possono vendere le navi come vogliono anzichè espletare i servizi di loro competenza, per i quali hanno avuto contributi dallo Stato e dalla regione. Non è possibile che gli organi locali non siano informati e non prendano parte alle decisioni.

Nei suoi contatti e soprattutto nelle decisioni del suo Ministero credo che è opportuno tener conto di questi fatti. Per il resto la ringrazio, signor Ministro.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 132

B A U S I . A nome della 8ª Commissione permanente chiedo, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 1976, n. 544, concernente proroga dei termini di cui agli articoli 15, 17 e 18 della legge 10 maggio 1976, n. 319, recante norme per la tutela delle acque dall'inquinamento » (132).

P R E S I D E N T E . Non facendosi osservazioni, la richiesta è accolta.

Svolgimento di interpellanza

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza dei senatori Federici e Carri. Se ne dia lettura.

P A C I N I , segretario:

FEDERICI, CARRI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se ha preso conoscenza della situazione, quanto meno preoccupante, che si è venuta a creare all'« Adriatica » (società per azioni di navigazione del gruppo FINMARE), con sede in Venezia, e quali iniziative sono state assunte dopo che il pretore Elio Riscato di Messina ha inviato comunicazione giudiziaria, per tentata appropriazione indebita, all'amministratore delegato e direttore dell'« Adriatica » stessa, comandante Ferruzzi-Balbi.

La questione viene sollevata non solo per le implicanze giudiziarie, ma anche per sollecitare un'attenta verifica alla luce dell'attuazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, recante norme per la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, particolarmente nei dispositivi che definiscono le modalità di noleggio provvisorio.

Nel contempo, gli interpellanti fanno presente l'opportunità di compiere una verifica su accordi posti in essere dalla società « Adriatica » e, tra questi, quello stipulato con la società « Gottardo Ruffoni » per un *joint service* nel settore *container* per tutte le linee *containers* fra Europa e Medio Oriente-Egitto-Grecia-Turchia, accordo che ha provocato viva preoccupazione e larghe reazioni fra lavoratori, operatori economici e forze sindacali e politiche della città di Venezia.

(2 - 00003)

F E D E R I C I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E D E R I C I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, abbiamo presentato questa interpellanza avendo presente tre obiettivi fondamentali specifici e, più in generale, anche per riproporre all'attenzione del Parlamento i gravi problemi della marineria nel quadro dell'economia marittimo-portuale e nell'ambito del problema dei trasporti. Primo obiettivo: conoscere e verificare se il Ministro si è assunto l'incarico

di controllare quanto sta accadendo alla « Adriatica », società per azioni di navigazione del gruppo FINMARE con sede in Venezia; ciò per due motivi: primo, perchè siamo in presenza di denunce di stampa assai gravi che qualificano tale gestione quanto meno come « leggera », « spregiudicata » e per la quale si testimoniano, da parte della stampa, « noleggi d'oro », « operazioni bancarie con elevatissimi interessi », « onerosi appalti », « strani affari », « grossi reclami da pagare », e il tutto a spese della collettività; secondo, perchè un pretore ha inviato comunicazione giudiziaria, per tentata appropriazione indebita, all'amministratore delegato e direttore dell'« Adriatica » stessa.

Ricordiamo a titolo esortativo e per dare ancora più forza e coraggio al nostro Ministro che la legge n. 684 al secondo comma dell'articolo 13 afferma che il Ministero ha facoltà di procedere ad ispezioni e controlli, nonchè di chiedere in esame registri, libri, corrispondenza e ogni altro documento che sia ritenuto necessario per esercitare la vigilanza tecnica sullo svolgimento delle linee e dei servizi, e ciò avviene nell'interesse della società. Aggiungo che per fare ciò il Ministero ha a disposizione dei fondi che la legge n. 684 ha stabilito — se non vado errato — nel due per mille sulle somme pagate per sovvenzioni e contributi. Ora con questo primo punto non voglio nè ripetere quanto tutti abbiamo letto su quotidiani e settimanali nè tantomeno indulgere a tentazioni scandalistiche, nè aprire vertenze su uomini per altri uomini (sebbene esista anche questo problema noto più generalmente come sistema di sottogoverno); desidero invece evidenziare la necessità di un rigoroso controllo di ciò che è avvenuto sia nella cessione delle vecchie navi, sia nelle operazioni di noleggio, sia infine nell'impostazione delle nuove linee di navigazione e dei nuovi servizi.

Affermiamo ciò con vigore, con forza, e richiamiamo tutti al massimo rigore anche perchè è necessario distruggere eventuali tolleranze oppure fare giustizia di voci, di dubbi, di malizie a volte usate per lotte di correnti e di interessi. Qui si parla di servizi di

preminente interesse nazionale che con capitale pubblico debbono concorrere a realizzare una nuova politica marittima per conseguire con l'ulteriore sviluppo di traffici il potenziamento della flotta nazionale. Tali attività devono essere svolte in un regime di libera attività imprenditoriale avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità secondo criteri di funzionalità e di specializzazione. Dunque ampia libertà e grande rigore!

L'interpellanza, come dicevo, si propone un secondo obiettivo; lo espliciterò, signor Ministro, leggendo una interrogazione urgente presentata dai consiglieri regionali Tartari e Cortese, veneti e democristiani, alla Giunta regionale veneta l'8 aprile del 1976: « I sottoscritti consiglieri regionali interrogano il Presidente della Giunta per conoscere quali interventi siano stati adottati in presenza della decisione diventata pubblica in questi giorni in base alla quale la Società adriatica di navigazione ha dato inizio al servizio di due linee mediante navi con capolinea a Ravenna per il Pireo e il Medio Oriente. La suddetta iniziativa ha provocato viva preoccupazione e diffusa reazione tra gli operatori economici e sindacali del porto e della città di Venezia considerando che l'Adriatica di navigazione è una società a preminente interesse nazionale con sede a Venezia il cui comportamento si è rivelato in contrasto con gli impegni del Governo di favorire lo sviluppo del traffico portuale e commerciale veneziano anche con specifici provvedimenti nell'ambito delle linee di navigazione sovvenzionate. Tenuto conto del fatto che la decisione della suddetta azienda comporterà un pesante trasferimento di traffico dal porto veneziano a quello romangolo proprio quando la portualità di Venezia già nel 1975 con un trend di cedimento protrattosi in questi primi mesi del 1976 ha raggiunto i livelli più bassi della sua attività, i sottoscritti interroganti chiedono che la Giunta protesti con la maggiore decisione e vivacità in tutte le sedi competenti e ottenga affidamenti certi che rettifichino gli effetti negativi della critica-

bilissima decisione della società Adriatica di navigazione ».

Un po' campanilistica direi, ma tant'è!

Terzo obiettivo: dal dicembre 1974 il piano Finmare ha compiuto due fasi e il 14 luglio 1976, se non vado errato, si è aperta la terza fase con una intesa fra le parti che prevede una modifica del piano stesso, parte della quale sembra — ecco il problema — dover sottostare all'approvazione di una nuova legge. Se così dovrà essere è bene per evitare eventuali ritardi — e ce ne sono già stati — che di ciò si discuta al più presto e al più presto si decida in base alle richieste sindacali e all'accordo che è stato messo in atto. Ancora, con il processo in atto della costituzione delle società miste per il trasporto merci è necessario decidere sulla questione del coordinamento e potrebbe rivelarsi la necessità ulteriore di una modifica della legge stessa. Nuove iniziative industriali italiane all'estero indicano l'ipotesi di accordo di trasporto preferenziale per la marineria pubblica italiana. Non lo diciamo per proporre « autarchie » o per difesa estrema della bandiera, lo diciamo soltanto in base al nuovo codice di comportamento delle *conferences* che il Governo italiano non ha approvato mentre è stato approvato da tante altre nazioni. Ancora, la continua evoluzione tecnologica ed organizzativa del trasporto marittimo e le ristrutturazioni logicamente avvenute nel quadro dell'organizzazione del lavoro della Finmare pongono all'attenzione in termini urgenti una verifica del rapporto tra codice e contratti di lavoro così come la necessità della riforma del registro navale. Devo aggiungere a questo proposito che del resto gli stessi contratti restano ancora carenti almeno in ordine ai problemi del trattamento pensionistico e delle malattie professionali. L'opportunità di riaprire anche in occasione di questa interpellanza un dibattito ed un confronto più generale sui problemi della marineria, di riaprire il confronto ed il dibattito sulla questione marittimo-portuale, la prego di credere, signor Presidente, signor Ministro, non è un *escamotage* per dare rilevanza ad una interpellanza nè, toro a ripeterlo, per redimere desideri scanda-

listici, ma essa è costantemente fornita dal quadro generale della situazione economica del paese ed in esso dal peso assai negativo che vi induce il settore trasporti.

Riaffermiamo qui quanto il nostro partito va chiaramente dicendo: è necessario avere coscienza totale della crisi che stiamo attraversando e della urgenza quindi di arrestare l'inflazione, in primo luogo riducendo il *deficit* della bilancia dei pagamenti e del bilancio dello Stato. In questo quadro l'economia marittima, così come è gestita, ci pare aggravata ulteriormente i dati negativi dell'uso del reddito nazionale, dello squilibrio territoriale, della mancata riconversione industriale, delle difficoltà in campo energetico e della continua ascesa del grave passivo della bilancia dei pagamenti.

Da questa consapevolezza derivano due elementi: in primo luogo che una rinnovata funzione marittima è indispensabile componente per la realizzazione di un piano anche di emergenza e di risanamento dell'economia. Ciò peraltro ci pare si otterrà stabilendo un collegamento funzionale tra attività produttive e sistema dei trasporti, rovesciando il concetto di marginalità, di infrastruttura di servizio applicato alle attività marittime, per ragionare in termini di vero e proprio meccanismo economico capace di incidere sul mercato interno e sull'occupazione, di indurre attività produttive e di riequilibrare il territorio. In secondo luogo le nuove tecniche di trasporto, oggi in atto parzialmente e disorganicamente, richiedono la utilizzazione ordinata e rapida dell'esistente contro intralazzi, sprechi, parassitismi e disgregazione operativa.

Ci pare che dalla corretta comprensione di questi elementi debba discendere la volontà politica per verificare la gestione della legge n. 684, per completarla rapidamente, se ciò si rivelerà necessario, e anche per il suo rilancio.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

F A B B R I , ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colle-

ghi, prima di entrare nel merito della risposta all'interpellanza dei senatori Federici e Carri, vorrei soffermarmi, sia pure di sfuggita, su una questione che ha rilievo generale nei rapporti tra il Parlamento, il Governo e l'opinione pubblica. Molte volte succede che la stampa agita alcuni problemi che sono oggetto di un atto parlamentare, sia esso una interrogazione, sia esso una interpellanza, e credo che in casi del genere compito del Governo sia quello di dare la precedenza all'informazione al Parlamento, anche se talvolta può esserci la tentazione di rispondere alle accuse, soprattutto quando sono assolutamente infondate.

Nel caso particolare si potrebbe obiettare che essendo stata presentata l'interpellanza prima delle ferie estive ed essendosi quindi verificata una pausa nell'attività parlamentare, l'opinione pubblica reclamava una risposta immediata. Tuttavia ho ritenuto di mantenere fede a quello che considero un preciso dovere e cioè di dare la prima risposta al Parlamento. Molte volte, nel corso della mia non breve attività parlamentare, mi è accaduto di sentire lamentele da parte di colleghi deputati e senatori, quando apprendevano dalla stampa notizie che invece avrebbero dovuto apprendere dalla viva voce dei rappresentanti dell'Esecutivo.

Questa non vuole essere una giustificazione nei confronti della stampa che ha agitato in maniera piuttosto vivace il problema senza ottenere risposta, ma vuole essere, credo, la riaffermazione della necessità di non ledere mai il prestigio delle istituzioni. La questione d'altra parte è stata trattata dalla stampa in maniera un po' spericolata: nel contesto di un articolo che riguardava la materia si è detto anche che era impossibile trovare il Ministro della marina mercantile e che ricerche fatte ovunque non avevano dato alcun risultato, mentre posso affermare che se c'è stato un ministro, oltre a quello dell'interno, che ha passato tutto il tempo dal momento della sua nomina alla data odierna, salvo rapide e fuggivevoli puntate nel proprio collegio, nel proprio Ministero, è stato chi vi parla e non perchè se ne voglia vantare, ma perchè, essendo capitato inopinatamente in un Mini-

stero un po' nuovo rispetto alle sue esperienze ed alla sua preparazione, ha sentito la necessità di approfondire una mole di problemi che proprio in quei giorni di ferragosto si agitavano. Cito uno per tutti: quello dei collegamenti con la Sardegna.

Fatta questa precisazione, entro nelle questioni sollevate dai colleghi Federici e Carri, i quali hanno tratto spunto tra l'altro anche dalla comunicazione giudiziaria che il pretore di Messina dottor Risicato ha inviato all'amministratore delegato della società Adriatica in relazione a contratto stipulato con la società Somome per il noleggio dei tre traghetti destinati alla linea Italia-Nord Europa. Nel contempo gli interpellanti fanno presente l'opportunità di compiere una verifica degli accordi posti in essere dalla società Adriatica con alcuni spedizionieri.

Ritengo che nel trattare la questione non si possa non tener conto, come ho già detto, anche della campagna di stampa nei confronti dell'amministratore delegato della società, del mio predecessore, di chi vi parla e della Finmare in generale.

Desidero precisare che non ho la possibilità di rispondere in maniera adeguata circa l'aspetto giuridico della questione perchè il segreto istruttorio non consente all'Esecutivo di valutare gli elementi in base ai quali la magistratura di Messina ha ritenuto di potere, nel corso di un procedimento in atto tra la società Somome e il cantiere Cassaro, e nel quale la pubblica amministrazione non è assolutamente in causa, di formulare delle ipotesi di reato nei confronti dell'amministratore delegato della società Adriatica, comandante Ferruzzi-Balbi. Il Ministero a questo riguardo si è limitato a fare quello che era doveroso fare, cioè ha posto a disposizione dell'autorità giudiziaria la documentazione esistente agli atti relativa sia all'acquisto di tre traghetti di costruzione giapponese da parte della società Somome, sia al noleggio degli stessi alla società Adriatica.

Inoltre il principio che è di civiltà prima ancora di essere una norma giuridica, cioè quello di non ritenere provate accuse prima che vi sia una sentenza della magistratura competente, ha indotto a non prendere

per ora in considerazione la possibilità di eventuali provvedimenti nei confronti del comandante Ferruzzi-Balbi, provvedimenti che fra l'altro competerebbero al Ministro delle partecipazioni statali piuttosto che al Ministro della marina mercantile, trattandosi di una società al cui capitale partecipano società a loro volta a partecipazione statale, cioè l'IRI e la Finmare.

Per poter trattare compiutamente la questione nei suoi aspetti sostanziali sono necessarie alcune premesse che ritengo indispensabili, anche se imporranno una esposizione non breve da parte mia, ma credo che tale esposizione sia necessaria al fine di porre in chiaro la realtà delle cifre in gioco, da alcuni esposte in maniera che non si può non definire tendenziosa, sulla base di mere ipotesi, e che vanno quindi opportunamente precisate e ridimensionate. Tra l'altro non si è tenuto presente che il valore della lira rispetto al dollaro era di 623 lire al momento in cui avvennero gli acquisti e che oggi è di 850 circa. Questo naturalmente comporta delle grosse differenze che in alcune sedi giornalistiche non si sono valutate oppure si sono valutate utilizzandole in maniera certamente tendenziosa.

Devo premettere che il programma di riassetto della linea Finmare approvato col noto decreto interministeriale del 28 marzo 1975 prevede che la linea Italia-Nord Europa, che in passato era gestita dalla Tirrenia con navi tradizionali, navi largamente obsolete, venga affidata alla società Adriatica integrandola con la linea per il Medio Oriente e impiegandovi due o tre traghetti da « acquisire in attesa che l'esperimento dell'esercizio della linea », dice il decreto testualmente, « dia indicazioni del tipo definitivo di navi da utilizzare in prospettiva ».

Quindi linea nuova nella sua concezione di fare dei porti italiani, e meridionali in particolare, la cerniera fra i traffici del Nord Europa e quelli del Medio Oriente; pertanto una linea a carattere sperimentale anche per il tipo di navi da impiegare, la cui validità sotto il profilo gestionale è da considerare subordinata ad un periodo di sperimentazione che, più e meglio di qualsiasi preventiva indagine di mercato, studio tecnico o previ-

sione teorica, possa dare elementi sicuri sulla opportunità di proseguire e di sostenerla con il contributo di avviamento che la legge n. 684 all'articolo 4 prevede in proposito per un periodo massimo di cinque anni. Questo contributo veniva previsto in via largamente indicativa nel ricordato programma nella misura di 2 miliardi e 520 milioni e 3 miliardi e 780 milioni annui a seconda che alla linea venissero adibiti due oppure tre traghetti, quindi alla media di un miliardo e 260 milioni per traghetto.

È evidente che il carattere innovativo e sperimentale della linea consigliava di destinare navi noleggate, non navi di proprietà. Se era un tentativo, se era un esperimento, era pericoloso iniziarlo immediatamente con navi di proprietà proprio per limitare al minimo il rischio di danno economico per la società e per l'erario nell'ipotesi, che poteva realizzarsi, che i risultati economici gestionali della linea fossero tali da imporre la cessazione della linea stessa a breve scadenza.

In tale prospettiva la società Adriatica l'11 luglio 1975 comunicava al Ministero di aver reperito tre navi traghetto di circa 6.800 tonnellate di stazza lorda, di nuova costruzione, di proprietà della società Somome e di aver stipulato con la società stessa un contratto preliminare di noleggio per un canone di 10.250 dollari al giorno per nave. Nel periodo cui si riferiva la lettera 10.250 dollari corrispondevano a 6 milioni 478.000 lire e non ai 9 milioni eccetera. Le clausole essenziali di questo contratto è bene siano note anche per i provvedimenti che dovranno essere adottati prossimamente al fine di ricavare dall'operazione iniziata ma non conclusa il massimo utile per la società e quindi anche per l'erario.

I traghetti sono noleggiati a scafo nudo per un periodo di due anni con facoltà di rinnovo fino al massimo di dieci anni. La Adriatica ha l'opzione di acquisto delle navi da esercitarsi entro 24 mesi dalla consegna di ciascun traghetto con un preavviso di sei mesi. Allo spirare di tale termine di opzione è facoltà dell'Adriatica di acquistare definitivamente i tre traghetti al prezzo base di dollari USA 14.646.000, corrispondenti

allora a 9 miliardi e 256.000.000 di lire e oggi a 12 miliardi 244.000.000 di lire per traghetto, detraendo da questo valore l'ammontare fino al 59 per cento di tutti i canoni di noleggio precedentemente corrisposti alla Somome. Ed è quello che credo si farà: la Adriatica dovrà orientarsi verso l'opzione, perchè ha tutto l'interesse di fare questa operazione.

Infine l'ultima clausola contrattuale stabiliva che sarebbero stati valutati a parte i lavori extra richiesti al cantiere costruttore dal proprietario, d'accordo con l'Adriatica, valutabili in circa un milione e mezzo di dollari.

Il Ministero della marina mercantile con lettera del 21 luglio 1975 comunicava alla società il proprio nulla osta alla utilizzazione delle navi ritenendole rispondenti alla esigenza della linea da istituirsi sia sotto il profilo tecnico (si tratta di navi estremamente sofisticate che rappresentano il *non plus ultra* delle costruzioni navali) ed anche tenendo conto della natura sperimentale della linea stessa cui ho fatto cenno e quindi dell'opportunità di destinare delle navi noleggate e non di proprietà, ciò al fine di poter iniziare l'esperimento alle migliori condizioni di rapidità e di efficienza e di poter destinare definitivamente quelle unità se avessero dato, come hanno dato, esito positivo.

La società Somome con lettera del 15 luglio 1975 chiedeva di importare dal Giappone i citati tre traghetti in costruzione presso un cantiere giapponese su commessa della *Mongibel International Limited* al prezzo di 4 miliardi 265 milioni di yen per ciascuna unità, pari a 14 milioni 646.000 dollari USA e cioè, come ho detto prima, a lire 9 miliardi 256 milioni 272.000 al cambio allora corrente di 632 lire per dollaro; al cambio attuale si tratterebbe di 12 miliardi 244 milioni circa.

Nella lettera con cui si chiedeva l'acquisto la società faceva presente di essersi rivolta a cantieri italiani in grado di eseguire simili costruzioni e che questi cantieri peraltro avevano comunicato l'impossibilità di consegnare le navi prima del 1979, mentre il cantiere giapponese avrebbe effettuato le consegne dall'aprile all'ottobre 1976. Difatti una nave

è già in esercizio da 3 mesi, un'altra sta per arrivare nel porto di Venezia dopo aver fatto scalo a Tripoli perchè c'era un carico importante e conveniente da fare, la terza è ancora in costruzione.

Occorre anche precisare che, nel corso della costruzione, il prezzo del primo traghetto è stato aumentato di un miliardo 229.000.000 di lire per lavori extra e revisione prezzi (è il milione e mezzo di dollari cui ho fatto cenno prima). In definitiva quindi il prezzo del primo traghetto già consegnato alla società Adriatica ed entrato in linea alla fine dello scorso giugno è risultato di 13 miliardi 500 milioni di lire circa al cambio attuale del dollaro.

Da quanto ho ricordato sinora è evidente che per formulare un giudizio sulla convenienza economica dell'operazione occorre tener conto del deprezzamento della lira intervenuto nei confronti del dollaro dal luglio dello scorso anno ad oggi e delle clausole del contratto in base al quale, in caso di acquisto, il 59 per cento dei canoni di noleggio nel frattempo pagati vanno in detrazione del prezzo convenuto. Questi due aspetti non sono stati tenuti in conto nella campagna giornalistica, ma debbono essere considerati. Non è corretto, quando si deve dare un giudizio sulla convenienza economica dell'operazione, affermare, come è stato fatto, che i tre traghetti sono costati alla Somome 27 miliardi di lire e l'Adriatica ne pagherà 50 di noleggio. Non occorre fare i conti della serva di cui parlava prima il senatore Ferralasco per dimostrare quanto quest'affermazione sia evidente di per sé.

A questa conclusione aberrante, alla quale giornali che si ritengono seri sono arrivati, si può arrivare solo se non si tiene conto del mutato valore del dollaro, che porta il valore di ciascuna nave da 9 a 13 miliardi di lire circa, e se si ipotizza un noleggio di cinque anni senza tener conto della possibilità di esercitare il diritto di opzione entro due anni, scomputando dal prezzo d'acquisto il 59 per cento dei canoni di noleggio.

Come ho detto, il primo traghetto è entrato in linea alla fine dello scorso giugno e il secondo è in arrivo. Quindi alla fine di quest'anno la linea avrà avuto un periodo di spe-

rimentazione sufficiente, a mio parere, per decidere con piena cognizione di causa se sarà opportuno mantenere la linea stessa, se le navi rispondono alle esigenze del traffico e se sarà opportuno impiegare tutte e tre le unità o due soltanto, secondo l'alternativa posta nel decreto ministeriale 28 marzo 1975.

L'esperienza ha dimostrato l'enorme utilità di questa iniziativa e che, quindi, conviene esercitare l'opzione per l'acquisto dei due traghetti. In altri termini, il guadagno realizzato dalla società Somome verrà a costituire un prezzo pagato dalla società Adriatica per evitare il rischio di effettuare un investimento di alcune decine di miliardi per attivare una nuova linea senza una preventiva, necessaria sperimentazione. E solo questo si paga alla società Somome, il rischio al quale è andata incontro l'Adriatica nel fare questo esperimento.

Per quanto attiene infine agli oneri che l'erario dovrà sostenere per tale linea, ricordo che, in base all'articolo 4 della legge n. 684, questi oneri si concretizzeranno in un contributo pari al costo di noleggio delle navi e successivamente, una volta esercitato il diritto di opzione, pari alla quota di ammortamento dell'investimento, per un periodo massimo di cinque anni.

Credo di aver risposto con sufficienza di dati alla prima parte dell'interpellanza. Venendo a trattare della seconda parte, relativa all'accordo della società Adriatica con la società Gottardo Ruffoni, faccio presente che il citato articolo del decreto 28 marzo 1975 prevedeva l'istituzione di una linea con navi porta - *containers* per il Medio Oriente a mezzo della motonave « Palladio », già di proprietà della società, da trasformare in nave porta - *containers*.

Al fine di attivare immediatamente la linea, la società è stata autorizzata a noleggiare, per il tempo necessario all'esecuzione dei lavori di trasformazione della « Palladio », la porta - *containers* « Naxos Express », di proprietà di una società facente capo al titolare della ricordata società Somome. Questo noleggio, essendo ormai terminati i lavori di trasformazione della « Palladio », ha avuto una durata di sei mesi circa. Il nolo richiesto, di 2 milioni e 800.000 lire al giorno, è stato

ridotto, in base al parere dell'ispettorato tecnico del Ministero, a un milione e 300.000 lire al giorno.

Trattandosi di attività di nuovo tipo, la società Adriatica ha ritenuto opportuno stipulare un accordo di cooperazione con la società per azioni Gottardo Ruffoni di Milano, divenuto operativo dal 1° marzo scorso, sulla base del quale è prevista la gestione delle navi da parte dell'Adriatica mentre la movimentazione terrestre dei *containers* è affidata all'altra ditta, specializzata in queste operazioni. I proventi e le spese relative saranno ripartiti in parte per percentuali fisse e in parte in proporzione al traffico acquisito da ciascuno dei contraenti. Ricordo che anche in questo caso, trattandosi di linea di nuova istituzione, l'intervento sovvenzionario dello Stato sarà regolato sempre dall'articolo quattro, cioè il contributo di avviamento, che sarà per i sei mesi di noleggio della « Naxos Express » di 250 milioni di lire circa, e successivamente l'ammortamento del costo di trasformazione e del valore residuo della « Palladio ».

Le preoccupazioni sorte tra i lavoratori, di cui si sono fatti interpreti gli interpellanti, ma che avevano interessato direttamente con telegramma che ho agli atti anche il Ministro, riguardano il fatto che la società Adriatica ha ritenuto di fissare il capolinea della nuova linea a Ravenna anziché a Venezia, decisione che è stata motivata dalla circostanza che il porto di Ravenna costituiva già la base di attività della Gottardo Ruffoni e che tale scalo è stato in grado di offrire tariffe molto più ridotte per la movimentazione dei *containers*. A seguito di intese intercorse con il Provveditorato al porto di Venezia in ordine alle tariffe, con l'entrata in linea della « Palladio », il capolinea è stato trasferito da Ravenna a Venezia.

Mi risulta anche che il collega Federici ha voluto dare informazioni dettagliate dei motivi che l'hanno spinto a fare questa interpellanza con una lettera inviata al direttore generale della società Adriatica ed anche ai sindacati dei lavoratori dell'Adriatica. In ve-

rità in questa lettera è detto che si prende spunto da un avvenimento che può essere oggetto di scandalo e che quindi va chiarito nelle sedi competenti per aprire il discorso più ampio sullo stato di ristrutturazione della Finmare e quindi di attuazione della legge n. 684 e della legge n. 169 che dovrà essere seguito costantemente dal Parlamento.

La terza fase del piano di ristrutturazione della flotta p.i.n. ha subito un breve ritardo dovuto tra l'altro al fatto che la crisi di Governo è venuta a cadere proprio nel momento in cui si doveva attuare la trasformazione delle navi « Galileo » e « Marconi » da adibire a crociere nel mar dei Caraibi e nel Mediterraneo. Il nuovo Ministro, dovendo predisporre i provvedimenti necessari nel rispetto della legge ed avendo dei dubbi circa la legittimità della nuova iniziativa rispetto all'articolo 1 della legge n. 684, che stabilisce che la partecipazione alle società di navigazione di società private non può superare il 49 per cento, trattandosi invece nel caso specifico di una società a tre con un apporto di capitale del 33 per cento per ciascuno dei tre soci, ha ritenuto doveroso riesaminare l'intera questione.

Quindi la terza fase sarà posta in attuazione previa approvazione da parte del Parlamento di un disegno di legge che presenterò al Consiglio dei ministri prossimamente, con il quale si regoleranno i rapporti economici derivanti dalla trasformazione della « Galileo » e della « Marconi » in navi da crociera e si regolerà anche la questione della quota di partecipazione della Finmare alla nuova società, anche in misura inferiore al 51 per cento per questa particolare attività.

Confido che il Parlamento possa rapidamente approvare questa legge in Commissione, dopo di che, al rientro di una delle due navi dal Sud-America, inizierà immediatamente la trasformazione della stessa, verso dicembre; a gennaio rientrerà la « Galileo » dall'Australia e andrà anch'essa ai cantieri per le trasformazioni necessarie.

L'accordo sulla terza fase è stato fatto con le organizzazioni sindacali; debbo far presen-

te che la UIL si è dichiarata assolutamente contraria all'indirizzo prescelto, che ha invece ottenuto il consenso delle due altre organizzazioni sindacali. Chiariti questi dubbi, penso che, nella sede che ho dianzi ricordato al collega Fermariello e al collega Ferralasco, il Governo possa essere disponibile a dare tutti gli ulteriori chiarimenti su questa ed altre materie, e in particolare dichiaro fin d'ora che il Ministro è disponibile a seguire la materia in accordo con il Parlamento e quindi a sottoporre al Parlamento, man mano che si profileranno, eventuali anticipazioni nell'attuazione del piano Finmare, di modo che essa avvenga non solo nei termini stabiliti e nei modi rispettosi della legge (questo lo garantirà certamente il controllo assiduo del Parlamento), ma nell'interesse della collettività nazionale.

F E D E R I C I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E D E R I C I . Credo intanto di dover dire, non per polemica naturalmente, che il ministro Fabbri dovrebbe esserci almeno grato perchè gli abbiamo dato l'opportunità di rispondere al mondo intero, altrimenti ci sarebbero stati ulteriori ritardi. L'impressione che ho avuta comunque da buon veneto (anche il Ministro lo è) è che si è voluto rispondere più ai giornali che all'interpellanza; ma mi rendo perfettamente conto che i giornali possono aver detto cose forse non controllate ed anche la cattiveria che questo Ministro era forse sulle rive del Piave, mentre invece egli afferma che era qui e lavorava.

Queste sono comunque impressioni; quello che conta è la sostanza e il Ministro ha fatto bene a darci una serie di cifre che controlleremo (scritte sulle carte si capiscono meglio); peraltro se volessi parlarne anch'io forse il Presidente non me lo consentirebbe perchè mi dovrei dilungare troppo. Su questo terreno quindi il mio Gruppo si riserva una verifica attenta: proprio perchè tanto siamo

stati cauti nel presentare le cifre, altrettanta cautela ci sembra debba esserci nelle risposte.

Sarà necessario fare un confronto. È vero che forse si può caricare tutto sul problema del cambio del dollaro o forse è possibile trovare degli errori (il che è già accaduto in altre situazioni e altri contesti) e lo dico senza voler fare accuse a nessuno. Comunque ci sta bene che il pretore incaricato abbia ricevuto i materiali necessari o per accusare o per assolvere, comunque per far chiarezza. Non vogliamo andare sul terreno del polverone, non è questo il problema che ci interessa e quindi approviamo la proposta del Ministro di verificare lo stato di gestione della legge Finmare a livello della Commissione. Restano due questioni: la prima riguarda questo problema del rapporto Venezia-Ravenna. Non per polemizzare; forse io un po' maliziosamente ho usato l'interpellanza fatta da una altra forza politica e l'ho definita anche campanilistica. I problemi sono certo di ben altra natura e anche qui non soddisfa la risposta giustificatoria che Ravenna fosse già stazione terminale dell'altra ditta. Sulle tariffe il problema è tutto aperto, soprattutto per quel che riguarda carico e scarico di *containers*, talmente aperto che qualche tempo fa la stessa regione veneta ha indetto un convegno nel quale una serie di queste questioni, certo non tutte, si sono anche puntualizzate. Anche su ciò comunque ci permetteremo con il collega Carri di andare ad una verifica ulteriore. Per la questione della verifica generale della gestione inerente ad accuse ed altro c'è un controllo tecnico-amministrativo, ma per questa seconda questione ci sembra che valga soprattutto il tipo di prospettiva generale che noi vogliamo dare e che io ricordavo alla fine a proposito appunto del tipo di navi, del tipo di politica dell'economia marittima che vogliamo impostare. Faccio un esempio un po' schematico, per fare in fretta: stabilire oggi se valga più la pena di andare verso navi « ro-ro » piuttosto che porta-*containers* o viceversa non è un problema di poco conto;

è un problema di grosso conto che non solo vale per le trasformazioni della marineria italiana di preminente interesse nazionale, ma deve essere collegato con i problemi dei ponti, e non solo i nostri ma anche quelli che andiamo a servire. Ci sono porti, e lei lo sa signor Ministro, per esempio in Africa che non hanno strutture adatte nè alle navi tradizionali nè alle navi porta-containers. Comunque questo inciso per dimostrare che ci preme anche in questa direzione cogliere questo elemento di rapporto tra Ravenna e Venezia non tanto per farne un problema di contrapposizione quanto piuttosto per giungere ad una verifica complessiva e generale.

Un'ultima questione riguarda il problema più generale; credo che il nostro Gruppo presenterà anche una mozione in Commissione sulle questioni di ordine generale. Siamo in presenza della necessità di un complessivo disegno sul problema dei trasporti, e riteniamo che il problema del trasporto marittimo, all'interno del più complessivo trasporto delle merci, sia un nodo assai grosso per l'economia italiana; non è soltanto un problema di una nave in più o di una nave in meno. In questa direzione crediamo di dovere al più presto fissare, certo con il Ministro e con il Presidente della Commissione, questo appuntamento che riteniamo molto importante e che riteniamo anche complesso: i problemi sui quali ci siamo intrattenuti questa sera rapidamente comportano delle scelte anche difficili e complesse che appunto riguardano più in generale la strategia dell'economia del paese.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento della interpellanza è esaurito.

Presentazione di disegno di legge

F A B B R I , *ministro della marina mercantile.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B B R I , *ministro della marina mercantile.* Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro della difesa, il seguente disegno di legge: « Ammodernamento degli armamenti, dei materiali, delle apparecchiature e dei mezzi dell'esercito » (189).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro della presentazione del predetto disegno di legge.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 28 agosto 1972, n. 509, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1972 » (172);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1972, n. 796, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1972 » (173);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1972, n. 830, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1972 » (174);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 27 giugno 1973, n. 530, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'am-

ministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (175);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1973, n. 624, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (176);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1973, n. 625, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (177);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 16 novembre 1973, n. 792, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1973 » (178);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 15 luglio 1974, n. 311, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1974 » (179);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 3 ottobre 1974, n. 492, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1974 » (180);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 6 dicembre 1974, n. 698, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1974 » (181);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 13 maggio 1975, n. 186, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1975 » (182);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 30 luglio 1975, n. 371, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1975 » (183);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1975, n. 594, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1975 » (184);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1975, n. 642, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1975 » (185);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 12 maggio 1976, n. 408, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla conta-

bilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute per l'anno finanziario 1976 » (186);

dal Ministro degli affari esteri:

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Spagna relativa al servizio militare dei doppi cittadini, con allegati, firmata a Madrid il 10 giugno 1974 » (187);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa alla protezione sociale degli agricoltori, firmata a Strasburgo il 6 maggio 1974 » (188).

Annunzio di trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E. Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Franco per concorso nei reati di violenza privata, invasione di edificio, danneggiamento, resistenza a pubblico ufficiale, radunata sediziosa, offese alla religione dello Stato (articoli 610, 633, 635, 337, 655 e 404 del codice penale) (*Doc. IV*, n. 11).

Annunzio di trasmissione di relazioni della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di enti

P R E S I D E N T E. Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso le seguenti relazioni concernenti:

— la gestione finanziaria dell'Istituto per l'Oriente, per gli esercizi dal 1970 al 1975 (*Doc. XV*, n. 7);

— la gestione finanziaria dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, per gli esercizi dal 1968 al 1974 (*Doc. XV*, n. 8);

— la gestione finanziaria dell'Istituto italiano per il medio ed estremo oriente, per gli esercizi dal 1970 al 1975 (*Doc. XV*, n. 9).

Tali documenti saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

Annunzio di determinazione trasmessa dalla Corte dei conti

P R E S I D E N T E. Il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso la determinazione n. 1304, adottata a norma dell'articolo 8 della legge 21 marzo 1958, n. 259, con la quale si formulano rilievi in ordine alla corresponsione ai medici specialistici convenzionati esterni con la Federazione nazionale delle Casse mutue di malattia per gli artigiani delle tariffe-base di cui all'accordo nazionale del 14 luglio 1973 (*Doc. XV-bis*, n. 3).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Annunzio di trasmissione di risoluzione approvata dal Parlamento europeo

P R E S I D E N T E. Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di una risoluzione, approvata da quell'Assemblea, concernente l'elezione del Parlamento europeo a suffragio universale diretto.

Tale risoluzione sarà trasmessa alla Commissione competente.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E. I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

PACINI, segretario:

DI MARINO, BERTONE, MILANI, ZAVATTINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — (Già 3 - 00074)

(2 - 00018)

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

PACINI, segretario:

LUZZATO CARPI, CIPELLINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per essere informati della reale funzionalità dell'anagrafe tributaria allo stato attuale e, in particolare, per conoscere:

i motivi del fallimento dei piani precedentemente avviati, sui quali erano fondate gran parte delle speranze innovative del sistema tributario nazionale;

le differenze migliorative che avrebbero « preferito » l'appalto con la società « Italsiel », la quale, in base alla recente convenzione, gestirà la nuova versione dell'anagrafe tributaria, dato che opererà con apparecchiature elettroniche e tecnici provenienti dalla stessa società che aveva inizialmente avviato il piano, poi rimasto inutilizzato con grave dispendio.

Gli interroganti chiedono, infine, un preciso impegno del Governo per evitare che l'appalto ad enti estranei all'Amministrazione assuma carattere permanente, distogliendo agli organi dell'Amministrazione la gestione diretta di un settore tanto delicato e vitale, e chiedono, soprattutto, quali iniziative il Mi-

nistro intende mettere in atto per favorire al massimo un graduale piano di acquisizione della conduzione e della gestione diretta del sistema informativo e dei relativi centri. *(Svolta nel corso della seduta)* (3 - 00081)

ANDERLINI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere come il Governo intende venire incontro alle richieste avanzate dalle popolazioni dell'Italia centrale particolarmente colpite (come nelle regioni Umbria, Marche, Toscana e alto Lazio) dalle calamità naturali ed atmosferiche di questa estate 1976.

(3 - 00082)

MANCINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intendono adottare per consentire un funzionamento dei meccanismi di finanziamento dei programmi di edilizia residenziale pubblica adeguato alla rilevanza degli obiettivi sociali che il Governo ha inteso raggiungere, fra l'altro, con i provvedimenti di emergenza adottati nel 1975.

Per quanto riguarda gli interventi di edilizia sovvenzionata, le lentezze burocratiche e procedurali della Cassa depositi e prestiti nella concessione, perfezionamento ed erogazione dei mutui a favore degli IACP hanno prodotto gravi e negative ripercussioni sull'andamento degli appalti e sull'avanzamento dei lavori, impedendo il rispetto dei tempi di attuazione dei programmi indicati dalle leggi n. 166 e n. 492.

In particolare, si chiede ai Ministri interrogati se siano a conoscenza dei dati estremamente preoccupanti emersi da un'indagine a campione svolta dall'Associazione nazionale fra gli istituti ed i consorzi case popolari, dati che sottolineano, ancora una volta, come la parziale attuazione della riforma della casa dipende in misura sensibile dalle procedure di finanziamento dei programmi di edilizia pubblica, condizionate tuttora da impedimenti burocratici, da passaggi tortuosi, da controlli eccessivi e, soprattutto, da un modello organizzativo dell'azione pubblica decisamente superato.

Dalla suddetta indagine campione, risulta, tra l'altro, che:

i tempi di concessione dei mutui variano da un minimo di 90 giorni fino ad oltre 300 giorni;

per i mutui concessi e perfezionati, il tempo di erogazione per ciascuna delle rate di acconto varia, dalla data della richiesta, da un minimo di 100 giorni ad oltre 220 giorni.

I tempi occorrenti per ottenere la disponibilità dei finanziamenti espongono gli IACP a serie responsabilità e difficoltà nei confronti delle imprese appaltatrici, alle quali gli stati di avanzamento dovrebbero essere pagati, a norma del capitolato generale dello Stato, entro 30 giorni dalle emissioni dei relativi certificati.

L'interrogante chiede, pertanto, se i Ministri in indirizzo, per ovviare agli inconvenienti sopra denunciati, non ritengano opportuno predisporre una modifica del regolamento in vigore per i mutui della Cassa depositi e prestiti, onde consentirne l'erogazione in un'unica soluzione all'inizio delle costruzioni, con l'inserimento dei fondi nella gestione speciale già operante presso gli IACP in base all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036.

Contemporaneamente il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe adottare gli opportuni provvedimenti per consentire all'ufficio di segreteria del Comitato per l'edilizia residenziale di adeguare la propria struttura operativa ai crescenti compiti allo stesso affidati, tenuto conto che sono stati denunciati, sia dagli IACP che dal movimento cooperativo, ritardi nell'emissione dei decreti di messa a disposizione dei fondi e di concessione dei contributi erariali che superano i 6 mesi, ai quali si aggiungono, poi, le lentezze sopra denunciate nel materiale trasferimento, da parte della Cassa depositi e prestiti, dei fondi di cui all'articolo 5 della legge n. 865 ai competenti Istituti case popolari.

Per quanto riguarda, poi, gli interventi di edilizia agevolata e convenzionata autorizzati dalle leggi n. 166 e n. 492, l'interrogante chiede al Ministro del tesoro quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare per

assicurare il rispetto da parte degli Istituti di credito fondiario dell'« assoluta priorità » nella concessione dei mutui occorrenti per il finanziamento dei predetti interventi rispetto alle operazioni di mutuo fondiario ordinarie disposte dall'articolo 14 della legge n. 166, l'attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo 16 della stessa legge per quanto riguarda l'onere da porre a carico dei mutuatari per i prefinanziamenti agli stessi concessi ed il rispetto dei tempi per la stipulazione dei mutui previsti dall'articolo 10-ter della legge n. 492.

Considerato che l'ulteriore rinvio nell'adozione dei provvedimenti sopra richiamati comporterà, a brevissima scadenza, la sospensione del lavoro in numerosi cantieri per il cui avvio gli IACP ed i soci delle cooperative hanno dovuto ricorrere alle proprie limitate risorse finanziarie, l'interrogante sollecita una risposta urgente e complessiva che valga a chiarire le iniziative che il Governo intende adottare per superare gli ostacoli di natura finanziaria che rallentano l'attuazione dei programmi di edilizia pubblica.

(3 - 00083)

CERVONE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza di quanto è avvenuto, e a livello sanitario e per quanto interessa il codice penale, nell'Ospedale psichiatrico di Rieti, direttamente dipendente da quella Amministrazione provinciale.

L'attuazione, infatti, di un certo metodo di cura stranamente e stravagantemente definito « psichiatria democratica », non solo ha avuto come effetto quanto ha interessato l'insegnante signorina Simonetta Simoni, e di cui hanno dato ampiamente comunicazione la stampa nazionale e locale, ma sembra abbia provocato, in brevissimo tempo, almeno due suicidi di cui la stessa opinione pubblica non ha avuto modo di venire a conoscenza e di approfondire le cause.

L'interrogante chiede al Ministro se non crede suo dovere controllare ed intervenire su quanto è avvenuto, e in modo particolare su certe terapie usate con troppa superficialità, con eccessiva stravaganza e con nessuna serietà scientifica, ma solo in omaggio

ad un nominalismo non accetto neanche nella più demagogica nomenclatura partitica.

L'interrogante fa presente che, se è giusto che il Ministro eserciti il suo controllo su medicinali e ne determini la legale validità, e quindi ne autorizzi la vendita per l'uso, non è meno giusto che egli eserciti lo stesso controllo su quegli interventi terapeutici di natura psico-fisica, o addirittura di concezione pseudo-libertaria, estranea, quindi, ad ogni medico, che, se pur non richiedono uso di medicinali, ugualmente intervengono sulla vita del cittadino ammalato e possono intaccare ed offendere la dignità della persona umana e la sua integrità morale, e per quanto interessa l'individuo quale singolo cittadino e per quanto interessa la comunità in cui egli vive.

(3 - 00084)

FERMARIELLO, VALENZA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia in grado di fornire un'informazione dettagliata sullo stato dei lavori e sulle prospettive dell'aeroporto napoletano di Capodichino.

Da parte del Governo si impone un chiarimento serio e definitivo in considerazione della grande confusione esistente intorno alla questione che, nonostante le ripetute assicurazioni, resta ancora insoluta, con danno gravissimo per il decoro e l'economia di Napoli.

(3 - 00085)

FERMARIELLO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se non ritenga, in nome della serietà e della chiarezza, esprimere finalmente, in modo dettagliato e convincente, il punto di vista del Governo:

su tutta la questione degli investimenti, più volte rivendicati come urgenti, per opere di salvaguardia ambientale e la messa in funzione del nuovo laminatoio all'« Italsider » di Bagnoli;

sugli eventuali, concreti progetti esistenti in materia di rilocalizzazione dello stabilimento.

(3 - 00086)

FERMARIELLO, MOLA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere:

quali siano i programmi di ristrutturazione della « Bastogi » nel settore dei traghetti, che impiega 710 dipendenti, in massima parte napoletani;

quale atteggiamento il Governo intenda assumere nel caso venga minacciato il disarmo della flotta dei « Canguri ».

(3 - 00087)

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

MEZZAPESA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è allo studio del Ministero un provvedimento normativo inteso a concedere agli ufficiali di complemento della Guardia di finanza la possibilità della rafferma in servizio, per un periodo sino a 5 anni, dopo il prescritto servizio di leva, analogamente a quanto avviene per gli ufficiali dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e dei carabinieri.

Oltre ad eliminare un'ingiustificata sperequazione, un provvedimento del genere rientrerebbe nel vasto disegno politico, espresso nelle dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio dei ministri, e più volte in seguito riconfermato, di alleviare la disoccupazione giovanile ampliando i settori di intervento in cui i giovani possono trovare una sia pur temporanea occupazione.

(4 - 00264)

MEZZAPESA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se e quali disposizioni sono state impartite per l'assegnazione dei cosiddetti corsi CRACIS nelle scuole medie statali per l'anno scolastico 1976-77.

In particolare, l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga, alla luce dell'esperienza non sempre positiva degli anni scorsi, e in attesa di una più organica e razionale regolamentazione della materia, di disporre che l'assegnazione degli stessi non sia affidata alla discrezionalità dei vari enti ed organismi sociali, che hanno finora beneficia-

to di una considerevole aliquota dei corsi in parola (non potendo tali enti — a prescindere dalle loro benemeritenze civili e sociali — offrire piena garanzia di obiettività ed equità nell'assegnazione), ma sia fatta esclusivamente in base alle apposite graduatorie dei provveditorati agli studi.

(4 - 000265)

D'AMICO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — In relazione alla da più parti denunciata non rispondenza alle legittime attese del personale docente delle scuole dell'ordine medio superiore incluso in graduatorie ad esaurimento, del decreto ministeriale 28 luglio 1976, con il quale è stata disposta l'assegnazione definitiva della sede dei soli docenti di cui al primo comma dell'articolo 17 della legge 30 luglio 1973, n. 477;

a motivo delle pubbliche proteste della parte del personale della predetta scuola destinato a rimanere in situazioni di precarietà e di sfavore, che sostiene di essere vittima di un arbitrio per il mancato rispetto, tra l'altro, della volontà espressa dal Corpo legislativo con apposito ordine del giorno accolto dal Governo, in sede di approvazione in Senato della legge e dell'articolo sopra richiamati;

considerate le prevedibili conseguenze negative che potrebbero derivare dall'accoglimento dei ricorsi giurisdizionali, che risultano proposti contro gli atti derivanti dal decreto 28 luglio 1976,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga opportuno cautelare l'amministrazione scolastica, se non con la sospensione del provvedimento, almeno col disporre — con le necessarie motivazioni — la non definitività degli atti in corso di predisposizione da parte dei provveditorati agli studi.

(4 - 00266)

D'AMICO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle finanze.* — Poichè, secondo notizie raccolte, risulta allo studio dei competenti organi un piano di ristrutturazione delle aziende manifatturiere e di quelle collaterali dei Monopoli di Stato

per l'adeguamento della produzione alle richieste del mercato;

atteso che, a quanto è dato di sapere, il piano di cui sopra interessa pressochè tutte le regioni d'Italia, risultandone escluse solo alcune, tra cui l'Abruzzo;

considerata l'espansione della coltivazione della foglia del tabacco che, negli ultimi anni, si è andata registrando in tale regione e l'esistenza in talune sue zone di consolidate aziende, tra le quali l'ATI, che in Lanciano, da oltre mezzo secolo, provvede alla raccolta e prima lavorazione del prodotto locale;

accertato che — in presenza di un'antica e, purtroppo, non ancora soddisfatta esigenza di creazione di posti di lavoro che costituisce il dramma di un'area, quella del Sangro, di cui Lanciano è il maggior centro di riferimento — da anni è stata, tra l'altro, prospettata l'ipotesi della localizzazione colà di un'industria manifatturiera per l'utilizzazione della foglia di tabacco ivi prodotta, che ha caratteristiche notoriamente pregiate,

l'interrogante chiede di conoscere se, alla luce degli elementi succintamente sopra riferiti, non si ritiene di dover assumere le iniziative occorrenti perchè il Monopolio, nel quadro della ristrutturazione di cui si è detto, consideri attentamente la possibilità di far luogo all'installazione in Abruzzo, e specificamente nell'area del Sangro, di un'industria per la confezione delle sigarette e di quant'altro ad essa attinente, sapendosi di avere, così, riguardo:

1) della ragguardevole disponibilità della materia prima (foglia di tabacco) che vi si registra e delle oggettive condizioni di ambiente che possono favorirne l'ulteriore incremento quantitativo e qualitativo;

2) della urgente necessità di interventi diretti a creare i nuovi posti di lavoro di cui l'area citata ha assoluto, riconosciuto bisogno ed in ordine ai quali esistono precisi impegni e decisioni di Governo ancora tutti da onorare.

(4 - 00267)

D'AMICO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Attese le motivate e decise proteste provocate dalle recenti notizie di stampa relative al deposito del progetto di arretramento del

tracciato della ferrovia adriatica per la parte che riguarda la città di Vasto, in provincia di Chieti, e rilevato che di esse, nel responsabile esercizio del dovere della rappresentanza e tutela dei legittimi interessi della popolazione amministrata, si è fatta, tra l'altro, autorevole e, nel contempo, preoccupato portavoce quella Giunta comunale;

poichè, a quanto risulta dalla elaborazione progettuale di cui si ha notizia, le modifiche previste dell'attuale strutturazione della stazione ferroviaria e degli impianti a servizio di quella città e del relativo retroterra, sono, a ragione, considerate inaccettabili per i riflessi negativi che avrebbero sull'economia locale e per il declassamento che ne deriverebbe a quello scalo ferroviario, finora considerato, per intensità e qualità di movimento, tra i più importanti della fascia costiera a sud di Pescara,

l'interrogante chiede al Ministro di far sapere:

se è a conoscenza, sia del progetto di cui sopra, quale risulta predisposto dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sia delle reazioni e delle proteste causate dal suo annuncio per la parte riguardante il territorio dianzi precisato;

se non ritiene che per le non trascurabili implicazioni sempre derivanti alla realtà socio-economica delle aree urbane coinvolte da modifiche da apportare alla rete ferroviaria nel quadro del suo potenziamento, le stesse vadano in via generale preliminarmente discusse con le amministrazioni locali interessate, anche per il rispetto dovuto a chi detiene ed esercita la diretta democratica rappresentanza del popolo;

se, nel caso di specie, non considera di dover disporre l'urgente verifica delle motivazioni autorevolmente e responsabilmente adottate contro la realizzazione delle modifiche del tracciato ferroviario così come progettate nell'area del vastese, con particolare riferimento agli interessi turistici, industriali e commerciali della città di Vasto, della cui salvaguardia si è fatta doverosamente carico con la sua protesta ufficiale la Giunta comunale.

(4 - 00268)

CROLLALANZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali iniziative sono state prese, o si intendono adottare, specialmente dopo le allarmanti affermazioni dell'oceanologo francese Jacques Cousteau e del presidente del Centro nazionale delle ricerche, circa la drammatica situazione di pericolosità costituita dalle sostanze contenute nei barili inabissatisi con la nave « Cavtat » nel mare di Otranto, la cui fuoriuscita potrebbe causare la morte dei nostri mari.

(4 - 00269)

MURMURA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — In relazione alla grave situazione esistente presso l'Ente ospedaliero di Tropea, la cui gestione commissariale non solo è nata in maniera sommaria illegittima — poichè il provvedimento del presidente della Giunta regionale in data 31 maggio 1973 è stato rinviato dal commissario di Governo ai sensi dell'articolo 45 della legge n. 62 del 1953 — ma continua sino alla data odierna e, quindi, ben oltre i sei mesi previsti dalla legge e si esprime in un clientelismo esasperato e vergognoso attraverso continue assunzioni,

l'interrogante chiede di conoscere se, anche per tutelare la regolarità degli atti, il Governo intenda intervenire.

(4 - 00270)

GUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Premesso che esiste una macroscopica sperequazione fra le pensioni corrisposte per infermità dipendenti da cause di guerra e quelle erogate per altre cause nelle medesime condizioni, si chiede di conoscere quali provvedimenti concreti siano allo studio per l'adeguamento dei trattamenti pensionistici dei mutilati ed invalidi di guerra.

(4 - 00271)

FERMARIELLO, GAROLI, GIOVANNETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se ritenga di informare il Parlamento sulla notizia che 200 alti dirigenti dell'Enel

avrebbero rassegnato anticipatamente le loro dimissioni dall'Ente;

se tale notizia dovesse corrispondere a verità, a quanto ammonti la somma impegnata per le loro liquidazioni e se tutti i dimissionari, o anche parte di essi, continuino a lavorare nell'Enel, sia pure in qualità di esperti.

(4 - 00272)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E . A norma dell'articolo 147 del Regolamento, l'interrogazione n. 3 - 00079 dei senatori Boldrini Arrigo ed altri sarà svolta presso la 4ª Commissione permanente (Difesa).

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 30 settembre 1976

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani,

mercoledì 29 settembre, alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 1976, n. 543, concernente modifica dell'articolo 2 della legge 30 aprile 1976, n. 159, nella quale è stato convertito, con modificazioni, il decreto-legge 4 marzo 1976, n. 31, contenente disposizioni penali in materia di infrazioni valutarie (131) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 1976, n. 544, concernente proroga dei termini di cui agli articoli 15, 17 e 18 della legge 10 maggio 1976, n. 319, recante norme per la tutela delle acque dall'inquinamento (132) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari