

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 28 FEBBRAIO 1968

(124^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile » (2167-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo e dei deputati Dal Canton Maria Pia ed altri) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 1770, 1771, 1772, 1777
ADAMOLI	1770, 1771, 1773, 1776
CROLLALANZA	1775
DERIU	1776
GENCO, relatore	1772, 1777
GIANCANE	1775
MASSOBRIO	1776
SCALFARO, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	1771, 1774
SPATARO	1773

« Provvidenze a favore della pesca marittima » (2607) (Seguito della discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 1786, 1789, 1790, 1792, 1794
	1795, 1796, 1797, 1799, 1800
	1801, 1802, 1803, 1806, 1807, 1810
ANGELILLI	1791, 1800, 1802, 1808
CHIARIELLO	1794, 1806
DERIU	1794
FABRETTI	1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795
	1796, 1797, 1798, 1799, 1800, 1801
	1803, 1805, 1807, 1808, 1809, 1810
GIANCANE	1801, 1808
GIORGETTI, relatore	1786, 1795
JANNUZZI	1803, 1805, 1806
JERVOLINO	1802, 1803, 1804
NATALI, Ministro della marina mercantile	1786
	1790, 1791, 1793, 1794, 1795, 1797, 1798, 1799
	1800, 1801, 1803, 1804, 1805, 1806, 1807, 1809

« Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi » (2647) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	1778, 1780
ADAMOLI	1779
CHIARIELLO	1779
CROLLALANZA	1779
GENCO, relatore	1778

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

GIANCANE Pag. 1779
SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 1779

« Ammissione ai concorsi delle Ferrovie dello Stato del personale esonerato dalle Ferrovie secondarie gestite in regime di concessione » (2666) (D'iniziativa dei deputati Colleoni ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE 1781, 1782
GIANCANE, *relatore* 1782
SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 1782

« Modifiche alle legge 5 maggio 1956, numero 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo » (2672) (D'iniziativa dei deputati Gagliardi e Gioia) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE 1783, 1785
ADAMOLI 1785
CHIARIELLO 1784
CROLLALANZA 1785
DE UNTERRICHTE, *relatore* 1783
GIANCANE 1785
SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 1785

La seduta è aperta alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro, Tomassini Vergani e Vidali.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma del Regolamento, sono presenti i senatori Angelilli e Jannuzzi.

Intervengono i Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile Scalfaro e della marina mercantile Natali.

LOMBARDI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile » (2167-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo e dei deputati Dal Canton Maria Pia e ed altri)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso lo Ispettorato generale dell'Aviazione civile », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo e dei deputati Dal Canton Maria Pia, Franceschini, Buffone, Corona Giacomo, Bianchi Gerardo, Miotti Carli Amalia, Fornale, Amodio, Canestrari e Veronesi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

ADAMOLI. Prima di iniziare la discussione vorrei chiedere un chiarimento circa i contrasti esistenti sul provvedimento in esame — secondo quanto ci risulta — all'interno della compagine governativa. Tutti, infatti, abbiamo ricevuto, sia singolarmente e sia come gruppo, testi ciclostilati di telegrammi che sarebbero stati inviati dai Sottosegretari Agrimi e Salizzoni e dal ministro Bertinelli...

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

S C A L F A R O , *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile*. A chi sono indirizzati?

A D A M O L I . Ai Ministri del tesoro e dei trasporti. Vorrei sapere, cioè, se è vero che la Presidenza del Consiglio ed i Ministri del tesoro e della riforma della pubblica Amministrazione non sono d'accordo sull'approvazione di questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Devo dichiarare, come Presidente della Commissione, che non mi è pervenuta alcuna comunicazione ufficiale e neppure ufficiosa al riguardo.

S C A L F A R O , *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile*. Dirò, innanzitutto, una cosa molto spiacevole: anche se queste cose, ormai, sono diventate di moda, personalmente, avendo una visione seria dello Stato, ritengo che questi metodi di lotta che investono il Parlamento non siano in alcun modo accettabili; infatti, se il Governo avesse avuto motivo di esprimere pensieri diversi da quelli che sono espressi da me, ufficialmente — e soltanto la Presidenza del Consiglio ha una ufficialità che supera quella del Ministro —, lo avrebbe fatto presente alla Presidenza del Senato, nonché alla Presidenza di questa Commissione.

Dovrei dire, quindi, che questi documenti per il Parlamento non esistono. Se il Governo fosse un insieme di voci diverse, ognuna delle quali si mette a colloquiare per proprio conto, chiedo cosa ci starebbe a fare un Ministro che, nel caso specifico, non rappresenta il Ministero dei trasporti, ma rappresenta il Governo nella sua sintesi di responsabilità e come sua voce costituzionalmente autorizzata a « dire la sua parola » nei rapporti col Parlamento.

Ciò premesso, come atto di cortesia nei confronti dei singoli parlamentari (non nei confronti della Commissione poichè il Presidente, per scrupolo — e di questo gli sono particolarmente grato —, dichiarando di non aver ricevuto alcuna comunicazione ufficiale, non mi ha posto quesiti), dirò che quando il progetto di riforma burocratica

stava giungendo in porto, con un telegramma circolare è stata dichiarata una sospensione generica nei confronti dei vari provvedimenti particolari interessanti il personale statale. A questo punto si è inserito anche il Ministero del tesoro con un telegramma analogo.

Per tale motivo, ancora ieri, mi sono rivolto personalmente al Dicastero del tesoro (non perchè ce ne fosse bisogno, ma soltanto perchè la pubblicità di documenti che non avevano come destinatario il Parlamento potevano portarmi ad un diverso tipo di responsabilità dal punto di vista sostanziale) per avere ulteriori dati e, come gli onorevoli senatori avranno potuto constatare, il sottosegretario Agrimi ha avuto l'amabilità di venire qui, stamane, per dire, prima dell'inizio di questa seduta, che si è trattato soltanto di una voce generica che è già stata superata ieri in altre circostanze e che non aveva motivo di aggiungere alcunchè a quello che io avevo in animo di dirvi.

Per quanto mi concerne, dunque, debbo dichiarare che il provvedimento ha via libera per essere approvato.

A D A M O L I . Devo dire di non essere completamente soddisfatto, perchè è vero, onorevole Ministro, che il Parlamento non è stato ufficialmente informato e non è investito, quindi, della questione; i fatti però sono quelli che sono. Ella ha detto che questo metodo di lotta non è serio. Mi consenta però di dire che non è neppure serio il fatto che all'interno della compagine governativa vi sia uno scambio di telegrammi di questo tipo che non vedo come possa portare alla vera unità.

S C A L F A R O , *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile*. Onorevole senatore, se potessi farle vedere lo scambio di opinioni fra i vari Ministeri su ogni provvedimento, potrebbe constatare che quasi sempre, all'inizio, vi è il dissenso di tutti, per poi giungere, a poco a poco, ad un accordo. In altre parole, lo scambio di vedute fra i vari Dicasteri, tra loro e soprattutto con il Ministero del tesoro, costituisce la nor-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

male dialettica delle responsabilità. Soltanto per scrupolo, come ho già detto, ho consultato ancora una volta il Ministro del tesoro per sentire il parere di colui che aveva firmato il telegramma, ma — come avrete potuto constatare — il sottosegretario Agrimi, venuto personalmente a rassicurarmi, non ha gradito neppure fermarsi per non dare la sensazione che vi fossero due voci distinte. Del resto il Tesoro non ha motivo di fare opposizioni di alcun genere su un provvedimento in parte già approvato dal Senato e dalla Camera dei deputati e non più in discussione. La discussione può essere fatta, eventualmente, sull'articolo aggiuntivo approvato dall'altro ramo del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Ritengo che le preoccupazioni espresse dal senatore Adamoli possano ritenersi superate. Invito pertanto il senatore Genco a riferire sul disegno di legge.

G E N C O , relatore. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 2167-B torna al nostro esame dopo essere stato modificato dalla Camera dei deputati.

Anzitutto, non posso fare a meno di rilevare quanto sia strano che intorno ad un provvedimento di portata limitata quale è quello in discussione siano sorti tanti contrasti ed agitazioni, dovuti peraltro — debbo dichiararlo apertamente — all'azione dei due segretari generali dei sindacati rappresentanti il personale della direzione della Aviazione civile, i quali hanno ritenuto che l'aggiunta di poche unità nei ruoli di questa Amministrazione potesse recare nocimento alla carriera del personale già in organico. Sono stati inviati, pertanto, numerosi telegrammi ai membri di questa Commissione e sono state fatte sollecitazioni ai Ministri interessati ed al Presidente del Consiglio per cercare di bloccare questo provvedimento, da noi già approvato in prima lettura il 26 luglio 1967 e che la Camera ha leggermente modificato.

Per dimostrare quanto tali preoccupazioni siano infondate, mi sono procurato le

tabelle organiche dei ruoli del personale dell'Aviazione civile, che metto a disposizione degli onorevoli colleghi, dalle quali risulta che per molte qualifiche i posti in organico o non sono affatto coperti oppure sono coperti solo in parte, pur trattandosi di un settore molto importante e che va acquistando sempre maggior rilievo nel campo dei trasporti. È necessario, quindi, fare qualcosa in quanto l'Aviazione civile si regge soltanto perchè oggi negli aeroporti vi sono pochissimi ufficiali della Aviazione militare che, in servizio da 10, 12, 15 anni, aspettano con ansia questo provvedimento per poter avere finalmente una sistemazione qualsiasi.

Lo stesso Ministro dei trasporti, con la sua grande sensibilità — della quale tutti gli abbiamo dato atto in numerose occasioni —, è stato il primo a rilevare come delle sue tre Direzioni generali (Ferrovie, Motorizzazione ed Aviazione civile) la più sacrificata, per quanto concerne il personale, sia proprio quella dell'Aviazione civile. Purtroppo non abbiamo ancora trovato il modo di risolvere questa situazione, in parte per l'opposizione del Ministro del tesoro ed in parte per altri motivi.

Ora, la modifica apportata dalla Camera dei deputati con l'aggiunta dell'articolo 2 tende appunto a sistemare quei pochissimi elementi di cui parlavo poc'anzi. Si tratta di alcuni ufficiali di complemento e della riserva di complemento che posseggono il requisito di almeno un anno di servizio presso l'ex Direzione generale dell'Aviazione civile ed organi periferici (dipendenti dal Ministero della difesa), alla data di entrata in vigore della legge n. 141 del 30 gennaio 1963, e che sono tuttora in servizio presso l'attuale Direzione generale dell'Aviazione civile ed organi periferici. Per essi l'articolo 2 prevede il trasferimento nei ruoli organici della Direzione generale dell'Aviazione civile mediante concorso per titoli ed esami speciali.

Concludendo, onorevoli colleghi, dal momento che le preoccupazioni di coloro che sono stati i promotori di questa protesta collettiva sono destituite di qualsiasi fondamento, vi invito ad approvare il provvedi-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

mento nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati.

A D A M O L I . Onorevole Ministro, onorevoli senatori, debbo dire che il provvedimento in discussione fa sorgere in noi molte perplessità. Esso, infatti, ha un'origine singolare: nato da una iniziativa veramente apprezzabile dei nostri colleghi, ad un certo momento, però, è diventato motivo di impegno essenzialmente del Ministro dei trasporti sulla base delle esigenze di un settore molto importante del suo Dicastero, quello dell'Aviazione civile, la cui situazione è a tutti nota.

Da parte del Ministro è stato riconosciuto che il Governo non è stato sufficientemente sollecito nell'affrontare e risolvere questo grosso problema dell'Aviazione civile con una propria iniziativa. La soluzione proposta, però, nata da un'iniziativa del tutto episodica e particolare, mette in contrasto, con nostro grave imbarazzo, gruppi di lavoratori con altri gruppi di lavoratori perchè a questo provvedimento, in definitiva, sono interessati soltanto quei dipendenti che non hanno ancora una posizione ben definita nell'ambito di questa Amministrazione e che provengono, oltre che dal Ministero della difesa, anche dal Ministero del commercio con l'estero. Si ha l'impressione, onorevoli colleghi, che questo disegno di legge costituisca l'occasione, per molti dipendenti pubblici, per dare una migliore sistemazione alla propria carriera. Questo sospetto, onorevole Ministro, nasce dal fatto che, esaminando la situazione di coloro che dovrebbero passare nei ruoli organici della Direzione generale dell'Aviazione civile, si può constatare che essi hanno l'origine più diversa. Vi è il caso, ad esempio, di un funzionario del Ministero del commercio con l'estero che non si comprende come mai sia andato a finire alla Aviazione civile e perchè, pur essendo ad un buon livello nell'ambito del Ministero di appartenenza, ci tenga tanto a questo passaggio nei ruoli dell'Amministrazione in questione. La cosa non è limpida e convincente. La stessa cosa può dirsi per gli ufficiali in servizio permanente effettivo: vi sono tenenti colonnelli dell'Aeronautica, un

generale, eccetera, interessati a questo provvedimento. Ora tutto questo, ripeto, ci turba, anche se vi posso assicurare che non abbiamo alcun motivo per avere preconcetti. La nostra opposizione nasce dal fatto che molti dipendenti già inquadrati nell'organico della Direzione generale della Aviazione civile vengono lesi nelle loro legittime aspettative dall'immissione in ruolo di altre persone, secondo quanto previsto da questo provvedimento.

S P A T A R O . Ma allora che cosa propone?

A D A M O L I . Ci vuole un'iniziativa del Governo per sistemare in modo organico la situazione del personale dell'Aviazione civile. Anch'io ho quelle tabelle di cui parlava il senatore Genco e posso confermare che vi sono intere pagine completamente in bianco, senza un nome; ma non possiamo sanare questa situazione immettendo nei ruoli, improvvisamente, delle persone, così come si vuole fare con questo disegno di legge, sconvolgendo la carriera di coloro che già sono in ruolo. Il problema va risolto con un provvedimento organico che tenga conto di tutte le varie situazioni.

Tutti siamo a conoscenza del documento della CISL e della UIL — manca la CGIL, che non è presente in questo settore, e quindi non posso essere accusato di essere il portatore di istanze del tutto particolari — dal quale risulta in modo ufficiale che questi due sindacati sono contrari al provvedimento in questione. E questa è una cosa di una certa importanza, a mio avviso, che non possiamo ignorare.

Mi consenta, quindi, onorevole Ministro, di esprimere la mia sorpresa per il fatto che, di fronte a questa situazione, ella non abbia preso un'iniziativa unificatrice, sebbene altre volte ne abbia prese tante coraggiose, anche se talvolta discutibili, onde dare una soluzione armonica ai vari problemi ed evitare il sorgere di contrasti fra i vari dipendenti dell'Aviazione civile.

Per tutti i motivi esposti, a nome del Gruppo comunista dichiaro che voteremo contro questo provvedimento.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

S C A L F A R O , *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile*. Su questo tema abbiamo già discusso molte volte e devo dire che, proprio per la tesi giuridica e costituzionale da me sostenuta poc'anzi, non posso che accettare le accuse fattemi dal senatore Adamoli. Riconosco che si possa dire: il Governo avrebbe dovuto trovare una soluzione organica per il settore dell'Aviazione civile. Accetto, quindi, l'accusa; poichè, però, non posso fare mille cose, questa è una di quelle che non sono riuscito a fare. Per quel rapporto di lealtà che ho sempre cercato di mantenere con tutti e due i rami del Parlamento posso aggiungere che ogni volta che vi è stata la discussione del bilancio del mio Dicastero, ed anche quando per la prima volta sono venuto in questa sede spontaneamente, ho detto che uno dei problemi che bisognava affrontare e risolvere, e per il quale i miei predecessori avevano già lottato, era proprio quello dell'Aviazione civile. Devo anche dire che mentre per altri settori si sta parlando dei problemi del riassetto, per l'Aviazione civile siamo ancora alla prima fase, quella dell'assetto, cioè questo settore non è riuscito ancora ad avere un assetto iniziale, organico, serio ed efficiente. Numerose difficoltà, tuttavia, si sono opposte alla soluzione di questo problema: difficoltà di mezzi e difficoltà derivanti da diverse impostazioni che fanno capo al Governo, anche se — e questo debbo ammetterlo con molta lealtà — per quanto riguarda il Dicastero che presiedo è stato fatto tutto ciò che era possibile fare al fine di giungere ad una certa soluzione.

A questo punto ci troviamo, da un lato, di fronte all'impostazione data da me e dal mio Dicastero per sistemare organicamente questa Direzione generale e, dall'altro, di fronte ad un'iniziativa parlamentare, che rappresenta la subordinata, in attesa della soluzione globale; cioè, in attesa di giungere ad una soluzione generale, si vuole almeno, non tanto sistemare delle persone, ma assicurare la minima efficienza del settore. Ho detto che non si tende a sistemare le persone perchè, in definitiva, gli interessati sono tutti statali. Non stiamo dando

un impiego a chi non lo ha. Il settore dell'aviazione civile, al momento dello sganciamento dal Ministero della difesa, avendo bisogno di personale, ha preso provvisoriamente alcuni elementi da altri settori. Si tratta, quindi, di dare una veste giuridica a queste persone che da anni stanno egregiamente lavorando in questo settore, avendo la generica preparazione di ogni impiegato dello Stato, nonchè quella specifica del settore di provenienza e quella che hanno acquisita *in loco*, nel settore dell'Aviazione civile.

Circa l'obiezione fatta dal senatore Adamoli, quando ha fatto rilevare che con questa sistemazione parziale si arrecherebbe danno al personale già inquadrato nell'organico della Direzione generale dell'Aviazione civile, devo dire che essa non ha alcun fondamento. Le pagine bianche delle tabelle organiche dei ruoli dell'Aviazione civile alle quali egli ha fatto riferimento non saranno coperte dal provvedimento in discussione.

Il discorso che si fa, in definitiva, è questo: il Governo è in difetto perchè non ha preparato un provvedimento organico. Si potrebbe avere una soluzione parziale dei problemi, ma da alcuni non lo si vuole. Ora lascio alla saggezza degli onorevoli senatori trarre le conclusioni di un discorso di questo genere. Io mi limito a ripetere che questo disegno di legge non danneggia alcuno, e ciò che fa dispiacere è che taluni, per difendere posizioni anche di carattere personale, facciano assurgere interessi particolari a gravi questioni di principio.

Il problema è molto semplice: questo settore è affaticato e va avanti a stento. Se si vuol togliere alle persone che in esso da anni lavorano la possibilità di entrare a far parte del suo organico, ciò significa eliminare l'ultima speranza di poter mandare avanti in qualche modo l'aviazione civile.

Non intendo comunque difendere ad oltranza il Ministero e me stesso accusando altri. Mi sono limitato a prendere atto di una situazione: di non essere riuscito in questo campo (per ragioni che non vi illustro perchè potreste disattenderle) a giungere in porto con un provvedimento orga-

nico e definitivo; ho preso atto, quindi, di una iniziativa parlamentare approvata dal Senato e dalla Camera alla quale quest'ultima ha apportato una modesta modifica e mi chiedo, a questo punto, se abbia senso il sostenere che, non potendo dare una soluzione organica a tutto il problema, non si debba giungere neppure ad una soluzione parziale, sebbene essa sia indispensabile per poter andare avanti in qualche modo in questo settore e costituisca anche un giusto riconoscimento giuridico per coloro che da anni e con merito in esso prestano la propria opera.

Per tutti questi motivi mi rivolgo agli onorevoli senatori chiedendo non voti di appoggio e tanto meno di plauso al Governo, ma che il loro atteggiamento non impedisca al provvedimento di giungere in porto.

C R O L L A L A N Z A Quando questo provvedimento è stato portato per la prima volta al nostro esame, evidentemente, non lo abbiamo approfondito come esso meritava perchè, se lo avessimo fatto, probabilmente non avremmo tutte le perplessità che oggi abbiamo.

Devo dire che, dopo la sua approvazione da parte della nostra Commissione, ho avuto un colloquio con il generale Santini, il quale mi ha illustrato da un punto di vista realistico e pratico la portata del provvedimento, facendomi presente che, qualora esso non fosse giunto in porto, gli inconvenienti e le ripercussioni che ne sarebbero derivate per il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile lo avrebbero costretto a rassegnare le dimissioni al Ministro. Ora, dopo questo colloquio, devo dire che la situazione ai miei occhi si è un po' sdrammatizzata, nel senso che mi sono potuto rendere conto che questo disegno di legge non sarà fonte di ingiustizie. Rimane il fatto, tuttavia, che lo Stato continua ad operare in modo disorganico, anzichè affrontare i problemi nella loro globalità. Per tale motivo dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

G I A N C A N E. Signor Presidente, onorevole Ministro, purtroppo, come giustamente ha fatto rilevare il senatore Crollanza,

il nostro errore è stato quello di approvare il disegno di legge n. 2167 senza approfondire il problema, sebbene esso comportasse una sostanziale modifica dello stato giuridico dei dipendenti dell'Aviazione civile. Ricordo che in quell'occasione, da parte del rappresentante del Governo, fu fatto presente che la situazione dell'aviazione civile era ormai insostenibile, che era pertanto necessario correre ai ripari, e che, in definitiva, il provvedimento veniva incontro alle esigenze di questo settore. Per tale motivo, tutti, indistintamente, demmo il nostro voto favorevole, proprio per non recare nocimento all'attività di un settore così importante della vita nazionale.

Ora il disegno di legge da noi approvato torna al nostro esame ampliato, in seguito all'unificazione con un altro provvedimento di iniziativa dei deputati Dal Canton Maria Pia ed altri, in base al quale viene aumentato il numero delle persone da immettere in ruolo. Però, sebbene si tratti di personale indubbiamente qualificato, non possiamo ignorare le giuste proteste provenienti dai dipendenti già inquadrati nei ruoli di questa Amministrazione i quali si vedono lesi nelle loro legittime aspettative.

L'onorevole Armato, che è il responsabile confederale per il pubblico impiego, ha ufficialmente criticato questo provvedimento. Le stesse considerazioni fatte dal collega Adamoli sono pertinenti e rispecchiano la situazione reale.

Io mi auguro che il Ministro dei trasporti, con la sensibilità che ha sempre dimostrato di avere quando si è trattato di risolvere problemi del personale, in sede di applicazione del provvedimento possa tener conto delle esigenze dei dipendenti già inquadrati in ruolo, i quali prestano la loro opera diligentemente e con alto senso di responsabilità.

Personalmente, pur rendendomi conto che non vale la pena modificare ancora una volta questo provvedimento e rinviarlo all'esame dell'altro ramo del Parlamento, essendo io stesso un rappresentante del personale, non posso non tenere conto delle proteste che sono state elevate, per cui dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

M A S S O B R I O. Le dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro in risposta alle valutazioni e alle considerazioni espresse dal senatore Adamoli mi hanno, direi, quasi totalmente liberato da quelle perplessità che prima dell'inizio della discussione erano un po' in tutti noi. Coerenti, quindi, con l'atteggiamento assunto nel corso della precedente discussione del provvedimento e considerando, pur continuando ad avere qualche lieve perplessità, che il disegno di legge è necessario per conseguire delle giuste finalità, a nome del gruppo al quale appartengo dichiaro che voteremo a favore di esso.

D E R I U. Consentitemi di dire che sono alquanto stupito di ciò che ho sentito dire non tanto da parte del collega Adamoli, il quale ha anche il compito politico di fare dell'opposizione, quanto da parte di un rappresentante della maggioranza come il senatore Giancane, al quale vorrei ricordare che qui siamo nella nostra veste di senatori e non di rappresentanti sindacali, legati unicamente al mandato che ci è stato affidato come rappresentanti della Nazione.

Ritengo che sia del tutto inutile tornare su quanto da noi già approvato. Se in passato non abbiamo approfondito sufficientemente questo problema, come ha fatto rilevare poc'anzi il senatore Crollalanza, peggio per noi; e mi pare che per una questione di sensibilità e di buon gusto non bisognerebbe tornarci sopra.

Per quanto concerne, poi, le modifiche apportate dalla Camera dei deputati, mi pare che non meritino un approfondimento eccessivo. Esse sono utili e necessarie perchè si tratta di mettere a posto del personale altamente qualificato, con una anzianità minima di sei o sette anni, che lavora in condizioni di precarietà, pur essendo lavoratori come gli altri, con il diritto di aspirare anch'essi ad avere una certa sistemazione. Tale sistemazione, inoltre — e questo lo possiamo dimostrare —, non danneggia in alcun modo la posizione del personale già inquadrato nei ruoli della Direzione generale dell'Aviazione civile. Innanzitutto, come è stato fatto rilevare, molti posti in

organico non sono coperti. Poi, leggendo attentamente il testo del provvedimento, mi sono potuto rendere conto che esso è molto equo: per il passaggio in ruolo di questo personale, infatti, è prevista una certa anzianità, nonchè un esame speciale — e noi sappiamo quanto siano difficili questi esami —; è prevista altresì la copertura di posti che si rendano vacanti in ragione del 50 per cento. Quindi esso non solo non danneggia, ma sopperisce in una certa misura soltanto alle esigenze pressanti ed imperiose dell'aviazione civile. Il settore sarà da ristrutturare, come dicono alcuni, ma questo si potrà fare in seguito, nella prossima legislatura. Oggi si tratta di venire incontro ad esigenze che non possono essere disattese nè procrastinate. E quindi non si deve mettere nè il Governo, nè la maggioranza sul banco degli imputati, ma si deve dare atto, con senso di realismo, che il Governo e la maggioranza hanno proceduto, anche in questa circostanza, nel modo migliore.

A D A M O L I. Desidero far osservare al senatore Deriu che noi non siamo partiti da una posizione cristallizzata di opposizione, ma abbiamo motivato, e in modo abbastanza serio, il nostro punto di vista. Del resto, quando il Governo presenta provvedimenti giusti, noi lo sosteniamo, così come abbiamo fatto per il disegno di legge sulle regioni. Quindi è meglio non fare discorsi di questo tipo, perchè qui non si scherza: si tratta di questioni serie, di carattere politico.

Senatore Deriu, quando lei dice che con l'approvazione del presente disegno di legge non si arreca alcun danno, fa una affermazione inesatta. Basta esaminare, infatti, un solo punto di questo ruolo, quello degli ispettori capi, per rendersi conto di quale danno deriverebbe a coloro che stavano per essere promossi e che con l'approvazione di questo disegno di legge non potranno più esserlo.

Pertanto, quando si discute su questi argomenti, caro collega, occorre documentarsi e non fare affermazioni generiche, astratte, di principio. Non si tratta qui di personalismi: noi ci teniamo a chiarire qual'è la

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

nostra funzione e come la svolgiamo. Non prendiamo posizione senza avere prima meditato a fondo e studiato i vari problemi che si presentano.

Signor Presidente, onorevole Ministro, ancora una volta dobbiamo esprimere il nostro rammarico per un provvedimento che costituisce un esempio di come spesso si proceda in modo disorganico anche in un settore limitato. Questa mattina ci accingiamo a votare su un disegno di legge sul quale ancora non siamo riusciti ad avere il parere della 1^a Commissione, che in questo caso è veramente determinante.

Abbiamo notizia della esistenza di reali divisioni in seno al Governo, di divisioni profonde tra i lavoratori, e abbiamo tutti la convinzione che questo provvedimento non risolve le questioni di fondo, ma, nonostante tutto questo, dobbiamo approvarlo. Questo è un po' il modo di procedere in fine di legislatura!

Mentre parliamo di riforma e si afferma che non si debbono più fare provvedimenti di carattere parziale, ancora una volta siamo portati ad accogliere un disegno di legge di questo tipo. Questo, a mio avviso, non è un buon esempio di retto procedere da parte del Governo. Comunque, non vogliamo creare ostacoli decisivi all'approvazione di questo disegno di legge, pertanto non chiediamo la sua rimessione all'Assemblea. Dichiariamo, però, che non possiamo dare il nostro voto favorevole.

Ci dispiace di essere rimasti soli sul piano della coerenza, perchè, scelta una posizione, l'abbiamo responsabilmente sostenuta e la portiamo fino in fondo. Altri colleghi, invece, che prima avevano assunto questa stessa posizione, hanno poi creduto di poterla rettificare. Non abbiamo niente da osservare in proposito, ma riteniamo di essere noi nel giusto.

Dichiariamo, pertanto, che voteremo contro il provvedimento perchè, oltre a non essere collegato con la più volte annunciata riforma del settore del pubblico impiego, lede legittime aspettative dei dipendenti già inquadrati nell'organico della Direzione generale dell'Aviazione civile.

G E N C O , *relatore*. Desidero sia messo a verbale che essendo intervenuta nel frattempo la mutazione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile in « Direzione generale dell'aviazione civile », il presente disegno di legge deve intendersi riferito alla Direzione generale dell'Aviazione civile.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

Le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, numero 567, emanate in attuazione dell'articolo 10 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, si applicano, ai fini dell'inquadramento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, al personale militare dell'Aeronautica militare ed al personale civile del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni dello Stato anche con ordinamento autonomo, che sia in servizio presso il predetto Ispettorato generale e relativi organi periferici almeno dal 31 dicembre 1966, previa valutazione favorevole del Consiglio di amministrazione dell'Ispettorato stesso.

Il personale inquadrato nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, ai sensi del precedente comma, è collocato nei ruoli stessi, anche in soprannumero da riassorbire, in ragione di metà delle vacanze che si verificheranno nelle relative qualifiche di inquadramento.

La Camera dei deputati ha modificato il secondo comma dell'articolo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 nel testo aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 2.

Gli ufficiali di complemento e della riserva di complemento che abbiano il requisito di un anno minimo di servizio presso l'ex Direzione generale dell'Aviazione civile ed organi periferici, alla data di entrata in vigore della legge n. 141 del 30 gennaio 1963, e che siano tuttora in servizio presso l'Ispettorato generale dell'Aviazione civile ed organi periferici, vengono trasferiti nei ruoli organici dell'Ispettorato generale dell'Aviazione civile mediante concorso per titoli ed esame speciale così come previsto per gli ufficiali della riserva ed in ausiliaria provenienti dal S.P.E. (Servizio permanente effettivo) e per il personale civile dei ruoli aggiunti.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 3 nel testo aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 3.

Nel primo anno di applicazione della presente legge, per le promozioni alla qualifica superiore del personale inquadrato nei ruoli del predetto Ispettorato si prescinde dalla applicazione dei termini fissati dall'articolo 166 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(*È approvato*).

In relazione alle modifiche introdotte nel testo, la Camera dei deputati ha così modificato il titolo del disegno di legge:

Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di

altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile.

Poichè non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ed autoservizi integrativi » (2647)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ed autoservizi integrativi ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli colleghi, sarò breve e non mi dilungherò ad illustrare nei suoi particolari il disegno di legge d'iniziativa governativa, relativo alle ferrovie calabro-lucane.

Con legge n. 580 del 21 luglio 1910 si stabilì di costituire un sistema di comunicazioni ferroviarie colleganti direttamente le principali città e le impervie regioni della Lucania col porto di Bari e le principali città e zone della Calabria con la Lucania e tra loro; ma nel corso della costruzione, in seguito alla evoluzione dei mezzi di trasporto su strada, si riconobbe l'opportunità di realizzare l'intera rete prevista e fu deciso, nel 1926, di sospendere le nuove costruzioni, per cui si limitò la realizzazione della rete a quella attualmente esistente, lunga 737 chilometri.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

Ovviamente, l'insieme delle ferrovie oggi in esercizio non costituisce una rete organica, ma una serie di tronchi che, salvo i complessi delle « Baresi » e delle « Cosentine », sono isolati ed indipendenti, e cioè non più rispondenti allo scopo per il quale la ferrovia in questione era stata concepita.

Nel 1963 la gestione delle ferrovie oggi in esercizio passò allo Stato, il quale opera come può. Nessun sostanziale intervento è stato operato nel tempo per migliorare le condizioni di esercizio, salvo l'immissione in servizio di un certo quantitativo di nuovo materiale rotabile operato nel 1952 con legge speciale, per cui la situazione (ancora diversi treni usufruiscono di trazione a vapore) è andata degradando nel tempo e necessita oggi di urgenti ed importanti interventi affinché le ferrovie calabro-lucane possano continuare ad assolvere la loro funzione. Occorre sistemare i passaggi a livello, e soprattutto coordinare i sistemi di trasporto della zona in modo da sostituire il servizio ferroviario, là dove non è opportuno mantenerlo, con una rete organica di autolinee.

Con il presente disegno di legge si dà facoltà alla Gestione governativa di assumere in gestione linee di trasporto attualmente in mano di privati, come pure i servizi di funivia recentemente istituiti ad iniziativa dell'Opera di valorizzazione della Sila.

Il costo del piano di ammodernamento previsto dal presente disegno di legge risulta di 16 miliardi di lire, e detta spesa trova capienza nell'ambito dei 100 miliardi previsti nella programmazione quinquennale per le ferrovie concesse all'industria privata nonché per i servizi di trasporto esercitati direttamente dal Ministero dei trasporti per mezzo delle gestioni governative.

Ho esposto brevemente la portata del presente disegno di legge e non mi resta che proporne l'approvazione.

CROLLALANZA Dichiaro di essere favorevole all'approvazione del presente disegno di legge. L'ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane avrebbe dovuto essere fatto molto prima, sia quando esse

erano in gestione privata e sia, anzi a maggior ragione, quando sono passate in gestione governativa.

Una sola raccomandazione debbo rivolgere all'onorevole Ministro e cioè che mentre è perfettamente logico che alcuni tronchi ferroviari siano sostituiti da una rete di autolinee, è altrettanto opportuno che siano potenziate, per le finalità che la legge persegue, quelle linee che si riconoscono ancora utili e che hanno possibilità di sviluppo dal punto di vista della economia e delle esigenze di vita della regione. Una linea mi interessa in modo particolare: la linea Altamura-Matera, la quale rappresenta l'unico collegamento ferroviario tra una notevole zona della Lucania e la Puglia e il cui sbocco è il porto di Bari. Evidentemente le espressioni: « ammodernamento, potenziamento » hanno un significato, ma l'ammodernamento e il potenziamento di un tronco ferroviario come quello cui ho accennato io lo concepisco come trasformazione radicale della linea, nel senso che diventi una linea a scartamento ordinario, potenziata nei mezzi di trazione e negli impianti fissi. La raccomandazione che mi permetto di rivolgere all'onorevole Ministro è, quindi, quella di avere un particolare riguardo per questa linea, che è poi la più importante della rete calabro-lucana.

GIANCANE Sono favorevole all'approvazione del presente disegno di legge non solo perchè esso si inquadra in quella realistica politica dei trasporti che il Governo sta attuando, ma anche perchè la ferrovia calabro-lucana serve zone particolarmente depresse e merita, pertanto, un ulteriore sviluppo.

ADAMOLI. Dichiaro che voteremo a favore del provvedimento.

CHIARIELLO. Il nostro gruppo è favorevole all'approvazione del disegno di legge.

SCALFARO, *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile* Il Governo ringrazia la Commissione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a procedere al rinnovamento, all'ammodernamento ed al potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ed autoservizi integrativi, al fine di porli in grado di soddisfare, nella maniera più razionale e conveniente, le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale delle regioni interessate.

(È approvato).

Art. 2.

Il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento di cui al precedente articolo 1 sarà effettuato secondo un piano quadriennale e per l'importo di sedici miliardi di lire, da stanziare su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di quattro miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1970.

(È approvato).

Art. 3.

Per la realizzazione del piano il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 16 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

(È approvato).

Art. 4.

Il piano generale di ammodernamento o variazioni al medesimo, nonchè eventuali piani parziali sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile sentito il parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata dal Commissario e dal Vice commissario della gestione.

In sede di applicazione del piano dovrà essere sentito il parere del Comitato per le gestioni governative ai sensi dell'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

(È approvato).

Art. 5.

Il piano di ammodernamento, qualora sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, può prevedere la sostituzione di linee ferroviarie della rete con servizi di trasporto su strada o funiviari secondo le disposizioni dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

Art. 6.

Al fine di realizzare il coordinamento della rete delle ferrovie calabro-lucane con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad esercitare per mezzo della Gestione governativa, valutando la situazione esistente in relazione anche ai prevedibili sviluppi ed orientamenti del traffico, altri autoservizi integrativi della rete ferroviaria o servizi di trasporto funiviario che servano con la medesima un unico bacino di traffico, nonchè a rilevare dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 2, autoservizi o servizi di trasporto funiviari interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con la ferrovia e con i servizi sostitutivi di essa.

(È approvato).

Art. 7.

Il rilievo dei servizi di cui al precedente articolo 6 può essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti nonchè un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte della somma dei prodotti netti nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggiori prodotti. L'una e l'altra somma sono determinate previa stima della competente Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il rilievo è approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

(È approvato).

Art. 8.

Al fine di agevolare lo sviluppo della zona silana, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad esercitare, per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane e autoservizi integrativi, servizi pubblici di trasporto a fune per conto di enti pubblici.

(È approvato).

Art. 9.

La Gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

(È approvato).

Art. 10.

La Gestione governativa è autorizzata a vendere il materiale d'armamento, il materiale rotabile e di esercizio fuori uso a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base sarà determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale. Il ricavato delle vendite affluisce ai fondi per il rinnovo di detti materiali, e potrà essere utilizzato dalla Gestione con l'autorizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(È approvato).

Art. 11.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per le quote di lire 4 miliardi relative a ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968, mediante corrispondenti riduzioni del fondo iscritto al capitolo 5381 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Colleoni ed altri: « Ammissione ai concorsi delle Ferrovie dello Stato del personale esonerato dalle Ferrovie secondarie gestite in regime di concessione » (2666) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Colleoni, Biaggi Nullo, Vicentini, Rampa, Di Vagno, Belotti, Helfer, Zanibelli, Baldani Guerra,

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

De Pascalis, Savoldi, Usvardi, Franceschini, Mussa Ivaldi Vercelli, Longoni e Fada: « Ammissione ai concorsi delle Ferrovie dello Stato del personale esonerato dalle Ferrovie secondarie gestite in regime di concessione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G I A N C A N E, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame, già approvato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 21 dicembre 1967, si propone di venire incontro alle esigenze di sistemazione del personale delle Ferrovie in concessione (che, a seguito della cessazione di questo servizio ferroviario, non può essere esonerato per raggiunti limiti di età o collocato in quiescenza anticipata), a condizione che abbia prestato un minimo di servizio presso le stesse Ferrovie in concessione che sono state soppresse.

Tenuto conto poi che con la pubblicazione della legge 27 luglio 1967, n. 685, riguardante l'approvazione del « Programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 », al capitolo undicesimo — Trasporti — si propone una radicale riorganizzazione dell'Azienda ferroviaria e si prevede che « si dovranno gradualmente abbandonare i rami secchi e cioè le linee antieconomiche a scarso traffico », il Ministro dei trasporti, con propri decreti, ha già smobilitato alcune ferrovie in concessione rendendo disponibile il personale che non è stato possibile collocare in pensione. Per la necessità di non disperdere il patrimonio tecnico costituito da questo personale, che per ragioni di età non potrebbe partecipare ai concorsi delle Ferrovie dello Stato, è stata presentata la proposta di legge in esame, riguardante appunto l'ammissione ai concorsi delle Ferrovie dello Stato del personale esonerato dalle ferrovie secondarie gestite in regime di concessione.

Il disegno di legge consta di quattro articoli.

L'articolo 1 stabilisce, per l'ammissione ai concorsi in atto da parte del personale esonerato dalle ferrovie in concessione, un mi-

nimo di anzianità di almeno due anni di servizio effettivo.

Con l'articolo 2 si prevede la possibilità per gli interessati di inoltrare domanda per i concorsi in atto dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, purchè alla data di entrata in vigore della legge non siano iniziate le procedure di esame.

Con l'articolo 3, inoltre, gli agenti provenienti dalle società concessionarie sono iscritti, alla data d'inquadramento nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato, di cui al regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e successive modificazioni.

È previsto inoltre che il servizio prestato anteriormente a tale data presso le società concessionarie con l'iscrizione al Fondo speciale di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto, gestito dall'INPS, è cumulabile con quello che sarà prestato presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; ciò ai fini della cessazione dal servizio, sia di ufficio, sia a domanda, ai sensi dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato di cui alla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, nonché ai fini del trattamento di pensione previsto dal predetto regio decreto.

Infine, all'ultimo comma, sempre dell'articolo 3, si prevede il trasferimento delle riserve matematiche degli iscritti al Fondo speciale di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto esistente presso l'INPS.

Onorevoli colleghi, confido che di fronte ai problemi di grave disagio in cui vengono a trovarsi i dipendenti delle ferrovie in concessione, che sono o saranno soppresse, ed al significato altamente sociale del provvedimento stesso, senz'altro approverete il disegno di legge senza modifiche.

S C A L F A R O, *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con quanto detto dall'onorevole relatore, senatore Giancane.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

In deroga alla legge 26 marzo 1958, n. 425, riguardante lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, il personale delle ferrovie in concessione che, a seguito della trasformazione del servizio ferroviario, non può essere esonerato per limiti di età o collocato in quiescenza anticipata secondo il disposto delle norme in vigore che regolano la categoria, purchè abbia almeno due anni di servizio effettivo, è ammesso ai concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, senza limitazioni di età.

(È approvato).

Art. 2.

Gli agenti di cui al precedente articolo 1 possono partecipare anche ai concorsi per posti in prova nei ruoli del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato già pubblicati, purchè, alla data di entrata in vigore della presente legge, non siano iniziate le procedure di esame.

Le domande di ammissione ai concorsi devono essere presentate non oltre 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 3.

Gli agenti provenienti dalle società concessionarie sono iscritti, alla data d'inquadramento nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato di cui al regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e successive modificazioni.

Il servizio prestato anteriormente a tale data presso le società concessionarie con l'iscrizione al Fondo speciale di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto, gestito dall'Istituto nazionale della

previdenza sociale, è cumulabile a quello prestato presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ai fini della cessazione dal servizio, sia di ufficio, sia a domanda, ai sensi dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato di cui alla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, nonchè ai fini del trattamento di pensione ai sensi del predetto regio decreto.

Il Fondo speciale di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto trasferisce al Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato la relativa riserva matematica corrispondente ai versamenti effettuati per ciascun dipendente.

(È approvato).

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi e Gioia: « Modifiche alla legge 5 maggio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo » (2672) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi e Gioia: « Modifiche alla legge 5 maggio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*.
Onorevole Presidente, onorevole Ministro,

onorevoli colleghi, il presente disegno di legge è stato presentato nell'altro ramo del Parlamento in data 25 luglio 1963, per cui sono trascorsi ben quattro anni e mezzo prima che fosse messo in discussione.

È noto che con la legge 5 maggio 1956, n. 524, il Parlamento autorizzò le spesa di 10 miliardi per la costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e di Palermo e per l'esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti già aperti al traffico aereo civile.

Il concorso dello Stato per la realizzazione dei due nuovi aeroporti doveva essere contenuto entro un massimo del 60 per cento del costo di costruzione. Alla realizzazione del nuovo aeroporto civile di Palermo, denominato Punta Raisi, intervenne, in base alla legge regionale 7 giugno 1957, n. 29, la Regione siciliana, sostenendo l'onere rimasto senza la copertura statale.

Il disegno di legge, sostanzialmente, ha lo scopo di reperire i fondi necessari, almeno per la parte che dovrebbe far carico allo Stato. L'unica cosa che non mi è stato possibile accertare è se parte dei lavori che devono essere finanziati con questi fondi abbiano già avuto inizio. Certamente è noto a tutti che per l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, appena entrato in servizio si è constatato che il gioco dei venti era tale da renderlo, in molte occasioni, assolutamente inagibile, per cui risultò evidente la necessità di costruire senza indugio una nuova pista trasversale allo scopo di eliminare le sollecitazioni che impediscono le manovre di decollo ed atterraggio degli aerei.

Per eliminare l'inconveniente lamentato venne deliberata la costruzione della pista trasversale con relativi piazzali, collegamenti e vie di accesso. Contemporaneamente si diede mano alla costruzione di un primo lotto dell'aerostazione e degli edifici destinati agli alloggi del personale addetto alle telecomunicazioni.

La spesa del secondo lotto di lavori, per complessivi due miliardi e 500 milioni, è stata finanziata per un miliardo e mezzo dallo Stato, in virtù della legge già richiamata, e per un miliardo dalla Regione siciliana che vi ha provveduto con la legge 15 novembre 1962, n. 24. Rimane da attuare, a definiti-

vo completamento dell'aeroporto civile di Palermo-Punta Raisi, aeroporto posto in un punto centrale del Mediterraneo e quindi in posizione di fondamentale importanza per lo sviluppo dei traffici aerei internazionali e intercontinentali, un terzo lotto di lavori per lire tre miliardi e 500 milioni.

Analogamente, per quanto attiene all'aeroporto Marco Polo di Venezia, unico nel Veneto in grado di raggiungere una piena efficienza, viene chiesto un ulteriore contributo di lire un miliardo e 500 milioni, al fine di completarlo nelle strutture mancanti e di metterlo quindi in grado di adempiere pienamente alle sue funzioni.

Il contributo richiesto allo Stato rappresenta naturalmente, anche in questo caso, solo il 60 per cento dell'intero importo necessario, rimanendo a carico degli Enti locali il residuo 40 per cento della spesa.

Le critiche che sono state fatte a questo disegno di legge non sono di rilievo. È stato osservato che si tratta ancora una volta di un intervento settoriale e disorganico, non inquadrato nel piano generale di sistemazione degli aeroporti che si vorrebbe vedere attuato in campo nazionale. Ora, per quanto riguarda i due aeroporti in questione, mi sembra che la critica non abbia senso perchè, quale che sia questo ipotetico ideale piano generale per la sistemazione di tutti gli aeroporti sul nostro territorio nazionale, è indubbio che gli aeroporti di Punta Raisi e di Marco Polo vi dovranno rientrare.

Con questo provvedimento, pertanto, non si pregiudica nulla perchè, entro i limiti consentiti dalle disponibilità di bilancio, si cerca di adeguare questi due aeroporti alle esigenze attuali. Per tale motivo, mi permetto di raccomandare agli onorevoli colleghi l'approvazione del disegno di legge.

C H I A R I E L L O Riallacciandomi all'osservazione fatta poc'anzi dal senatore de Unterrichter circa l'esistenza di venti che rendono inagibile l'aeroporto di Punta Raisi, vorrei far rilevare che non era necessario giungere alla costruzione dell'aeroporto per rendersi conto di una cosa di questo genere. Si tratta, adesso, di ovviare in qualche modo a quest'inconveniente e a ciò ten-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

de il provvedimento in discussione. Per tale motivo dichiaro che voterò a favore dello stesso, pur dovendo sottolineare che un aeroporto nato male resterà sempre « zoppicante ».

C R O L L A L A N Z A . Dichiaro che voterò a favore del provvedimento.

G I A N C A N E . Anch'io voterò a favore di questo disegno di legge.

A D A M O L I . Se questo provvedimento fosse stato portato al nostro esame qualche mese fa, indubbiamente avremmo fatto una lunga discussione perchè esso ci riconduce al tema relativo al piano generale degli aeroporti, di cui parla anche il piano quinquennale. Mi rendo conto, tuttavia, che adesso non è il momento di fare questa discussione, per cui dichiaro che voterò a favore del provvedimento, augurandomi che esso costituisca l'ultimo esempio d'intervento episodico, frammentario e settoriale.

S C A L F A R O , *Ministro per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La spesa di lire 10 miliardi, prevista dall'articolo 1 della legge 5 maggio 1956, n. 524, è aumentata a lire 18 miliardi.

Il suddetto aumento è autorizzato a titolo di ulteriore contributo statale, in ragione di lire 4 miliardi e 750 milioni, per il completamento dell'aeroporto civile di Palermo-Punta Raisi e, in ragione di lire 3 miliardi e 250 milioni, per il completamento dell'aeroporto civile di Venezia-Marco Polo.

(*E approvato*).

Art. 2.

I progetti relativi ai lavori di completamento degli aeroporti civili di cui al precedente articolo 1, sono sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici nonchè del Consiglio superiore dell'aviazione civile.

Le espropriazioni riguardanti detti lavori devono essere iniziate entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge e i lavori stessi devono essere ultimati entro sei anni.

(*E approvato*).

Art. 3.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere, per le esigenze dei programmi previsti dall'articolo 1 della legge 5 maggio 1956, n. 524 e dalla presente legge, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purchè tali impegni non superino, nel totale, lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti degli stanziamenti rispettivi.

(*E approvato*).

Art. 4.

La spesa derivante dalla presente legge sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, nel capitolo: « Spese relative alla costruzione degli aeroporti civili di Genova, Venezia e Palermo » per lire 2 miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1968 al 1971.

(*E approvato*).

Art. 5.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1968, si provvede mediante riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto al capitolo

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo, destinato a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della pesca marittima » (2607)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della pesca marittima ».

G I O R G E T T I . *relatore*. Poichè sono giunte parecchie proteste da parte di pescatori dell'Atlantico, vorrei che l'onorevole Ministro controllasse gli oneri previdenziali che fanno ad essi carico; se tali oneri sono, come gli interessati assicurano, eccessivi, raccomando al Governo di studiare rapidamente il modo per andare incontro alle richieste di riduzione in modo che la pesca oceanica possa funzionare. A questo proposito mi riservo, comunque, di presentare un ordine del giorno.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto desidero chiedere scusa ai componenti della Commissione se, in occasione della discussione svoltasi nella precedente seduta, non sono stato presente, a causa di impegni relativi alla discussione del bilancio della Marina mercantile nell'altro ramo del Parlamento.

La mia replica sarà molto breve, anche per motivi connessi all'urgenza di questo provvedimento. Vorrei però dire che, se nella mia replica non sarò molto preciso in merito a alcune osservazioni che sono state fatte e che forse non ho potuto rilevare dal

resoconto sommario della precedente seduta, sono a disposizione degli onorevoli senatori per dare ulteriori specificazioni.

Desidero ringraziare il senatore Giorgetti per la sua relazione, come al solito analitica e molto precisa, e desidero altresì fare una dichiarazione di carattere pregiudiziale.

Il senatore Giorgetti ed il senatore Fabretti si sono lamentati dell'inadeguatezza finanziaria di questo provvedimento. Ora vorrei far presente — e questo, evidentemente, può essere considerato anche come espressione di parere su alcuni emendamenti che sono stati presentati per ciò che riguarda l'onere finanziario — che il Ministro della marina mercantile come tale non può non associarsi all'auspicio che a questo settore vengano destinate, a breve termine, ulteriori provvidenze per consentire un'azione ancora più incisiva di quella che può essere determinata da questo provvedimento. Quest'ultimo, però, a me sembra, senatore Fabretti, che non sia stato da lei valutato obiettivamente per quanto concerne alcuni suoi aspetti che personalmente, invece, ritengo rappresentino un notevole punto di partenza per una azione coordinata ed organica nel settore della pesca.

Come è noto agli onorevoli senatori, l'azione statale in ordine al potenziamento della pesca marittima si era fin qui esplicitata in tre direzioni: concessione di contributi a fondo perduto (che, peraltro, nei fatti, ormai era limitata soltanto alle marinerie rientranti nel comprensorio di competenza della Cassa del Mezzogiorno); attuazione del credito peschereccio, del resto non notevolmente incisiva perchè il Fondo di rotazione istituito con legge 27 dicembre 1956, n. 1457, ormai funzionava soltanto per i rientri che si venivano a verificare; ed infine, interventi a favore della piccola pesca (soprattutto, della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca).

Un primo obiettivo, quindi, che si è voluto raggiungere con la presentazione di questo disegno di legge è stato quello di unificare e coordinare i diversi interventi (fino ad ora previsti in leggi speciali e particolari) sia per ciò che riguarda gli inter-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

venti nelle zone della Cassa del Mezzogiorno, sia per quello che riguarda gli interventi nelle zone del Centro-Nord; ciò perchè riteniamo che il settore della pesca abbia esigenze connesse non tanto alle ubicazioni di carattere geografico quanto alla realtà economica del settore. Questo provvedimento, pertanto, esplica la sua efficacia sull'intero territorio nazionale, ed inesattamente dal punto di vista giuridico è stato definito come estensione dei benefici previsti per le zone della Cassa del Mezzogiorno a quelle del Centro-Nord, in quanto anche le marine rientranti nel comprensorio di competenza della Cassa per il Mezzogiorno potranno richiedere interventi in base ad esso. Sostanzialmente, però, la definizione è esatta perchè, evidentemente, le marine del Centro-Nord, che fino a questo momento non hanno avuto la possibilità di fruire di interventi analoghi a quelli goduti dalle marine del Mezzogiorno, ed essendo escluso il cumulo delle due provvidenze, saranno quelle che beneficeranno maggiormente, se non esclusivamente, di questo provvedimento.

Ora questo primo aspetto positivo del provvedimento, mentre è stato valutato dall'onorevole relatore, è stato ignorato dal senatore Fabretti. È la prima volta che, per ciò che riguarda il settore della pesca, ci si trova davanti ad un provvedimento organico che prevede e regola tutti i vari interventi che si vanno ad effettuare.

Per quanto concerne il discorso del finanziamento, come dicevo all'inizio di questo mio intervento, posso anche essere d'accordo sul fatto che gli stanziamenti previsti per i primi tre anni avrebbero dovuto essere di maggiore entità. È un discorso di carattere anche più generale, connesso, evidentemente, alla sempre vessata questione delle scelte che devono essere effettuate. Comunque vorrei far presente che, a parte l'aspetto positivo costituito dall'affermazione del principio del coordinamento degli interventi, con questo provvedimento noi stabiliamo un qualcosa ancora di più importante: il principio che tali interventi debbono essere effettuati su tutto il territorio nazionale; e lo stabiliamo non soltanto

in modo generico ma con concreti stanziamenti.

Per quel che riguarda gli stanziamenti relativi ai contributi a fondo perduto, che ammontano a 490 milioni di lire, come gli onorevoli senatori ben sanno, con tale somma si potrà intanto dare inizio all'esecuzione di un programma che potrà concretarsi nella realizzazione di opere per un complesso di circa due miliardi di lire. Mi pare, quindi, che non si tratti di una cosa eccessivamente modesta; è l'avvio di un'azione che intendiamo proseguire nel futuro.

Dichiaro, pertanto, che senz'altro aderisco ai voti che la Commissione può formulare perchè nell'immediato futuro questo disegno di legge possa essere ulteriormente integrato in relazione a quelle che saranno le disponibilità finanziarie che si presenteranno al momento in cui si discuteranno i nuovi bilanci.

Questo provvedimento prevede un incremento notevole del fondo di rotazione, un incremento cioè di circa un miliardo e mezzo. Prevede, altresì, numerose modifiche alla legge che attualmente regola il Fondo di rotazione ed una serie di interventi che sono particolarmente attesi dalle categorie interessate che, per brevità, potrei compendiare nella discrezionalità attribuita al Ministro della marina mercantile per ciò che riguarda l'obbligo della demolizione al fine di avere il beneficio del credito agevolato. Era un problema, questo, particolarmente sentito dalle categorie interessate, come gli onorevoli senatori ben sanno, e costituiva una delle richieste fatte con maggiore insistenza.

Fra le varie modifiche, poi, non posso non sottolineare anche quella dell'elevazione del limite di finanziamento a 50 milioni. E su questo punto desidero dire che sono aperto ad un discorso che possa prevedere anche un aumento ragionevole e logico della durata dell'ammortamento. Non dobbiamo altresì dimenticare che per quel che riguarda il Fondo di rotazione stabiliamo un principio completamente nuovo ed importante, cioè che i benefici del Fondo possono essere richiesti anche per le attività connesse all'intero processo produttivo: conservazione, trasformazione e commercializzazione del prodotto.

Tutti questi aspetti del provvedimento in discussione a me pare che meritino un apprezzamento positivo. Così come merita un apprezzamento positivo — mi sia consentito dirlo —, pur nell'inadeguatezza forse della cifra prevista, il principio di dotare il Ministero della marina mercantile di un'attrezzatura navale che consenta di effettuare ricerche scientifiche e sperimentazioni tecnologiche anche per ciò che riguarda il pescato; cosa, questa, di notevole importanza e rilevanza.

Infine, non posso non rilevare come in questo provvedimento si cerchi di risolvere il problema di un ulteriore intervento da parte dello Stato per il settore dell'armamento mediterraneo e per il settore della pesca al fine di ridurre gli oneri previdenziali aumentati per effetto della legge 27 luglio 1967, n. 658, relativa alla previdenza marinara. E ciò è importante non soltanto per la cifra che viene stanziata, ma anche e soprattutto per il principio che si stabilisce, cioè che il Ministero della marina mercantile interviene in tutte le attività connesse alla pesca, secondo una visione generale che tiene presente non soltanto i problemi tecnologici ma anche quelli umani.

Devo quindi dire che, pur rendendomi conto delle aspirazioni al meglio che vi possono essere, e che sono del resto comuni, e pur recependo alcune osservazioni e critiche che sono state avanzate, e in base alle quali sono disposto ad accettare modifiche da concretarsi in emendamenti, sinceramente credo non si possa esprimere una valutazione completamente negativa di questo provvedimento. Pertanto, riservandomi di rispondere specificamente alle osservazioni che non ho potuto tenere presenti, vorrei invitare gli onorevoli componenti della Commissione ad approvarlo.

Nella precedente seduta il senatore Fabretti ha sollevato la questione specifica delle esplosioni di bombe che stanno avvenendo nell'Adriatico. In questo momento, purtroppo, non dispongo di dati precisi, che peraltro mi potrebbero anche giungere e che, comunque, potranno formare oggetto di risposta all'interrogazione che è stata all'uopo presentata. Desidero però assicurare

il senatore Fabretti che stiamo seguendo attentamente questo problema.

In merito a questo discorso, evidentemente, è necessario metterci un po' d'accordo. Il Parlamento ha approvato una legge per la ricerca degli idrocarburi in mare; legge di fondamentale importanza per l'economia del nostro Paese, che indirizza la predetta ricerca a simiglianza di quello che avviene in molti altri paesi. Ora, lo sforzo che ha fatto il Ministero della marina mercantile nell'elaborazione delle norme per l'esecuzione di detta legge è stato quello di garantire al massimo che non vi fossero riflessi negativi sull'economia marittima. Non abbiamo cioè trascurato — nè lo potevamo — gli eventuali effetti negativi che le esplosioni potevano avere sulla pesca. Per quel che mi risulta, devo confermare che sono state adottate tutte le cautele ed è stata effettuata ogni possibile sorveglianza, attraverso l'imbarco di ufficiali delle Capitanerie di porto sulle navi che stanno effettuando queste ricerche, nonchè attraverso la disposizione da me recentemente data per l'imbarco anche di un biologo di nostra fiducia che ha il compito di controllare quello che si verifica e di assicurarsi che, prima di effettuare le esplosioni necessarie per gli accertamenti, vengano effettuate altre esplosioni con cariche di modestissima rilevanza, le quali non dovrebbero avere effetto mortale sulla fauna ittica ma servire soltanto a spaventarla e ad allontanarla.

Mi risulta, inoltre, che l'opinione pubblica è in allarme perchè è stato detto che le ricerche che si stanno effettuando potrebbero mettere addirittura in pericolo la città di Venezia. Per quel che mi consta, nessun permesso di ricerca è stato dato per quella zona; così come vi posso assicurare che non si è verificato il massacro di migliaia di tonnellate di pesce, secondo quanto lamentato da qualche parte e riportato anche dalla stampa. Del resto, gli onorevoli senatori conoscono quale è la pescosità dei nostri mari. Posso comprendere la preoccupazione dei pescatori, i quali già svolgono la loro attività in un mare povero di pesce e quindi potrebbero ragionevolmente temere che ricerche di questo genere possano ulterior-

mente ridurre il patrimonio ittico nazionale. Però desidero dire che tale preoccupazione è anche quella del Ministero della marina mercantile, che ha escogitato una serie di norme e di controlli per ovviare a tale inconveniente e che saranno vieppiù incrementati.

Ciò detto, e riservandomi di dare ulteriori particolari, vorrei che gli onorevoli senatori si rendessero conto del fatto che ci troviamo di fronte ad un interesse pubblico di notevole entità, quale è quello della ricerca degli idrocarburi in mare, e che piccole e modeste lesioni ad un interesse privato possono essere consentite nella previsione del raggiungimento di un interesse pubblico di maggiore portata. Ma che vi sia questo sterminio del patrimonio ittico del nostro Paese, ripeto, lo escludo nel modo più assoluto, e, dal momento che la stampa ed il Parlamento sono fortemente preoccupati al riguardo, posso assicurare che ho dato ordine che vengano al massimo intensificate le attività di vigilanza e di controllo.

Concludendo, torno ad invitare gli onorevoli senatori a dare il loro voto favorevole a questo provvedimento, riservandomi nel corso della discussione sui vari articoli di esprimere il mio parere sui singoli emendamenti che sono stati preannunciati, dicendo subito che per alcuni di essi sono pronto a studiare insieme una formulazione soddisfacente trattandosi di osservazioni valide.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli di cui do lettura:

TITOLO I

(Contributi a fondo perduto)

Art. 1.

È autorizzato, a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, lo stanziamento di lire 230.000.000 per l'anno finanziario 1967 e di lire 260.000.000 per l'anno fi-

nanziario 1968, allo scopo di provvedere alla concessione di contributi nella misura non superiore al 40 per cento della spesa documentata, per la esecuzione delle opere e per l'acquisto delle attrezzature di cui al seguente articolo 2, da parte di imprese singole o associate esercitanti direttamente l'industria della pesca o il commercio dei prodotti ittici.

I contributi di cui sopra non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Fabretti e Adamoli un emendamento tendente a sostituire il primo comma con i seguenti:

« È autorizzato, a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, lo stanziamento di lire 2.300 milioni per l'anno finanziario 1967 e lire 2.600 milioni per l'anno finanziario 1968 allo scopo di provvedere alla concessione di contributi nella misura non superiore al quaranta per cento della spesa documentata, per l'esecuzione delle opere e per l'acquisto delle attrezzature di cui al seguente articolo 2, da parte d'imprese singole o associate esercitanti direttamente l'industria della pesca mediterranea e degli organismi cooperativi per lo sviluppo delle iniziative atte ad incrementare il consumo dei prodotti ittici.

I contributi di cui al comma precedente saranno elevati fino ad un massimo del 75 per cento per le cooperative e loro consorzi.

Alle cooperative e loro consorzi è riservata un'aliquota di almeno il 50 per cento degli stanziamenti previsti nel primo comma dell'articolo seguente ».

È stato presentato, inoltre, sempre dai senatori Fabretti e Adamoli, in via subordinata, un altro emendamento a quest'articolo, tendente ad aggiungere, al primo comma, le seguenti parole:

« Alle cooperative e loro consorzi è accordata la preferenza nell'esame delle domande di concessione dei contributi ».

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

F A B R E T T I . Mi pare che il primo emendamento si illustri da se.

Innanzitutto proponiamo un aumento degli stanziamenti proposti, cioè chiediamo che lo stanziamento di lire 230 milioni previsto per il 1967 venga portato a lire 2.300 milioni e quello previsto per il 1968 da lire 260 milioni venga portato a lire 2.600 milioni. Proponiamo, inoltre, un'elevazione dell'entità dei contributi da corrispondere alle cooperative.

P R E S I D E N T E . Faccio presente che se i presentatori insistono sull'emendamento principale occorrerà su di esso chiedere il parere della Commissione finanze e tesoro.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Il senatore Fabretti comprenderà che il Governo non può accettare un emendamento che moltiplica per dieci lo stanziamento previsto senza indicare la copertura finanziaria. Il Governo, quindi, può considerare questa prima parte dell'emendamento relativa all'aumento degli stanziamenti come un'espressione di volontà, da concretarsi anche in un ordine del giorno, a cui il Ministro della marina mercantile sente di poter dare la sua adesione per ciò che riguarda gli stanziamenti futuri. In questo momento, però, esso è anche ritualmente improponibile perchè non indica le fonti di copertura. E non si dimentichi che questo provvedimento fa riferimento a capitoli di bilancio che sono già stati approvati.

Vi è una parte, poi, di quest'emendamento che gradirei mi venisse illustrata, laddove si dice che i contributi dovrebbero essere concessi per l'industria della pesca mediterranea. Ora desidererei comprendere quale significato abbia questa dizione « mediterranea », se cioè significa esclusione di interventi a favore dell'armamento oceanico o se invece significa esclusione anche di interventi a favore della pesca costiera, perchè la dizione usata esclude non soltanto interventi a favore della pesca oceanica — e potrebbe anche darsi che vi sia un orientamento in questo senso — ma anche la possibilità di interventi a favore della pesca costiera.

F A B R E T T I . Parlando di pesca mediterranea noi intendiamo escludere soltanto la pesca oceanica.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Chiarito questo concetto, perchè sarebbe stato un assurdo escludere la pesca costiera che, specialmente nel Centro-Nord, ha una sua validità, devo dire che non limiterei legislativamente il discorso. È chiaro che in base al provvedimento in discussione ritengo che non vi possano essere interventi a favore della pesca oceanica sul piano dei contributi e del credito peschereccio, ma è altrettanto evidente che non possiamo *a priori* eliminare la possibilità d'intervento anche nel settore dell'armamento oceanico. Sarei del parere, quindi, di lasciare la dizione del testo del disegno di legge, che si riferisce a tutto il settore della pesca. Data la scarsa entità dei finanziamenti, il Comitato indubbiamente agirà in modo da intervenire nei settori più bisognevoli; ma, nella speranza che questo provvedimento fruisca in futuro di adeguati finanziamenti, non vorrei porre una limitazione di questo genere. Per tale motivo vorrei pregare il senatore Fabretti di ritirare il suo emendamento.

F A B R E T T I . A seguito delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, al quale ha assicurato che verrà fatta una scelta oculata nell'uso di questo danaro in direzione del settore più bisognoso, ritiriamo l'emendamento per quanto concerne la prima parte.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Un'altra cosa che desidero chiarire riguarda la diversa formulazione usata nel primo comma del testo governativo e nel primo comma dell'emendamento del senatore Fabretti. Mentre nel testo governativo, infatti, si parla di concessione di contributi per l'esecuzione delle opere e per l'acquisto delle attrezzature da parte d'imprese singole o associate esercitanti direttamente l'industria della pesca o il commercio dei prodotti ittici, nel testo del senatore Fabretti si parla di imprese singole o associate esercitanti direttamente l'industria della pesca mediterranea e degli orga-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

nismi cooperativi per lo sviluppo delle iniziative atte ad incrementare il consumo dei prodotti ittici. Ora, quest'ultima formulazione da una parte è limitativa e dall'altra è anche notevolmente generica; per tale motivo non sono favorevole.

Sono favorevole, invece, all'emendamento proposto in via subordinata dal senatore Fabretti tendente ad aggiungere, al primo comma, il seguente periodo: « Alle cooperative e loro consorzi è accordata la preferenza nell'esame delle domande di concessione dei contributi ». Al terzo comma dell'emendamento principale del senatore Fabretti si stabilisce, invece, che « Alle cooperative e loro consorzi è riservata una aliquota di almeno il 50 per cento degli stanziamenti previsti nel primo comma dell'articolo seguente ». Personalmente, ripeto, sono più favorevole alla prima formulazione, perchè se blocchiamo una certa cifra, la quale non viene poi utilizzata dalle cooperative, potremmo correre il rischio che detta cifra in tutto o in parte rimanga inutilizzata. Accetto, comunque, il criterio di dare la preferenza alle cooperative ed accetto anche che esso venga sancito legislativamente.

F A B R E T T I . Mi permetto d'insistere sull'ultima parte del primo comma del nostro emendamento principale nella quale non si parla del commercio dei prodotti ittici, così come avviene, viceversa, nel primo comma del testo governativo. In proposito vi sarebbe molto da discutere su certe forme speculative che si sostanziano nella grande differenza del prezzo corrisposto al produttore rispetto a quello pagato dal consumatore. Ci sembra, pertanto, inopportuno aiutare ancora gli speculatori, mentre si dovrebbe, a nostro avviso, attuare una nuova politica della distribuzione.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Ripeto che la formulazione da lei adottata, senatore Fabretti, da una parte è troppo restrittiva e dall'altra è troppo generica. Potrei accettare un ordine del giorno con il quale, per questi interventi a favore del commercio dei prodotti ittici, si impegnasse il Governo a tenere in partico-

lare considerazione gli interventi a favore delle cooperative e a sviluppare un'azione di sostegno e di incoraggiamento per incrementare il lavoro nel settore delle cooperative.

A N G E L I L L I Ringrazio l'onorevole Ministro per le sue affermazioni e per il riconoscimento da lui dato a tutta l'attività cooperativa. Credo, infatti, che nel settore della pesca la cooperazione sia veramente fondamentale.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Questo è già detto nell'emendamento del senatore Fabretti, il quale ha fatto rilevare che nel settore del commercio dei prodotti ittici vi è una rilevante sfasatura fra i prezzi al produttore e quelli al consumatore e che con il presente provvedimento, così come è formulato, si potrebbe correre il rischio di dare contributi soltanto al settore della distribuzione. Ora desidero dire al senatore Fabretti che in questo momento non possiamo restringere il discorso escludendo completamente tale settore. Mi impegno, però, ad accettare un ordine del giorno, così come ho detto poc'anzi, con il quale questo concetto venga ulteriormente rafforzato.

A N G E L I L L I Per quel che mi concerne, sono d'accordo.

F A B R E T T I . Lei, onorevole Ministro, ha detto di non essere favorevole al terzo comma del nostro emendamento perchè, bloccando una certa cifra per le cooperative, si potrebbe correre il rischio di lasciarla inutilizzata qualora le cooperative non vi facessero ricorso. Ora mi consenta di dire che questo discorso non è completamente esatto perchè, se si vuole, questo pericolo non si corre. Una cosa di questo genere si può verificare soltanto se continuiamo a considerare la cooperazione con una certa sopportazione.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Mi permetto di farle osservare che abbiamo recepito una norma di recente

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

approvata dal Parlamento, contenuta in altro provvedimento, cioè quella relativa ad una certa interpretazione della concessione di contributi nel settore della Cassa del Mezzogiorno. La stessa discussione che si sta svolgendo oggi venne fatta anche in quell'occasione ed unanimemente si convenne che non era opportuno differenziare il trattamento in relazione alla concessione di contributi alle cooperative e che non era opportuno riservare un'aliquota fissa alle medesime per gli inconvenienti che ho già sottolineato. Si adottò, pertanto, la stessa formulazione che lei suggerisce nell'emendamento subordinato, cioè si stabilì un criterio preferenziale nell'accoglimento delle domande avanzate dalle cooperative. Aggiungo, inoltre, che se accettassimo il secondo comma del suo emendamento, dove si dice che « I contributi di cui al comma precedente saranno elevati fino ad un massimo del 75 per cento per le cooperative e loro consorzi », verremmo a determinare una situazione di sperequazione con le provvidenze della Cassa del Mezzogiorno, con la conseguenza che, molto probabilmente, questo provvedimento potrebbe coprire soltanto le richieste delle zone della Cassa del Mezzogiorno e non anche quelle provenienti da tutto il resto del Paese.

F A B R E T T I Onorevole Ministro, rafforzando le sue argomentazioni, desidero dire che nel nostro emendamento abbiamo riportato quanto previsto in un provvedimento proposto dalla maggioranza. Pertanto, se ritiene di non poterlo accogliere perchè è in contrasto con le disposizioni della Cassa del Mezzogiorno e perchè teme che l'accantonamento di una certa somma possa significare non utilizzazione della medesima, prendiamo atto di tutto ciò e non insistiamo sul nostro emendamento principale.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti, allora, l'emendamento proposto in via subordinata dai senatori Fabretti e Adamoli, tendente ad aggiungere, al primo comma, le seguenti parole: « Alle cooperative e loro consorzi è accordata la preferenza nell'esame delle domande di concessione dei contributi », identico a quello proposto dal relatore,

senatore Giorgetti, che resta pertanto assorbito.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 2.

I contributi possono essere concessi per le seguenti opere ed acquisti:

a) nuove costruzioni di navi da pesca complete;

b) nuove costruzioni di soli scafi;

c) ampliamento, trasformazione e miglioramento di scafi da pesca già esistenti;

d) sostituzione di apparati motori su scafi da pesca già in esercizio;

e) acquisto ed installazione di apparecchi radio rice-trasmittenti, radar, ecometri, ittioscopi, verricelli ed attrezzi speciali per il salpamento di reti da circuizione e dei parangali ed altri strumenti od apparecchi di bordo per la condotta della navigazione e delle operazioni di pesca;

f) costruzione, ampliamento, acquisto di opere e di attrezzature per la conservazione e lavorazione dei prodotti e sottoprodotti della pesca, a terra ed a bordo delle navi;

g) acquisto di mezzi frigoriferi o refrigerati (con esclusione dei normali mezzi di trasporto) per il trasporto dei prodotti della pesca;

h) provvista di nuove reti, cavi, calamanti, ed in genere di materiali mobili per la pesca non specificati ai punti precedenti, per una sola volta nel periodo di validità della presente legge

A questo articolo è stato presentato dai senatori Fabretti e Adamoli un emendamento tendente ad aggiungere, in fine, le seguenti lettere:

« i) costruzione, ampliamento, acquisto di magazzini, impianti, sedi sociali di cooperative e loro consorzi;

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

1) impianto, e acquisto delle relative delle relative attrezzature, di spacci cooperativi che abbiano per scopo la vendita diretta di prodotti ittici delle cooperative di pescatori al consumatore a prezzi di concorrenza ».

F A B R E T T I . Onorevoli colleghi, signor Ministro, la nostra posizione può sembrare un po' contraddittoria; cioè, mentre criticiamo l'insufficienza dei finanziamenti, nello stesso tempo chiediamo di allargare la sfera di intervento di questo provvedimento. La contraddizione, però, è forse soltanto apparente.

Per replicare a quanto detto dal Ministro all'inizio, desidero dire che non abbiamo per nulla sottovalutato il significato e la portata di questo disegno di legge. Abbiamo apprezzato l'iniziativa di un concorso dello Stato a riduzione degli oneri previdenziali, nonché l'avvio ad un'unificazione di trattamento e ad un coordinamento nel settore della pesca. Si trattava di una vecchia questione ormai matura per essere risolta.

La nostra critica è che, pur partendo da una premessa giusta, tuttavia i finanziamenti previsti dal provvedimento sono contraddittori e finiscono con l'annullare il proposito del Governo. Si tratta, comunque, di un disegno di legge che getta le basi per una prospettiva nuova. Le somme stanziare sono poche ed inadeguate; inoltre, come ho già avuto occasione di dire, siamo già al terzo anno di applicazione del piano quinquennale e rischiamo di vedere disattesi tutti gli impegni. Per poter andare avanti, pertanto, dobbiamo fare uno sforzo al fine di potenziare il movimento associativo e cooperativo.

Il nostro emendamento aggiuntivo, quindi, ha proprio lo scopo di gettare le basi affinché, veramente, la cooperazione sia scelta come linea maestra per potenziare la pesca sia nel Mediterraneo che fuori del Mediterraneo.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Le devo dire, senatore Fabretti, che in linea di principio sarei d'accordo su quest'impostazione. Ho soltanto due osser-

vazioni da fare: la prima è che anche in questo caso ci troviamo di fronte ad una estensione degli interventi non prevista dalla legge sulla Cassa del Mezzogiorno. E questo comporta la stessa preoccupazione di carattere concreto, da me poc'anzi denunciata, cioè di un afflusso di domande che potrebbero, ad un certo momento, restringere il campo di applicazione del provvedimento; la seconda osservazione è che in questo quadro di opere mi sembra che non si possa inserire anche la costruzione di sedi sociali. Lascio, pertanto, agli onorevoli senatori valutare se sia opportuno allargare la gamma degli interventi con le conseguenze che ho esposto, cioè con il pericolo di trovarci molto probabilmente di fronte ad una valanga di richieste, soprattutto nel Mezzogiorno, per cui i benefici potrebbero non essere estesi anche ad altre zone e ad altre categorie che di essi non hanno ancora fruito.

F A B R E T T I . Mi consenta di insistere, anzitutto perchè un più ampio intervento nelle zone della Cassa del Mezzogiorno non dovrebbe scandalizzarci, in quanto gli aiuti finora dati alla pesca in queste zone non sono tali da soddisfare; inoltre, un grande afflusso di domande si verificherà sempre, anche in base al testo governativo, ed il rapporto esistente fra le varie esigenze ed i mezzi finanziari disponibili è tale che sicuramente metterà in imbarazzo il Governo medesimo per quanto concerne la scelta delle domande da accogliere. Poichè, comunque, la scelta è lasciata alla discrezionalità del Ministro, il nostro emendamento potrebbe anche essere accolto; significherebbe soltanto gettare le basi per una legge più ampia.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Posso anche essere favorevole, purchè si escluda la costruzione di sedi sociali.

F A B R E T T I . Non comprendo la ragione di quest'esclusione.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Perchè ci imbattemmo subito

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

nella difficoltà di individuare queste sedi sociali.

Un'altra cosa, poi che vorrei chiederle, senatore Fabretti, è cosa significa « a prezzi di concorrenza ».

F A B R E T T I . Prezzi che non siano speculativi.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Il suo emendamento potrebbe essere così modificato:

« i) costruzione, ampliamento, acquisto di magazzini e impianti da parte di cooperative e loro consorzi;

l) impianto, e acquisto delle relative attrezzature, di spacci cooperativi che abbiano per scopo la vendita diretta al consumatore di prodotti ittici delle cooperative di pescatori »

C H I A R I E L L O . Mi permetto di fare osservare che la somma a disposizione è sempre e soltanto di 230 milioni di lire ed anche senza l'aggiunta proposta dal senatore Fabretti saranno in molti a non essere accontentati. Si sarebbe potuto cominciare a ragionare se fosse stato accolto il primo emendamento presentato dal senatore Fabretti all'articolo 1, quello cioè che moltiplica per dieci gli stanziamenti previsti dal testo governativo.

P R E S I D E N T E . In futuro può sempre essere disposta una legge di rifinanziamento.

D E R I U . Ritengo che l'osservazione fatta dall'onorevole Ministro sia opportuna e fondamentale. Vi sono infatti altre leggi, a parte quelle delle varie regioni a statuto speciale (Sardegna, Sicilia, eccetera), relative alla Cassa del Mezzogiorno, ed io ricordo che quando fu approvata in Sardegna la legge relativa a questo settore, la Cassa del Mezzogiorno smise di finanziare la pesca — cooperative comprese — nelle zone di quest'Isola finchè non si raggiunse un accordo per cui fino ad un certo livello finanziava la Regione, dopo di che finanziava la Cassa

del Mezzogiorno. Ora non vorrei che una estensione così vasta, anzichè aumentare i mezzi a disposizione della pesca, comprese le cooperative, li riducesse, proprio per la considerazione che, essendovi altre provvidenze, la Cassa ritenga opportuno destinare diversamente i fondi a sua disposizione.

P R E S I D E N T E . Lei insiste, senatore Fabretti?

F A B R E T T I . Dichiaro di aderire alle modifiche proposte dall'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Fabretti e Adamoli con le modifiche suggerite dal rappresentante del Governo.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 3.

La concessione dei contributi è disposta con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentito il parere di un apposito Comitato, composto dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile che lo presiede, dal Direttore generale della pesca marittima, da un funzionario del Ministero predetto, avente qualifica non inferiore a quella di Direttore di divisione e da tre esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima, nominati dal Ministro per la marina mercantile.

In caso di assenza od impedimento del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, il Comitato è presieduto dal Direttore generale della pesca marittima.

Le funzioni di Segretario del Comitato sono disimpegnate da un funzionario della Direzione generale della pesca marittima con qualifica non inferiore a quella di Consigliere di II classe.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

A quest'articolo è stato presentato dai senatori Fabretti e Adamoli un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, le parole: « tre esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima, nominati dal Ministro per la marina mercantile » con le altre: « due esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima, nominati dal Ministro per la marina mercantile, e da un rappresentante per ciascuna delle Associazioni nazionali riconosciute dal movimento cooperativo: la Lega nazionale delle cooperative e mutue, la Confederazione cooperativa italiana, l'Associazione generale delle cooperative italiane ».

Sempre a quest'articolo è stato presentato altresì dal senatore Giorgetti un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, le parole: « tre esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima » con le altre: « cinque esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima, di cui tre in rappresentanza delle Associazioni nazionali cooperative della pesca marittima ».

Trattandosi di due emendamenti analoghi, vorrei chiedere agli onorevoli presentatori se ritengono opportuno presentarne uno congiuntamente.

F A B R E T T I . Rinunciamo al nostro emendamento e ci associamo a quello del senatore Giorgetti.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo sull'emendamento del senatore Giorgetti. Desidero però far rilevare che, per un buon funzionamento del Comitato, il numero degli esperti dovrebbe essere di sei e non di cinque.

G I O R G E T T I , *relatore*. D'accordo.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. L'emendamento a mio avviso, potrebbe essere così formulato: dopo le parole: « da tre esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima, nominati dal Ministro per la marina mercantile », aggiungere le altre: « e da tre

rappresentanti delle Associazioni nazionali cooperative, nominati dal Ministro per la marina mercantile su terne designate dalle Associazioni stesse ».

G I O R G E T T I , *relatore*. Concordo sulla modifica proposta dall'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Giorgetti con le modifiche suggerite dal rappresentante del Governo.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

TITOLO II.

(Credito peschereccio)

Art. 4.

Le domande di contributo di cui all'articolo 1 della presente legge devono essere dirette al Ministero della marina mercantile, tramite le competenti Capitanerie di porto, in triplice esemplare di cui uno in carta bollata. Tali domande dovranno essere corredate:

per l'acquisto di attrezzature da pesca da preventivi di spesa rilasciati dalle ditte fornitrici, debitamente vistati per la congruità dei prezzi dalle competenti Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura o dalle competenti Capitanerie di porto;

per la costruzione di opere da progetti e disegni debitamente vistati per la congruità dei prezzi dal competente Ufficio del genio civile. Le opere e gli acquisti per i quali è stato chiesto il contributo devono essere effettuati posteriormente alla data di presentazione della domanda. Essi devono essere utilizzati — a pena di decadenza dal contributo — per gli scopi indicati nella domanda e non possono essere alienati o distolti dalla

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

loro destinazione prima che sia decorso il termine di anni quattro dal compimento delle opere o dalla data degli acquisti senza preventivo benestare del Ministero della marina mercantile.

In caso di decadenza dal contributo devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

A questo articolo è stato presentato dal rappresentante del Governo un emendamento tendente ad aggiungere, al primo comma, secondo capoverso, dopo le parole: « Ufficio del genio civile », le altre: « per le opere marittime ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 4 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 5.

Il primo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« È istituito presso il Ministero della marina mercantile un fondo di rotazione per anticipazioni ad Istituti per l'esercizio del credito peschereccio a favore di esercenti l'industria della pesca, singoli o associati, con preferenza per quelli esercenti la pesca costiera nonchè a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce e di quelle connesse al processo di distribuzione del pescato ».

Le lettere a) e c) del secondo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, sono così modificate:

« a) costruzione, in cantieri nazionali, di navi per la pesca e per il trasporto di pescato destinate alla sostituzione di unità esistenti di scarso rendimento, per vetustà o per altre cause, che dovranno essere demolite. Il Ministro per la marina mercantile potrà, con proprio motivato decreto con-

cedere deroga all'obbligo di demolizione nei casi in cui questa non risulti necessaria od opportuna »;

« c) acquisto ed installazione, oppure sostituzione di motori su navi destinate alla pesca o al trasporto del pescato al fine di aumentarne la efficienza ed il rendimento ».

A quest'articolo è stato presentato dai senatori Fabretti e Adamoli un emendamento tendente a sostituire, nel primo comma, le parole: « a favore di esercenti l'industria della pesca, singoli o associati, con preferenza per quelli esercenti la pesca costiera », con le altre: « a favore di esercenti l'industria della pesca mediterranea, singoli ed associati ».

Faccio presente che la votazione su quest'emendamento è preclusa dal ritiro dell'emendamento dei senatori Fabretti ed Adamoli all'articolo 1, con il quale ha attinenza.

FABRETTI. D'accordo; lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 5.

(È approvato).

Art. 6.

Gli stanziamenti rispettivamente disposti, per gli anni finanziari 1966, 1967 e 1968, dall'articolo 72 del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito, con modificazioni, in legge 23 dicembre 1966, n. 1142, possono essere impiegati, per la parte non utilizzata al 31 dicembre di ciascuno dei detti esercizi, per gli scopi e con le modalità di cui alla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e successive modificazioni.

(È approvato).

Art. 7.

Il termine del 30 giugno 1970, previsto nel terzo comma dell'articolo 2 e nell'articolo 5 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è prorogato al 31 dicembre 1980.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

A quest'articolo è stato presentato dal rappresentante del Governo un emendamento tendente a sostituire la data: « 1980 » con l'altra: « 1983 ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 8.

Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quelli per il tesoro e per il bilancio, saranno determinate le quote percentuali del fondo da destinarsi a finanziamenti rispettivamente del settore della pesca di altura e costiera e del settore della pesca oceanica. Eventuali modifiche alle quote percentuali di cui al presente comma potranno essere disposte con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con quelli per il tesoro e per il bilancio.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il tesoro, saranno parimenti determinate le quote del fondo da concedere in anticipazione ai singoli istituti di credito per l'anno finanziario 1968. Per gli anni successivi la ripartizione sarà effettuata entro il 30 novembre precedente l'anno finanziario.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il tesoro, le porzioni di quota concesse in anticipazione ai singoli Istituti di credito, che al 30 novembre di ogni anno risultassero comunque non utilizzate, potranno essere devolute, in tutto o in parte, ad incremento delle quote già assegnate ad altri Istituti da parte dei quali se ne preveda la utilizzazione.

La concessione e l'utilizzazione delle anticipazioni saranno regolate da apposite convenzioni che il Ministro per la marina mercantile ed il Ministro per il tesoro stipuleranno con gli Istituti di credito. Le conven-

zioni sono soggette alle imposte fisse di registro.

L'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457 è abrogato.

A quest'articolo è stato presentato dai senatori Fabretti e Adamoli un emendamento soppressivo del primo comma.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Credo che quest'emendamento non abbia più ragione d'essere perchè ha riferimento alla questione della pesca mediterranea ormai superata.

FABRETTI. Lo ritiriamo, così come ritiriamo l'emendamento tendente a sopprimere, al secondo comma, la parola « parimenti ».

PRESENTE. Metto ai voti l'articolo 8.

(È approvato).

Art. 9.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, le convenzioni stipulate con gli Istituti di credito a norma dell'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, saranno rivedute al fine di adeguarle alle modifiche apportate dalla presente legge.

(È approvato).

Art. 10.

L'importo massimo dei mutui stabilito in lire 10 milioni dall'articolo 5 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è elevato a lire 50 milioni.

(È approvato).

Art. 11.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« L'ammortamento delle operazioni di credito sarà compiuto:

1) entro il termine massimo di 10 anni per i mutui di ammontare non superiore a lire 10 milioni;

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

2) entro il termine massimo di 12 anni per i mutui di ammontare superiore a lire 10 milioni ».

È stato presentato dai senatori Fabretti e Adamoli un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Il primo comma dell'articolo 6 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« L'ammortamento delle operazioni di credito sarà compiuto:

1) entro il termine di 10 anni per i mutui riferiti ai finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere *a), b), c), d), g), h)* ed *i)* del precedente articolo 1, di ammontare non superiore a lire 10 milioni;

2) entro il termine massimo di 12 anni per i mutui, riferiti ai finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere *a) b), c), d), f), h)* ed *i)* del precedente articolo 1, di ammontare superiore a lire 10 milioni;

3) entro il termine di 15 anni per i mutui, riferiti ai finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere *e)* ed *j)* del precedente articolo 1, di ammontare non superiore a lire 10 milioni;

4) entro il termine di 20 anni per i mutui, riferiti ai finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere *e)* ed *f)* del precedente articolo 1, di ammontare non superiore a lire 25 milioni;

5) entro il termine di 25 anni per i mutui, riferiti ai finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere *e)* ed *f)* del precedente articolo 1, di ammontare superiore a lire 25 milioni ».

F A B R E T T I . Proponiamo una diversa scala di durata per l'ammortamento dei mutui in quanto la loro entità è stata notevolmente ampliata: da un massimo di 10 milioni si è arrivati fino a 50 milioni, per cui non è possibile conservare la formulazione del testo governativo che prevede termini molto brevi.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Comprendo le osservazioni che

sono state fatte ed avrei pensato di venire incontro a tale questione.

Innanzitutto, però, devo dire che non posso essere d'accordo su un'eccessiva protrazione dei mutui, sia pure di quei mutui che si riferiscono agli impianti a terra, perchè in tal modo verremmo a bloccare un certo processo di rinnovamento tecnologico che si deve pur verificare. Comunque, mentre nel caso dei mutui che si riferiscono alle attrezzature a mare, proprio per quanto testè detto, non è possibile accettare un discorso di questo genere, per le attrezzature a terra la possibilità di elevare la durata dei mutui può essere presa in considerazione, ma non al di là di un certo limite.

Qualcuno ha fatto rilevare che in questo caso viene fatto un trattamento diverso rispetto a quello fatto nei confronti dei mutui edilizi. Desidero però far rilevare che, mentre i mutui edilizi fanno riferimento a beni di consumo che, una volta acquisiti, non devono essere più modificati, nel caso specifico si tratta di beni di produzione che devono essere rinnovati.

Sono del parere, pertanto, di trovare una soluzione intermedia. Lascerei, cioè, invariato il testo governativo dell'articolo 11, aggiungendo il seguente comma:

« Per i finanziamenti destinati agli scopi indicati alle lettere *e)* ed *f)* del precedente articolo 1 l'ammortamento delle operazioni di credito sarà compiuto nel termine massimo di 15 anni ».

F A B R E T T I . Comprendo il suo punto di vista, onorevole Ministro, e mi rendo conto che è stato fatto un piccolo passo avanti. Vorrei pregarla, però, di portare il termine per l'ammortamento delle operazioni di credito per i mutui superiori a lire dieci milioni a 15 anni.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Le assicuro, senatore Fabretti, che non vi è alcuna convenienza a fare una cosa di questo genere. Ho la sensazione che gli interessati si facciano delle illusioni ritenendo che prorogando la durata dell'ammortamento ne abbiano un beneficio. Si tratta di mutui connessi alle barche, alle reti

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., pcst. e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

da pesca, eccetera, per cui prorogando eccessivamente la durata dell'ammortamento arriveremmo all'assurdo che, per rinnovare la loro attrezzatura, gli interessati devono far ricorso ad un'altra operazione di credito, non avendo ancora ammortizzato la precedente operazione

F A B R E T T I. Ritiriamo, allora, il nostro emendamento ed accettiamo quello proposto dall'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal rappresentante del Governo

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 11 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 12.

Il primo comma dell'articolo 7 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« Le quote di ammortamento e gli interessi saranno versati dagli Istituti al fondo di rotazione, previa detrazione della percentuale ad essi spettante in base alle convenzioni, a rimborso delle anticipazioni e ad incremento del fondo fino al 31 dicembre 1980. Da tale data i rimborsi predetti saranno effettuati su apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata. Gli Istituti di credito, nel caso di inadempienza da parte dei mutuatari, potranno sospendere il versamento delle rate di ammortamento, all'atto della dichiarazione di risoluzione del contratto di mutuo ».

N A T A L I, *Ministro della marina mercantile*. In conseguenza della modifica apportata all'articolo 11, va modificato anche l'articolo 12; precisamente, è necessario sostituire la data: « 1980 », con l'altra « 1983 ».

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal rappresentante del Governo.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 12 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 13.

Le opere e gli acquisti finanziati a norma della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, non potranno fruire di altre agevolazioni creditizie concesse dallo Stato o da altri Enti pubblici a norma di leggi o regolamenti speciali anche di carattere regionale.

(È approvato).

Art. 14.

Dopo l'articolo 9 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è inserito il seguente articolo:

« Art. 9 bis.

Il privilegio previsto dal precedente articolo è equiparato a quello di cui all'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 1° ottobre 1947, n. 1075.

Il debitore che deteriora o distrae i beni sottoposti ad ipoteca e privilegio di cui al precedente articolo è punito con le sanzioni previste dall'articolo 335 del Codice penale ».

È stato presentato dai senatori Fabretti e Adamoli un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Dopo l'articolo 9 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è inserito il seguente articolo:

” Art. 9-bis

Per il credito derivante dai finanziamenti di cui alla presente legge, gli Istituti di credito abilitati al credito peschereccio in base alla norma della presente legge dovranno richiedere ai beneficiari del credito stesso soltanto le garanzie previste dal precedente articolo 9” ».

F A B R E T T I. Le ragioni del nostro emendamento sono ovvie: vogliamo evitare che vengano richieste garanzie che peggiorano le condizioni dei beneficiari.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Se mi consente, senatore Fabretti, vorrei presentare un emendamento sostitutivo dell'intero articolo 14 del seguente tenore:

« L'articolo 9 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

” Il credito derivante dai finanziamenti di cui alla presente legge è garantito da ipoteca sui natanti e da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinate ai natanti stessi, ovvero, quando si tratti di finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere e), f) ed h) del precedente articolo 1, da ipoteca e privilegio sugli immobili, macchinari, impianti a terra ed automezzi.

Per le operazioni di credito di cui alla presente legge gli Istituti di credito non potranno chiedere garanzie oltre quelle previste nel precedente comma.

I natanti dati in garanzia dovranno essere assicurati contro i rischi ordinari della navigazione entro i limiti in cui i natanti stessi sono autorizzati a navigare dalle competenti autorità marittime. Gli altri beni dovranno essere assicurati contro i rischi della perdita totale o parziale. Le relative polizze di assicurazione dovranno essere vincolate a favore dell'Istituto finanziatore ” ».

Come si può constatare tale emendamento sopprime l'articolo 9-bis previsto dall'originario testo governativo, il quale aveva lo scopo di snellire la procedura. Infatti, rileggendolo attentamente, mi sono reso conto che esso poteva determinare negli interessati la sensazione di una norma di carattere iugulatorio.

Ritengo, pertanto, che con la modifica da me proposta la materia sia meglio coordinata.

F A B R E T T I . D'accordo. Ritiriamo allora il nostro emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo proposto dal rappresentante del Governo.

(È approvato).

Art. 15.

L'articolo 10 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457 è così modificato:

« I mutui previsti dalla presente legge sono deliberati dal Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367 e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi della Direzione generale della pesca marittima del Ministero della marina mercantile.

Con decreto del Ministro per il tesoro sarà stabilita la misura degli emolumenti da corrispondere ai componenti del Comitato, al personale dell'ufficio di segreteria ed agli esperti in rapporto ai lavori effettuati.

Le spese per il funzionamento del Comitato e della segreteria sono a carico degli Istituti di credito secondo le quote stabilite annualmente dal Ministro per il tesoro.

I relativi importi saranno versati ad apposito capitolo dello stato di previsione della entrata e correlativamente verranno iscritti, con decreti del Ministro per il tesoro, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro ».

A quest'articolo i senatori Fabretti e Adamoli hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, nel primo comma, in fine, le seguenti parole: « nouchè da un rappresentante per ciascuna delle associazioni nazionali riconosciute dal movimento cooperativo: la Lega nazionale delle cooperative e mutue, la Confederazione cooperativa italiana, l'Associazione generale delle cooperative italiane ».

A N G E L I L L I . In effetti è meglio nominarle.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è contrario perchè, forse, qui c'è un equivoco tra i due Comitati: quello di cui abbiamo parlato precedentemente in sede di articolo 3, e questo che ha competenza in tema di contributi. Questo è il Comitato per i finanziamenti ed è stato previsto dal decreto legislativo luogo-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

tenenziale 1° novembre 1944, n. 367, che ha riferimento all'erogazione del credito agevolato in diversi settori e, quindi, per quanto riguarda questo settore che ci compete, è integrato da due funzionari della Marina mercantile. Per gli altri settori sarà integrato dai funzionari di altre Amministrazioni. Quindi non possiamo modificare il Comitato; se volessimo apportare delle modifiche, allora bisognerebbe intervenire direttamente sull'impostazione del Comitato stesso.

PRESIDENTE. Forse, con queste delucidazioni, il senatore Fabretti potrebbe ritirare il suo emendamento.

FABRETTI. D'accordo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 15.

(È approvato).

TITOLO III.

(Interventi assistenziali)

Art. 16.

Il contributo annuo a favore della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca, previsto dall'articolo 1 della legge 25 novembre 1960, n. 1518, è elevato per l'anno finanziario 1967 a lire 120.000.000 e dall'anno finanziario 1968 a lire 190.000.000.

(È approvato).

TITOLO IV.

(Ricerca tecnologica e vigilanza sulla pesca d'altura)

Art. 17.

È autorizzata a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'anno finanziario 1968 la spesa di lire 100.000.000 per l'acquisto e

la trasformazione di una nave da adibire a ricerche tecnologiche ed alla vigilanza sulla pesca marittima.

Il senatore Fabretti ha presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

« È autorizzata, a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1968, la spesa di lire 1.000 milioni per l'acquisto e la trasformazione di due navi da adibire a ricerche tecnologiche e alla vigilanza sulla pesca marittima. Una servirà per la pesca oceanica, l'altra per la pesca mediterranea ».

FABRETTI. Riteniamo che una nave soltanto, come è detto nell'articolo 17, sia assolutamente insufficiente; prevedere cento milioni da una parte e 50 milioni dall'altra e cioè 150 milioni tra i due articoli 17 e 18, è cosa decisamente inadeguata alle reali esigenze della nostra pesca. Cominciamo — perchè si tratta di cominciare, in quanto non c'è ancora niente — con qualcosa di serio: non dimentichiamo che ci vorrebbero addirittura tre navi e cioè, oltre le due di cui è detto nell'emendamento, anche una nave per l'Adriatico.

PRESIDENTE. Senatore Fabretti, il suo emendamento prevede un aumento di spesa, quindi io dovrei bloccare il provvedimento per chiedere nuovamente il parere della 5^a Commissione. Comunque se lei insiste, io lo pongo in votazione.

GIANCANE. Ma è chiaro che, se la situazione non fosse quella che è, saremmo tutti d'accordo.

FABRETTI. Insisto nel mio emendamento, a meno che il Ministro non voglia prendere impegno — con una dichiarazione ufficiale — di rivedere la materia, perchè quello stanziamento è decisamente inadeguato.

NATALI, *Ministro della marina mercantile.* Non posso fare altro che ripe-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

tere quanto ho già detto a proposito dell'articolo 1: sono disposto ad accettare un ordine del giorno col quale si chiede l'impegno del Governo perchè anche questi finanziamenti siano adeguatamente integrati.

A N G E L I L L I . Dichiaro di associarmi e condivido pienamente le raccomandazioni fatte dal collega Fabretti.

P R E S I D E N T E . S'intende quindi che l'emendamento sia stato ritirato.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 17.

(È approvato).

Art. 18.

Per l'esercizio della nave di cui all'articolo precedente e per le spese delle campagne cui essa è destinata, è autorizzato, a decorrere dall'anno finanziario 1968, uno stanziamento sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile di lire 50.000.000.

(È approvato).

TITOLO V.

(Concorso finanziario dello Stato a riduzione degli oneri previdenziali nel settore della pesca mediterranea)

Art. 19.

Il terzo, quarto e sesto comma dell'articolo 22 della legge 27 luglio 1967, n. 658 sono, con effetto dalla data di entrata in vigore della legge stessa, sostituiti, rispettivamente, come segue:

« Per i marittimi imbarcati sui pescherecci adibiti alla pesca entro il Mediterraneo iscritti alla Gestione marittimi della Cassa nazionale per la previdenza marinara è concesso dallo Stato alla Cassa stessa un contributo straordinario di lire 10.000 milioni — ripartito in ragione di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni 1967 e 1968

e lire 2.000 milioni per ciascuno degli anni 1969, 1970, 1971 e 1972 — destinato a concorrere alla riduzione degli oneri derivanti agli armatori e ai marittimi stessi dall'applicazione del precedente articolo 7 ».

« Con la forma e le modalità previste dal secondo comma dello stesso articolo 7 sarà determinata l'aliquota contributiva da applicarsi per la medesima categoria di marittimi e per le gestioni assicurative interessate, tenendo conto del concorso statale di cui al precedente comma ».

« All'onere di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968, derivante allo Stato dall'applicazione del terzo comma del presente articolo, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 3523 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi, destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ».

J E R V O L I N O Quando fu approvata la legge 27 luglio 1967, n. 658, sul riordinamento della previdenza marinara, il Governo, se non sbaglio, prese impegno di accontentare i marittimi imbarcati su navi da traffico sino a 2000 tonnellate, accontentarli nel senso che sarebbero stati estesi anche a loro i benefici di cui godono i marittimi considerati all'articolo 19 in questione.

Per questi motivi presento il seguente emendamento, tendente ad aggiungere, dopo le parole « entro il Mediterraneo », le altre « e per i marittimi imbarcati su navi da traffico fino a 2.000 tonnellate »

P R E S I D E N T E . A quest'articolo anche i senatori Chiariello e Massobrio hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, in fine, i seguenti commi:

« Per i marittimi imbarcati su pescherecci adibiti alla pesca fuori degli stretti (pesca oceanica) iscritti alla gestione marittima della Cassa nazionale per la previdenza marinara, è concesso dallo Stato alla Cassa stessa un contributo straordinario di 1900 milioni, ripartito per ciascuno degli anni 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, destinato a con-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

correre alla riduzione degli oneri derivanti ai marittimi e agli armatori dall'applicazione della legge 27 luglio 1967, n. 658.

All'onere derivante allo Stato dall'applicazione del precedente comma, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 3523 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per gli anni finanziari medesimi, destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ».

J A N N U Z Z I . Ho, in altra occasione, presentato un ordine del giorno che invitava il Governo a proporre un disegno di legge per la parte che, in questo momento, è in discussione. Il Governo ha ora presentato il disegno di legge ed è stato rilevato, dal collega Jervolino, che i contributi previsti dall'articolo 19, mentre riguardano la pesca mediterranea, non riguardano, invece, quei pescherecci della pesca oceanica che hanno dimensioni minori. A me sembra che vi sia analogia tra le due posizioni: i pescherecci cosiddetti oceanici di stazza fino a 400 tonnellate appartengono anche essi ad imprese a carattere familiare e artigianale, analoghe a quelle della pesca mediterranea, tanto è vero che i lavoratori passano indifferentemente dall'una all'altra di dette imprese. Faccio anche notare che è minimo il numero dei motopescherecci di stazza fino a 400 tonnellate che operano nell'Oceano oltre gli stretti, perchè si tratterebbe soltanto di 22 pescherecci con un complesso che non va oltre i duecento-trecento marittimi.

Il ragionamento che si fa è questo: se l'intervento ha un carattere di natura assistenziale, ad analogia di posizione di carattere sociale ed economico dovrebbe corrispondere analogia di trattamento; perciò, rinunciando a daltre soluzioni che mi sono state prospettate, presenterei quest'emendamento: dopo le parole « entro il Mediterraneo », aggiungere le altre « e fuori degli stretti, imbarcati su navi di stazza lorda non superiore a 400 tonnellate ».

P R E S I D E N T E . Cerchiamo di capire l'attinenza tra l'emendamento del sena-

tore Jervolino e quello or ora presentato dal collega Jannuzzi.

J E R V O L I N O . Il mio è più ampio, perchè comprende anche quello del collega Jannuzzi: io parlo di navi fino a 2.000 tonnellate.

F A B R E T T I . In merito, avevo parlato in sede di discussione generale, però ora vorrei dire che le cose è bene che rimangano come stanno, tanto più che l'articolo stesso è il frutto di un certo accordo. È vero che queste categorie di pescatori sono ormai al fallimento, però se entriamo nell'ordine di idee di allargare il beneficio a navi maggiori non dobbiamo dimenticare anche quelle — e sono parecchie — che pur non essendo adibite alla pesca, hanno analogo tonnellaggio. Comunque, non escludiamo una tale possibilità, perchè le condizioni di queste aziende sono veramente precarie, dato l'onere davvero esorbitante imposto dalla legge sulla previdenza marinara del 1967.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Il Ministro, in questa occasione, si trova in una particolare condizione; anzitutto perchè non può ignorare le conseguenze di notevole gravità che si sono determinate nei confronti dell'armamento peschereccio e nei confronti dell'armamento minore a seguito dell'entrata in vigore della legge sulla previdenza marinara, anche se, sommessamente, può fare osservare che questi carichi sono in relazione ad alcuni emendamenti presentati e votati dal Parlamento e che avevano riferimento al trattamento economico dell'equipaggio; cioè, il discorso che viene fatto dagli armatori è che il carico previdenziale non è sopportabile da parte loro anche e soprattutto in riferimento all'individuazione di tabelle di retribuzione che non corrispondono alla retribuzione effettivamente corrisposta a coloro che navigano.

Comunque avevo il dovere di ricordare tale fatto perchè la doglianza è questa: noi paghiamo di più, esageratamente di più, in quanto l'onere fa riferimento a tabelle

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

di retribuzione che non corrispondono alla realtà e questo aumento è stato approvato in sede parlamentare.

Detto questo, torno a ripetere che mi rendo perfettamente conto della situazione, del carico notevole che si è venuto a determinare nei confronti dell'armamento peschereccio e dell'armamento minore, ma non posso non ricordare come questa del concorso finanziario dello Stato sia una norma conseguente al principio esistente nella legislazione sulla previdenza marinara in virtù del quale lo Stato interviene a favore dell'armamento della pesca mediterranea; si è ritenuto, infatti, che in questo settore non ci si potesse discostare da quella che è la costruzione logica e razionale del sistema della previdenza, la quale prevede interventi finanziari da parte dello Stato soltanto nei confronti di quelle categorie che possono essere considerate composte di lavoratori autonomi, o piccolissimi imprenditori, cioè categorie nelle quali il lavoro dell'imprenditore stesso si unisce a quello degli eventuali altri componenti della famiglia.

A questo punto, il discorso di fondo è il seguente: io non posso accettare, nei confronti di questa legge, una lesione di questo principio di carattere generale che introdurrebbe il criterio della fiscalizzazione degli oneri sociali, criterio che il Governo ha dichiarato di non voler attuare, confortato in questo anche dall'adesione di una parte del Parlamento. D'altronde nel merito, debbo rilevare che l'osservazione del senatore Fabretti è valida; l'emendamento proposto dal senatore Jervolino, infatti, tiene, sì, conto di una realtà, cioè dell'opportunità di estendere il contributo all'armamento peschereccio oceanico, ma questa estensione comporta, come logica conseguenza, anche l'estensione al piccolo armamento non peschereccio. E allora si vede come la predetta « lesione » comincia ad allargarsi preoccupantemente ed in misura tale che non possiamo accettarla, ove si tenga presente — e rispondo al senatore Jannuzzi — che è vero che esistono delle barche oceaniche di trecento o quattrocento tonnellate, ma sono barche che hanno un equipaggio di 10-20 persone, mentre normalmente l'armamento me-

diterraneo utilizza 5-6, massimo 9 persone, quasi tutti componenti dello stesso nucleo familiare. In altri termini, il criterio fondamentale del contributo di solidarietà nella previdenza, il criterio cioè di intervento per quelle aziende che possono essere considerate a carattere familiare, ci porta inevitabilmente a configurare le aziende di cui parla il senatore Jannuzzi come imprese industriali.

Questo io dico non perchè non mi renda conto delle difficoltà in cui la legge sulla previdenza marinara ha messo l'armamento oceanico e minore. Ora il discorso da fare in questo caso si ricollega a quello di un intervento speciale che può essere legato ad un altro tipo d'intervento, ma non possiamo pensare ad un intervento che vada ad intaccare il principio della non fiscalizzazione degli oneri sociali che è un principio — e lo ho già detto — che è stato approvato dal Parlamento.

Questi sono i motivi e le ragioni per cui prego gli onorevoli senatori che hanno presentato quegli emendamenti di volerli ritirare, senza così giungere alla loro votazione. Aggiungo, però, che qualunque sollecitazione a risolvere la situazione è non soltanto auspicabile, ma addirittura trova l'impegno solidale mio personale, per vedere di dare positivi risultati a questa spinosa materia.

J E R V O L I N O Onorevole Presidente, dopo i chiarimenti e l'impegno che il Ministro ha preso, non insisto nel mio emendamento; gradirei però sapere se è vero che, quando fu approvata la legge n. 658 sul riordinamento della previdenza marinara, ci sarebbe stato un esplicito impegno del Governo ad aiutare questi armatori, cioè i piccoli armatori fino a duemila tonnellate. La ragione del mio emendamento — sul quale torno a dire che non insisto — è proprio questa: ha o non ha assunto un tale impegno il Governo?

N A T A L I *Ministro della marina mercantile.* Quel promemoria che lei ha davanti a sè, senatore Jervolino, contiene un riferimento inesatto; quando fu approvata

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124ª SEDUTA (28 febbraio 1968)

la legge sulla previdenza marinara fu espresso un voto per un intervento governativo nel settore della pesca; vi fu un voto delle Commissioni parlamentari, un voto generico, peraltro: non si parlò di pesca mediterranea o di pesca oceanica, non si parlò di un intervento per l'armamento minore. Questo è il punto.

F A B R E T T I . Ci potrebbe essere una scappatoia; certo è che non è il caso di ribadire ancora una volta le difficoltà in cui si dibattono queste imprese armatoriali in seguito alla legge n. 658; difficoltà veramente drammatiche che mettono a repentaglio la stessa vita delle aziende, oltre che la loro stabilità economica; senz'altro alcune saranno costrette al fallimento ed in questo modo parecchie centinaia di lavoratori si troveranno sul lastrico. Quindi è un problema acuto, grave, che il Governo deve assolutamente risolvere con urgenza prima che accada il peggio. Ed in questo senso io ho anche presentato un ordine del giorno. Ma per rimanere alla proposta del senatore Jannuzzi, io credo che una scappatoia ci potrebbe essere; si tratta di navi che vengono arbitrariamente classificate come navi da pesca oceanica senza averne assolutamente l'attrezzatura, sia riguardo al tonnellaggio che riguardo alla struttura. È la ricerca di altri mari per pescare che le fa classificare in quel settore.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Le classificheremo diversamente, e cioè come dice lei, poi vedremo cosa succede quando saranno costrette a rimanere nel Mediterraneo!

F A B R E T T I . Ma come possiamo mandare nell'Oceano delle navi che riescono appena a pescare nel Mediterraneo? Non sarebbe possibile, allora, senza modificare il testo, far beneficiare anche questi armatori delle provvidenze che stiamo approvando?

J A N N U Z Z I . Il ministro Natali ha detto che non nega il principio che a parità di condizioni debba essere pari il trattamen-

to, però ha aggiunto che il motopeschereccio cosiddetto oceanico — e ripeto: cosiddetto oceanico — perchè pesca nell'Oceano, ha un numero di uomini a bordo che va intorno alle venti unità: questo è un dato di fatto che egli conosce ed io no. Resta quindi valido il mio emendamento per questo motivo specifico: che questi motopescherecci sono oceanici soltanto per quanto riguarda il numero dell'equipaggio che, poi, è quasi sempre composto da persone dello stesso nucleo familiare, anche se sono in venti. Mi sembra, però, che il criterio ispiratore della legge sia quello di tener conto della composizione dell'impresa!

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Ma il contributo previsto da questo disegno di legge fa riferimento preciso al contributo previsto nella legge sulla previdenza marinara e individua il problema di un intervento solo per i pescherecci adibiti alla pesca entro il Mediterraneo. Gli armamenti cui lei si riferisce hanno più i caratteri di impresa industriale, per cui stabilire il principio di un intervento dello Stato nel settore delle imprese industriali significa vulnerare l'altro principio della non fiscalizzazione degli oneri sociali!

J A N N U Z Z I . Ho capito perfettamente il concetto, onorevole Ministro, però le dico che sono del parere che ogni legge è autonoma rispetto alla precedente e se in una precedente legge è stato affermato un principio che si rivela erroneo, nella seguente bisogna modificarlo e non ripetere l'errore. Capisco perfettamente che è meglio non toccare l'argomento della fiscalizzazione degli oneri sociali, però è anche vero che siamo in un campo in cui questo problema non si pone affatto, cioè ci troviamo di fronte a piccoli pescherecci le cui caratteristiche — a quanto mi si dice — non sono affatto dissimili da quelle dei pescherecci che operano nel Mediterraneo. Se mi si dicesse il contrario e cioè che sono dissimili, verrebbe a cadere il presupposto e allora mi rimetterei alla Commissione e al parere del Governo. Il ragionamento, come impostazione, è molto facile e l'impostazione

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

di principio mi pare più che esatta: a parità di condizioni, parità di trattamento. Se non ci sono pari condizioni, allora il mio emendamento cade.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Da una valutazione fatta dai competenti uffici ministeriali risulta che non ci sono le stesse condizioni. Come Ministro della marina mercantile — poichè ho già visto gli ordini del giorno che si intende presentare — suggerirei che invece di fare riferimento alle esigenze di un intervento statale specifico sui contributi della previdenza marinara, sarebbe più opportuno ed efficace richiedere un impegno al Governo di esaminare tutta la situazione dell'armamento oceanico e dell'armamento minore ai fini di stabilire provvidenze particolari per questo settore senza, ripeto, fare riferimento ai contributi della previdenza marinara. Un ordine del giorno in tal senso, non solo lo accetterei, ma lo auspico vivamente.

JANNUZZI. Ringrazio il Ministro per questi chiarimenti e per le sue intenzioni a proposito dell'ordine del giorno: per questi motivi ritiro l'emendamento che avevo presentato.

PRESIDENTE. Resta, allora, l'emendamento dei senatori Chiariello e Massobrio; però credo che i proponenti potrebbero ritirarlo in seguito alle dichiarazioni del ministro Natali e all'ordine del giorno che andremo ad approvare.

CHIARIELLO. Il Ministro queste cose le conosce meglio di noi, però anche io tengo a dire che la situazione di questi imprenditori è veramente drammatica. Comunque ritiro l'emendamento e mi associo all'ordine del giorno che sarà in proposito presentato.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 19.

(È approvato).

TITOLO VI.

(Disposizioni finanziarie)

Art. 20.

Oltre quanto previsto dall'articolo 19, all'onere complessivo di lire 750 milioni riguardante gli stanziamenti previsti dagli articoli 1, 16, 17 e 18 della presente legge per gli anni finanziari 1967 e 1968 si provvederà, nell'esercizio 1967, per lire 250 milioni mediante riduzione del capitolo n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, destinato a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso e, nell'esercizio 1968, per lire 500 milioni mediante riduzione del capitolo n. 5381 dello stesso stato di previsione.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle corrispondenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 21.

Le eventuali somme non impegnate nei singoli anni finanziari possono essere utilizzate negli esercizi successivi.

(È approvato).

Comunico alla Commissione che i senatori Giorgetti, Jervolino, Jannuzzi, Lombardi, Giancane, Chiariello, Fabretti e Angelilli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

considerato che il disegno di legge numero 2607 concernente "Provvidenze a favore della pesca marittima" non prevede provvidenze a favore della pesca atlantica, in particolar modo, per quanto riguarda il gravame fiscale derivante dai contributi

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

per la previdenza marinara di cui alla legge 27 luglio 1967, n. 658,

fa voti perchè il Governo nel quadro del piano di sviluppo economico predisponga uno studio accurato che soddisfi le legittime richieste dei pescatori atlantici ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

I senatori Fabretti, Adamoli, Vidali e Santarelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

considerato l'ingiusto danno che viene causato ai marittimi imbarcati sulle navi " a licenza " iscritte sul " registro navi minori e galleggianti " ai quali viene negato il diritto di iscriversi alla Cassa gestione marittimi istituita con la legge n. 658 del 27 luglio 1967,

impegna il Governo a far rispettare integralmente quanto disposto dall'articolo 4 della succitata legge e dall'articolo 1287 del codice della navigazione ».

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. È nostro dovere far rispettare la legge!

F A B R E T T I . Ma sappiamo che ci sono delle resistenze.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Comunque il Governo accoglie senz'altro questo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

C'è un ultimo ordine del giorno, presentato dai senatori Fabretti, Adamoli e Vidali che recita:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

considerato che i contributi previdenziali previsti dalla legge n. 658 del 27 luglio 1967 sono eccessivamente gravosi per i marittimi e per gli armatori delle navi adibite alla pesca oceanica e al naviglio minore adibito al cabotaggio, tanto da minacciare seriamente la stabilità economica delle aziende armatoriali,

impegna il Governo a riesaminare con la massima urgenza la materia e a predisporre il necessario e atteso intervento statale tendente a ridurre l'onere contributivo entro limiti economicamente ragionevoli e sopportabili dai marittimi e dalle aziende armatoriali ».

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Ho già espresso il mio parere su questo ordine del giorno e ho anche detto più di una volta, mi pare, i motivi per cui sono contrario a individuare, in una azione tendente a ridurre l'onere dei contributi, l'atteggiamento che il Governo dovrebbe assumere. Ho già detto che sono contrario a sollevare un problema di principio come quello cui si riferisce il senatore Fabretti: se fossi stato d'accordo con lui, non avrei avuto alcuna difficoltà ad accettare tutti gli emendamenti che il suo gruppo aveva presentato, e che anche altri avevano proposto. Ho già detto che sono d'accordo quando si richiede il nostro impegno responsabile per vedere di strutturare tutta una serie di interventi in favore dell'armamento oceanico e dell'armamento minore al fine di incoraggiare e sostenere questi due settori così gravemente danneggiati dall'attuazione della legge sulla previdenza marinara.

Non capisco inoltre come mai, senatore Fabretti, lei che afferma in questo ordine del giorno che il Governo deve « predisporre il necessario e atteso intervento statale tendente a ridurre l'onere contributivo entro limiti economicamente ragionevoli » — in sede di discussione dell'articolo 19 — non abbia appoggiato gli emendamenti tendenti a questo fine che alcuni senatori avevano presentato.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

F A B R E T T I . Certo appunto perchè la legge deve essere proposta, vogliamo l'intervento dello Stato. Comunque non insisto sull'ordine del giorno.

A N G E L I L L I . Mi compiaccio vivamente col Ministro per lo sforzo che ha fatto per ottenere questo stanziamento dal Ministero del tesoro. Questa è una prima tappa e mi auguro che la prossima legislatura veda giungere al traguardo di una definitiva sistemazione tutto il problema della pesca. Mi auguro altresì che anche il problema della pesca interna trovi soluzione e sistemazione nell'ambito del Ministero della marina mercantile.

G I A N C A N E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi; non posso non associarmi a quanto detto dagli intervenuti nella discussione circa l'inadeguatezza finanziaria del disegno di legge, inadeguatezza che, del resto, è stata riconosciuta dallo stesso relatore.

Il disegno di legge mi sembra carente non solo in rapporto alle necessità di un settore così importante della nostra economia, ma anche in relazione a quanto previsto nel programma di sviluppo economico.

Vero è che il piano non fissa l'ammontare degli investimenti da dedicare a questo settore, ma in un primo momento, come risulta dai lavori preparatori, si parlò di ben 50 miliardi di spesa pubblica nel quinquennio, di cui 30 da destinare al rafforzamento della pesca oceanica, 12 all'ampliamento delle attrezzature a terra, 5 all'aumento del fondo di dotazione per la pesca costiera e mediterranea e 3 per le attrezzature di ricerca.

Come si vede siamo ben lontani da tali somme che hanno un certo valore indicativo; siamo ben lontani, con questo disegno di legge, dall'affrontare con serietà e con probabilità di successo i problemi di fondo di questo settore che può considerarsi una zona depressa della nostra economia.

Secondo gli ultimi dati statistici disponibili, l'importazione dei prodotti della pesca costituisce il 5-6 per cento del totale delle importazioni di prodotti alimentari. Non è

certo una grande cifra, ma va considerato che il consumo medio per abitante è straordinariamente ridotto, essendo appena di 10 chilogrammi annui, di cui meno della metà è rappresentato dai prodotti conservati.

Conclusioni ancora più sconsolanti si traggono da un esame della produttività del settore: secondo i dati della FAO, una produzione superiore a quella che raggiunge l'Italia con oltre 15.000 mezzi a propulsione meccanica è ottenuta dall'Olanda con 1.500 mezzi; la Repubblica federale tedesca ne produce circa il doppio di noi con meno di 2.000 mezzi; il Marocco si avvicina di molto alla nostra produzione con meno di 1.000 mezzi.

È, in sostanza, il problema della pesca oceanica che deve essere risolto, se si vuole portare a livelli internazionali la nostra produttività.

Ma anche per la pesca costiera e mediterranea il problema presenta aspetti drammatici; non si tratta di aumentare il prodotto pescato, ma è lo stesso equilibrio biologico delle nostre acque che deve essere difeso e che ora è ulteriormente minacciato dalle ricerche petrolifere nel più pescoso dei nostri mari, e cioè l'Adriatico.

Per questo specifico problema sarebbe opportuno che il Governo fornisse informazioni precise sugli effetti di tali ricerche e sui provvedimenti che si intendono adottare. Sembra assurdo che i vitali interessi di una categoria di lavoratori, tipici per la loro tenacia ed abnegazione e per la durezza della loro fatica, possano essere trascurati senza alcun indennizzo e senza alcuna garanzia di fronte ad interessi contrastanti di cui non si nega certo l'importanza. Ed è ad una conciliazione che si deve giungere, non alla eliminazione pura e semplice di una delle parti in causa.

Mentre per le coste italiane è in pericolo la sussistenza stessa dell'equilibrio biologico, nei Paesi più progrediti la pesca sta diventando un'attività sempre più scientifica, che usa le più moderne attrezzature elettroniche, come avviene da qualche tempo nell'Unione Sovietica, e che impegna sempre più direttamente il Governo, come avviene negli Stati Uniti, che hanno recen-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 124^a SEDUTA (28 febbraio 1968)

temente creato appositi uffici per l'ammmodernamento ed il sostegno dell'industria peschereccia.

Alla luce di queste sommarie considerazioni, la nostra arretratezza assume aspetti preoccupanti, cui non può certo rimediare il disegno di legge in discussione. Tuttavia il provvedimento legislativo avvia organicamente a soluzione molti problemi di questo importante settore dell'economia nazionale e per queste ultime considerazioni, a nome del gruppo del Partito socialista, dichiaro di votare a favore del disegno di legge.

F A B R E T T I . Nell'esaminare il disegno di legge abbiamo esposto delle critiche e delle considerazioni che hanno la loro ragion d'essere. Riconosciamo che questo provvedimento introduce degli elementi nuovi, c'è lo sforzo di una ricerca nuova, di un nuovo coordinamento da parte del Ministero in direzione dei problemi della pesca nel nostro Paese, però riteniamo che questi interventi, questi coordinamenti, siano assolutamente inadeguati e addirittura in contrasto con le affermazioni rese e gli impegni precedentemente assunti dal Governo. Desidero ribadire questo principio: che è nostra convinzione che ci sia ancora una tendenza da parte del Governo, e più specificamente da parte del Ministero della marina mercantile, a non fare uno sforzo adeguato per quanto concerne la pesca nel Mediterraneo. Ho cercato in ogni mio intervento di sottolineare questi elementi e un motivo marginale o accidentale è confermato da quanto sta avvenendo nell'Adriatico: non è vero che l'uso delle bombe per la ricerca degli idrocarburi si ispira ad una legge, per l'esattezza quella del 21 luglio 1967, n. 163. Questa legge fissa norme precise e non vorrei rubar tempo ai colleghi, ma basterebbe rileggere quello che dice l'articolo 2 di quella legge, al terzo comma, circa l'uso di bombe sottomarine; si tratta, ripeto, di norme ben precise. Noi non siamo contrari, ovviamente, alla ricerca sottomarina, anzi la sollecitiamo, ma riteniamo che si possano e debbano trovare altri accorgimenti ed altri mezzi per realizzare questo obiet-

tivo senza arrecare danni al settore della pesca, già così precario. Sono migliaia di tonnellate di pesce che vengono distrutte o uccise con l'uso indiscriminato di queste bombe: si tratta di bombe di 150 chili che sollevano colonne enormi di acqua.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Ma non è vero! Lei ha letto le prescrizioni che abbiamo dato?

F A B R E T T I . Proprio in questi giorni parecchie peschate vengono fatte ributtare in mare dai medici provinciali perchè contengono pesce morto e questo reca un altro grave danno, oltre quello economico, ai pescatori, un danno di natura igienica, perchè in alto mare si trovano zone ricoperte di pesce in putrefazione e ciò può dare una pallida idea di quanto sia grave il danno subito dai nostri pescatori. E questo è anche conferma indiretta che le ricerche che si stanno conducendo sono al di fuori della legge, perchè dovevano essere fatte al di sotto del 44° parallelo. Ma c'è di più: quelle ricerche dovevano essere fatte entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 613 e invece si stanno ancora completando in una zona che non era prevista; quindi c'è anche l'abuso perchè si è andati avanti senza tener conto di una legge esistente, con tutte le conseguenze che si possono immaginare per la fauna ittica.

Per questi motivi noi insistiamo per un intervento del Ministero: ci era stato detto che il Ministero avrebbe mandato alcuni ispettori sul posto; ebbene, ho letto i verbali di tutte le riunioni, ma non vi ho mai visto i nomi dei rappresentanti del Ministero. E poi abbiamo un'altra notizia da parte dell'ingegner Traetta il quale ha detto che se avesse dovuto fare delle ricerche di idrocarburi non le avrebbe fatte con le bombe. E allora? Che cosa risponde il Ministro?

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Se lei si riferisce al problema delle cariche da farsi con aria compressa, allora le rispondo che questo problema è stato sollevato proprio da noi, come Ministero

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 120^a SEDUTA (16 gennaio 1968)

della marina mercantile; io le potrei anche citare i dati circa il prodotto perduto, veramente di minima entità.

F A B R E T T I . Se lei sa di altri mezzi per la ricerca degli idrocarburi, mezzi che permettono di salvare il patrimonio ittico già così scarso, perchè non li fa usare?

Comunque, fatte queste considerazioni, prendo atto dello sforzo fatto dal Ministero, anche se non soddisfa le nostre richieste; resta l'insufficienza dei finanziamenti che spero proprio il Governo voglia rivedere;

tuttavia, con tutte le riserve che abbiamo esposto, dichiaro di votare a favore del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari