

373.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 OTTOBRE 1965

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CINCIARI RODANO MARIA LISA

INDICE

	PAG.
Congedi	18054
Disegno di legge (Trasmissione dal Senato)	18054
Disegno di legge (Discussione):	
Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti (2553)	18055
PRESIDENTE	18055
ALBA	18091
GAGLIARDI	18055
GIACHINI	18063
GOLINELLI	18080
MACCHIAVELLI	18083
MORO DINO	18061
RICCIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	18057, 18072, 18074, 18076
SANTAGATI	18070
URSO	18078
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	18054
(<i>Svolgimento</i>)	18054
Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>):	18095
PRESIDENTE	18095
BERLINGUER LUIGI	18095
GAMBELLI FENILI	18095
NICOLETTO	18095
PIGNI	18095
Per un lutto del deputato Giorgina Levi Arian:	
PRESIDENTE	18054

	PAG.
Sul processo verbale:	
FERRI MAURO	18053
PRESIDENTE	18053
Ordine del giorno della seduta di domani	18095

La seduta comincia alle 16.

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

Sul processo verbale.

FERRI MAURO. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Voglia indicare il motivo.

FERRI MAURO. Desidero precisare un giudizio da me attribuito all'onorevole Cantalupo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRI MAURO. Nel mio intervento di ieri, riferendomi al discorso tenuto nella precedente seduta dall'onorevole Cantalupo, gli ho attribuito, a proposito di un suo giudizio sulle possibili decisioni del congresso socialista in materia di politica estera, la parola « eversive », che ho tratto dal *Resoconto sommario*. L'onorevole Cantalupo mi ha fatto rilevare di non avere mai pronunziato questa parola, che evidentemente è stata usata nel riassumere il suo pensiero per compendiare il senso dei suoi intendimenti.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

Nulla modificando nel senso del mio intervento di ieri, intendo comunque dare atto all'onorevole Cantalupo di non avere effettivamente usato nei confronti delle possibili decisioni in politica estera del congresso socialista la parola « eversive ».

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Mattarella, Sabatini e Zincone.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quella III Commissione:

« Modifica dell'articolo 3 del decreto legislativo 9 marzo 1948, n. 812, relativo all'ordine della " Stella della solidarietà italiana " » (2680).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annuncio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DARIDA: « Modifica alla legge 1° agosto 1941, n. 1063, in materia di rendite da infortuni sul lavoro per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto in concessione » (2675);

DE LORENZO ed altri: « Estensione ai direttori, ai primari ed ai direttori di farmacia degli ospedali psichiatrici delle disposizioni del primo comma dell'articolo 6 della legge 10 maggio 1964, n. 336 » (2676);

DARIDA: « Dispensa dalla ferma di leva per i figli o fratelli consanguinei di lavoratori deceduti a causa di infortunio sul lavoro e di grandi invalidi del lavoro » (2677);

GUARIENTO ed altri: « Modifica dell'articolo 26 della legge 9 novembre 1961, n. 1240, recante norme sulle pensioni di guerra » (2678);

CACCIATORE ed altri: « Proroga dei contratti di locazione e di sublocazione degli immobili urbani » (2681);

GAGLIARDI: « Riordinamento degli speciali ruoli organici del Corpo della guardia di finanza, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e del Corpo forestale dello Stato, istituiti con legge 22 dicembre 1960, n. 1600 » (2679);

SULLO: « Provvedimenti per un piano quadriennale di elettrificazione rurale » (2682).

Saranno stampate e distribuite. Le prime cinque, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre due, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Per un lutto del deputato Giorgina Levi Arian.

PRESIDENTE. Informo che la collega Giorgina Levi Arian è stata colpita da grave lutto: la perdita del marito. Alla collega così duramente provata nell'affetto familiare la Presidenza ha già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

Svolgimento di proposte di legge.

La Camera accorda la presa in considerazione alle seguenti proposte di legge, per le quali i presentatori si rimettono alle relazioni scritte e il Governo, con le consuete riserve, non si oppone:

Alatri, Basso, Carocci, Mussa Ivaldi Vercelli e Pigni: « Istituzione di cattedre per lo insegnamento della lingua e letteratura russa nelle scuole statali dell'istruzione secondaria » (2473);

Alessandrini e De Pascalis: « Raccolta, conservazione e distribuzione del sangue » (1060);

Lenoci: « Promozione del personale statale, invalido della guerra di liberazione, alle qualifiche di direttore di sezione, di 1° segretario e di 1° archivistica » (2611);

Fortini, Foderaro, Ripamonti, Merenda, Cocco Maria, Laforgia, Natali, Bonaiti, Calvetti, Baroni, Villa e De Meo: « Provvidenze a favore dei figli dei dipendenti statali » (2272).

La Camera accorda altresì l'urgenza per le proposte di legge nn. 2473 e 1060.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti (2553).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Gagliardi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dall'onorevole Dino Moro:

« La Camera

rilevato:

1) che nel quadro del programma quinquennale di sviluppo economico assume particolare significato e determinante rilievo una articolata considerazione delle virtualità del territorio e delle sue possibilità di servizio, e che la funzione svolta dai porti, in tale concetto, è intimamente integrata alle capacità del rispettivo *Hinterland*;

2) che la struttura geo-economica del paese identifica per sé funzioni precise degli empori maggiori e dei relativi sistemi portuali e propone, secondo il programma, interventi diversi orientati ad incidere negli squilibri territoriali con un adeguato flusso di investimenti pubblici e privati, tale da favorire, tra l'altro, lo sviluppo dell'Italia nord-orientale nei confronti del cosiddetto « triangolo industriale » e che consenta di evitare, contemporaneamente, tumultuose emigrazioni, congestioni e conurbazioni industriali e residenziali ritenute pericolose e costose sotto il profilo sociale ed umano;

3) che in tale ambito il porto di Venezia, con il sistema dei porti dell'Adriatico superiore, appare come struttura portante indispensabile, anche nel quadro dell'integrazione economica europea, a sostenere lo sviluppo di importanti regioni che molto hanno dato e danno per l'intera nazione, ricevendo scarsa assegnazione di disponibilità generali a riconoscimento della loro funzione di servizio;

4) che il problema portuale veneziano, nelle sue dimensioni commerciale ed industriale, può essere risolto — a beneficio e stimolo dell'economia di un vastissimo *Hinterland* interregionale corrispondente a quasi tutta l'Italia settentrionale e a maggior vigore

di aperta concorrenzialità del nostro paese nei confronti dell'Europa centrale — con adeguati stanziamenti per le sue strutture specifiche, spesso arretrate di decenni rispetto a bisogni inderogabili della sicurezza (traffici petrolieri pericolosi transitanti nel cuore della città storica) e della efficienza (bassi fondali, banchine non attrezzate, ecc.);

5) che in tale contesto la realizzazione, urgente, inderogabile e prevista per legge del nuovo canale navigabile Malamocco-Marghera non risponde tanto e solo alle necessità di tale coordinato sviluppo dell'Italia nord-orientale, quanto ad esigenze tecniche primarie ed antecedenti, sicché essa non deve far pretermettere altri investimenti di prima necessità per le strutture portuali vere e proprie;

fa voti

perché il Governo, per giungere senza ulteriori incertezze a tali risultati, non si fermi su una distribuzione di investimenti pubblici meccanicamente equiparata alla insoddisfacente attuale ripartizione delle strutture, ma consideri la priorità dei singoli investimenti dei vari porti secondo la produttività e l'incentivazione anche immediata — con riguardo alla situazione congiunturale — che le opere possono determinare, sia con specifico riferimento ai traffici marittimi, sia con riguardo all'industrializzazione ed alla creazione di nuovi posti di lavoro inducibili nello *Hinterland* interregionale, nella certezza che tale criterio assicurerà al porto di Venezia, ed al sistema economico che esso serve, adeguato sostegno di infrastrutture e dei servizi;

chiede pertanto

che nel quadro del primo stanziamento per lo sviluppo dei porti siano immediatamente finanziate le opere previste e tecnicamente già approvate per il nuovo canale Malamocco-Marghera con il fondale previsto dal piano regolatore generale del consorzio per lo sviluppo del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera e le opere di più urgente necessità del porto commerciale alla marittima e a Marghera stessa ».

L'onorevole Gagliardi ha facoltà di parlare.

GAGLIARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi domando anzitutto perché, a tre mesi di distanza dall'approvazione da parte del Senato del disegno di legge in esame, soltanto oggi la Camera sia chiamata ad esaminare il provvedimento. Mi sembra poi opportuna una puntualizzazione storico-

legislativa al fine di individuare eventuali responsabilità in ordine al ritardo nell'approvazione di un provvedimento avente fondamentale importanza congiunturale e strutturale: congiunturale, per il significato che 75 miliardi immessi sul mercato delle opere pubbliche possono avere per la nostra economia in un momento di stasi; strutturale, per quello che un investimento attinente al miglioramento delle strutture può significare per i nostri porti intasati, insufficienti, incapaci ormai di accogliere un traffico che per la maggior parte si attua ormai via mare.

Prima della chiusura estiva promossi una iniziativa tendente a mettere d'accordo tutti i gruppi sull'opportunità di approvare l'attuale disegno di legge presso la Commissione lavori pubblici in sede legislativa. Raccolsi l'adesione di tutti i gruppi, in un primo tempo anche di quello comunista; ma successivamente, ritirata quest'ultima adesione, andò a vuoto il tentativo di approvare il provvedimento prima delle ferie e quindi la possibilità di assistere in questi giorni all'avvio delle opere marittime nei nostri porti.

Secondo gli argomenti addotti dal gruppo comunista questo disegno di legge non offre sufficienti garanzie di inquadrarsi nella programmazione economica, per cui i comunisti hanno ritenuto necessario discuterlo in aula, con assunzione diretta di responsabilità da parte del Governo di fronte all'Assemblea. Avremo modo di ascoltare i motivi dell'opposizione comunista, che del resto sono già stati espressi al Senato; ma intendiamo fin d'ora sottolineare che da questo rinvio deriva un ben individuato danno all'economia nazionale e alle strutture portuali. È bene che lo sappiano i lavoratori portuali, le categorie interessate, le città marinare, tutti coloro cioè che da anni si stanno battendo per avere i fondi necessari alla realizzazione di queste opere marittime e portuali. Ho voluto precisare ciò perché siano ben chiare le responsabilità di ciascuna parte politica.

Le argomentazioni che verranno addotte contro il provvedimento (possiamo intuirle e anticiparle) sono del tutto irrilevanti e, dinanzi a un disegno di legge al quale si può rimproverare soltanto una insufficienza finanziaria, non bastano a giustificare un atteggiamento sostanzialmente infondato, pretestuoso e quindi puramente dilatorio, per scopi che la Camera può facilmente individuare. (*Interruzione del deputato Bastianelli*).

Ho letto gli *Atti parlamentari* del Senato e, per la conoscenza che ho della ferrea di-

sciplina del gruppo comunista, ho motivo di ritenere che qui verranno portate le stesse argomentazioni. Ho letto anche i discorsi dei colleghi comunisti in Commissione, e penso che non saranno smentiti dal vostro gruppo: si tratta quindi di una facile profezia.

Fatta questa precisazione, che credo difficilmente contestabile, per chiarire le rispettive responsabilità, entro nel merito del provvedimento. Esso si giustifica per la concreta validità delle iniziative proposte all'approvazione della nostra Assemblea. Questo primo stralcio di 5 miliardi sul totale di 260 miliardi previsto dal programma quinquennale per opere urgenti e indilazionabili per i porti italiani giunge quanto mai opportuno e appare urgente per consentire iniziative attese da anni e indispensabili per porre i nostri porti in condizioni di migliore ricettività, così da poter accogliere le navi di grande tonnellaggio, garantendo nello stesso tempo la sicurezza dei traffici ed evitando che i porti diventino strozzature pericolose ai fini dello sviluppo della nostra economia.

Basterebbero queste poche considerazioni per legittimare il provvedimento che ci sta dinanzi e che, inquadrandosi nel programma nazionale, sia pure come primo stralcio, è diretto a rimuovere strozzature e deficienze da tutti largamente e concordemente lamentate in congressi, in convegni, in assemblee di categoria, in riunioni di amministratori locali o nazionali, sempre, comunque e dovunque. Dopo di che non vi sarebbe altro da dire se non manifestare nuovamente la nostra perplessità e meraviglia per la rimessione in aula del provvedimento, il che, se consente un più ampio dibattito, ritarda tuttavia l'approvazione di un disegno di legge che per la sua semplicità e chiarezza avrebbe potuto essere senz'altro esaminato dalla Commissione competente in sede legislativa.

Poiché tuttavia il provvedimento giunge ora in aula, approfitto dell'occasione che mi viene offerta per affrontare alcuni argomenti strettamente connessi con il tema in oggetto.

Una prima esigenza che desidero sottolineare e sulla quale richiamo in particolare l'attenzione del sottosegretario alla marina mercantile è quella di rivedere l'ormai superato decreto-legge del 1885 sulla classificazione dei porti e sul contributo degli enti locali alle opere portuali. È ben vero che in questi giorni si celebra a Firenze il centenario dell'emanazione del corpo delle leggi fondamentali dello Stato, che risale al 1865, ma dobbiamo pure riconoscere che leggi come questa a distanza di ottanta anni ap-

paiono strumento inadeguato e insufficiente. In particolare non è concepibile che sulle già magre, esauste, deficitarie finanze degli enti locali che si trovano anche a distanza di ottanta, novanta o cento chilometri dal centro portuale (e il fatto non è assurdo, perché sappiamo che un *Hinterland* portuale si estende per molte centinaia di chilometri) gravino contributi proporzionali, rapportati all'andamento del traffico portuale, che su bilanci di 50 o di 80 milioni possono gravare per sei, otto o anche dieci milioni, con un'incidenza troppo elevata e tale da non poter essere sopportata. Raccomando quindi al Governo la massima attenzione su questo problema, nella speranza che questo decreto-legge possa essere quanto prima modificato, secondo gli studi che a quanto mi risulta sono già in corso da tempo.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sulla questione vi è anche una proposta di legge d'iniziativa del collega Corrado Terranova.

GAGLIARDI. Me ne compiaccio, anche perché sono certo che ad essa si aggiungerà un disegno di legge di iniziativa del Governo.

Un secondo aspetto del provvedimento che intendo sottolineare riguarda la distribuzione dei fondi che questo disegno di legge mette a disposizione dei ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, d'intesa con quelli del bilancio e del tesoro.

La somma di 5 miliardi può apparire notevole, ma risulta, se non irrilevante, certamente modesta ove la si rapporti alle esigenze dei nostri porti, che da anni attendono di essere soddisfatte. Di fronte a questa constatazione è importante che questi denari vengano spesi bene, per investimenti ad alta produttività, non fatti a pioggia, ma concentrati, utilizzati cioè nel modo migliore. A tale proposito il disegno di legge non offre per la verità precise indicazioni in ordine agli investimenti, in quanto delega ad un ristretto Comitato di ministri la distribuzione dei fondi; e ai criteri si accenna appena nel passaggio di un articolo, nulla di più.

A tal proposito mi sia permesso svolgere, per una sola parte, l'ordine del giorno che ho presentato insieme con altro collega. La distribuzione di questi fondi, proprio perché si tratta di programmazione e quindi di investimenti razionali alla luce di una serie di esigenze che verrò illustrando, non può essere disseminata secondo criteri settoriali, in base alle richieste di questa o di quella

zona; secondo cioè il quadro di soddisfacimento di sia pur legittime aspettative che però sbriciolerebbero l'importo, modesto se correlato ai bisogni dei porti.

Non devono essere dunque questi fondi sbriciolati in mille rivoli, ma, individuati alcuni grossi centri portuali, investiti in essi per le esigenze produttive e di efficienza che questi porti fanno valere ormai da più anni.

GUARRA. Così, chi è ricco deve continuare ad arricchirsi; chi è povero deve rimanere tale.

GAGLIARDI. La ringrazio dell'interruzione che mi permette di precisare ulteriormente il mio pensiero.

Il porto non è un cittadino al quale noi vogliamo garantire un reddito minimo vitale, sufficiente e necessario per potere avere una vita dignitosa, rispettata, una vita degna di tal nome; un porto è una struttura industriale. Esso non può essere, al punto in cui siamo, ad indirizzo artigianale, non meccanizzato, dotato di moli insufficienti, di meccanismi inadeguati, privo di silos o magazzini, di frigoriferi attrezzati. Se manca tutto questo, l'efficienza industriale viene meno e noi abbiamo porticcioli turistici, porticcioli per pescherecci, porti-rifugio, ma non abbiamo porti industriali capaci di fare la concorrenza ai porti del nord e a quelli dell'Atlantico, a quei porti cioè che richiamano nelle altre nazioni (come giustamente scrive l'onorevole Degan nella sua relazione) altissime percentuali del traffico portuale.

Per un paese che ha migliaia di chilometri di coste, bisogna scegliere che cosa vogliamo. Desideriamo creare 100-200 porti ad altissima efficienza? Magari, sarebbe l'ideale. Alla fine, però, avremmo creato una perequazione per tutti i porti, ma li lasceremmo praticamente vuoti, senza traffico per il 75, l'80 per cento. È necessario individuare allora quei porti che la natura, sotto il profilo geofisico, ha particolarmente agevolato offrendo ad essi tranquillità di acque, ampiezza di retroterra, vaste pianure all'interno, facilità di comunicazioni, un *Hinterland* bene organizzato. Individuati questi porti, si dovrà in essi investire il denaro pubblico.

Se così non facciamo o pretendiamo, in una concorrenza che non ha alcun significato ed è fuori di ogni concetto di programmazione, di rendere efficienti nella stessa misura due porti distanti 50 chilometri, alla fine non faremo il bene di nessuno dei due e certamente nemmeno quello della colletti-

vità nazionale. Ecco perché il mio discorso, che alla fine prenderà una configurazione specifica nei confronti di un determinato porto (lo dico subito per evitare che si affermi che io sto facendo un discorso d'ordine generale per poi arrivare a tirare l'acqua ad un certo mulino; gioco a carte scoperte sotto questo profilo), prospetta alcuni concetti che penso non possano non essere condivisi dai colleghi qui presenti. Se poi alla fine, ripeto, da questi concetti generali deriveranno consequenzialmente alcune scelte, non me ne vorranno gli onorevoli colleghi perché, se saranno d'accordo con i principi di ordine generale, altrettanto non potranno non esserlo con le conseguenze che da quei principi scaturiranno.

Allora il discorso qui diventa innanzi tutto un discorso di programmazione; ecco dove, a mio avviso, si poteva imputare al disegno di legge di essere incompleto, cioè in ordine alle garanzie che esso offre circa la distribuzione dei fondi. Tutt'al più sotto questo aspetto, che il nostro ordine del giorno tende appunto a precisare, offrendo alcune indicazioni al Governo per la parte esecutiva, per la parte della distribuzione dei fondi in discussione.

Anzitutto chiediamo che venga individuato, alla luce delle statistiche — e non per prendere atto soltanto della realtà di fatto, che, in molti casi, la realtà di fatto può e deve essere modificata — quello che è un dato scientifico: la forza ricettiva dei maggiori porti nazionali. Ciò fatto, con facilità si individuano lungo le nostre coste dei sistemi portuali integrati e complementari gli uni rispetto agli altri, che fanno, ad esempio, dei porti di Trieste, di Venezia e di Ravenna nell'alto Adriatico, dei porti delle coste abruzzesi e pugliesi nell'Adriatico e nello Jonio, e via dicendo per gli altri mari (non intendo qui soffermarmi in una indagine analitica), un sistema complementare e integrato che non può non sfuggire ad una visione coordinata ed organica del settore.

Ed ecco quindi che a questo esame statistico e razionale consegue, di fatto e coerentemente, una scelta di priorità in ordine ai porti che offrono, per natura, le maggiori capacità ricettive; priorità in ordine ai porti che già sono portatori di traffico (e qui potremmo aprire una lunga polemica se è la via di mare che fa il traffico o se è il traffico che mette in moto le vie di mare, ma sarebbe una polemica a circolo chiuso e viziosa, perché di fatto essa è superata dalla realtà dei porti che questo problema dei traffici hanno

già affrontato e superato, come dimostrano i milioni di tonnellate di merci che in essi annualmente si imbarcano e si sbarcano).

Attraverso l'esame della situazione geografica, dei dati statistici, delle vie di comunicazione (idroviarie, stradali e viarie) che stanno alle spalle dei singoli porti, si identifica la funzione nazionale ed internazionale dei porti medesimi; si individua e si intuisce la necessità di investire quindi in questi ben individuati porti il massimo impegno dello Stato. Se non si fa così, noi potremmo soddisfare certo esigenze elettorali, settoriali, se volete anche alcune esigenze produttive, ma finiremmo per disperdere lo sforzo dello Stato in mille rivoli senza ottenere risultati positivi.

Il secondo aspetto che intendevo affrontare nel mio intervento è quello riguardante uno di questi porti che, inserito nel sistema dell'alto Adriatico, a nostro avviso richiede una attenzione particolare da parte del Governo nell'attuazione del disegno di legge che sta dinanzi alla nostra Assemblea. Si tratta del porto di Venezia, secondo porto d'Italia per il traffico globale (industriale e commerciale) e terzo porto d'Italia per il traffico commerciale.

Si narra, non come leggenda ma come fatto storico, che Napoleone, salendo un giorno sul campanile di San Marco durante l'occupazione della città, vedendo questo meraviglioso porto-laguna, uscisse in una esclamazione del genere: « La natura non poteva fare porto più ideale di questo ». Ed in effetti è vero, perché attraverso le tre bocche lagunari di San Nicolò, Malamocco-Alberoni e San Felice di Chioggia, questa enorme laguna offre una gronda lagunare di 40-50 chilometri, offre acque tranquille e ricettive per migliaia di navi, volendo; offre sulle sponde una serie di zone industriali in continua espansione; offre, in una parola, la simbiosi ideale mare-terra, porto-linee di navigazione, ricezione-possibilità di traffici e di commerci.

A tale proposito noi ricordiamo di avere già affrontato in questa aula il problema del porto di Venezia, e di averlo affrontato anzitutto sotto l'aspetto della salvaguardia del centro storico, aspetto che fu addirittura oggetto di una proposta divenuta legge, con la quale lo Stato si impegnava in breve volgere di tempo (impegno, purtroppo, finora disatteso nonostante risalga a ben tre anni fa) a vietare il passaggio delle petroliere dal bacino di San Marco, per evitare che danni gravissimi potessero derivarne a quell'*unicum* ur-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

banistico, architettonico, storico, di civiltà costituito dalla città di Venezia.

Ebbene, onorevoli colleghi, dobbiamo pensare che oggi, 14 ottobre 1965, per il porto di Venezia passano navi con le stive piene di migliaia di tonnellate di nafta e petrolio, di raffinati, di prodotti ad alta capacità di combustione che transitano a trenta, quaranta, cinquanta metri dal palazzo dei Dogi, dalla basilica di San Marco, da piazza San Marco, dalla punta della Salute; passano in mezzo alle case, ai magazzini, in mezzo al traffico, tra un vaporino e l'altro, tra una gondola e una barca. Pochi avvertono questo pericolo imminente che grava sulla città e sulla civiltà umana, visto che ormai di Venezia si parla come di un cardine della civiltà umana.

Non posso non ricordare che il ministro Pieraccini, rispondendo al Senato ad alcune interpellanze sulla nostra città, ebbe a dire di non potersi ulteriormente assumere la responsabilità di far passare le petroliere attraverso il canale di San Marco e che al più presto si sarebbe dovuto agire per lasciare libera la città da questi traffici estremamente pericolosi.

Il sindaco di Venezia poi dichiarava alla presenza del ministro della marina mercantile senatore Spagnoli che la situazione è gravissima e che la città è esposta a conseguenze incalcolabili nell'eventualità di uno scoppio. Il sindaco aggiungeva che non più di due mesi fa Venezia era stata salvata per puro miracolo, e denunciando ancora una volta questi pericoli, lamentava che non si fosse riusciti a far comprendere la gravità della situazione alle autorità competenti. La stampa a più riprese ha avuto modo di commentare questa allarmante situazione. Ho qui con me alcune copie fotostatiche che riportano a titoli di scatola: « Tre inchieste dovranno chiarire perché la petroliera è esplosa »; « Collisione tra due petroliere nel porto di San Nicolò »; « Una direttissima per la marittima dopo il tragico ammonimento della *Luisa* ». Scoppi gravissimi che ebbero come conseguenza la perdita di vite umane e danni incalcolabili alle navi ma avrebbero potuto provocare, e non provocarono per puro miracolo, danni immensi al centro storico.

Siamo dunque di fronte a questa necessità ed urgenza, onorevole rappresentante del Governo, affinché venga posto fine a questo calvario, a questa spada di Damocle che incombe sulla città e ne fa una sorta di perenne perseguitata affidata soltanto alla provvidenza.

Occorre aggiungere l'obsolescenza dei canali e dei fondali. Non si è ancora riusciti a capire, ad esempio, che nel porto-laguna di Venezia i traffici rispondono non solo ad esigenze portuali ma anche a vere e proprie esigenze di navigazione e di trasporto: quello che per la terraferma è la strada e l'autostrada, per la nostra città è rappresentato dal mare. Mai come in Venezia il mare che lega un continente all'altro, uno Stato all'altro, una riva all'altra, finisce per legare la stessa città in un unico abbraccio. Orbene, se i fondali di questo mare non sono dragati, scavati periodicamente sia per quanto riguarda la cintura sia per le banchine, va da sé che noi riportiamo indietro la nostra civiltà di molti secoli. Se riandiamo per un momento alla civiltà dell'Austria-Ungheria o alla civiltà bonapartista o all'antichissima civiltà della Repubblica, dobbiamo ricordare fatti molto importanti, progressi non indifferenti che caratterizzarono quelle epoche. Noi torniamo indietro se non ci rendiamo conto che quel che la natura ha fatto l'uomo deve conservare; conservare, certamente, senza violare le leggi di natura che potrebbero porre a repentaglio lo stesso equilibrio idrologico dell'intero comparto lagunare, ma mettendo questa vasta area in condizioni di essere un polmone vivo e non una palude abbandonata, come purtroppo minaccia di diventare nella misura in cui il mancato escavo dei canali non consente più alle navi superiori alle 15-20 mila tonnellate l'ingresso nei porti e l'attracco alle banchine; sì che bisogna attendere le alte maree per fare uscire le navi: con ritardo, con perdite di tempo, con spese non indifferenti. Occorre, in una parola, provvedere con urgenza perché questo porto, il secondo d'Italia, abbia la possibilità di continuare ad essere efficiente.

Due anni fa le navi che portavano il grano necessario a completare il raccolto granario, allora deficitario, rimasero dai 40 ai 60 giorni alla fonda, in laguna o in mare, in attesa di potersi avvicinare ai moli e alle banchine, che erano stipati di altri piroscafi e non potevano riceverli. Perfino ai *Lloyds* di Londra si aumentarono i noli per Venezia, perché era considerata ormai una città inviccinabile, per i traffici marittimi: segno che i costi dei trasporti diventavano a tal punto elevati da non essere neppure più competitivi con i costi di altre strade, di altre possibili vie di comunicazione.

Ho detto che gli investimenti debbono essere poi congrui e pertinenti rispetto a quello che è l'aspetto della produttività. Se io pian-

to un palo, costruisco un magazzino, erigo una banchina, sistemo un silos e questi rimangono praticamente vuoti, soddisfo ad una esigenza alla quale però non fa seguito un aumento della produttività, un aumento del reddito, un aumento dell'attività economica. Ma se faccio le stesse cose e ne ho — come nel caso di Venezia — un programma già compilato, già pubblicamente annunciato, già ufficialmente reso noto ad autorità locali e nazionali, che comporta l'immediato investimento di 84 miliardi da parte di enti pubblici e privati, da parte di industrie e di società, io metto in moto un meccanismo moltiplicatore di investimenti che è quanto mai congruo e pertinente per una situazione congiunturale come quella nella quale stiamo vivendo e che abbisogna appunto di investimenti ad altra produttività, capaci cioè, con poco, di ottenere il molto. 84 miliardi di investimenti immediati, che si realizzano il giorno stesso in cui sono avviati i lavori definitivi per la realizzazione del grande canale navigabile Malamocco-Marghera che, come dianzi dicevo, elimina il traffico pericoloso delle petroliere dal centro storico e mette in comunicazione diretta il mare con la seconda e la terza zona industriale di Marghera. 84 miliardi immediati, ma 277 nel quinquennio successivo all'investimento in pro' del quale stiamo parlando in questa seconda parte del nostro intervento; un investimento di soli 12 miliardi e 300 milioni per mettere in moto, come dianzi dicevo, 88 miliardi subito e 277 in un secondo tempo, per un complesso di circa 350 miliardi nel quinquennio 1966-1971.

Onorevole rappresentante del Governo, noi vogliamo sperare, confidare che queste nostre considerazioni abbiano ad essere attentamente valutate, perché stiamo parlando nell'interesse non tanto e non solo di una specifica località quanto dell'intera economia nazionale, se è vero, come è vero, che i nostri dati sono difficilmente smentibili e che essi hanno una concreta evidenza fatta di cifre, di dati, di investimenti produttivi dei quali, come dicevo, molto bisogno ha il nostro paese.

Ecco perché il nostro ordine del giorno, che ci auguriamo possa essere accolto dal Governo, fa appunto voti perché senza ulteriori incertezze si giunga a tali risultati. Non bisogna puntare su una distribuzione di mezzi finanziari pubblici meccanicamente proporzionata alla insoddisfacente attuale ripartizione delle strutture, ma occorre valutare la priorità dei singoli investimenti nei

vari porti secondo la produttività e l'incentivazione anche immediata, con riguardo alla situazione congiunturale, che le opere sono in grado di determinare sia con specifico riferimento ai traffici marittimi sia alla industrializzazione e alla creazione di nuovi posti di lavoro nell'*Hinterland* interregionale: nella certezza che tale criterio assicurerà ai porti-chiave dell'economia nazionale, in particolare anche al porto di Venezia, adeguato sostegno di infrastrutture e di servizi.

Non posso concludere questo mio intervento senza invitare il Governo a compiere, oltre che questa oculata attenta distribuzione di fondi diretta, come dianzi dicevo, ad investire produttivamente il pubblico denaro, un attento e ulteriore approfondito esame di tutti i problemi attinenti ai porti. Dicevo all'inizio del decreto-legge del 1885. Ricordo ancora la necessità che a questi 75 miliardi se ne aggiungano altri e presto, perché una volta che sia stata distribuita questa somma nuove esigenze e nuovi problemi si porranno. Nell'adeguamento dei porti alla mutata realtà economica siamo arretrati di 20-30-40 anni, e il tempo corre più che non il nostro sforzo di adeguamento. Ecco perché i 75 miliardi, pur rappresentando un importante intervento dello Stato, se correlati ai bisogni sembrano già poca cosa. Perciò non bisogna fermarsi qui e ritenersi soddisfatti, bisogna andare avanti ancora; bisogna che la cifra che ci distanzia dai 260 miliardi del piano quinquennale, venga presto trovata, anche se voci pessimistiche corrono circa la possibilità di reperirla. Ma se è vero come è vero che questa dei porti è una delle strozzature più gravi dell'economia nazionale, per quanto teso, acuto possa essere, non sarà mai sufficiente l'impegno del Governo indirizzato a reperire i fondi residui che sono indispensabili. Circa l'80 per cento dei traffici oggi si svolge attraverso i porti. L'Italia fu definita un grande molo in mezzo al Mediterraneo, ai traffici portuali, ai mari, ma un molo che non sia attrezzato non è un molo, è tutt'al più una lingua di terra non destinata certo a grandi fortune.

Onorevoli rappresentanti del Governo, questo mio accorato appello mi auguro serva almeno a stimolare ancora la loro iniziativa, a mettere in grado i loro dicasteri di essere sempre più impegnati nei confronti del tesoro e del bilancio per ottenere i mezzi necessari, e nello stesso tempo sia anche questo mio intervento di gratitudine e di plauso per quanto è stato fatto, che non è poco, dopo tutto, ma anche di incentivo per quel che resta

da fare, che è ancora molto. (*Applausi al centro*).

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

MORO DINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la politica portuale che è stata seguita negli anni trascorsi, dalla ricostruzione ad oggi, ci porta a considerare particolarmente importante questo disegno di legge, già approvato dal Senato.

Io non desidero fare alcun processo alle intenzioni che hanno indotto i colleghi del gruppo comunista a chiedere la rimessione all'Assemblea. Voglio rifiutarmi di credere che l'abbiano fatto con l'intento di ritardare l'approvazione del provvedimento. Comunque, saremo lieti di ascoltare le motivazioni che addurranno per questo ritardo obiettivo che il disegno di legge subisce.

Le dimensioni finanziarie di questo provvedimento sono indubbiamente insufficienti a coprire tutte le esigenze portuali del nostro paese ma proprio per questo è necessario che almeno concluda il più rapidamente possibile il suo iter, come primo passo in direzione contraria alla politica portuale fin qui seguita. Qual è stata in sostanza, onorevoli colleghi, la politica portuale portata avanti dal nostro paese dalla ricostruzione ad oggi? Mentre si sono avuti investimenti anche massicci nel settore dei trasporti pubblici (ferrovie, autostrade, telecomunicazioni), assolutamente insufficienti sono stati quelli per la ricostruzione e la riattrezzatura dei porti; non solo, ma i criteri secondo cui la ricostruzione è avvenuta sono estremamente discutibili e si sono rivelati per le necessità quotidiane dei porti assolutamente superati. Le disposizioni legislative costringevano a ricostruire secondo una frase veneziana che andava bene per il campanile: « Come era, dove era ».

È avvenuto che i porti italiani sono stati ricostruiti secondo le esigenze del traffico del 1938 e non del 1946 ed in base alle dimensioni ed alle strutture delle navi dell'epoca, senza tener conto dei giganteschi passi nel frattempo compiuti dalla tecnica della costruzione delle navi e dalle esigenze del volume di traffico cui i porti italiani avrebbero dovuto far fronte.

Se noi pensiamo che nell'ultimo quinquennio sono stati spesi dallo Stato appena 70 miliardi per i porti italiani, con una spesa annua al di sotto dei 15 miliardi e se facciamo il confronto con gli investimenti che si sono avuti nello stesso periodo in altri paesi europei, possiamo constatare che la situazione

è critica: ad esempio, in Francia sono stati stanziati 45 miliardi all'anno.

Anche più grave è che negli altri paesi europei, che sono in diretta concorrenza con l'Italia, come la Francia, la Germania, il Belgio e l'Inghilterra, sono stati seguiti per la ricostruzione dei porti criteri esattamente opposti a quelli seguiti in Italia. I porti inglesi, francesi e tedeschi oggi sono in grado di accogliere pienamente il traffico marittimo e di soddisfare a tutte le sue esigenze. Ecco perché gran parte dei traffici tra l'Europa e l'America, e precisamente il 75 per cento, è concentrato nelle grandi zone portuali dei paesi europei del mare del Nord, del Baltico e della costa occidentale atlantica.

Ecco perché questo provvedimento, che prevede lo stanziamento di 75 miliardi di lire in cinque anni, considerate le urgenti necessità dei porti italiani si raccomanda da sé, nonostante la sua limitatezza, per l'approvazione.

Potrebbe sorgere, come certamente sorgerà, una legittima domanda da rivolgere agli onorevoli rappresentanti del Governo: quale rapporto intercorre tra lo stanziamento di 75 miliardi previsto da questo disegno di legge e quelli ordinari del Ministero dei lavori pubblici per la manutenzione dei porti?

Ho letto attentamente i resoconti della discussione avvenuta al Senato. I rappresentanti del Governo hanno assicurato che questo stanziamento di 75 miliardi verrà ad aggiungersi agli stanziamenti ordinari del Ministero dei lavori pubblici per la manutenzione dei porti.

Ma vi è un'altra domanda che avrebbe bisogno di una risposta particolarmente chiara: quale rapporto vi è tra lo stanziamento previsto da questa legge ed il programma generale di sviluppo che porta il nome di piano Pieraccini e che prevede per i porti uno stanziamento di 260 miliardi nei prossimi cinque anni? Mi pare che nella legge, sia pure senza quella chiarezza che era auspicabile, sia affermato un concetto che mi permetto di condividere pienamente: il concetto cioè che per assicurare la produttività di questi 75 miliardi essi debbano essere concentrati in quei porti che per loro natura sono porti commerciali ed industriali, quei porti cioè che possono restituire all'economia nazionale anche in misura maggiore gli stanziamenti per essi previsti. Credo sarebbe un errore particolarmente grave se questi 75 miliardi che già di per sé sono insufficienti venissero destinati ad accogliere le esigenze, sia pur legittime ma settoriali, di questo o quello degli oltre 100 porti

secondari del nostro paese. Non faremmo altro, adottando un tale criterio di ripartizione, che disperdere questo denaro. Si attesti dunque il Governo severamente sul criterio di concentrare gli investimenti in quei porti che di per sé costituiscono un'attività produttiva primaria.

In coerenza con quanto ho detto io vorrei, riprendendo almeno in parte il discorso del collega Gagliardi, illustrare l'ordine del giorno che lo stesso collega ha firmato con me, ordine del giorno che si rifà alle esigenze di un appunto dei grandi porti italiani, quello di Venezia, il secondo d'Italia. Il mio discorso non può essere dunque tacciato di adesione a criteri di settorialità, ma si inquadra perfettamente nei criteri che hanno presieduto all'elaborazione di questa legge, in quanto il porto di Venezia è proprio uno di quei porti commerciali ed industriali che di per sé sono centri di sviluppo di attività produttiva ed il cui ampliamento è destinato a restituire all'intera nazione in misura assai più ampia ciò che per esso sarà investito.

Il principale problema del porto di Venezia è attualmente quello della escavazione del canale Malamocco-Marghera, per cui è prevista una spesa, secondo i calcoli fatti dagli uffici dello Stato e dal consorzio per l'industrializzazione della III zona industriale di Porto Marghera, di 13 miliardi. Questo canale, che dovrebbe avere una profondità di oltre 15 metri, consentirebbe al porto di Venezia di diventare quel grande porto che noi veneziani auspichiamo ma che io penso debba essere auspicato nell'interesse di tutta l'economia del nostro paese, perché esso è destinato a servire non gli interessi specifici di una regione; ma gli interessi di un *Hinterland* particolarmente vasto.

Noi avremmo anche potuto discutere il problema in chiave polemica nei confronti di altri porti italiani verso i quali nel passato sono andati maggiori stanziamenti che non al porto di Venezia. Ma riconoscendo responsabilmente l'esigenza che le legittime attese e aspirazioni delle varie comunità della nazione siano viste in un contesto generale, non faremo questo discorso. Ci limitiamo a sottoporre all'attenzione della Camera, e in particolare all'attenzione del Governo la necessità che il porto di Venezia sia con questo strumento legislativo condotta ad un livello di efficienza moderna.

Bisogna per questo pervenire alla costruzione del canale Malamocco-Marghera. Noi non vi chiediamo, onorevoli rappresentanti del Governo, che siano costruite oggi tutte le

attrezzature, banchine, gru, che sono direttamente connesse con il funzionamento del porto di Venezia e del porto di Marghera. Noi vi chiediamo che sia costruita la struttura fondamentale, la più importante perché il porto di Venezia possa essere all'altezza delle sue funzioni e possa rispondere alle esigenze dell'economia nazionale.

Alcuni dati, onorevoli rappresentanti del Governo, che io penso abbiano particolare valore. Vi è una forte concentrazione industriale sulle sponde della laguna di Venezia, concentrazione di industrie che hanno un'esigenza naturale di essere costiere: industrie petrolchimiche, chimiche, siderurgiche. Sono stati già assicurati investimenti dell'entità di 84 miliardi per quando il canale Malamocco-Marghera sarà stato costruito. A questo riguardo potrebbe sorgere una polemica — che d'altra parte già è cominciata tra le forze politiche veneziane — intorno al tipo particolare di questi investimenti e all'eventuale funzione che in questo campo potrebbe svolgere l'industria di Stato. Ma è un problema che non attinge direttamente l'argomento di cui oggi ci stiamo occupando. È chiaro che nessuna industria privata né di Stato potrebbe essere creata nella zona di Marghera se non venisse costruito il canale Malamocco-Marghera, che è la base da cui si deve partire per un qualsiasi discorso organico intorno al porto di Venezia.

La necessità dell'escavo di questo canale deriva anche dal fatto che al porto di Venezia oggi possono accedere navi che stazzano dalle 14 alle 15 mila tonnellate e petroliere che stazzano dalle 20 alle 25 mila tonnellate, mentre è indispensabile consentire l'accesso a navi che stazzino dalle 30 alle 35 mila tonnellate e a petroliere della stazza di 50 o 100 mila tonnellate, questo essendo l'attuale indirizzo dell'industria delle costruzioni navali.

E ancora, onorevoli colleghi, vi è l'esigenza, particolarmente importante dal punto di vista umano, di liberare Venezia dal pericolo, così bene lumeggiato dal collega Gagliardi, costituito dal fatto che le petroliere passano in mezzo alla città, nel pieno del bacino di San Marco, vicino alla Giudecca, al Palazzo ducale, a monumenti noti a tutto il mondo. Si calcola che il pericolo che Venezia ha corso nei tempi passati sia aumentato del cento per cento per queste pericolose traversate.

Questi problemi del porto e della zona industriale di Venezia sono stati oggetto di un convegno particolarmente interessante a cui partecipavano le principali forze economiche e politiche dell'intera regione veneta, tenu-

tosì a Venezia il 26 aprile di quest'anno e conclusosi con un documento approvato all'unanimità.

Per tutti questi motivi, mi auguro vivamente, signor Presidente, signori del Governo, che il Governo possa accettare l'ordine del giorno che il collega Gagliardi ed io abbiamo presentato. (*Applausi a sinistra e al centro*).

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

GIACHINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per introdurre questo nostro intervento, che, d'altra parte, deve essere anche esplicativo rispetto alle richieste degli onorevoli Gagliardi e Dino Moro, devo dire che soprattutto l'onorevole Gagliardi si muove seguendo la concezione che la migliore difesa sia l'attacco.

Rispetto alla polemichetta sul ritardo potremmo rispondere che avevamo richiesto una ben più sollecita ripresa dei nostri lavori. Ma, ammesso e non concesso che noi siamo i responsabili del ritardo di questo inadeguato provvedimento, qui vi è un più grosso problema: la responsabilità della crisi di tutto il settore della nostra economia marittima e, in particolare, del settore portuale italiano che questo disegno di legge non risolve. Tanto è vero che tanto l'onorevole Gagliardi quanto l'onorevole Moro, pur aderendo al provvedimento, hanno espresso preoccupazioni, che sono anche nostre: che tutto non possa frammentarsi nel soddisfare tante e tante piccole richieste e che quindi anziché dare una « drizzata » a tutto il sistema portuale nazionale, si continui ad andare avanti nel modo come siamo andati avanti finora. Noi riteniamo che il disegno di legge non garantisca da questo pericolo; riteniamo che esso sarà sottoposto, come lo è già stato, alle richieste particolaristiche e settoriali.

L'onorevole Gagliardi e l'onorevole Moro hanno parlato con passione di Venezia, ma altri con altrettanta passione potrebbero parlare di Napoli, altri ancora di Genova o di Livorno o di La Spezia. Ha luogo cioè una serie di richieste che non finisce mai. È legittima ovviamente l'aspirazione per ogni singolo porto; manca però la regolamentazione e la organicità di tutte queste spese.

Noi non siamo contro i 75 miliardi in quanto tali, siamo contro l'assenza di ogni criterio per la loro utilizzazione. Infatti la legge sottoposta al nostro esame, definita dal Governo e dal relatore come uno stralcio del piano annuale (o « azzurro ») per i porti; non risponde

a nessuna visione organica. Se fossero vere le affermazioni della maggioranza — a parte che si potrebbe pur sempre rilevare che non sarebbe ortodosso il passare allo « stralcio » prima di aver ben definito il piano — si potrebbe esaminare positivamente il provvedimento: in fondo, dopo tante spese fatte in modo frammentario e saltuario, finalmente si avrebbe qualcosa di organico. Ma purtroppo, onorevoli colleghi (osservate bene il disegno di legge), così non è.

Nella sua vera sostanza il disegno di legge sottoposto al nostro esame non è che una richiesta di finanziamento per opere portuali non specificate, è una delega in bianco che il Governo chiede al Parlamento per spendere 75 miliardi; ed è un atto che ha già sollevato e solleverà grandi e piccole speranze — in gran parte infondate — e che già sollecita singole pressioni che rischiano di frantumarlo in tanti piccoli interventi. Sì, onorevoli colleghi, perché la definizione « stralcio d'un piano » è riferita a un piano che nessuno conosce, che almeno il Parlamento italiano non conosce e che forse, allo stato attuale, nemmeno i ministri conoscono; tanto è vero che nella legge si parla specificamente di delegare al Governo l'elaborazione di un piano.

E allora perché definirlo stralcio di un piano? Tale definizione è convenzionale, è solo una finzione. Infatti, quando si parla del piano decennale, a che cosa ci si riferisce? Per quanto ci consta, noi conosciamo soltanto quei lineamenti predisposti a suo tempo dal ministro Dominedò, lineamenti che poi erano una pura e semplice ricognizione dei bisogni dei porti, ricognizione effettuata tramite le capitanerie, cioè tramite un organo burocratico, e che si limitava a sommare tutta una serie di richieste settorialmente se non addirittura particolaristicamente valutate. Neppure questo, dunque, allo stato attuale, è un piano, ma soltanto una serie di cifre non organicamente impostate, una serie di cifre già superate da « ricognizioni » successive, come è stato detto dal sottosegretario onorevole Romita nell'altro ramo del Parlamento, sicché oggi, anziché sui 700 miliardi, saremo sui 900 miliardi di necessità dei porti italiani.

Ripeto, se il disegno di legge a noi presentato fosse stato veramente lo stralcio di un piano organico, sarebbe stato cosa immensamente positiva. Ma così non è. La ricognizione di cui parlavamo affermava essere necessaria per i porti una somma pari a circa 700 miliardi. Ho detto dianzi e ripeto ora che l'onorevole sottosegretario Romita ha affermato al Senato che un'ulteriore ricognizione

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

porta a valutare le necessità reali dei porti italiani a 900 miliardi. Il progetto di piano quinquennale prevede 260 miliardi. Potremmo dire: è tutto un rimbalzare di cifre, in diminuzione o in aumento, che dovrebbe discendere da un piano organico. Ma (la domanda è specifica ed è rivolta soprattutto al Governo) esiste il piano generale? esiste il suo primo grande stralcio, il piano quinquennale? esiste il piano particolare per questa legge? Ripeto ancora una volta che il Parlamento non ne ha cognizione.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Citi quanto ho detto al Senato anche su questo punto, onorevole Giachini!

GIACHINI. Speravamo, avendo richiesto il deferimento del disegno di legge all'Assemblea, che il relatore e il Governo avrebbero soddisfatto la nostra legittima richiesta di conoscere e dibattere i lineamenti contenuti nel piano per i porti; ma questa nostra speranza, forse ingenua, è andata delusa.

Osserviamo infatti che la relazione di maggioranza consta soltanto di due pagine e mezzo abbastanza striminzite per una cosa che s'intenderebbe essere così grossa. Che cosa dice la relazione di maggioranza? Cerca di dimostrare l'indimostrabile e, per dimostrare l'indimostrabile, si aggancia agli articoli 2, 8 e 9 del disegno di legge. Con l'articolo 2 sostanzialmente si rimanda tutto al progetto di piano quinquennale; con l'articolo 8 si impegna il Governo ad eseguire opere completamente funzionali, e qui gli si dà un sapore programmatico che in effetti non ha.

Credo che il buonsenso, prima ancora che una linea di programmazione, ci avrebbe dovuto indicare già ieri e ci indichi oggi di fare opere che siano completamente funzionali, di non spendere miliardi in un'opera che sia lasciata poi ai flutti e ai marosi, per cui, quando ci dobbiamo rimettere le mani sopra, occorre la dinamite per farla saltare e per ricostruirla tutta daccapo. Non è certo un criterio di programmazione in quanto tale, intesa come modificazione di un assetto nazionale, come sviluppo armonico della nazione, che esigerebbe di investire dei soldi e far sì che diano il risultato di un'opera completa, magari a pezzi, ma un'opera completa che non ci faccia buttar via i denari.

Con l'articolo 9 che cosa si dice poi in fondo? Si delega il Governo a predisporre piani quinquennali e piani esecutivi annuali che il Parlamento conoscerà dopo. Solo dopo che quei piani annuali saranno attuati, infatti, sarà rimessa una relazione al Parla-

mento, che potrà però dire sì o no a qualcosa che non sarà possibile modificare perché già fatta. Si tratta, dunque, di ben poco.

Ci si potrà dire (è stato già detto) che vi è il piano quinquennale. Ma quale piano? Quello che doveva iniziare ad operare nel 1965? Sappiamo tutti che l'andamento dell'economia nazionale nell'anno in corso ne ha vanificato i presupposti, tanto che il Parlamento e il paese attendono ancora dal Governo quella nota aggiuntiva che avrebbe dovuto essere già presentata, ma che ancora non si vede.

Se vogliamo, parliamo pure del progetto di piano quinquennale quale è noto oggi, in assenza della nota aggiuntiva. Vale allora la pena di ricordare, seppure *en passant*, il giudizio generale espresso dal nostro partito appena il progetto vide la luce, e cioè che questo progetto di piano quinquennale è una mediazione ai più bassi livelli degli interessi delle classi dominanti e che il suo spirito informatore, tolti alcuni obiettivi che in gran parte si dimostrano velleitari, si fonda su una programmazione concertata il cui obiettivo fondamentale è, in fondo, quello di regolare i salari secondo le convenienze della cosiddetta economia di mercato e che nelle sue singole parti è viziato da una visione settoriale che elude la sostanza dei problemi; visione settoriale particolarmente presente nelle parti che si riferiscono all'economia marittima e quindi ai porti.

Si deve convenire che non si può parlare dei porti astraendo dall'insieme dei problemi che si riferiscono all'economia marittima. Permettetemi quindi, sia pure brevemente, di esprimere un giudizio d'insieme. Il piano quinquennale, nella stesura che è oggi dinanzi ai due rami del Parlamento, si propone alcuni obiettivi generali. Il primo si propone di ottenere nel settore dei trasporti marittimi una riduzione progressiva del *deficit* della bilancia dei noli e del *deficit* della pesca attraverso l'aumento dell'offerta di naviglio: un obiettivo, anche se genericamente indicato, che può essere accolto. Tendere ad avere una flotta che ci consenta non dico di avere un avanzo nella bilancia dei noli ma di ritrovare il pareggio è un obiettivo giusto.

L'altro obiettivo è quello di sviluppare il settore portuale per renderlo competitivo nei confronti degli altri paesi europei e particolarmente di quelli del mercato comune. Anche questo obiettivo, genericamente indicato, non può non essere accolto.

Vengono poi enunciati i criteri riguardanti il coordinamento delle necessità della flotta

alla massima utilizzazione delle capacità produttive dei cantieri. Abbiamo svolto recentemente, in sede di X Commissione, una lunga discussione sulla triste sorte attuale dei nostri cantieri e su che cosa significhino concretamente le cifre del piano rispetto ai cantieri stessi.

Si parla poi di un coordinamento del sistema portuale con l'intero sistema nazionale dei trasporti: frase che non si ritrova più e non è spiegata in alcun modo.

Invece di sviluppare questo tema, il piano quinquennale passa alle cifre: un milione di tonnellate di naviglio in più per la nostra flotta nel quinquennio; 750 mila tonnellate di rinnovo del naviglio. Cioè, se facciamo bene i conti, alla fine del quinquennio saremo quantitativamente ancora più indietro di oggi rispetto al dato mondiale e qualitativamente altrettanto. L'obiettivo di ridurre progressivamente il *deficit* della bilancia dei noli non sarà pertanto raggiunto.

Ma in concreto la cifra di un milione 750 mila tonnellate, che portano a 350 mila tonnellate di carico di lavoro annuo, corrisponde esattamente alla richiesta della Commissione della Comunità economica europea di ridurre il potenziale produttivo della nostra navalmeccanica a mezzo milione di tonnellate, essendo l'utilizzazione mediamente economica sul 70 per cento della capacità produttiva dei cantieri. Ma non voglio dilungarmi su questo. Ne parlo perché cantieri e flotta non sono distaccati dai porti, ma sono componenti del quadro generale di una politica marinara.

E veniamo ai porti. Si parla di una cifra di 260 miliardi, di cui 40 della Cassa per il mezzogiorno: una cifra che è già stata considerata insufficiente dallo stesso Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Come vedete, onorevoli colleghi, alla enumerazione degli obiettivi genericamente indicati corrispondono poi cifre che sono ben lontane dal permetterci di realizzarli. Ma soprattutto, al di là delle cifre, manca un'indagine seria sulle cause che hanno determinato la crisi strutturale di tutti i settori dell'economia marittima in generale e dei porti in particolare.

Esaminiamo insieme infatti i dati della parte del piano quinquennale che si riferisce al sistema portuale e vi troviamo indicate le deficienze del settore, suddivise in strutturali e funzionali. Fra quelle strutturali si annoverano l'insufficienza dei bacini e delle banchine, la carenza delle attrezzature meccaniche, l'insufficienza dei collegamenti con l'entroterra; fra le deficienze funzionali vengono

indicate l'eccessivo numero dei porti, l'antiquata legislazione, la scarsa organizzazione dei servizi, l'insufficiente manutenzione.

I programmatori e i dirigenti politici che li hanno ispirati non si sono però domandati (ed era importante che pregiudizialmente se lo domandassero) perché le cose sono giunte a questo punto. Non è infatti un caso che a questa situazione si sia arrivati perché ormai da molti anni i porti venivano praticamente abbandonati. Se si esaminano gli stanziamenti di bilancio di tutti questi anni, con particolare riguardo ai capitoli relativi ai lavori pubblici, constatiamo che non soltanto le somme in essi indicate sono veramente esigue in rapporto alle necessità ma appaiono inferiori alle somme stanziare negli stessi capitoli negli anni fra le due guerre.

A questa riflessione si accompagna poi la considerazione che nello stesso tempo si spendono miliardi e miliardi per le autostrade. E qui non vi è soltanto una scelta quantitativa a favore delle autostrade e non invece dei porti, ma vi è un'altra scelta nella scelta, a favore cioè di autostrade che favoriscano o meno i traffici portuali. Ora se si guarda il tracciato della nostra rete autostradale, quale si è venuto sviluppando sinora, si potrebbe pensare che l'Italia non sia un paese proiettato nel mare (o addirittura un molo nel Mediterraneo, come l'ha definita l'onorevole Gagliardi) ma la si potrebbe scambiare con la Cecoslovacchia o la Svizzera, paesi che notoriamente non hanno nulla a che vedere con il mare. Soltanto Napoli è toccata dalle nuove autostrade, né si è provveduto finora ai necessari raccordi. Non so se nelle previsioni future sono previsti questi raccordi, che avrebbero dovuto essere realizzati fin dall'inizio. I problemi sono dunque due: da una parte si tratta di modificare la scelta che ha fatto spendere un'ingente massa di miliardi per le autostrade e somme limitate per i porti; dall'altra parte occorre tenere conto delle esigenze di collegamento con l'entroterra dei nostri porti, dai quali passa il 90 per cento delle merci importate e il 60 per cento di quelle esportate.

Gli estensori del piano quinquennale e i loro ispiratori non hanno sufficientemente considerato quale rapporto deve intercorrere tra il sistema portuale nazionale e lo sviluppo armonico di tutta l'economia del paese. I porti (lo hanno già ricordato i nostri colleghi del Senato) non sono un dato meccanico o un momento automatico della vita economica, quasi che l'esistenza di moli e di banchine e l'arrivare e il partire delle merci fossero un

fatto normale. Il porto non è un fatto a se stante ma una parte dell'insieme e i porti possono essere più o meno propulsivi agli effetti di tutto lo sviluppo dell'economia. Come è stato ancora sottolineato nell'altro ramo del Parlamento, se è vero che l'*Hinterland* fa il porto è altrettanto vero che il porto fa l'*Hinterland*. Un porto è una realtà viva, non è soltanto un complesso di attrezzature. Il porto è inserito strettamente in una realtà economica viva e assai spesso proprio dai porti dipende, soprattutto per talune zone del nostro paese, la possibilità di sopravvivere, di non precipitare nell'abisso.

Quanto sto dicendo, onorevoli colleghi, è tanto vero che a dimostrarne la fondatezza basta un rapido esame del modo con cui vengono illustrati gli obiettivi del piano. Ci si propone di superare le deficienze strutturali attraverso opere, attrezzature e impianti nei grandi porti industriali e commerciali e il miglioramento della ricettività nei « porti dello sviluppo ».

A questo proposito non basta ripetere che la cifra prevista dal piano quinquennale è ben lontana dal soddisfare le necessità (e su questo ritengo che i pareri siano concordi); occorre anche dire quali sono i « grandi porti », quali le funzioni che questi devono assolvere per diventare una componente dell'azione tendente a superare gli squilibri territoriali e settoriali del nostro paese, e in particolare qual è la funzione che si intende affidare ai porti per lo sviluppo del Mezzogiorno, ossia per il superamento del più grave squilibrio storicamente esistente nel nostro paese.

Una risposta a tali quesiti avrebbe dovuto trovarsi nella parte del piano che indica gli obiettivi per il superamento delle « deficienze funzionali ». Ma che cosa ci troviamo invece? La riorganizzazione dei rapporti tra l'Amministrazione della marina mercantile e le amministrazioni decentrate, il coordinamento fra le amministrazioni centrali investite di responsabilità nell'economia dei porti, il riordinamento dei servizi e del lavoro portuale.

Balza quindi evidente che l'orientamento è di accentramento burocratico. Non vi è una parola per quanto concerne le regioni marittime, i sistemi portuali regionali. Non vi è una sola parola per quanto concerne l'istituto regionale. È vero, la regione non esiste, forse molti della maggioranza pensano che sia là da venire (se poi verrà); quindi, che valore poteva avere parlarne? Era invece essenziale farlo perché la regione è elemento cardine di una programmazione che voglia essere vera-

mente democratica. Inoltre non si parla della necessaria organizzazione dei sistemi portuali regionali che dovrebbero essere il fondamento su cui organizzare l'intero sistema portuale nazionale.

Come vedete, almeno dal nostro punto di vista, il progetto di piano quinquennale, nella parte che si riferisce ai porti non soltanto analizza le cause generali della crisi strutturale in atto, non soltanto non risolve il problema di organizzare un sistema portuale nazionale rispondente alla necessità di uno sviluppo armonico di tutto il paese, ma poi prevede una cifra nettamente insufficiente; e per la sua visione settoriale è inevitabilmente sottoposto a subire le scelte del grande capitale, scelte che già in concreto determinano gli sviluppi del settore. Basti pensare, onorevoli colleghi alla cosiddetta zona portuale di Rivalta Scrivia, che nasce alle spalle del porto di Genova per iniziativa del grande capitale armatoriale e industriale e sta in diretto rapporto alla volontà del capitale finanziario e industriale italiano di concentrare ulteriormente l'industria al nord, e che fa *pendant* con la concessione dell'autonomia funzionale alla terza zona di Porto Marghera, ora un terreno paludoso. Fa da *pendant* nel senso che noi potremo trovare scritti, conferenze dell'associazione nazionale industriali italiani i quali affermano che rispetto alla competitività nel mercato europeo, rispetto alla necessaria competitività dell'industria italiana, bisogna tracciare un confine ideale che vada da Ancona a Pisa; la parte che sta di sopra potrà essere spinta ad integrarsi, a raggiungere i livelli delle zone più avanzate dell'Europa, la parte che sta di sotto ha da attendere i riflessi di quella avanzata. In parole povere la parte che sta di sotto se oggi è squilibrata lo sarà ancor più domani.

Nel caso di Rivalta Scrivia noi abbiamo la simpatia e, insieme, le agevolazioni di questo Governo; nel caso della zona dell'autonomia funzionale alla terza zona di Porto Marghera, noi abbiamo un atto specifico delle autorità governative che corrisponde ad una linea di sviluppo dell'economia italiana, che non è certo quella che almeno, gli obiettivi generali dello stesso piano quinquennale si propone e che va invece nella direzione di una ulteriore divisione fra nord e sud d'Italia.

Afferma il Governo che il disegno di legge presentato è lo stralcio di un piano generale. Ripeto le domande polemiche di prima. Quale piano? Quello decennale che nessuno conosce? Quello quinquennale, di cui ora ho parlato, incluso nello schema Pieraccini?

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

In verità, non soltanto allo stato attuale non abbiamo un piano dei porti, ma non abbiamo nemmeno una visione organica di quella che dovrebbe essere una politica marinara. La riprova la si ha ancora una volta nelle cifre. Si prevedono, in generale, per i trasporti 4.300 miliardi di investimenti e soltanto 260 miliardi per i porti. A sentire gli onorevoli Gagliardi e Dino Moro sembra che vi siano preoccupazioni sull'entità di questi 260 miliardi. Questa cifra la dobbiamo confrontare ancora con gli 850 miliardi previsti per le autostrade. Si deduce che per le autostrade — invece — vi sono pressioni per aumentare la cifra. Non è che il nostro gruppo politico sia contro le autostrade; gli è che noi siamo contrari agli sviluppi settoriali, che se corrispondono ad interessi ben determinati portano poi ad aumentare tutti gli squilibri e le contraddizioni della nazione italiana.

Possiamo dire di avere belle autostrade; forse sarebbe stato meglio avere qualche chilometro in meno di autostrade e porti più efficienti. Il discorso, per essere serio, deve partire pregiudizialmente dall'analisi delle cause che hanno determinato la grave crisi strutturale in atto che colpisce tutta l'economia marittima e in particolare i porti. Già nel recente passato è stato affermato, e non solo dalla nostra parte, che quel processo tumultuoso e disordinato di sviluppo economico avuto dal nostro paese cui è stato dato l'appellativo, non so quanto indovinato, di « miracolo », non solo non ha risolto, bensì acuitizzato antichi squilibri territoriali e settoriali, ma ha creato nuove contraddizioni e nuovi squilibri. E noi riteniamo di essere nel giusto nell'affermare che la crisi di tutto il sistema portuale è appunto uno di questi nuovi squilibri.

Le cause più lontane della crisi dei porti devono essere ricercate (e l'onorevole Dino Moro accennava a questo) negli errori commessi nella ricostruzione: si è stabilito allora di rifare « i campanili » così come erano, cioè di rifare i porti così come erano nel 1938, rispetto alle esigenze del 1938, dimenticando appunto che i porti sono una cosa viva e non una cosa statica; non sono lo scalino di un marciapiede: sono qualche cosa di vivo nel corpo di tutta la nazione. Inoltre, una delle cause della crisi dei porti risiede nell'insufficienza pluriennale degli stanziamenti che sono stati destinati ai porti, ed anche nella distribuzione degli stessi stanziamenti, senza un piano organico, sulla base di spinte localistiche, disperdendoli, quindi, e qualche volta buttandoli anche via. Basta andare qua e là,

in questo o in quel porto, per vedere un'opera marittima messa in piedi, lasciata lì, rovinata dal mare, e bisognerà ricorrere alla dinamite per farla saltare e ricominciare tutto daccapo, cioè miliardi buttati via!

Ma queste cause che ho delineate escludono ancora la ragione fondamentale. In effetti vi è un perché cui bisogna rispondere. Perché tutti i governi succedutisi dalla liberazione in poi hanno totalmente trascurato il settore marittimo dell'economia? Perché così è, è una realtà da tutti riconosciuta: è stato trascurato completamente il settore marittimo dell'economia. Sembrerebbe impossibile: l'Italia è un molo nel mare; nella retorica ufficiale ci si riferisce sempre alle tradizioni marinare, alle quattro repubbliche marinare. Ma il fatto è che questa Italia, che è un molo nel mare e ha antiche tradizioni marinare nei secoli della sua storia, ha avuto una politica che si è dimenticata che il mare esisteva, che si è dimenticata che il 90 per cento delle merci passava attraverso i porti e che il 60 per cento delle merci di esportazione ripassava, a sua volta, attraverso i porti.

Credo che per trovare una spiegazione dobbiamo riferirci alla sostanza di quella che è stata ed ancora è la politica governativa che in tutti questi anni ha cercato di mediare gli interessi della classe dominante, gli interessi delle grandi concentrazioni capitalistiche. E queste, potremmo dire, rispetto alla realtà dei fatti così come ci stanno dinanzi, hanno una formazione, una mentalità continentale, per cui le scelte di politica economica che sono riuscite ad imporre alla politica nazionale non sono andate mai nella direzione dei porti. Si potrebbe ancora ricordare la scelta della politica autostradale, che poi è la scelta della diffusione ad ogni costo dell'automobile, e dell'assenza di ogni raccordo, nella quantità dei denari ma anche nei tracciati autostradali, con tutto il sistema portuale italiano.

Cioè noi possiamo dire che per tutto un periodo storico le grandi concentrazioni finanziarie, il grande capitale monopolistico, hanno lasciato i porti come arene degli affari del capitale armatoriale e, peggio ancora, del capitale speculativo che nei porti opera. È stata un po' una base di massa per una politica di più « grandi vedute », per la politica della diffusione dei cosiddetti beni di consumo. Quando poi ci si è accorti però che la crisi strutturale aveva raggiunto il suo apice, rendendo evidente a tutti che nei porti si era determinata una strozzatura che si rifletteva, come si riflette, negativamente su tutta l'eco-

nomia nazionale, non si è trovato di meglio che attaccare, e talvolta, come sapete, in modo incivile, i lavoratori portuali, cercando di renderli responsabili di fronte all'opinione pubblica di una crisi che prima di tutto colpiva e colpisce loro.

Certo, negli ultimi anni il tema di affrontare in modo diverso dal passato i problemi dell'economia marittima e in particolare del sistema portuale ha fatto passi in avanti nell'opinione pubblica. Però noi rileviamo, noi denunciavamo che il Governo, negli atti concreti della sua politica, è ancora sordo a ciò. Questo è dimostrato dal modo come le parti che riguardano la politica marinara sono viste nel piano quinquennale. È dimostrato, per esempio, dal fatto che il Ministero della marina mercantile, che pur è responsabile di questo settore anche se per molta parte a mezzadria, non è stato incluso nemmeno nel Comitato interministeriale per la programmazione economica. La dimostrazione più concreta poi è l'inconsistenza del cosiddetto piano decennale e la settorialità con cui questi problemi sono stati affrontati nel piano quinquennale; la dimostrazione è data da questo stesso disegno di legge che presume di essere uno stralcio di piano mentre in realtà è un finanziamento non specificato per opere portuali.

Vero è che, in assenza della necessaria riforma del Ministero della marina mercantile — riforma che costituisce, secondo noi, uno degli elementi di una nuova politica marittima — quel Ministero oggi comanda tutto e nulla. Sul tema di detta riforma si sarebbe giunti al « concerto » tra i ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, ma noi riteniamo che a tale concerto manchi la sinfonia, lo spartito, cioè, di una programmazione di tutta la politica marinara. Il rischio è che, anziché avere una sinfonia armonica, si abbiano dissonanze, cattiva musica, cioè, in altri termini, una cattiva politica in questo settore. (*Interruzione del Sottosegretario Riccio*).

Abbiamo fondati motivi per ritenere che continueremo ad andare avanti come per il passato. Non è tanto una questione che riguarda la quantità dei miliardi stanziati, che avrebbero potuto anche essere i 75 previsti da questo disegno di legge: quello che importa di più è il criterio generale che si intende seguire e rispetto al quale il Governo chiede puramente e semplicemente una delega.

È facile da ciò arguire che il Governo si esporrà a tutta una serie di pressioni e di piccole richieste che verranno da tutte le

parti, mentre se il problema fosse stato affrontato in maniera organica dal Parlamento il Governo avrebbe avuto uno scudo sufficiente per proteggersi da richieste settoriali.

Come intende procedere il Governo senza avere prima operata una scelta organica? I porti sono uno strumento fondamentale per il riordinamento e lo sviluppo armonico di tutta l'economia nazionale, onde un esame serio del sistema portuale non può prescindere dall'ordinamento di tutti gli altri sistemi di trasporto e quindi da una scelta di sviluppo economico che si dovrebbe necessariamente fare se si vuole superare gli squilibri territoriali e settoriali.

Da questo punto di vista quale funzione viene assegnata ai porti meridionali? Di ciò non si ha notizia. Ripeto, che significato ha il centro portuale di Rivalta Scrivia, quale significato concreto avrà la concessione dell'autonomia funzionale alla terza zona di Porto Marghera, quale significato hanno questi aspetti se non quello di rispondere ai disegni della Confindustria che apertamente parla di sviluppo e di ulteriore concentrazione industriale a nord, relegando lo sviluppo del Mezzogiorno ai riflessi che l'ulteriore progresso del nord avrà su quelle regioni e quindi abbandonando praticamente al suo destino sia il Mezzogiorno che le altre zone arretrate? Intende il Governo subire queste scelte che sono già in atto e vengono portate avanti con fatti concreti e specifici?

Noi chiediamo quindi ancora una volta che il Parlamento assuma il compito di discutere tutta la complessa materia del settore marittimo e in questo quadro tentare di risolvere il problema dell'ordinamento di tutto il sistema portuale nazionale. Se il sistema portuale deve essere visto nel quadro più generale dello sviluppo economico del paese, in quanto i porti hanno una funzione propulsiva incentivante o disincentivante a seconda delle scelte operate, una vera politica portuale deve riguardare innanzitutto l'ordinamento legislativo: la legge sui porti è del 1885 e deve essere adeguata non solo alla realtà contemporanea e alle prospettive di una programmazione democratica, ma anche alla Costituzione repubblicana. Bisogna provvedere poi alla creazione di un sistema democratico e moderno di enti portuali, strettamente connesso con le realtà economiche regionali, al programma di sviluppo di queste e all'istituto regionale, che è uno dei momenti cardine della programmazione.

En passant, onorevoli rappresentanti del Governo, si potrebbe domandare, anzi do-

mando: se pure la regione ancora non esiste, il Governo, nell'elaborare questo disegno di legge, si è riferito almeno ai comitati regionali per la programmazione delle regioni marittime? ha discusso con essi il modo migliore di spendere questi 75 miliardi? E se non lo ha fatto, come non l'ha fatto, intende almeno farlo dopo? Non siamo ancora alla regione come momento cardine della programmazione, anzi nemmeno alla regione prevista dalla Costituzione; siamo di fronte a un surrogato, quale sono i comitati Pieraccini: si sono interpellati questi? si sono sentite le loro idee, non dico per accettarle, ma per valutarle rispetto ai bisogni dei singoli sistemi portuali regionali? Si intende, siccome non lo si è fatto ieri, farlo domani? o tutto rimarrà entro i gabinetti dei ministri inevitabilmente sottoposti alle pressioni che verranno da questo, da quell'altro e da quell'altro porto ancora?

Forse, non dico tutta ma almeno una parte della maggioranza sorriderà, pensando che il nostro parlare di regioni, se non ingenuo, è almeno ottimistico; ma il problema esiste e deve essere affrontato se non vogliamo lasciare che le cose vadano come vanno. Un esempio particolare, che non è una richiesta di investimenti straordinari per una singola zona. Non conosco — come non conoscono gli altri — gli intendimenti del Governo per la regione toscana; domando: è presente almeno una visione generale per quello che dovrebbe essere il sistema portuale toscano? domando ancora: si è parlato con il comitato toscano per la programmazione di questo problema, che è un grosso problema? Vi sono delle scelte da fare anche in Toscana, come in tutte le regioni: la scelta fra i porti principali, i porti complementari, i porti pescherecci e turistici. E si sa che quando si affrontano questi problemi si scatena talvolta — scusate il termine — anche l'ira di Dio, perché non solo tutti vorrebbero tutti i porti che ci sono, ma c'è qualcuno che ne vuole anche di nuovi. È certo che bisogna operare scelte rigorose.

Ma, mentre faccio queste domande per la regione toscana, chiedo un'altra cosa. C'è chi parla — perché gli avveniristi non mancano mai — della canalizzazione della regione toscana, di poter collegare Viareggio e Livorno canalizzando la valle dell'Arno per arrivare fino a Firenze. E c'è chi dice — non lo dico io — che il Ministero dei lavori pubblici non guarderebbe male un progetto di questo genere. È vero o non è vero questo? E, se fosse vero, domando: non si è discusso ancora quale deve essere l'organizzazione del sistema portuale

toscano e si parla già di canalizzare l'intera Toscana, di renderla navigabile!

L'esempio toscano mi richiama alla necessaria specializzazione dei porti, una specializzazione che in nessun caso può essere rigida, perché non si può stabilire rigidamente che quel dato porto deve avere soltanto quel determinato scopo. Avrà il volume fondamentale delle sue attività dedicato a quel compito, ma non si può stabilirlo rigidamente: c'è una visione elastica anche della necessaria specializzazione. E l'esempio toscano mi richiama alla concentrazione dei sistemi portuali per combattere il congestionamento. Qui si pongono le necessarie scelte. Abbiamo più di 140 porti: non tutti possono essere potenziati e sviluppati. Siamo i primi a riconoscerlo. Ma la scelta non può essere condotta astrattamente, con delle carte e una serie di dati davanti agli occhi o, peggio ancora, guardando qual è l'attuale andamento dei traffici.

Onorevoli rappresentanti del Governo, se voi arrivaste a fare una scelta — cosa di cui ancora dubitiamo — e guardaste soltanto l'andamento dei traffici, voi non programmereste lo sviluppo; voi daresti una certa organizzazione alle tendenze in atto, che sono quelle di una ulteriore divisione fra il nord e il sud d'Italia. Ragion per cui la scelta non deve guardare soltanto l'andamento dei traffici quali essi oggi sono, ma vedere che tipo di politica di sviluppo industriale vogliamo avere nelle diverse regioni, che tipo di commercio estero vogliamo avere, in quali regioni del mondo vogliamo intensificare i nostri traffici, che politica vogliamo fare verso i paesi del terzo mondo e verso i paesi socialisti e in questo vedere l'elemento propulsivo del sistema portuale come momento di una programmazione economica e democratica.

Occorre provvedere, ma concretamente, al coordinamento dei servizi portuali con tutto il sistema dei trasporti. Una linea di questo genere presuppone la difesa e l'estensione del carattere pubblico dei porti, di quel carattere pubblico che il capitale privato vorrebbe vedere dissolto sottoponendo tutto alla logica del profitto, di quel carattere pubblico indispensabile per una vera politica di programmazione democratica dello sviluppo economico.

Si fonda il disegno di legge sui presupposti che ho enunciato? Guardate che, quando, dico « presupposti che ho enunciato », non intendo i presupposti costruiti oggi nella elaborazione politica solo da parte del partito comunista. Infatti essi trovano riflessi se non di identità, almeno di convergenza in molti altri settori.

Talvolta, per la contingenza della tattica politica, ciò non appare come dovrebbe, ma, se si va giù alla base, vediamo che certe linee vanno ben al di là delle opinioni come tali del partito comunista e trovano un terreno d'incontro con altre forze.

Questa legge ha presupposti organici alla sua base? Il dibattito sviluppatosi al Senato non lo ha dimostrato; il dibattito finora svoltosi qui non solo non lo ha dimostrato, ma ha affacciato anche dubbi non solo da parte nostra, ma anche da parte di colleghi della maggioranza. Conseguentemente il Governo non ci chiede con questa legge di attuare una parte, seppur piccola, di un piano che tende a risolvere in modo concreto un problema qual è quello della crisi dei porti, ma chiede solo e semplicemente l'autorizzazione a spendere 75 miliardi, chiede cioè una delega amministrativa in bianco. Quindi il nostro gruppo non può essere favorevole a una spesa che non solo non affronta i problemi che ci stanno dinanzi, ma inevitabilmente sarà portata a frantumarsi in tanti piccoli pezzi, e che, se potrà alleviare questa o quella situazione, nell'insieme complicherà tutto il problema.

Si è intessuta — lo dicevo all'inizio — una piccola polemica per la nostra richiesta di remissione all'Assemblea di questo disegno di legge, additando noi comunisti come i soliti ritardatori. In verità noi avevamo offerto alla maggioranza la possibilità di iniziare in questa sede un discorso concreto sul sistema portuale. La maggioranza, anche se non l'ha detto, in concreto ha rifiutato questa occasione. Ma noi non disarmiamo, non disarmeremo, continueremo la nostra battaglia nel Parlamento e nel paese intorno a questo filone fondamentale della programmazione dello sviluppo economico del paese, consapevoli di batterci per gli interessi dei lavoratori e della nazione italiana. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Santagati, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dall'onorevole Roberti:

« La Camera

impegna il Governo a riservare una quota non inferiore al 40 per cento degli stanziamenti previsti dal presente disegno di legge all'esecuzione di opere portuali nel Mezzogiorno e nelle isole ».

L'onorevole Santagati ha facoltà di parlare.

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il discorso non può essere circoscritto soltanto a un'arida disamina degli articoli del presente disegno di legge, ma è giusto che venga esteso a una sia pur sintetica visione di tutti quei problemi che in questi anni hanno formato oggetto di ampio esame, sia pure non tradotto in concrete attuazioni, da parte del Parlamento e da parte del Governo.

Alcuni anni fa si accesero speranze intorno ad una programmazione decennale di rinnovamento, di ampliamento, di finanziamento dei porti. Addirittura si diede un nome a questa impostazione, dicendo che il Governo stava varando il cosiddetto « piano azzurro ». Anche l'aggettivo era auspicio di speranza e di feconda attesa. Si era detto che ormai bisognava guardare globalmente il problema connesso almeno alla valutazione della situazione dei 141 porti della nostra nazione, e che non era il caso di fare una programmazione parziale e frammentaria.

Oggi, dopo tanti anni di promesse e di speranze, siamo giunti alla classica formula della montagna che ha partorito il topolino o, se vogliamo rimanere in carattere con l'argomento, della marina che ha partorito il pesciolino. E dovrei anzi aggiungere, se dovessimo precisare il tipo di pesce, che si tratta del gambero, perché non vi è dubbio che in questo settore si è fatta un po' la politica del gambero. Si è cioè ad un certo momento lasciato intravedere, non soltanto a parole ma anche con atti di buona volontà, che tante cose si sarebbero fatte. Ricordo addirittura che la Commissione trasporti, di cui faccio parte, si era orientata verso una serie di contatti diretti con molti ambienti dei porti italiani e non aveva visitato soltanto i grandi porti, ma anche quelli medi e piccoli, come San Benedetto del Tronto e Amalfi.

In altri termini, si pensava che effettivamente questo « piano azzurro » avesse messo le ali, cominciasse a muoversi e ad articolarsi. Si era parlato di una spesa che si aggirava intorno ai 900 miliardi, il minimo indispensabile per poter risolvere almeno nella parte più impegnativa i problemi connessi alle sorti dei porti italiani. Si sono svolti poi ampi ed elevati dibattiti in sede di Commissione alla presenza del ministro della marina mercantile e del sottosegretario, onorevole Riccio, dibattiti nel corso dei quali il problema è stato sviscerato. Ricordo addirittura che il ministro Spagnoli volle che si approfondisse sotto tutti gli aspetti l'argomento perché quel dibattito non restasse fine a se

stesso, ma fosse il preludio di una serie di provvidenze legislative, che dessero il via all'attuazione del programma di rinnovamento dei porti.

Invece oggi apprendiamo che dei 900 miliardi non bisogna neppure parlare, perché sono una cifra astronomica. Abbiamo letto a pagina 89 del programma di sviluppo quinquennale presentato dal ministro del bilancio, che al massimo si potrà arrivare a 260 miliardi, ivi compresi i 40 miliardi già stanziati nella legge per il rinnovo della Cassa per il mezzogiorno. Quindi da 900 miliardi siamo scesi a 260, e da 260 scendiamo in effetti a 220 come specifica impostazione di spesa, da cui vengono stralciati i 75 miliardi di cui ci stiamo occupando. In definitiva si giunge a poco più di 150 miliardi, il che potrebbe rappresentare soltanto la famosa legge del quinto applicata al « piano azzurro ».

E non è tutto. Apprendiamo, come poi vedremo esaminando gli articoli, che non tutti i 75 miliardi sono a carico del bilancio dello Stato, ma soltanto i due terzi, ovverosia 50 miliardi, in quanto gli altri 25 miliardi si devono ottenere attraverso mutui da contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma poi li restituiamo.

SANTAGATI. Questo non ha importanza. La verità è che, mentre prima si parlava di una politica dei porti in cui era previsto un massiccio intervento finanziario da parte dello Stato, oggi esso viene ridotto al lumicino, al pesciolino o al topolino, come dir si vuole, dei 50 miliardi. Ciò non costituisce certo motivo di soddisfazione per chi aveva nutrito tante speranze. (*Interruzione del Sottosegretario Riccio*).

Siamo ad un quinto dello stanziamento previsto originariamente, ed in questo momento poi stiamo parlando solo di 75 miliardi: saremmo a un dodicesimo dei 900 miliardi previsti originariamente. Ma il punto non è solo delle cifre (e in questo concordo con quello che ha detto l'onorevole Giachini), è anche del *modus*.

DE CAPUA. I 75 miliardi si riferiscono ad un quinquennio; la cifra da lei citata ad un decennio.

SANTAGATI. Il piano decennale è diventato un piano quinquennale ed è in questo momento uno stralcio di piano quinquennale. Ella mi ha prevenuto in una obiezione che stavo per raccogliere poc'anzi. Quando

l'onorevole Giachini ha detto che non è questione di cifre, io concordo. Ad un certo momento si era creata una grande speranza, alimentata da cifre molto robuste, circa l'attuazione di questo piano. Successivamente le cifre sono venute meno e siamo passati anche ad una impostazione disorganica, che ha messo in forse anche il programma decennale. Cioè, onorevole De Capua, non è che noi praticamente siamo dinanzi ad un piano decennale che prevede 600-700-800 miliardi, di cui 260 sarebbero solo la tangente relativa al piano quinquennale: qui siamo di fronte ad un piano che originariamente doveva essere decennale, che doveva comportare la spesa di 900 miliardi e per il momento si è ridotto a 260 miliardi sulla carta, perché sappiamo quanto vi possa essere di problematico nelle cifre contenute nel piano di sviluppo economico. Tanto per cominciare il 1965 è saltato ed andiamo al 1966; non sappiamo ancora se nel 1966 arriveremo a questa benedetta programmazione e non sappiamo ancora se nella revisione temporale e quantitativa saranno mantenuti questi 260 miliardi, che poi sono 220, perché 40 sono già previsti dagli stanziamenti della Cassa per il mezzogiorno. Quindi è praticamente una politica disorganica questa che noi criticiamo, una politica episodica, frammentaria, per cui in questo momento ci dovremmo accontentare di questa legge e più in là, con quello che attraverso questa legge, come vedremo fra poco, si potrà avere o non avere, si dovrà cercare di agganciarla al famoso piano di sviluppo.

Ma vi è di più anche in ordine a questa legge specifica di cui stiamo parlando: non soltanto questi 75 miliardi riguardano le vere e proprie opere portuali ma, come il titolo stesso del disegno di legge ci dice e come poi i singoli articoli specificano, noi siamo in presenza di altre opere minori, cioè, come prevede l'articolo 5 del disegno di legge, con questi 75 miliardi bisogna anche provvedere agli oneri per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti, e quasi che ciò non bastasse, abbiamo appreso dalla lettura degli atti del Senato che è stato approvato e poi trasfuso nell'articolo 8 della legge un altro emendamento, che prevede che in questi 75 miliardi siano comprese anche le opere relative ai mezzi meccanici fissi o mobili per il carico e scarico, il deposito ed il trasporto di merci. Quindi questi 75 miliardi, che avrebbero in certo qual modo dovuto rappresentare una quota massiccia solo per opere portuali, si vanno già dividendo in tre settori.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Queste opere erano previste dal « piano azzurro ».

SANTAGATI. Allora mi consenta di fare una piccola precisazione, che credevo di avere già fatta. Ho parlato delle cifre soltanto come paradigma, come dimostrazione di una tendenza alla contrazione delle originarie previsioni di stanziamento. Però ho detto che non facevo la questione delle cifre: io faccio una questione di impostazione. Cioè, io dicevo: a parte quello che non è potuto succedere con il « piano azzurro », a parte quello che non sappiamo se potrà succedere con la programmazione, veniamo, per non andare al di là del seminato — altrimenti il discorso diventerebbe troppo lungo e non pertinente — al disegno di legge che è l'oggetto della nostra discussione. Vediamo subito che questi 75 miliardi non servono solo, come dicevo, per le opere marittime, ma anche per l'ammmodernamento e il rinnovamento del parco effossorio e, quasi ciò non bastasse — ho aggiunto — è stato introdotto un emendamento all'articolo 8 che prevede anche nei 75 miliardi la spesa, evidentemente per una certa percentuale, per mezzi meccanici fissi o mobili e via di seguito. Cioè la legge non rappresenta un'organica ed unitaria forma di impiego di mezzi in un semplice settore; ma su tre.

Vediamo quali sono le percentuali in questi tre settori. Se, onorevole sottosegretario, avessimo un disegno di legge ben articolato, le conosceremmo già dal suo testo, cioè sapremmo che una quota x va a favore delle opere portuali, una quota y a favore dei parchi effossori e una quota z a favore degli altri mezzi mobili dei porti. Invece la legge non ci dice niente: come già altri hanno osservato, in fondo è una legge-delega, una legge che contiene norme precettive generiche, una legge che contiene solo disposizioni in bianco, è una legge di autorizzazione di spesa per i ministeri della marina mercantile e dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro. In effetti è questa la legge.

Non si può dire da parte nostra che, avendo il Governo dimostrato un suo orientamento, a un certo momento si può pensare che spenda tanto per un certo settore e tanto per un altro: questa sarebbe un'interpretazione... esoterica della legge, il cui significato e le cui sfere d'applicazione vanno invece determinati secondo la letterale formulazione delle sue norme.

Dalla discussione svoltasi al Senato si è appreso che questa legge per la maggior par-

te si deve orientare verso la spesa per opere portuali, dall'altro lato il relatore della Camera ci dice che per quanto concerne i parchi effossori si dovrebbe parlare di una cifra che si aggiri sui 16-18 miliardi. Da qualche sottosegretario abbiamo avuto però, a questo proposito, dichiarazioni anche meno orientative. Non sappiamo quale sia l'incidenza dell'emendamento all'articolo 8, perché un calcolo nessuno l'ha fatto: il Governo si è limitato ad accettare l'emendamento proposto da un senatore, e non se ne è parlato più. Quindi, praticamente, sotto questo profilo noi sappiamo solo quello che ci dicono i relatori o quello che ci dicono gli esegeti della legge, senza che la norma sia consacrata in chiare e tassative disposizioni.

Questa è una lacuna che, se da un lato lascia all'esecutivo ampi poteri discrezionali, dall'altro penso che non debba piacere troppo neppure allo stesso esecutivo, perché indubbiamente esso subirà pressioni da parte di determinati settori e non si potrà trincerare, di fronte alle varie richieste, dietro il *dura lex sed lex*. Sarà la discrezionalità dell'esecutivo che consentirà l'erogazione delle somme, e non solo sotto il profilo, diciamo, delle voci, della materia, ma anche sotto il profilo della estensione della legge.

La legge a quali porti è destinata? Anche qui siamo nel vago, onorevoli sottosegretari, anche qui ci dobbiamo affidare soltanto alle interpretazioni dei relatori o alle dichiarazioni che sono state rese al Senato e che non sappiamo se poi qui saranno ribadite. Ci si è detto che, *grosso modo*, bisogna fare una concentrazione su alcuni porti fondamentali. E stasera abbiamo raccolto la sollecitazione di due parlamentari di Venezia i quali si sono battuti giustamente per Venezia: *Cicero pro domo sua*. Ma quando una legge si riduce ad essere soltanto allargata o ristretta come su un letto di Procuste, non penso che ciò giovi alla sua positiva riuscita. E qui mi appello ad un chiaro giurista quale l'onorevole sottosegretario Riccio. La legge deve essere la più generale possibile, ma anche la più rigida possibile per evitare che si dia luogo a delle interpretazioni estensive o restrittive, che finirebbero con il trasformarla in una specie di privilegio.

Ma guardate, onorevoli rappresentanti del Governo, che questo andamento di cose non è invalso solo in quest'aula. Mi sono dato la pena di dare una scorsa al dibattito avvenuto al Senato e anche lì è successo questo. Ma è inevitabile con un tipo di legge simile. Sentirete da qui a quando sarà

esaurito l'elenco degli oratori che ognuno farà la sollecitazione per il proprio porto, per il proprio ambiente. Anch'io parlerò di Catania, parlerò della Sicilia, parlerò dei problemi portuali connessi alla mia regione. Ma è la legge stessa che ci porta a questo. Voi avete visto quello che è successo al Senato. Un po' tutti i senatori, di ogni gruppo senza differenziazioni, si sono prodigati a sostenere le ragioni del proprio porto. Ricordo che per quanto concerne le città sono state sollecitate provvidenze a favore di Bari, Brindisi, Civitavecchia. Sono stati altresì sollecitati interventi a favore di piccoli comuni come Monopoli, Molfetta, Giovinazzo, Sciacca e Termini Imerese. Anche qui alla Camera sentirete che si parlerà di altri comuni. È ovvio che una legge che non determina, non prefigura, non precostituisce un indirizzo di spesa, si presti a tutte le sollecitazioni.

Quindi, sarà valida l'interpretazione che finora ci è stata data, cioè che massicciamente questi interventi saranno a favore dei tre grandi porti italiani, quali Napoli, Venezia e Genova o questa interpretazione soffrirà, come io penso che finirà con il soffrire, delle eccezioni? Allora siamo alla diaspora, allora non capisco perché ad un certo momento, se è vero come è vero che è necessario concentrare queste somme, non si sia sentito da parte dell'esecutivo il coraggio di dire: questa legge è fatta per Napoli, Venezia e Genova. Non c'era niente di male. Nessuno di noi si sarebbe scandalizzato, anche perché obiettivamente, al di là delle esigenze campanilistiche, tutti riconosciamo che quelli di Napoli, Venezia e Genova sono i più grandi porti d'Italia. E invece questo non è stato detto. Si è lasciato intravedere che questi interventi saranno per questi porti, ma già i parlamentari della stessa Venezia si preoccupano, come forse si preoccuperanno quelli di Genova e Napoli, che così non sarà.

Vi sono 141 porti classificati in Italia. Di questi 141 porti non tutti resteranno nel limbo, alcuni entreranno nella terra promessa e saranno immessi nei favori del Governo. Ma quale criterio sarà seguito? Non voglio fare torto a nessuno, meno che mai all'onorevole sottosegretario Riccio, perché egli appartiene alla città che già si dice possa e debba avere questo beneficio e quindi l'onorevole Riccio è come la moglie di Cesare, al di sopra di qualsiasi sospetto. Però non vi è dubbio che restano altri 138 porti classificati, per non parlare di quelli non classificati. Questi porti avranno i loro santi protettori e vi sarà chi, in ragione maggiore

o minore, sosterrà le esigenze del proprio. E quali criteri seguirà il Governo? Si dice: bisognerà attenersi allo schema della programmazione quinquennale, laddove si parla di un criterio di priorità connesso con il criterio della produttività. Ma questo la legge non lo dice, questo lo diciamo noi nella discussione generale. In realtà non vi è un articolo della legge che preveda questo criterio di priorità e di collegamento con la produttività. Si parla anche di dare una certa agevolazione ai porti industriali e commerciali (oltre i tre grandi), ma non si dice quali.

Guardate, c'è tanta confusione che lo stesso relatore, nell'affermare che un parametro per la ripartizione dei fondi dovrebbe essere dato dal traffico, da un lato dice che per i porti maggiori italiani la concentrazione del traffico è di appena il 42 per cento e cita gli esempi clamorosi della Francia, dell'Inghilterra e del Belgio, nazione, quest'ultima, dove si arriva al 90,5 per cento di traffico concentrato su tre grandi porti, dall'altro dimentica che il Belgio ha due o tre porti e basta, mentre l'Italia ne ha 141 già classificati. Quindi il paragone non regge, perché i paragoni si devono fare tra classi omogenee e non tra classi eterogenee. Ma, ammesso che sia esatta questa interpretazione, mentre da un lato ci dice che il 42 per cento del traffico è concentrato nei maggiori porti italiani, dall'altro auspica che l'80 per cento (lo dice due periodi dopo nella stessa relazione) della spesa prevista da questa legge venga attribuito ai porti maggiori. E perché questo? Non è un criterio solo matematico, che debba guidarci in questa materia. Ma, anche se volessimo attingere alla matematica, ci accorgeremo che perfino la matematica diventerebbe così un'opinione.

Ma non voglio dilungarmi molto su questo punto, onorevole sottosegretario, perché allora dovrei citare non solo la tesi del piano quinquennale, ma potrei anche citare le parole molto serie del C.N.E.L. che, a pagina 82 del suo parere generale sul piano di sviluppo, dice: « Il C.N.E.L. ritiene inadeguata la cifra stanziata per fronteggiare le necessità dei porti e reputa di conseguenza necessario concentrare le disponibilità delle attrezzature dei porti di maggiore interesse nazionale, svolgendo nel contempo azione atta ad assicurare il più razionale sfruttamento delle attrezzature esistenti al fine d'un generale aumento della produttività ». Cioè il C.N.E.L. dà un criterio orientativo. Ma la legge non dice niente e su questo punto rimane comple-

tamente ambigua. Quindi a me pare che, se non fossimo presi dalle strettoie del tempo, questo disegno di legge sarebbe da respingere. Però mi rendo conto che la legge è urgente, che si è discettato troppo su questo argomento e poco si è fatto. E in ciò mi discosto dalla impostazione testé data dall'oratore comunista il quale ha detto che, poiché questa legge è fatta male, tanto vale buttarla via e incominciare da capo. No, questo è un discorso del tutto controproducente, a mio avviso, perché sappiamo che spesso l'ottimo è il nemico del meglio. Quindi io non dico che bisogna buttar via la legge. Ormai la legge è qui, ha concluso l'iter al Senato e penso che al più presto possa essere completata e anche semplificata qui. Sarebbe stato anzi auspicabile che la legge fosse stata approvata dalla Commissione in sede legislativa, mentre i comunisti qui seguono la politica del cocodrillo: da un lato provocano il danno e poi magari fingono di piangerci sopra. Infatti sono stati i comunisti ad opporsi a che la legge venisse approvata dalla Commissione in sede legislativa e ora si dolgono che, eventualmente, questo rinvio abbia potuto creare contrattempi; per quanto poi, sotto sotto, lasciano intendere che se la legge fosse respinta, a loro non dispiacerebbe.

Una voce all'estrema sinistra. Non ci dispiacerebbe affatto.

SANTAGATI. Io, invece, voglio essere più razionale ed anche più consequenziale. Dico: si modifichi la legge là dove è giusto che essa venga modificata, si dettino norme più pertinenti là dove queste mancano o sono molto generiche, ma non si privi la nazione italiana — in questo specifico settore — d'una certa somma che è sì una goccia nel mare, ma sappiamo che quando si è assetati anche una goccia può servire a spegnere una parte della sete. E non v'è dubbio che in questa materia vi sia veramente una profonda esigenza di provvedere, perché non c'è porto in Italia (sia quelli grandi, sia quelli medi, sia quelli piccoli) che non abbia le sue indilazionabili necessità! Qui il Governo avrebbe dovuto stabilire alcuni criteri e dire: facciamo intanto un programma e vediamo quale sia la scelta prioritaria in ordine a certe attrezzature e a certi porti. Poi, a mano a mano, avrebbe potuto dirci la sorte dei porti italiani nell'ambito del piano generale.

Tutto questo non lo sappiamo e quindi dobbiamo limitarci a sperare che dove non

si è provveduto prima, si provveda oggi o al massimo domani.

Poiché il meccanismo stesso della legge ci porta fatalmente a parlare anche delle esigenze delle nostre regioni, non posso non richiamare l'attenzione del Governo sui problemi del Mezzogiorno e delle isole.

Il gruppo parlamentare del Movimento sociale italiano aveva presentato al Senato un emendamento aggiuntivo all'articolo 1 che, se fosse stato accettato dal Governo, avrebbe cominciato ad assicurare un po' di tranquillità almeno a una vasta parte d'Italia, le cui esigenze in questo settore sono pressanti. Con quell'emendamento (presentato dai senatori Crollalanza ed altri) si chiedeva che il 40 per cento delle somme da spendere con la presente legge fosse riservato al Mezzogiorno e alle isole. La cosa più strana non è stata tanto la reiezione dell'emendamento da parte del relatore per la maggioranza e del Governo, quanto la motivazione che ne è stata data. Fu detto che è ormai pacifico, secondo la legislazione vigente, che al Mezzogiorno e alle isole è sempre riservato il 40 per cento delle spese da farsi. Si considerava quindi l'emendamento pleonastico e come tale da respingere. Poiché *quod abundat non vitiat*, non ci sarebbe stato nulla di male se la norma fosse stata trasfusa anche in questa legge. Comunque è l'altra parte del ragionamento che ci preoccupa. Si dice infatti che non si vorrebbe che a furia di introdurre questa norma nelle varie leggi, si pensasse che nelle leggi in cui non c'è essa non trova applicazione.

A me pare che non vi sia motivo di preoccuparsi. Se la norma è superflua, non c'è niente di male se l'introduciamo: ci garantisce meglio circa l'interpretazione dei futuri amministratori. Se la norma è necessaria, non vedo perché ci si debba preoccupare, quando si sa che questo tipo di legge è diverso da altre norme legislative che riguardano opere pubbliche di altro genere. D'altro canto sappiamo che in questa materia siamo ancorati alla legislazione del 1885.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il ragionamento è un altro. Giacché la norma contenuta nella legge per il rilancio della Cassa per il mezzogiorno ha carattere generale e riguarda tutte le opere da eseguire nel meridione, non è il caso di introdurla in una legge di settore. Comunque la riserva del 40 per cento in favore del Mezzogiorno deve ritenersi implicita anche in questa legge.

SANTAGATI. Per evitare intralci all'iter legislativo, anziché ripresentare alla Camera un emendamento, abbiamo presentato un ordine del giorno. Sarei lieto se il Governo l'accettasse: così saremmo tranquilli dall'una e dall'altra parte.

Nel quadro della situazione portuale meridionale una particolare attenzione meritano i porti siciliani. Non mi soffermerò a lungo sulle loro necessità, dato che le ho più volte sottolineate, sia in interventi in aula sui bilanci sia nel dibattito in Commissione trasporti, e anche perché non è lontana l'altra occasione offerta dalla prossima discussione del bilancio preventivo per il 1966. Non posso tuttavia non sottolineare l'esigenza di tenere nella giusta considerazione anche i porti siciliani, quando si tratterà di ripartire le somme stanziare da questa legge.

Per quanto riguarda in particolare Catania, già ho richiamato l'attenzione del ministro Spagnoli (il quale dispone della relativa documentazione) sul principale problema di questo porto, quello dei fondali. La vicinanza dello sbocco del fiume Simeto determina l'insabbiamento del porto e rende sempre più difficoltoso l'attracco delle navi. Per ovviare a tale inconveniente illustri studiosi ed egregi competenti nella materia hanno elaborato un piano, per la cui attuazione è prevista una spesa di 4-5 miliardi, relativamente modesta, la cui copertura potrebbe essere assicurata appunto dal presente provvedimento. Veda quindi il Governo di dare positiva accoglienza a questo appello.

Non meno gravi sono i problemi di altri porti siciliani, da quello di Palermo a quello di Trapani, che proprio nelle settimane scorse è stato reso inservibile dalla disastrosa alluvione abbattutasi sulla zona. Si tratta dunque almeno per ora di riattivare le attività portuali e a tale scopo il Governo dovrebbe provvedere con un piano di emergenza, nel quadro dei provvedimenti a favore delle località colpite dalle recenti calamità atmosferiche. Certo è che i problemi del porto di Trapani, già abbastanza delicati prima dell'alluvione, sono diventati oggi ancora più tragici e assillanti.

Dovremmo parlare poi dei porti di Messina e di Siracusa, ma non voglio tediare la Camera. Mi limiterò perciò, considerato che nel piano si parla di « porti dello sviluppo », a ricordare la particolare situazione in cui è venuta a trovarsi Augusta. È noto che questa insenatura naturale è stata trasformata in un porto essenzialmente per gli interventi dei privati (i poteri pubblici non vi hanno

speso niente) in relazione all'eccezionale sviluppo della zona industriale dell'*Hinterland* siracusano. In tal modo quello di Augusta è diventato uno dei più importanti e attivi porti d'Italia, nel quale anche le grandi petroliere possono attraccare per caricare il greggio destinato alle raffinerie. Si tratta di un esempio tipico di produttività che lo Stato dovrebbe incoraggiare, dando il suo contributo al potenziamento delle sue attrezzature.

Sempre in tema di investimenti produttivi potrebbe essere citato solo il caso del porto di Riposto, in provincia di Catania, che con una spesa modesta potrebbe aprirsi a favorevoli prospettive. Considerato che nell'entroterra si sta avviando un processo di industrializzazione che ha portato fra l'altro alla creazione di una importante industria cartarie, e data anche la vicinanza di Taormina, il porto di Riposto, se opportunamente attrezzato, sarebbe suscettibile di un notevole sviluppo.

Non so tuttavia, data la formulazione alquanto generica delle norme del provvedimento di cui ci stiamo occupando, quale sorte sarà riservata a tutti questi porti. Se dovessimo allargare il discorso, non so dove andremmo a finire.

Vogliamo parlare di priorità? Facciamolo: ma essa sia dettata da criteri obiettivi, di sana politica di spesa. Vogliamo parlare di competitività? Facciamolo: ma sia agganciata a punti obiettivi, e non ad interpretazioni piuttosto di comodo o di favore. Cerchiamo cioè di avere una linea da seguire. Non è soltanto un problema di miliardi. Noi sappiamo che alle volte, quando manca una chiara linea di politica economica, i miliardi si buttano e non si combina niente; quando invece esiste una ragionata e razionale linea di politica economica, anche con una spesa relativamente modesta si può ottenere grandi successi.

Ed ora una breve panoramica sul testo della legge. Per quanto concerne l'articolo 1, avendo rinunciato a presentare emendamenti, può tranquillizzarci l'accettazione dell'ordine del giorno che riserva il 40 per cento degli stanziamenti a favore del Mezzogiorno.

All'articolo 2 è prevista una serie di maggiori spese per opere portuali, in aggiunta a quelle previste dall'articolo 1, da autorizzarsi con le leggi di bilancio per gli esercizi dal 1966 al 1969. Detta norma è ancora più « in bianco » di tutte le altre della legge, perché praticamente finisce per dare al potere esecutivo la possibilità, con semplici variazioni di bilancio, di introdurre ulteriori spese. Nella re-

lazione del Senato si accenna alla cosiddetta « programmazione elastica »: per evitare cioè che la programmazione venga, per così dire, incapsulata su un binario rigido, si consente al Governo, con queste norme in bianco, di correggere gli squilibri settoriali. Naturalmente, noi criticiamo questo principio. Se in ipotesi esso venisse applicato ad altre leggi, ad un certo momento la programmazione sarebbe fatta di tante norme frammentarie, non coordinate fra loro, che metterebbero a repentaglio la programmazione stessa.

Non intendiamo la programmazione come la intende il centro-sinistra. Sappiamo che ben altri criteri e principi hanno usato governi che nel passato hanno dato prova di sapere distribuire nel tempo e attuare i programmi. Noi non siamo programmaticamente contrari alla programmazione (mi si consenta il bisticcio): lo siamo a questo tipo di programmazione, perché constatiamo che essa comincia a fare acqua da tutte le parti. Si tratta di una programmazione che comincia ad avere degli strappi, i quali domani finiranno per lacerare il tessuto e per lasciare soltanto le pezze: e noi non vorremmo che la programmazione si risolvesse soltanto in un'opera di rappezzatura.

Mi pare quindi che questa norma non possa essere considerata lodevole. Il concetto di programmazione elastica mi sembra soltanto un eufemismo linguistico, pericoloso per i vostri stessi principi in materia. Noi siamo contrari anche dal punto di vista del controllo che è giusto sia esercitato dal potere legislativo sull'esecutivo. Avremmo dunque gradito che la norma non fosse stata prevista nel disegno di legge; e saremmo lieti se il Governo fosse disposto a ritirarla (anche se sappiamo che non lo è).

Sull'articolo 3 non ho nulla da osservare: è soltanto un articolo tecnico, che prevede il congegno dei mutui.

Per l'articolo 4, si è avuta una innovazione rispetto al testo originario, poiché il Senato ha sostituito, al termine: « consorzi », l'altro di: « enti portuali ». Questo emendamento ci sembra valido. Tutti dobbiamo convenire sulla necessità che a questi consorzi (che, in fondo, sono enti regolarmente costituiti, con leggi che ne hanno delimitato le competenze) sia consentito di provvedere a quelle opere pubbliche marittime per le quali essi sono istituzionalmente idonei.

Come vede, onorevole sottosegretario, noi non siamo faziosi: laddove la legge lo merita, noi non facciamo mancare il nostro apprezzamento.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È un atto di rispetto per una decisione dell'altro ramo del Parlamento, dovuta ad una ragione tecnica.

SANTAGATI. Vorrei fare soltanto una osservazione sull'ultimo comma dell'articolo 4, che così recita: « Le somministrazioni dei fondi agli enti portuali ai sensi del primo comma del presente articolo saranno regolate da apposite convenzioni da stipularsi dal Ministero dei lavori pubblici con gli stessi enti portuali sulla base di criteri concordati dal Ministero stesso con i ministeri del tesoro e della marina mercantile ». Anzitutto, non sappiamo quali siano questi criteri, mentre sarebbe stato bene conoscerli. In secondo luogo, mi sembra che questa procedura, anziché snellire, complichino le cose.

Ricordo che quando si varò il famoso « superdecreto » si tenne a sottolineare una specie di clima nuovo nei rapporti con la pubblica amministrazione, nel senso dello snellimento delle procedure. Viceversa a me sembra che con questa norma noi le complichiamo. A parte l'altro problema che ha formato oggetto di lungo dibattito in Commissione, cioè quello delle funzioni e delle attribuzioni del Ministero della marina mercantile.

Ella sa, onorevole sottosegretario, che sono stato sempre un sostenitore della qualificazione, della specificazione delle funzioni. Nella realtà, il Ministero della marina mercantile è un po' come il prezzemolo: di esso si tiene conto in tante situazioni, ma molte volte, purtroppo, viene trascurato, anche se la pietanza apparirà più insipida. Avrei preferito, pertanto, che in queste norme fossero chiaramente attribuite le prerogative e le competenze del Ministero della marina mercantile, anche perché non v'è dubbio che si tratta di opere marittime, di opere legate al destino dei porti, per le quali una competenza del Ministero della marina mercantile sembrerebbe chiara, pacifica, senza che ciò costituisca motivo di invasione o di pascolo abusivo in settori riservati a competenze altrui.

Con l'articolo 5 si entra nell'argomento dei parchi effossori. La norma, quale ci viene presentata, appare anch'essa come una norma in bianco. Anzitutto, noi non sappiamo quale sia la situazione attuale dei parchi effossori: i relatori affermano che, *grosso modo*, per il 40 per cento si tratta di materiale da buttare via, mentre per il 60 per cento si tratta di ammodernarlo. Nelle relazioni vengono fatti calcoli puramente sin-

tetici, conclusivi. Per questa voce il disegno di legge prevede una spesa di cinque miliardi, cioè un miliardo l'anno.

Onorevole sottosegretario, mi appello al suo senso pratico: se è vera la tesi esposta dai relatori, che cosa si può fare con un miliardo l'anno, per il rinnovamento del parco effossorio?

Sappiamo qual è la situazione dei porti italiani in questo campo; sappiamo quanto sia indispensabile provvedere al rinnovo, voglio ammettere anche nei limiti del 40 per cento (io direi di più). Con un miliardo l'anno possiamo risolvere un tale problema?

Né si dica che possa prevalere il criterio della concentrazione, perché qui si tratta di un problema tecnico. Quando è necessario il potenziamento delle strutture, questo potenziamento deve attuarsi in maniera organica, perché non succeda — proprio come diceva poco fa il collega Guarra — che i poveri siano sempre più poveri e quelli che stanno un po' meglio continuino a migliorare, aumentando così ulteriormente il distacco tra i porti vitali e quelli destinati a totale perimento.

Pongo perciò una precisa domanda al Governo, chiedendo come sia possibile, con questo stanziamento, risolvere il problema del parco effossorio. Si dice: ma vi sono anche le opere dei privati, perché è consentito ai privati di fare opere in questa materia e di sopperire così alle deficienze. In altra parte della relazione si precisa che, *grosso modo*, la spesa sarebbe di 18 miliardi.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta di 18 miliardi nel quinquennio. I 18 miliardi sono riferiti all'ampliamento generale dei porti.

SANTAGATI. D'accordo. Quello che dico si riferisce al quinquennio; non discuto su questo. Poiché 5 miliardi sarebbero previsti per questa legge e 13 per il piano quinquennale, non ci vuole molto per capire che si tratta di somme assolutamente insufficienti. Questa è materia che non consente il rinvio alle calende greche. In generale, quando si presenta e si approva una legge, non lo si fa certo per il gusto di affrontare il problema e basta: ma si cerca, nei limiti del ragionevole, di risolverlo. Sappiamo benissimo che con 5 miliardi non si può fare niente e che gli altri 13 miliardi costituiscono un semplice aperitivo.

Mi sembra perciò un errore aver voluto costringere entro questi limiti gli stanziamenti.

Tranne che non succeda — ecco, in questo sono facile profeta — che in pratica si vada al di là di questi 5 miliardi, continuando così quella politica episodica della spesa, che noi appunto non accettiamo.

Sull'articolo 6, nulla da dire. Sull'articolo 7, nemmeno. Sull'articolo 8 ribadisco brevemente quanto in sostanza ho avuto modo di esporre già, a proposito dell'aggiunta di un altro elemento, che io considero dispersivo, e cioè dell'emendamento proposto ed approvato dal Senato, che contempla anche i mezzi meccanici fissi o mobili per il carico, lo scarico, il deposito e il trasporto di merci. Ma qual è la somma prevista per questo? Nessuno sa niente! Nemmeno le statistiche dei relatori ci dicono nulla. Qui siamo proprio nelle mani di Dio. Sappiamo quanto costi una gru, cosa significhi dotare certi porti di mezzi mobili e fissi: ma non sappiamo niente circa la spesa che si vuole affrontare per il punto contemplato nell'articolo 8. Tutto è messo nel calderone dei 75 miliardi, insieme ai parchi effossori e a tutto il resto.

Se il Governo, che dispone, più e meglio di noi, di elementi statistici, potrà darci qualche indicazione in materia, ci farebbe cosa gradita.

Con ciò concludo, onorevoli colleghi. Ho voluto soltanto esporvi uno stato d'animo, penso, né aprioristicamente negativo né entusiastico. Se dovessi riassumere in una sola espressione il mio stato d'animo nei confronti di questo disegno di legge, dovrei dire che esso è deludente. Dopo tante belle parole, dopo tante promesse, credevamo veramente a questo « piano azzurro »; e a furia di crederci abbiamo finito poi per restarci male, quando abbiamo letto il presente disegno di legge.

A noi pare che questo « piano azzurro » sia diventato una specie di fata morgana, di cui magari vediamo i contorni, non solo azzurri, forse anche iridescenti come i colori dell'arcobaleno: ma che temiamo resti solo un desiderio, una speranza, un miraggio, appunto come una fata morgana. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Urso, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,
considerato:

che l'intervento di spesa autorizzata con il disegno di legge in esame non può costituire che una prima anticipazione di fondi

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

rispetto alle vaste esigenze, accertate nell'apposito « piano decennale » dei porti e previste nel « piano quinquennale di sviluppo economico 1965-1969 » con una spesa di almeno 160 miliardi;

che perciò bisogna concentrare le somme previste dal disegno di legge in discussione in opere urgenti, complete e per natura idonee a soddisfare il servizio a cui sono destinate, da effettuarsi anche nei porti minori « specializzati »;

che necessita articolare tali interventi di spesa anche in rapporto alla sicura redditività degli impianti e agli immediati benefici che il sistema portuale può arrecare allo sviluppo di una determinata zona;

che la provincia di Lecce per la sua eccentrica posizione geografica rischia di rimanere fuori da qualsiasi intervento produttivo se non rompe il suo isolamento attraverso la funzionalità dei suoi porti ed in particolare di quello di Otranto, che si apre in punta avanzata sull'oriente;

che già nel 1960 e nel 1964 per l'intraprendenza degli enti locali — attraverso il consorzio del porto di Otranto — fu intrapreso un promettente servizio di traghetto, purtroppo sospeso nel 1965 per precaria ricettività del porto, determinando in tal modo un grave colpo alle iniziative di sviluppo turistico della provincia;

che il porto di Otranto, con modesti interventi di spesa, può divenire in breve tempo un importante porto turistico, capace di risolvere annosi problemi di depressione economica;

che — tra l'altro — da qualche anno attraverso il porto di Otranto viene avviata la bauxite ricavata dagli estesi giacimenti limitrofi;

che in varie fasi il Ministero dei lavori pubblici ha riconosciuto l'importanza di detto porto e le esigenze dello stesso, tanto da inserirle non solo nel « piano azzurro » ma anche nello specifico programma quinquennale con relativa approvazione di appositi progetti,

invita il Governo

a voler comprendere nella spesa dei 75 miliardi l'erogazione delle somme necessarie per rendere funzionale il porto di Otranto, che rimane elemento indispensabile per lo sviluppo economico della provincia di Lecce, specie sul piano turistico ».

L'onorevole Urso ha facoltà di parlare.

URSO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche se stasera non siamo chiamati

a svolgere un dibattito sull'intera politica portuale italiana, che merita di trovare una specifica collocazione nelle prossime discussioni sulle linee di bilancio del Ministero della marina mercantile e sul piano quinquennale di sviluppo, ritengo egualmente doveroso avanzare alcune considerazioni generali e particolari sul presente disegno di legge.

A mio avviso, questo atto di buona volontà governativa per il miglioramento dei porti italiani e delle loro attrezzature rappresenta un notevole passo avanti sul piano concreto degli specifici interventi e anche una valida premessa alle molteplici esigenze del settore, già accertate dal « piano azzurro » decennale e quasi sufficientemente immesse nel piano di sviluppo economico 1965-1969 presentato al Parlamento.

Si è detto già (e si dirà ancora) che la spesa, prevista dal disegno di legge in esame in 75 miliardi di lire, suddivisi in cinque anni, rappresenta una modesta risorsa, se si considera che il « piano azzurro » richiederebbe una spesa di almeno 900 miliardi e se si valuta la spesa prevista per questa materia dal piano quinquennale nella sua ultima stesura, che tocca i 260 miliardi di lire.

A queste obiezioni potremmo giustamente rispondere, con il sottosegretario Romita, che, se anche avessimo 900 miliardi disponibili, non saremmo in grado di spenderli, per ragioni organizzative, per ragioni di attrezzature imprenditoriali e per tante altre ragioni che impongono tempi tecnici che non possono scendere al di sotto di determinati valori.

Rimane il raffronto dei 75 miliardi già disponibili con le esigenze riportate nel piano quinquennale; ma anche sotto questo parametro va subito detto che i 75 miliardi sono aggiuntivi agli stanziamenti ordinari di bilancio, che gli stessi rimangono una congrua anticipazione sulle previsioni di « piano », e che l'articolo 2 del disegno di legge in discussione, proprio legandosi all'attualità della programmazione, prevede l'automatica possibilità di autorizzare maggiori spese per opere portuali in aggiunta ai 75 miliardi previsti dall'articolo 1.

Si inizia così, onorevoli colleghi, una reale e concreta politica di spesa per i porti nazionali, che diviene al momento, sotto certi aspetti, anche un robusto intervento anticongesturale.

Né è valida la monotona pretesa dell'opposizione di intravedere in ogni provvedimento governativo qualcosa di effimero, di slegato e di disorganico. È pura demagogia

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

— specie nelle strette economiche attuali — invocare per l'avvio a soluzione dei problemi il facile stanziamento parolai di somme vistose, si da far sembrare sempre e ad ogni costo striminziti ed empirici gli interventi di spesa previsti dal Governo. Vi è proprio da osservare, come è stato detto al Senato: è ben strano che si continui con un metodo in base al quale, per ricercare a parole l'ottimo, nei fatti si perde di vista il meglio, che necessariamente deve essere rapportato alle nostre possibilità!

E bisogna dire, a buona ragione, che il presente disegno di legge resta anche un atto coraggioso del Governo, proprio mentre la spesa pubblica viene chiamata a gravi compiti e la pressione delle richieste diventa sempre più ampia ed incalzante.

Di certo rimane il problema di come spendere detta somma, che proprio per la sua forzosa esiguità rispetto alla vastità dei bisogni esige una appropriata selezione di interventi. Questo problema non sfugge all'attenzione del Governo, non solo per le dichiarazioni ufficiali rese al Senato e in Commissione, ma anche per alcuni sani criteri sanciti nell'articolo 8, dove si stabilisce che i progetti da finanziare in base alla presente legge debbono riguardare « opere complete, per natura idonee a soddisfare il servizio cui sono destinate ». Specificazione veramente salutare e precisa, che detta chiare direttive d'intervento, con evidenti caratteristiche di redditività. D'altra parte l'articolo 9, quasi a garanzia totale dei criteri di spesa, stabilisce che entro il 31 marzo di ogni anno il Ministero dei lavori pubblici presenterà al Parlamento una relazione sui programmi esecutivi realizzati nell'anno precedente.

Mi pare che il disegno di legge n. 2553, in sintesi, stabilisca per i porti una consistente autorizzazione di spesa in conto piano quinquennale; un aggancio permanente alle previsioni del piano stesso; una chiara indicazione nel metodo di intervento; un provvido controllo parlamentare sui programmi esecutivi di spesa. Quindi ci troviamo davvero di fronte a una buona e organica legge, che solo lo spirito di parte può rappresentare in senso negativo, richiamando per denigrarla tutta la vasta problematica del settore, che in alcuni interventi, anche di poco fa, è straripata fino alle autonomie funzionali e agli intricati ordinamenti del lavoro portuale: questi restano problemi scottanti, ma pretendono una giusta collocazione e non la confusa polemica ad ogni costo ed in ogni occasione.

Certo, sul piano dell'intervento si pongono anche problemi di scelta non codificati, che spettano alla responsabilità dell'esecutivo e sui quali comunque, come si è ricordato, al Parlamento spetta il controllo. Anche queste scelte sono indubbiamente importanti per la buona produttività della legge. Per esempio, da alcuni settori viene richiamata l'indilazionabile necessità di concentrare l'attuale anticipazione di spesa di 75 miliardi sui grandi porti mercantili, che risentono, proprio per le loro antiche strutture, della pesante concorrenza effettuata dai maggiori porti stranieri. Nessuno può mettere in dubbio alcune carenze di competitività dei grandi porti nazionali, che vanno subito sanate e che richiedono quindi criteri di concentrazione della spesa; però anche nei limiti angusti dei 75 miliardi — come ha già dichiarato opportunamente il sottosegretario Romita e come ha accennato il relatore onorevole Degan — è indispensabile lasciare delle disponibilità a favore dei porti minori, soprattutto in relazione allo sforzo di industrializzazione del Mezzogiorno e alla possibilità di specializzazione in atto negli scali marittimi locali per il cabotaggio, la pesca e il turismo. Ciò va fatto specie quando il potenziamento ed il miglioramento di un'opera portuale possono significare la premessa per il benefico sviluppo economico di una determinata zona; quando modesti interventi nelle strutture portuali concedono sicura ed immediata redditività degli impianti e sblocco di una stagnazione economica.

Tipico è il caso della provincia di Lecce, che rispetto alle consorelle di Puglia è rimasta emarginata nello sviluppo economico a causa dell'eccentrica posizione geografica, e anche perché fino ad oggi il mare che la circonda ha ancora aggravato il suo isolamento. Ma proprio la funzionalità dei suoi porti, un giorno fiorenti — come quelli di Gallipoli e di Otranto — potrà consentire la rottura dell'isolamento e quindi l'inserimento di quella provincia nel circuito dello sviluppo economico.

Mi permetto di richiamare l'attenzione soprattutto sulle esigenze del porto di Otranto, che si apre come porto naturale dell'oriente e ha tutte le caratteristiche per divenire, con limitati interventi, un importante porto turistico, oltre che commerciale. Già la lodevole intraprendenza degli enti locali della provincia di Lecce, a mezzo dell'apposito consorzio del porto, sostenne nel 1964 l'iniziativa di un traghetto Otranto-Grecia, con positivi risultati; ma proprio la precaria ricettività

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

del porto di Otranto ha scoraggiato l'impresa, tanto che il traghetto nel 1965 è stato sospeso. Eppure le premesse erano valide: la vicinanza Otranto-Grecia stava divenendo elemento di scelta da parte dei turisti, che avevano anche la possibilità, allo sbarco, di risalire tutta la penisola salentina, con il fascino delle sue meravigliose coste e con il richiamo dei suoi numerosi monumenti. Ecco come una iniziativa di sviluppo economico si dissolve, per la carenza di un porto la cui funzionalità è legata a modesti interventi di spesa, più volte reclamati presso il Ministero dei lavori pubblici, il quale si è limitato a continue assicurazioni (confermate anche in Parlamento) ed a comunicare che il porto di Otranto risulta incluso nel « piano azzurro » ed inserito nel programma di sviluppo per il quinquennio 1965-1969.

Stando così le cose, è giunta a mio parere l'occasione propizia per includere i bisogni del porto di Otranto nella programmazione esecutiva della spesa di 75 miliardi che si stanno per stanziare; anzi, a me pare che l'esigenza rappresentata debba essere soddisfatta nella prima erogazione biennale.

Non mi spinge a ciò solo l'amore per la mia terra o solo gli evidenti motivi di natura economica. Gli stessi criteri informativi del disegno di legge in esame convincono che ormai i progetti per la sistemazione del porto di Otranto possono trovare l'adeguato finanziamento. Infatti con somme esigue si possono avere opere portuali complete, idonee a soddisfare il servizio cui sono destinate, secondo quanto richiesto dall'articolo 8 già illustrato.

Tra l'altro, l'esiguità dei 75 miliardi, intesi come anticipazione di piano, ben si lega alla modesta richiesta dei primi fondi per rendere funzionale il porto di Otranto. Inoltre, vi sono sicura redditività degli impianti ed immediato beneficio economico per un vasto retroterra che, tra l'altro, in questi ultimi mesi fornisce al traffico portuale il trasporto della bauxite dai giacimenti limitrofi. E poi, anche se Otranto non può annoverarsi tra i grandi porti nazionali, bisogna riconoscere che ha tutte le caratteristiche per divenire ancora di più un porto specializzato di natura turistica. Esso deve perciò entrare di diritto, in senso prioritario, nella spesa dei 75 miliardi, che va in parte indirizzata verso i porti minori, soprattutto nel Mezzogiorno.

Ho presentato in proposito un ordine del giorno che, come ho tentato di dimostrare, enuncia il problema non sulla base della semplice richiesta o della protesta, ma sul

piano logico dell'evidente raccordo tra una esigenza qualificata e un fatto legislativo abbastanza idoneo per recepirlo. Perciò dal Governo vorrei una chiara, impegnativa accettazione del mio ordine del giorno, mentre mi appresto a dare il mio voto favorevole a questo disegno di legge. (*Applausi*).

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

GOLINELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ancora oggi, nel corso della presente discussione, mentre da una parte si critica, sdegnati e pensosi dei bisogni del paese, l'iniziativa del nostro gruppo di portare in aula questo disegno di legge, e ciò perché avremmo quasi sabotato gli interventi finanziari necessari per risolvere i problemi dei porti, problemi di tale gravità da non poter essere ulteriormente disattesi, dall'altra (come ha fatto chi ha parlato prima di me) si esaltano i provvedimenti proposti, definendoli perfettamente allineati al cosiddetto « piano azzurro » ed alla programmazione economica generale. Così noi saremmo causa dei ritardi; così noi non capiremmo la portata eccezionale del presente disegno di legge per l'esecuzione di opere portuali e per il rinnovo del parco effossorio, né la sua collocazione nel più vasto quadro della programmazione economica.

Io non voglio sviluppare una fin troppo facile polemica, quando poi poc'anzi il collega Giachini bene ha precisato la nostra posizione e le ragioni del nostro atteggiamento. Né voglio rifarmi alle sollecitazioni nostre ed alle nostre proposte lontane e recenti, precisate in molte occasioni, discutendosi in aula o in Commissione o in altre sedi della programmazione, della situazione economica, dei problemi dei porti e di quelli marittimi in generale.

Voglio invece riferirmi alle passate posizioni della maggioranza e del Governo; e, per non essere generico, è mia intenzione ricordare qui un incontro qualificato che ebbe luogo a Venezia nel maggio dello scorso anno e quanto in quella occasione ebbe modo di dire il ministro della marina mercantile senatore Spagnoli. Di fronte ai molti convenuti, il ministro disse che, pur non potendo in soli quattro mesi trasformarsi da uomo di montagna in provetto esperto di problemi marittimi, capiva che la montagna non vive senza il mare e che quindi i problemi del mare erano ormai i suoi problemi.

Da queste considerazioni e da alcune premesse riguardanti le diverse responsabilità

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

dei ministeri interessati, la necessità di precisare meglio le responsabilità primarie, di concertare e di coordinare meglio le iniziative ed i programmi dei ministeri, il ministro Spagnoli passò ad illustrarci la sua opinione e gli indirizzi governativi in materia di cantieri, di linee di navigazione, di porti. A proposito dei quali ultimi e del relativo piano ci disse il ministro che arrivando al dicastero aveva trovato sul suo tavolo di lavoro un opuscolo dal titolo *Lineamenti per un piano dei porti*, opuscolo che meglio sarebbe stato intitolare *Censimento o Sommatoria dei bisogni dei porti e delle rivendicazioni locali*. Il ministro ci disse che era impossibile elaborare seriamente un piano dei porti prescindendo dalla programmazione, dai suoi contenuti, dalle sue finalità; ci disse della importanza peculiare, per uno sviluppo economico del paese, del piano dei porti; ci disse che, per prepararlo, occorreva fare scelte precise, fissare priorità, avere due specie di coraggio: il coraggio di dire molti « no » motivati, il coraggio di dire dei « sì », dei grossi « sì » se necessario. Ci disse ancora dell'orientamento suo e del Governo per accantonare l'idea originale di un piano decennale dei porti, per preparare un primo e poi un secondo piano quinquennale, ferma un'unica linea direttrice. Ci disse della necessità di elaborare subito alcune proposte-stralcio, stante la necessità di indilazionabili interventi, proposte però che dovevano uscire da un contesto, anche se non completo e perfezionato: il « piano azzurro » e la programmazione. Ci disse infine, in materia di autonomie funzionali, che il problema doveva essere attentamente ponderato, che occorreva bandire la fretta e ogni orientamento settoriale.

Noi condividemmo largamente le linee e gli orientamenti di quel discorso che ho qui ricordato. Fummo largamente d'accordo su una impostazione che, pur lacunosa e scarsamente rigorosa, ci pareva interpretasse giuste esigenze. Ma come siamo andati avanti da allora ad oggi; e come possiamo collocare e dobbiamo giudicare il provvedimento che stiamo discutendo e che fra poco approverete?

Non certo secondo le linee allora espresse dal ministro Spagnoli; non certo in conformità alle osservazioni e alle proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani formulate dal C.N.E.L. alla fine del 1963. Diceva allora il C.N.E.L. che l'intervento per i porti, al fine di assicurarne una adeguata efficienza, era urgente; che doveva essere attuato sulla base di scelte precise, di precise priorità, evitando la polverizzazione;

che non doveva essere del tipo di quello realizzato per la ricostruzione, predisposto in base a criteri più legati al passato che all'avvenire, senza tenere conto della evoluzione dei tonnellaggi e della trasformazione della composizione merceologica dei traffici che già allora si delineavano.

Occorrevano tempo e ponderazione, nel maggio 1964, per orientarsi e decidere sul problema nelle autonomie funzionali. Occorreva in materia — ci disse il ministro — bandire la fretta e ogni orientamento settoriale. Ma dopo tre soli mesi lo stesso ministro ha concesso altre autonomie funzionali; e tra queste quella che per Venezia vuol dire un intero porto attrezzato con denaro pubblico, su una estensione di 7 mila ettari, di proprietà privata della Montecatini, della Edison e di pochi altri.

Il fascismo concesse le autonomie funzionali a Venezia alla prima zona industriale. Il Governo della Repubblica alla scadenza le rinnovò alla prima zona; e in seguito le estese alla seconda zona industriale. A fine 1964 venivano di nuovo a scadenza: e quando a Venezia si erano aperte possibilità di trattative tra industriali, provveditorato al porto e sindacati portuali — e ciò per assicurare la gestione pubblica del porto e il lavoro alle compagnie portuali — questo Governo, il Governo di centro-sinistra, ha rinnovato le autonomie funzionali alla prima e alla seconda zona industriale e in più (ciò che è, almeno apparentemente, paradossale) le ha concesse alle barene, alle paludi, agli acquitrini, alle acque dove poi dovrà trovare spazio consolidato — non si sa quando, ma questo è nei programmi dei grandi industriali — la terza zona industriale, l'ulteriore sviluppo e potenziamento del polo già esistente di Porto Marghera.

Trattasi, dicevo, di un provvedimento apparentemente paradossale: « apparentemente » perché tale aiuto al piano, non pubblico, non democratico, ma del grande capitale, trova altre componenti in un programma ben preciso che va avanti a Venezia, a Genova, nella valle padana. Nella sola Venezia, mentre procede, sia pure lentamente, per una forte flessione degli investimenti, nella seconda zona industriale, il programma per utilizzare mille e più ettari di terreno, si sta preparando un progetto mastodontico per un porto tridimensionale (petroli, industriale e commerciale) senza direzione pubblica e per una nuova zona industriale con l'utilizzazione di altri 4 mila ettari oltre le foci del Brenta.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

ALBA. È un bene.

GOLINELLI. È il progetto presentato e sostenuto dai grandi gruppi industriali e finanziari, dalle « sette sorelle », dalla S.A.D.E. e dalla Montecatini, che non molto tempo fa si sono fuse, dalla Edison, i cui interventi sono particolarmente massicci in provincia di Venezia.

Il polo di Porto Marghera e quello di Alessandria sono elementi di un fenomeno di dimensioni colossali. Non a caso, in occasione della inaugurazione del trascorso anno produttivo, il presidente della Confindustria veneziana affermò che la spina dorsale dell'economia del mercato comune europeo doveva essere una fascia di grandi industrie e di grandi città, comprendente la valle del Reno e la fetta centrale della valle padana: da Amburgo, Anversa, la Ruhr fino a Milano, Torino, al polo di Alessandria, fino alle grandi metropoli di Padova e Venezia e al polo di Porto Marghera.

Questa è la loro programmazione che va avanti, questa è l'alternativa allo sviluppo razionale delle nostre città e dei nostri centri urbani, ad un processo razionale di industrializzazione che pure occorre a Venezia e nel Veneto e nel mezzogiorno d'Italia, alla risoluzione dei problemi dell'agricoltura e della questione contadina, alla risoluzione dei problemi del meridione d'Italia. È un'alternativa, questa, che comporta la manifestazione di ogni tipo di investimento, che ha già ingoiato miliardi a centinaia, che subordina le scelte fondamentali per le grandi infrastrutture.

Ecco allora congiungersi, da una parte, il rastrellamento degli investimenti e, dall'altra, le autonomie funzionali, a Venezia per un intero porto già esistente e per un intero e maggiore porto che deve esistere. Così il molto tempo che occorreva, l'attenta ponderazione che si imponeva, si sono ristrette a meno di cento giorni per permettere al Governo di concedere queste autonomie funzionali.

Nello stesso tempo, però, in materia di programmazione economica sappiamo come sono andate e come vanno le cose; e in materia di « piano azzurro » non sappiamo nulla in particolare, o sappiamo, per quanto stesso deriva dal programma Pieraccini, che si tratta di un piano insufficiente e inadeguato, di una somma quantitativa di alcuni pressanti bisogni, senza alcun ruolo in una programmazione nazionale e regionale.

Siamo perciò al topolino che non si sa bene che cosa sia, a che serva, quali bisogni soddisfi, come sia collegato al piano dei porti,

se ne sia parte o aggiunta. Siamo di fronte, di fatto, ad una delega in bianco che dovremmo ciecamente firmare. L'esecutivo vuole una grossa manciata di miliardi da distribuire, scatenando — così come già sta avvenendo in questa nostra Assemblea — da ogni parte la corsa alla rivendicazione e l'arrembaggio, e cercando di accontentare un po' tutti, anche perché le promesse abbondano. Le richieste avanzate e gli ordini del giorno presentati ed approvati al Senato quando di questo disegno di legge si discusse sono una testimonianza dell'indirizzo che ho accennato. D'altronde, anche in quest'Assemblea oggi emergono gli stessi orientamenti. E badate che io vengo da una provincia e da un porto che — per quanto si sente dire — avranno da questa legge più di altri porti e più di altre province.

Ma anche qui qualche osservazione deve essere pur fatta. Venezia beneficia più di altri — si dice — perché è stata fatta una scelta prioritaria, perché a Venezia vi è una esigenza prioritaria, poco fa lungamente ricordata dagli onorevoli Dino Moro e Gagliardi: quella del grande canale dei petroli, il canale Malamocco-Fusine. Noi siamo d'accordo su quest'opera e la consideriamo di rilevante importanza; ma non vediamo in essa il valore taumaturgico che altri le affidano. Pur ribadendo la sua validità e il nostro assenso su tale opera, che fra l'altro permetterà di dirottare il traffico pericoloso dal centro storico di Venezia, dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, non possiamo non vederne i limiti. Da una parte è a Porto Marghera industriale che occorre innanzitutto il grande canale, è la terza zona industriale che dovrà sorgere a rivendicare innanzitutto il grande canale; d'altra parte, quest'opera non è assolutamente risolutiva per il porto commerciale di Venezia, la cui situazione — come per gli altri porti — è una situazione di banche parzialmente utilizzabili, di attrezzature molto carenti, di scarsità di fondali, di servizi vecchi, di scarsa sicurezza e insufficienza di opere foranee. Siamo al punto, come ella certamente saprà, signor sottosegretario, che l'intero porto merci funziona al 50 per cento della sua effettiva potenzialità.

È quindi una scelta risolutiva quella fatta? È una scelta prioritaria? Certamente prioritaria, ma per certe forze in particolare e per certi interessi economici in particolare.

Come pure, rimanendo nel campo delle scelte, non si può non dire che quella presentata come ammodernamento e rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione

porti tale non è, dal momento che il finanziamento previsto e del quale si è parlato e si parla è assolutamente risibile. Si ha addirittura l'impressione che non si conosca l'attività che tale servizio potrebbe e dovrebbe svolgere, i veri bisogni di radicale ammodernamento e rinnovamento che il parco ha e la lentezza con cui è necessario e inevitabile provvedervi.

Non è procedendo così che si risolvono i problemi e si fa avanzare una programmazione democratica. Non è con questi provvedimenti che affrontiamo inadeguatezze e strozzature; perché, se inadeguatezze e strozzature vi sono, e sono pesanti, tali che rischiano di ripercuotersi negativamente sulla produzione, sulle necessità delle aziende e sullo sviluppo industriale ed economico del paese, esse vanno ricercate nell'arretratezza delle strutture portuali, nel mancato potenziamento dei porti in relazione all'espansione e alla modificazione qualitativa dei traffici e delle merci, nell'inadeguata capacità ricettiva degli scali e nella insufficiente meccanizzazione delle operazioni portuali: carenze, queste, che sono causa di congestionamenti, di soste prolungate, di ritardi nella scarica e di aumento dei costi.

Per questo occorre prima una visione, almeno generale, di un piano, per arrivare poi, se necessario, a uno stralcio finanziario per provvedere a priorità urgenti. Occorre una visione organica dei problemi a cui provvedere, non come somma di piani locali, ma con la necessaria organicità al livello nazionale e in pari tempo con la necessaria articolazione per non sacrificare alcuna esigenza locale, bensì per ricondurle tutte ad una visione regionale, interregionale e nazionale, superando visioni localistiche e municipalistiche e ricercando la soluzione dei problemi che si pongono nelle singole economie locali, non in una politica di più minuta ripartizione dei traffici marittimi, ma in una linea di organico sviluppo economico generale.

Dalle cose dette scaturisce che il contenuto e l'orientamento di un piano nazionale dei porti deve essere connesso alla concezione stessa della funzione portuale ai fini di una politica di sviluppo nel quadro della programmazione economica.

Questa concezione diverge profondamente tra chi come noi concepisce il porto come un centro di attività economica, e quindi considera il rapporto fra sistema portuale ed economia in modo organico in una visione unitaria dei problemi della economia e del suo sviluppo, per cui il porto è uno strumento

per certi aspetti propulsivo dello sviluppo economico e comunque uno strumento essenziale della programmazione economica in un paese situato geograficamente come il nostro, e chi invece considera l'attività portuale come un servizio accessorio di singole imprese industriali e commerciali.

Da qui e da quanto detto la nostra posizione negativa sul disegno di legge che stiamo discutendo. Da qui il nostro giudizio e l'esigenza che noi ribadiamo che uno stralcio, anche quando è necessario, non può prescindere da una visione più organica e generale; non può certo prescindere dal piano dei porti, dalla programmazione, dalla collocazione e dalle funzioni dell'intero sistema portuale e di ogni singolo porto in una data situazione economica e sociale, in una data regione con i suoi problemi di sviluppo in un dato *Hinterland* nazionale e internazionale.

Di qui la critica nostra alle autonomie funzionali concesse e la esigenza di fronteggiare e respingere l'azione di penetrazione nei porti del capitale privato tendente, attraverso le autonomie funzionali, le imprese private, la proprietà e la gestione dei servizi portuali, ad intaccare per progressivamente eliminarlo il carattere pubblico dei porti, disgregandone l'unità tecnico-economica e minacciando il lavoro e indirettamente la esistenza stessa della categoria dei portuali, come categoria autonomamente organizzata.

Anche nel passato lontano e recente avete preteso affrontare altri problemi, come quello cantieristico, nello stesso modo in cui affrontate oggi i problemi dei porti.

Senza prestare attenzione ai problemi di fondo e generali, avete stanziato miliardi su miliardi e la crisi cantieristica anziché risolversi si aggrava con pesanti conseguenze economiche sul piano territoriale e sui livelli di occupazione.

Lo stesso avverrà per i porti, anche finanziando disordinatamente opere importanti, ma senza una visione e un programma generali. Alle opere importanti diciamo sì, ma non alle prospettive che si apriranno se si insisterà sulle linee che questa legge indica e sanziona. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la politica degli investimenti nei porti costituisce uno dei problemi più vivi ed attuali del nostro paese, essendo destinata ad avere importanti conseguenze innovative non solo per lo sviluppo dei nostri porti

(che pure ne hanno tanto bisogno) e dei loro traffici, ma per l'intera economia nazionale.

Dobbiamo riconoscere francamente che questa è forse la prima volta che il problema viene affrontato in modo organico e concreto, anche se attraverso un disegno di legge-ponte. Questa legge però non è affatto fine a se stessa ma è stata resa necessaria dalla indilazionabilità delle esigenze cui provvedere; d'altra parte essa si inquadra nella politica più ampia della programmazione talché, essendo la discussione aperta, ritengo sia opportuno porsi sin da ora il problema delle scelte e quindi dei criteri che si intende adottare per il potenziamento del nostro sistema portuale.

Per una soluzione organica e armonica del problema riguardante la produttività portuale e quindi le scelte da fare, bisogna tenere presenti alcuni elementi senza i quali si rischia di cadere nel pressappochismo o nell'improvvisazione, quanto mai pericolosi e dannosi specialmente in questo campo e in questo momento, richiedendosi potenti investimenti: innanzi tutto coordinamento tra lo sviluppo dei traffici portuali e quello del commercio internazionale; in secondo luogo l'espansione delle attività agricole e di quelle manifatturiere, che sono all'origine dei movimenti di traffico anche nei porti e che dovrà essere quanto meno accelerata se si vuole raggiungere, così come si vuole, l'obiettivo di incremento del reddito e dell'occupazione che sono alla base dello schema del piano di sviluppo economico; in terzo luogo il massimo potenziamento dell'industria di base, la quale è la più forte consumatrice delle « rinfuse » e del petrolio, merce che assume posizione sempre più rilevante nel tonnello complessivo della manipolazione portuale e che ha ripercussioni assai importanti sulla stessa organizzazione dei porti.

Ora è assodato che i traffici marittimi, contrariamente a quanto si riteneva dieci o quindici anni or sono, registrano un continuo aumento. Di qui la necessità di massicci investimenti, indispensabili per un paese come il nostro, i cui traffici si svolgono quasi esclusivamente per via mare.

È noto come la competitività di un paese sul mercato internazionale dipenda da un efficiente sistema portuale; ma mentre molti paesi, e non solo del M.E.C., hanno già impostato e risolto, o quanto meno avviato a soluzione, il problema, noi siamo appena all'inizio. Dobbiamo quindi ovviare a tale ritardo, servendoci anche dell'esperienza de-

gli altri paesi oltre che degli studi dei nostri tecnici, che possiamo considerare soddisfacenti perché non sono soltanto studi teorici ma tengono generalmente conto della realtà nella quale viviamo.

Gran Bretagna, Germania, Francia, per non parlare degli Stati Uniti d'America, e i paesi dell'Europa settentrionale hanno da tempo operato scelte importanti potenziando in modo massiccio i loro porti, spesso ponendoli al primo posto nella scala delle priorità.

Il problema della concentrazione dei traffici è stato infatti alla base della politica portuale dei paesi più progrediti d'Europa.

In Gran Bretagna abbiamo Londra, che è il secondo porto del mondo con un traffico superiore ai 61 milioni di tonnellate, e Liverpool, che supera i 25 milioni. Entrambi i porti sono al centro di imponenti attività industriali che vivono sul mare o ad esso sono molto ben collegate. Altrettanto dicasi per gli altri porti del nord, oggi altamente specializzati e con i traffici concentrati.

È vero che sul potenziamento di molti porti hanno influito la loro ubicazione e la vicinanza agli estuari dei grandi fiumi che consentono la navigazione interna attraverso una vasta rete di canali. Notiamo di sfuggita l'interesse suscitato dal progetto di collegamento di Amburgo con l'estremo oriente via fiumi.

Abbiamo Rotterdam che supera i 110 milioni di tonnellate, Anversa che supera i 50 milioni e Amburgo i 35 milioni. Nei tre porti ricordati la metà del traffico è costituita da merci secche. Non si tratta quindi soltanto di petrolio, come si potrebbe pensare avendo in mente le grandi raffinerie di Rotterdam. Gli investimenti in questi porti, massicci perché concorrenziali l'uno con l'altro, sono stati fatti con una visione organica e responsabile dei grandi problemi economici. Oggi detti porti, purtroppo, sono concorrenziali con quelli italiani.

In Italia abbiamo un solo porto sui 30 milioni di tonnellate, Genova, e tre porti dai 10 ai 15 milioni, Venezia, Napoli e Augusta, il quale ultimo, però, tratta quasi esclusivamente olio minerale. Genova, Venezia e Napoli hanno interessanti *Hinterland*, e Genova può essere indubbiamente considerato un grande porto internazionale. Essi però assorbono meno del 40 per cento del traffico complessivo nazionale e di quello delle merci secche; quote, queste, assolutamente insufficienti per una gestione economica e per controbattere la concorrenza straniera. Il rimanente traffico è disseminato in oltre cen-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

to porti che assolvono malamente la loro funzione.

In Germania abbiamo tre porti i quali concentrano il 75 per cento del traffico; e tre porti in Francia lavorano il 60 per cento dello sbarco e imbarco francese. Considerando, per avere un parametro maggiore, i primi dieci porti, abbiamo in Italia il 72 per cento di concentrazione, contro il 90 per cento della Germania e il 90 per cento della Francia. La cosa più grave è che in Francia e in Germania la concentrazione aumenta, mentre in Italia diminuisce, con la polverizzazione dei porti, spesso sorti nel passato secondo criteri clientelistici o elettoralistici.

Mi permetto di richiamare altri dati interessanti alla benevola attenzione dei colleghi. In questi ultimi anni in Italia abbiamo avuto una spesa media annuale per tutti i porti di circa 14 miliardi. In Francia, nei prossimi quattro anni, avremo investimenti statali per 320 miliardi che si aggiungono ai 310 miliardi degli ultimi anni, con una spesa annua di 32 miliardi. In Giappone, contemporaneamente, nel quinquennio 1965-1970 avremo però investimenti per circa mille miliardi, da aggiungersi ai 425 miliardi degli ultimi anni.

In Francia tutte le spese riguardanti gli investimenti saranno concentrate, come è noto, a Dunkerque e a Le Havre, oltre che a Marsiglia, dove si costruiranno darsene per le petroliere capaci di ricevere navi da 100 mila tonnellate, oltre che imponenti installazioni industriali.

In Gran Bretagna l'80 per cento degli stanziamenti è stato destinato a sei porti, e di questa percentuale, il 62 per cento ai porti di Liverpool, Bristol e Londra. Abbiamo quindi la massima concentrazione degli investimenti su pochi porti al fine di aumentarne la redditività.

Perché si è seguito tale criterio? Ci dobbiamo porre questo interrogativo anche per dare soddisfazione e una risposta a quei colleghi che qui, con molto impegno e passione e, dal loro punto di vista, in modo se non giusto certo comprensibile, hanno richiesto la polverizzazione degli stanziamenti di cui al presente disegno di legge. Anche recenti studi di economisti italiani hanno confermato la validità dei criteri della concentrazione degli investimenti.

Il commercio internazionale ha grande importanza sul reddito nazionale e sulla partecipazione delle nazioni al flusso mondiale dell'importazione e dell'esportazione. Recenti studi hanno dimostrato come tutti i paesi che

gravitano nel nord Europa abbiano un reddito nazionale elevato in relazione allo sviluppo del loro commercio con l'estero; a maggior ragione quindi un paese che ha una struttura economica come il nostro può raggiungere un elevato saggio di incremento del reddito nazionale specialmente con i suoi traffici marittimi.

Il reddito medio *pro capite* in Italia può accrescersi solo con l'aumento del peso del commercio con l'estero rispetto al reddito nazionale. Potenziare quindi i porti italiani significa potenziare l'economia del nostro paese. E quando si chiede aiuto per i nostri porti non si chiedono aiuti per certe città marinare, come spesso si è ritenuto, ma per l'economia di tutta la nazione. E se vi è un rammarico che qui vogliamo manifestare è l'assenza di sensibilità, vorrei dire, di larghi settori, di gran parte dei nostri colleghi, per un problema che non riguarda Genova, Trieste, Venezia od Augusta, ma riguarda i cento e più porti disseminati nel nostro paese: per un problema che riguarda la collettività nazionale.

Quali sono le previsioni prudenziali del traffico marittimo in Italia nel prossimo futuro?

Contro i 160 milioni di tonnellate del 1964, abbiamo i 250 milioni di tonnellate del 1970 e i 400 milioni nel 1975. Da ciò consegue che in cinque anni raddoppieremo il nostro traffico e in dieci anni quasi lo triplicheremo. Ma che cosa è stato fatto finora — e l'interrogativo non è per l'attuale Governo, ma è un interrogativo, una recriminazione di carattere generale che vogliamo e dobbiamo fare — per fronteggiare con i nostri porti prospettive così imponenti?

Oggi abbiamo il presente disegno di legge, abbiamo il piano quinquennale che prevede 260 miliardi di stanziamenti per i porti e studi avanzati per portare questo stanziamento sugli 800 miliardi. Sono cifre indubbiamente imponenti se raffrontate al passato; cifre non completamente sufficienti se si tiene conto delle molteplici necessità. E dato che non possiamo con gli attuali stanziamenti rifare tutti i nostri porti, come è stato richiesto, come sarebbe auspicabile, comprensibile, desiderabile, si deve aprire un discorso di impostazione, di prospettiva, di scelta.

Quali sono le componenti che determinano e condizionano il traffico di un porto? La sua ubicazione, le sue attrezzature, le sue infrastrutture esterne, il suo entroterra e i trasporti marittimi. Un complesso portuale

vive e si sviluppa in quanto possa produrre servizi legati, per origine, per tradizione, per la sua ubicazione, ad enti di produzione e di consumo situati nel suo entroterra. Di qui l'enorme importanza della valutazione dell'*Hinterland* di un porto, del suo grado di sviluppo, dei collegamenti ad ogni livello intercorrenti tra l'entroterra e il porto stesso. Quanto sopra però non può essere considerato fine a se stesso, ma va inquadrato nell'attività dei traffici mondiali, dei quali il porto è una indispensabile componente di mediazione.

È necessario aprire, a nostro parere, a questo punto il discorso sulla economia di scala o di dimensione. È evidente, nel campo dell'offerta, che cosa significhi per un porto avere un entroterra economicamente sviluppato, con industrie, specialmente di base, solide, potenti, efficienti. Non interessa al momento esaminare se è un entroterra industrialmente potente che condiziona un porto, o se è un porto efficiente che determina lo sviluppo del suo entroterra. È evidente però che un paese come il nostro, che possiede molti porti, deve arrivare ad una precisa distinzione a seconda che questi abbiano o meno la loro ubicazione al centro di una catena di attività produttiva situata in un *Hinterland* ad alto livello di sviluppo economico.

Si introduce a questo punto il concetto della « vocazione » di certi porti al cui sviluppo è legato il progresso di intere aree che possono addirittura condizionare l'intera economia nazionale.

Specializzazioni, potenziamento delle infrastrutture commerciali, capacità e serietà degli operatori, potere economico ed autonomia, condizionano e determinano l'attività e lo sviluppo di tutta un'area che da questo tipo di porto è servita: area che non sempre si identifica con una provincia, come è stato qui detto, o con una regione, ma addirittura con interessi interregionali, nazionali e finanche internazionali.

Ma un porto non è una unità che vive sulla terraferma e con il suo *Hinterland*: è una unità le cui fortune dipendono dal mare, il quale può anche differenziarne le strutture e generare notevoli correnti di traffico. E in questo quadro che deve essere, a nostro modesto parere, esaminata la funzione che si chiama, con termine moderno, la « vocazione » dei tre grandi porti nazionali di Genova, Venezia e Napoli. Essi hanno acquisito un'importanza tale che i loro problemi investono problemi di interesse nazionale. Ba-

sti pensare che con il loro traffico assorbono il 50 per cento del traffico nazionale, non tenendo più conto, in quanto interessa solo marginalmente ai fini della valutazione degli investimenti portuali, il traffico degli oli minerali che nei detti tre porti incide molto relativamente.

In termine di traffico e di sviluppo dell'attività portuale, questi tre porti hanno una individualità del tutto particolare che dipende dalle loro tradizioni e dalle loro infrastrutture interne, ma anche dal diverso entroterra nel quale operano e che con la loro attività essi influenzano notevolmente.

Il complesso portuale di Napoli, che è stato qui ricordato da alcuni colleghi, si divide nel porto-emporio, oggi alla ricerca di altre specializzazioni anche in previsione dello sviluppo industriale del suo entroterra legato allo sviluppo del Mezzogiorno e nel porto specializzato di Bagnoli, che serve un potente insediamento industriale di base: quello dell'Italsider. Interessante è il movimento in ascesa, dal punto di vista sia quantitativo sia qualitativo, del porto di Napoli, servito in modo abbastanza soddisfacente da infrastrutture di collegamento con quell'area destinata a diventare potente ed importante zona industriale.

Il porto di Venezia, di cui con tanto calore hanno parlato alcuni colleghi e in modo particolare il nostro collega e compagno onorevole Dino Moro, che dopo quello di Genova è il secondo porto d'Italia, serve una regione, il Veneto, in fase di notevole sviluppo industriale, oltre che in parte l'Emilia, la Lombardia e naturalmente il Trentino-Alto Adige.

Ma la sua caratterizzazione maggiore oggi è data dal potente sviluppo industriale di Venezia. A Venezia vi sono oltre 200 imprese che danno lavoro a circa 30 mila operai e si trovano, si può dire, nel porto stesso. Tale attività industriale ha ulteriori possibilità di sviluppo in quelle che vengono chiamate la seconda e la terza zona industriale di Marghera. E non mi occupo per il momento del problema delle autonomie funzionali, che è stato già introdotto e sarà, io penso, oggetto di apposita discussione in altro momento, e a proposito delle quali è noto ai colleghi il nostro punto di vista.

Ho lasciato per ultimo il porto di Genova, onorevoli colleghi. Se i traffici marittimi interessano circa l'80 per cento del commercio estero italiano, oltre il 25 per cento delle correnti di importazione ed esportazione italiana passa attraverso il porto di Ge-

nova, il quale è il settimo nel mondo e il primo del Mediterraneo per le merci generali.

Il porto di Genova presenta un valore di traffico operato di oltre 2 mila miliardi di lire all'anno, di cui circa 1.800 riguardano il traffico internazionale. Mentre prima era il porto naturale e l'unico di diversi paesi dell'Europa centrale, oggi, per la concorrenza dei porti del nord, ha perso una parte di questa sua clientela che però può essere facilmente recuperata per la potenza delle sue infrastrutture commerciali. Attualmente però esso serve prevalentemente due grandi, due potenti polmoni, Milano e Torino, che con Genova risolvono in gran parte i problemi strutturali dell'economia nazionale. L'importanza, quindi, del porto di Genova riguarda la sua capacità non solo di attirare le grandi correnti di traffico internazionale, ma anche di determinare le localizzazioni industriali.

È noto che l'incremento del reddito al tasso di sviluppo previsto dalla programmazione nazionale è strettamente dipendente dalla possibilità di immettere nel ciclo produttivo le nuove leve di lavoratori. Si tratta di un problema che deve essere risolto in Italia; e i colleghi mi consentano che introduca io, deputato socialista genovese, questo problema parlando del porto di Genova, quale primaria componente della economia nazionale.

Secondo interessanti studi fatti dagli enti locali genovesi, gli attuali, specifici programmi di sviluppo rendono possibili grandiosi investimenti industriali e commerciali nell'*Hinterland* genovese. Ma la loro rapida ed economica attuazione dipende quasi esclusivamente dallo sviluppo del porto di Genova. Si tratta di una entità pari, nel breve volgere di un decennio, a 1.400-1.500 miliardi di lire. Tale cifra, da alcuni ritenuta addirittura viziata per difetto, riguarda gli insediamenti industriali nella provincia di Alessandria (ben conosciuti dal nostro sottosegretario onorevole Romita), nel centro di Rivalta Scrivia, nelle valli subappenniniche liguri, oggi così gravemente depresse, e in varie altre zone individuate da attente commissioni di studio.

È bene, comunque, tener presente che, con l'aumento della popolazione e del reddito, è probabile che le possibilità che si prospettano vengano superate dalla realtà.

È noto, anche per le polemiche suscitate e nelle quali non entro in questa sede, che nella zona del basso alessandrino è previsto uno sviluppo che dovrebbe dar luogo, entro

un periodo relativamente breve, alla installazione di impianti in grado di assorbire circa 100 mila addetti.

Nella zona a ponente della città di Genova (quella della val Fiorino), nella zona meridionale del comune di Mele, nei comuni della valle Stura (Masone, Campoligure, Rossiglione), entro breve termine sorgeranno impianti di piccole e medie dimensioni, capaci di assorbire oltre 15 mila dipendenti.

Nelle zone di Mele e di Acquasanta è prevista la costruzione di depositi costieri, enopoli ed aziende specializzate nella confezione di imballaggi in legno e cartone; e nelle zone di Ovada e di Sezzadio, e in quelle della Fontanabuona e del levante genovese, saranno possibili insediamenti di medie e piccole industrie, suscettibili di occupare circa 25 mila unità.

In complesso sono previsti, attendibilmente, investimenti tali da permettere non meno di 140 mila nuovi posti di lavoro.

Il consorzio autonomo del porto di Genova, in un suo recente studio, rileva che l'utilità dell'impegno finanziario richiesto per tali opere deve essere valutata non facendo solo riferimento agli investimenti « diretti » ed « immediati » (pari — come si è detto — a circa 1.400-1.500 miliardi nelle zone genovesi e alessandrine), ma anche a tutti gli investimenti « indiretti », che si impongono in relazione alle migliori condizioni di produttività, e quindi ai minori costi, realizzabili nelle operazioni di transito del porto di Genova.

Le continue e pressanti richieste che a tale riguardo vengono fatte non solo dagli ambienti economici milanesi e torinesi, ma da tutti gli enti pubblici e privati più rappresentativi del Piemonte e della Lombardia, debbono far meditare, anche se si tenta — e non so con quale interesse per il paese, certo non per il carattere pubblicistico che devono avere i porti — di creare il porto di Milano sfruttando la navigabilità del Po.

Non si può infatti pensare che i risultati attesi dal miglioramento del porto di Genova (al quale sono collegati gli sviluppi degli altri porti, specialmente della Liguria, che al potenziamento del porto di Genova sono direttamente interessati) si possano ottenere facendo altrove le spese richieste per Genova.

L'importanza della concentrazione e della specializzazione dei porti vale specialmente per il nostro paese e quindi per Genova.

Secondo i tecnici più qualificati, il porto di Genova è il solo che abbia nel bacino del Mediterraneo la funzione completa di porto commerciale. Ed è a quest'ultima caratteri-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

stica che occorre fare riferimento allorché si considerano la funzione, la possibilità di affermazione di un vero e proprio porto nella concorrenza internazionale. Infatti è proprio tale caratteristica che condiziona lo sviluppo dell'area che naturalmente gravita su Genova. Si può dire che anche come porto industriale Genova ha oggi delle attrezzature insufficienti in relazione alle necessità del domani, ed è per questo che tali attrezzature dovranno essere rafforzate con gli ampliamenti del porto nella zona di Voltri.

Ma è su Genova come porto commerciale che bisogna concentrare la nostra attenzione, oggi più di ieri, di fronte alla minacciosa concorrenza del porto di Marsiglia e dei porti del nord Europa. È evidente che la concorrenza degli altri porti italiani non ci può interessare se non nel quadro della produttività e redditività nazionale, auspicando anche per loro le migliori fortune, alle quali cerchiamo e cercheremo di contribuire nel limite del possibile, ed oltre.

Genova è un centro marittimo di traffico nel quale vengono svolte numerose attività accessorie; dove opera un armamento pubblico e privato che controlla quasi i due terzi del tonnellaggio italiano. Genova è sede operativa di circa 20 conferenze internazionali, e di *brokers*, e quindi è a Genova che si attuano le contrattazioni per i noleggi. Al nostro massimo porto fanno capo oltre 200 regolari linee di navigazione che collegano l'Italia a tutti i paesi del mondo, con una media di 400 partenze mensili. A Genova operano centinaia di agenzie e case di spedizione, alcune migliaia di imprese di importazione e di esportazione; a Genova operano infine migliaia di lavoratori (caricatori, scaricatori, pesatori, imballatori, ecc.) che costituiscono, per riconoscimento unanime, le migliori maestranze forse del mondo.

A ciò si deve aggiungere che la maggiore fortuna di Genova è data dalla sua posizione geo-economica, dal suo retroterra — che è il più produttivo d'Italia — e dalle grandi rotte di traffico marittimo. Infatti è il solo porto italiano che per la potenzialità di traffico viene automaticamente inserito nelle correnti di attraversamento del Mediterraneo e che, nonostante la sua attuale insufficienza, è tuttora prescelto dalle linee internazionali per le operazioni di trasbordo, specialmente per le provenienze dall'estremo oriente. Infatti è qui che si trova la possibilità di raggiungere qualsiasi altra destinazione nel Mediterraneo e oltre Gibilterra. Nemmeno Marsiglia, per la sua posizione decentrata nell'ambito del

M.E.C., presenta i vantaggi offerti da Genova all'ambiente marittimo internazionale, in una funzione intercomunaria. Del resto, il traffico del porto di Marsiglia è essenzialmente mediterraneo, poiché il traffico atlantico francese con le Americhe si sviluppa via Le Havre e Bordeaux.

In ogni modo, fra Genova e Marsiglia si giocherà la partita — che noi speriamo possa risolversi, in prospettiva, anche qui in una utile ripartizione, sia pure concorrenziale, dei compiti, come avviene nel nord Europa — per stabilire quale dovrà essere il porto del nuovo polo industriale europeo che, come effetto della saturazione del bacino del Reno, si stabilirà nella parte meridionale del mercato europeo. Siamo sicuri che Parlamento e Governo non vorranno assumersi la grave responsabilità di pregiudicare le carte di Genova, e quindi dell'Italia, in questa gara.

Ma ancora vorrei sottolineare una prevedibile funzione che si apre a Genova e al suo porto; una funzione di carattere nazionale che concerne i rapporti fra il nord e il sud del paese. Si dice che una delle difficoltà (e l'abbiamo sentito ripetere anche oggi) che si oppongono a una più veloce integrazione della nostra penisola, sia costituita dalla lunghezza delle comunicazioni e dal loro costo. Vi è da pensare che sia tempo di mettere allo studio l'impiego del mezzo marittimo con l'obiettivo di diminuire le distanze fra nord e sud, soprattutto nel settore degli scambi agricoli. E anche qui Genova, con Venezia, potrà concorrere in misura determinante a realizzare grandi economie e possibilità di impieghi, nella razionale utilizzazione delle capacità produttive e commerciali del nostro paese.

Genova, Venezia e Napoli danno anche un notevole contributo all'economia nazionale nel campo del traffico passeggeri. Esse infatti servono principalmente il movimento passeggeri delle maggiori distanze, anche se il traffico dei passeggeri stessi non ha raggiunto le quote degli « anni trenta », dovute alle forti emigrazioni dell'epoca.

Inquadrata la posizione dei tre massimi porti italiani, sui quali dovrà, a nostro parere, incentrarsi il massimo sforzo dello Stato in questa delicata fase di scelte prioritarie, dobbiamo affrontare un altro problema di carattere generale.

Il progresso tecnico, onorevoli colleghi, e la dinamica economica hanno una grande importanza nel traffico dei porti. Si può dire che ogni anno le navi acquistano caratteristiche nuove. Infatti la tecnica marittima è legata all'aumento della velocità e delle dimen-

sioni navali. L'armamento cerca di far compiere alle navi un maggior numero di viaggi a parità di investimento e di trasportare negli stessi viaggi una maggiore quantità di merci. Un grande porto moderno, quindi, deve essere attrezzato a ricevere queste grandi navi e a caricarle e scaricarle nel minor tempo possibile. Di qui la necessità di un radicale mutamento delle infrastrutture portuali.

Dal 1950 ad oggi si è verificata una radicale inversione di tendenza: la flotta petrolifera oggi ha quasi soltanto navi di grande portata: siamo già alle petroliere da 100-140 mila tonnellate e le piccole petroliere stanno scomparendo.

Altrettanto avviene nel campo delle navi mercantili. I nostri porti, onorevole rappresentante del Governo, salvo Augusta, come ella ben sa, non possono ricevere petroliere superiori alle 90 mila tonnellate. Salvo Genova, che può ricevere navi da 55 mila tonnellate, abbiamo Taranto, Gela e Piombino che possono ricevere navi sulle 40 mila tonnellate; Savona, La Spezia, Napoli, Bagnoli, Trieste e Brindisi navi da 24 mila tonnellate e Venezia navi da 16 mila tonnellate.

È evidente quindi che bisogna innanzitutto aumentare la possibilità dei nostri porti, grandi e medi, di ricevere le grandi navi di oggi ed ancora più quelle di domani.

Si dice dagli economisti che un porto è paragonabile ad una impresa che produce beni strumentali: da qui la necessità di ridurre il costo del prodotto non solo delle imprese utenti (quello della manodopera portuale incide molto relativamente) ma di tutti gli stadi di produzione.

Secondo recenti statistiche i costi portuali (e non solo in Italia) assorbono il 50 per cento dei costi di gestione del naviglio. Per ridurre tali costi è necessario aumentare la produttività dei porti, tenendo presente la naturale tendenza all'aumento del costo del lavoro e la concorrenza dei porti del nord Europa, che — non lo diremo mai abbastanza — si farà sentire nel nostro paese anche per l'apertura dei nuovi valichi alpini.

Come si riducono le spese di trasporto costruendo navi più grandi, si deve arrivare a operazioni di carico e scarico più veloci e quindi alla meccanizzazione, alla specializzazione. È necessario altresì aumentare la produttività delle banchine, approfondire il canale di accesso e le rade di sosta; si devono creare nuove banchine ad alto fondale, creando alle loro spalle ampi spazi per gli accresciuti volumi; si devono aumentare gli investimenti.

Si tratta indubbiamente di opere costose che non si possono certo realizzare con i 75 miliardi di questa legge, ma che si potranno realizzare aumentando congruamente gli stanziamenti del piano quinquennale. Si tratta di spese indispensabili per offrire alla nostra economia la possibilità di ridurre i costi di trasporto delle nuove navi, così come stanno già facendo molti paesi industriali, con i quali siamo in concorrenza sul mercato internazionale. Di conseguenza, a prescindere dalle innovazioni necessarie per tener conto della portata e della velocità media delle navi, oltre che dell'incremento del traffico, per aumentare la produttività dei nostri porti bisognerà disporre di maggiori spazi sia per gli accessi sia per il maneggio delle merci.

Non è quindi con la politica della riduzione dei salari che si risolvono questi problemi. Per ridurre il costo reale dei trasporti occorre invece modificare il rapporto fra investimento portuale e tonnellate maneggiate, se naturalmente si vuole risolvere questo grosso problema.

Superato un determinato volume di traffico, si determina un salto nel livello della produttività: che però è condizionato al fatto che gli investimenti che si effettuano nelle opere portuali consentano l'impiego di attrezzature moderne anche da un punto di vista tecnologico.

Dato che i vantaggi dell'investimento pubblico si faranno quindi sentire in diversa misura a seconda del volume di traffico, è evidente la necessità di concentrare il traffico in un numero limitato di porti: concentrazione che è imposta anche dalla necessità di ridurre il costo del trasporto, compresi alcuni oneri portuali, come quelli di certe « imprese » sulla cui attività il Ministero sta conducendo inchieste e studi che ci auguriamo raggiungano presto la tanto attesa conclusione.

Per arrivare a tale concentrazione bisogna tenere ben fermo un piano programmato, specie nel campo degli investimenti portuali. Teniamo presente altresì che per certe merci si sta arrivando a nuove organizzazioni, per cui la nave, giunta in un grande porto, « espellerà » altre piccole navi per distribuire il proprio carico nei porti minori situati nelle vicinanze. L'armamento si orienta cioè verso il trasporto del maggior carico in un porto pilota o in un porto madre, con un successivo invio direttamente dalla nave, e con propri mezzi, ai porti secondari delle partite minori.

Un altro punto interessante su cui si sviluppa la tecnica portuale è la capacità del porto, o del suo *Hinterland*, di « lavorare » la

merce, di immagazzinarla in grandi centri di raccolta e di distribuzione, che semplifichino le operazioni di carico e scarico; capacità in relazione anche agli operai, ma altresì alla inventiva degli operatori economici e degli enti pubblici, di cui è auspicabile possa avvenire sempre un utile incontro unitamente alle organizzazioni dei lavoratori (accenno a Rivalta), nella salvaguardia dell'interesse pubblico dei porti.

Allorquando il volume dei traffici supera un determinato limite per certe merci, si rende necessaria la specializzazione degli accosti, e cioè una attrezzatura specializzata per particolari tipi di merce (cereali, frutta, cotone, minerali, petroli, ecc.) E questa la forma più diffusa di specializzazione che si attua all'interno di un determinato porto ed avrà effetti tanto maggiori sul costo delle operazioni quanto più grande sarà il volume di traffico.

In questa grande prospettiva non è possibile pensare di applicare tutte le tecniche nuove a tutti i porti. Di qui la necessità di concentrare gli investimenti — data la loro limitazione — in pochi porti altamente e modernamente attrezzati.

D'altra parte le condizioni economiche e tecniche tradizionali che ruotano intorno al porto dovranno assicurare una gestione altamente produttiva: per cui bisognerà assicurare agli enti portuali una maggiore autonomia, una vera e propria concentrazione di potere e dotarli di sufficienti disponibilità finanziarie, oltre che di attrezzature atte alle ricerche di mercato: assicurare altri investimenti per i collegamenti dei porti con il loro retroterra (strade, autostrade, ferrovie), e per i servizi portuali di istituto a carico dello Stato (capitaneria, dogane, finanze, ecc.).

Quali dovranno essere i porti che dovranno beneficiare delle prime provvidenze?

Non si può dimenticare che ogni porto è un anello di congiunzione fra un retroterra industriale e i trasporti marittimi: e verso l'uno e gli altri esso non ha molte possibilità di azione attiva. E anche quando abbia grandi dimensioni di traffico, solo in parte può determinare un processo di espansione progressiva di traffico e di sviluppo economico.

Di queste cose dovranno tenere conto il Governo e l'onorevole ministro. Al quale vogliamo però segnalare la situazione anche dei porti minori, oltre di quei dieci o dodici che abbiamo in questo nostro intervento menzionato, in aggiunta ai tre principali sui quali abbiamo voluto richiamare in modo particolare l'attenzione della Camera.

Attorno a Genova, Venezia e Napoli vi sono porti di media grandezza — Savona, Imperia, La Spezia, Livorno, ecc. — che dal potenziamento dei primi avranno un rilancio notevolissimo, e che quindi bisogna preparare in tempo affinché assolvano alle loro funzioni. Vi sono porti che dovranno svolgere un ruolo prevalentemente regionale di cui non bisogna sottovalutare l'importanza; e ciò non solo per le antiche loro tradizioni — che pure hanno il loro peso — ma anche per le reali prospettive che di fronte ad essi si apriranno per la presenza degli scali maggiori.

Ella, onorevole rappresentante del Governo, ha chiamato questo disegno di legge una legge-ponte: attendiamo con ansia il piano degli 800 miliardi che ci avvicinerà a quanto hanno già fatto Stati più previdenti, e che ci restituirà pienamente quel ruolo che, se non è stato da noi perduto, non è dipeso da chi ci ha diretti nel passato. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Alba, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

premesso che con la presente legge si dà finalmente concreto avvio alla risoluzione dei più urgenti problemi afferenti il rinnovo delle strutture dei porti più importanti del nostro paese;

che con l'articolo 5 si prevede la possibilità di ammodernare e rinnovare il parco effossorio del servizio escavazione porti, nonché il raddobbo del parco effossorio stesso;

considerata la opportunità di interventi massicci per i porti maggiori dell'Adriatico, soprattutto del mezzogiorno d'Italia, porti che vantano antichissime tradizioni marinaresche, purtroppo ancora sacrificati da una poco ordinata politica dei traffici;

considerato che il sistema portuale pugliese del versante adriatico, con i porti di Manfredonia, Barletta, Trani, Molfetta, Bari, Monopoli, Brindisi, Gallipoli mantengono ancora oggi la caratteristica di assolvere una notevole funzione marinara e commerciale, non solo per la loro posizione rispetto all'immediato retroterra, come per quella rispetto alla intera penisola e ai paesi affacciantisi nel Mediterraneo; oltre a quella particolarissima rispetto all'Adriatico e alla Balcania, dovuta al fatto di fronteggiare la costa dalmata e albanese, accessibile a Stati che non posseggono altro sbocco a mare:

che Bari per la sua funzione di centro capoluogo commerciale interregionale del sud-est peninsulare d'Italia, nonché per l'accessibilità al suo porto commerciale e industriale di navi di grande tonnellaggio, ha bisogno di completare tutte le opere previste, secondo l'ultimo piano regolatore,

invita il Governo

a tenere nella dovuta evidenza tali opere per il porto di Bari, nonché a dotare con ogni urgenza il parco effossorio del genio civile opere marittime di Bari, di attrezzature moderne e idonee per venire incontro in modo concreto alle obiettive urgenti necessità dei summenzionati porti minori pugliesi, nonché di porti pescherecci di rilievo nazionale: Vieste, Bisceglie, Mola, Torre a Mare, Savelletri, Otranto ».

L'onorevole Alba ha facoltà di parlare.

ALBA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per brevità mi limiterò nel mio intervento a seguire la relazione dell'onorevole Degan, per ovvie ragioni sintetica ma ricca di proposizioni alcune delle quali mi trovano di discorde parere.

Dirò subito: finalmente! Cioè dopo venti anni di attese, di speranze, di interventi, di sollecitazioni, di convegni, di lavoro della Commissione trasporti, che si è impegnata seriamente in questo campo con il ministro della marina mercantile senatore Spagnoli, è venuta qualche cosa, è venuto l'inizio di un intervento che noi ci auguriamo sempre più massiccio in un settore che fino a questo momento era stato trascurato. Evidentemente, quando l'opposizione parla di responsabilità della crisi marittima e portuale, non tiene conto del fatto che i porti per la maggior parte erano stati distrutti e che andavano ricostruiti per non deludere le attese degli operatori portuali che non si creano così, dall'oggi al domani, ma hanno bisogno di una tradizione assai lunga.

Bisogna dunque dare atto all'onorevole ministro della marina mercantile di questa sua tenace volontà di inserimento, e anche di questo anticipo, voluto appunto per realizzare una prima presa di contatto con i porti, che sono assai mal ridotti. Nel momento in cui ci accingiamo a stabilire un criterio d'inserimento nello sviluppo economico globale — ne abbiamo sentito tanto parlare, che le frasi su di esso sanno ormai quasi di antico! — noi dobbiamo pensare a rattoppare i nostri moli, che sono rotti, a rattop-

pare le nostre banchine, a dare un po' di attrezzatura ai nostri portuali. In altre parole, è necessario un intervento immediato per poter almeno conservare quello che esisteva.

Cercherò di dare il mio contributo per quanto riguarda due obiezioni che sono state avanzate in Commissione e che il relatore richiama nella sua relazione. La prima, che certamente verrà avanzata dai settori di destra, si riferisce allo stanziamento per l'ammmodernamento e il rinnovamento del parco effossorio nonché dei cantieri di raddobbo del parco effossorio nonché dei cantieri di raddobbo del parco effossorio stesso. Ora, non è scoprire l'America affermare che si deve a questi parchi effossori se i nostri porti, piccoli e grandi che siano ma soprattutto i piccoli, sono riusciti a sopravvivere. Quando affermiamo questo, implicitamente diamo un giudizio positivo per quanto riguarda lo stanziamento; anzi ritenendo la somma non idonea, vogliamo che il Ministero veramente si adoperi perché questa attività del parco effossorio possa essere positiva e competitiva.

Però, anche sulla spericolata attività dell'iniziativa privata, che ha inghiottito insieme con il mare molte centinaia di miliardi, è necessario sorvegliare.

Io credo che il salto qualitativo di cui ha parlato l'onorevole sottosegretario in ordine a questa preminenza dell'investimento per i porti si debba verificare anche e soprattutto nel settore dell'impiego della spesa per quanto riguarda gli appalti alle ditte private. Questo salto qualitativo è molto importante. Saranno calunnie molte di queste cose che si dicono, però sui porti circolano dicerie che profondamente ci offendono. In questo modo io credo che si possa caratterizzare una nuova politica, in questo modo si possono fare accrescere i consensi al centro-sinistra.

La seconda obiezione che viene dalla sinistra riguarda la mancanza di un inserimento della spesa prevista secondo ben definite linee programmatiche che interessino tutto il sistema dei trasporti del paese. Anche su questo punto vi è da dire qualche cosa. Pur concordando con il relatore, mi richiamerò all'ordine del giorno del senatore Adamoli, anche perché l'onorevole Giachini su per giù non ha fatto altro che ripetere quanto è contenuto nell'ordine del giorno presentato al Senato dall'onorevole Adamoli. E non posso non dire qui che il senatore Adamoli si è dichiarato soddisfatto per i primi tre punti e non soddisfatto per

il quarto. Praticamente, cioè, di fronte alle risposte del Governo, che dicono che è già in funzione un istituto per la programmazione, che i comitati regionali, che qui sono stati nominati, sono in movimento, e non da molto ma da poco tempo, e che i porti saranno un settore fondamentale di tutta la programmazione regionale, di fronte all'impegno di rinnovare la famosa legge sui porti del 1885, il senatore Adamoli non ha ritenuto di dire qualcosa che fosse in contrario.

Questa volontà da parte del Governo vi è (non si può dire « vi sarà », è in atto) e noi ne dobbiamo prendere atto. Anche questo io credo che debba essere visto come il risultato di molti anni di attività e di insistenze da parte della Camera e dell'opinione pubblica nei confronti di questo settore della politica marinara. È evidente quindi che l'opposizione in tal senso non può avere, per noi, se non il significato di sollecitare e stimolare il Governo. Infatti, quanto ha detto il collega Giachini mi sembra sottoscrivibile quanto al problema teorico della programmazione dei porti e dell'inserimento di questa programmazione nello sviluppo economico del paese. Ne abbiamo sentite tante, di queste belle relazioni teoriche; ma è chiaro che adesso andiamo verso la fase pratica, e la fase pratica non può essere prevista a lunghissima distanza se non si sana prima le dighe foranee aperte, per il che si richiedono investimenti di decine di miliardi; dighe foranee spaccate, porti e infrastrutture che costano centinaia e centinaia di miliardi e che possono essere esposti domani alla totale distruzione. E non interessa soltanto il porto di Napoli. Sarà il porto di Trieste, sarà il porto di Genova (lo è), sarà il porto di Bari, ecc. Quindi, occorre sollecitare il Governo a che realizzi queste scelte.

Quando si parla di specializzazione, noi diciamo: se il porto di Genova, sulla cui importanza non è necessario soffermarsi, si vuole specializzare, in che cosa si vuole specializzare? Mi pare in tutto! Si vuole specializzare nello sviluppo commerciale? Ebbene, sarà un fatto concreto e serio. Ma io non vedo perché le industrie debbano andare a nascere vicino o nel porto di Genova. Non lo capisco. Noi non sentiamo questo problema come un impegno serio da parte di un Governo che prepara una programmazione nazionale e che fa attivare questi investimenti senza coordinarli. Insomma, questa concentrazione, questo ammassamento di capitali ha i suoi riflessi anche negativi per quanto riguarda lo sviluppo organico di tutta

l'Italia e soprattutto di questo famoso mezzogiorno d'Italia.

Mi pare che Genova si voglia specializzare anche nel campo turistico. Noi abbiamo questo fenomeno strano: centinaia di migliaia (diciamo) di turisti, che sono i nostri emigranti di provenienza dal sud, devono andare a Genova per prendere il piroscafo per andare all'estero. È un fenomeno strano. Ma se il nostro è uno Stato serio, che rispetta questi problemi e li vuole approfondire, deve scegliere e non può consentire che là dove c'è 100 si realizzi 300 e là dove c'è 10 si debba realizzare molto di meno.

Dicevo, quando parlavo del collega Giachini, che nessuno delle opposizioni ha chiesto al ministro Spagnoli di intraprendere con coraggio e serenità il riordino ed un nuovo assetto nel campo del lavoro portuale. Questo è un terreno minato. Il lavoro portuale è un terreno minato. Nessuno ne vuol parlare. Si parla sempre di competitività, di produttività nei porti, si fanno grandi parole, ma di lavoro portuale nessuno vuol parlare. Sono rimasto veramente mortificato ieri, quando, nel campo del lavoro portuale, cioè nel campo delle assicurazioni per i lavoratori portuali, i comunisti — per esempio — erano d'accordo col Governo per mettere un coperchio giuridico su alcuni fondi nazionali dei portuali. Il lavoro portuale è una cosa seria. E da una parte vediamo che l'estrema destra non ne parla perché evidentemente l'opera dei datori di lavoro in genere nei porti è un'opera incontrollata, come d'altra parte dobbiamo dire che la stessa azione dei lavoratori portuali spesse volte e in alcuni grandi porti è incontrollata. Il Governo di fronte a queste cose è impotente, non può dire una parola, non riesce a dire una parola. Mi dispiace che non sia presente l'onorevole Riccio, ma egli conosce già il mio pensiero su questo tema. Si vuole mettere un po' d'ordine nel settore dei portuali, degli spedizionieri, delle imprese, dei consorzi dei porti, legati a mani doppie con i portuali e le imprese?

I lavoratori portuali dei grandi porti non hanno finora sentito il bisogno di manifestare solidarietà nei confronti dei lavoratori dei piccoli porti, dove non c'è neppure una pala per caricare il grano.

Quando noi chiediamo un fondo di assistenza economica a favore dei portuali senza mezzi, parliamo di cose serie. Quella che noi criticiamo è una politica veramente settoriale, anzi di categoria o corporativa. Bisogna riconoscere che ci troviamo di

fronte a una situazione determinata dal fascismo.

GUARRA. Ma se sono passati vent'anni! Evidentemente non siete stati capaci di rimediare in tutto questo tempo.

ALBA. Bisogna tenere per fermo che i lavoratori portuali hanno nel loro settore il primo posto. Il lavoro che fanno incide gravemente sul fisico. Vi sono lavoratori portuali che a 40 anni sono inabili. Questo non vuol dire che non dobbiamo affrontare il problema del lavoro portuale se vogliamo risolvere quella della competitività.

A questo punto desidero rivolgere un doveroso e riconoscente saluto a tutti i lavoratori portuali e in primo luogo a quelli a cui è stata data in dotazione un'attrezzatura inadeguata e che attendono giustizia dallo Stato e solidarietà dai compagni di lavoro privilegiati.

L'ultimo tema trattato dalla relazione Degan riguarda la concentrazione dei mezzi finanziari e del traffico portuale in pochi centri portuali nonché il problema dei porti del Mezzogiorno. Il relatore dà per scontati alcuni concetti sui porti.

Quando si dice che occorrono 10 milioni di abitanti nell'*Hinterland* di un porto, domando come mai sia nato il centro portuale di Rivalta Scrivia che non ha mare ed è situato a decine di chilometri da Genova. E mi domando come mai si sia rafforzato il porto di Ravenna, che non ha un porto vero e proprio eppure tratta decine di milioni di tonnellate di merce.

È noto che la prima città a far comprendere in Italia l'importanza dell'industrializzazione sull'acqua è stata Venezia con Porto Marghera. Sappiamo che l'*Hinterland* di Venezia è poverissimo. Come mai si è sviluppato il porto di Gela, quasi senza entroterra? Eppure si tratta di uno dei porti che figurano ai primi posti nel traffico delle merci, anche se è specializzato.

Come mai la Puglia, quasi del tutto priva di insenature naturali, vanta i porti di Bari, Monopoli, Barletta, Trani, Molfetta, Gallipoli, Taranto e così via? Questi porti sono stati costruiti dalle popolazioni, con una spesa di decine di miliardi; sono porti artificiali, senza un grande *Hinterland* e che nel complesso della regione pugliese si avviano a trattare dai 15 ai 20 milioni di tonnellate di merci all'anno.

D'altra parte occorre tenere conto dei mutamenti che si stanno determinando nei traf-

fici delle merci. Oggi si costruiscono navi immense, sino a 150 mila tonnellate, che non riescono ad entrare in nessun porto d'Italia e nemmeno in quello di New York; sono navi che effettuano da sole le operazioni di carico e scarico e che non hanno quindi più alcun bisogno dei porti. Anche in questo campo si determinano quindi situazioni nuove dalle quali non si può più prescindere.

Sta di fatto che non è solo l'*Hinterland* che fa il porto. Quando diciamo che il Governo deve intervenire anche nel settore portuale per determinare il decollo dell'economia meridionale sosteniamo dunque una tesi che ha un solido fondamento. Nel momento stesso in cui il Governo ha consentito alla Finsider di installare a Taranto il suo impianto siderurgico, ha ottenuto che si determinasse un fatto nuovo, con profonde ripercussioni sulla stessa vita del porto di Taranto.

In questo quadro appaiono insoddisfacenti i passi della relazione che si riferiscono ai porti del Mezzogiorno. « Appare senz'altro utile — scrive fra l'altro l'onorevole Degan — stanziare una qualche disponibilità in favore di porti minori soprattutto in relazione allo sforzo di industrializzazione nel Mezzogiorno ed alla possibilità di specializzazione in atto negli scali marittimi locali per il cabotaggio, la pesca e il turismo ».

In proposito non può non riproporsi il discorso relativo alla percentuale del 40 per cento degli investimenti che dovrebbe essere riservata al Mezzogiorno. L'onorevole sottosegretario Riccio ha ribadito in alcune sue interruzioni all'onorevole Santagati che il Governo intende attenersi a tale criterio anche nell'applicazione di questa legge. Dalla relazione tuttavia non appare che i porti minori del meridione siano tenuti in particolare considerazione. A parte il turismo, che è settore in gran parte nuovo, occorre tenere presenti le esigenze della pesca. Ora pescatori non si diventa da un giorno all'altro. Se la regione pugliese (e in particolare la provincia di Bari) presenta la più alta percentuale di pescatori, ciò non è dovuto ad un fatto artificiale ma ai sacrifici di intere generazioni. Voglio dire che quando interveniamo a favore dei porti per il cabotaggio, per la pesca, per il turismo, non diamo niente se non ciò che abbiamo trovato e che è stato ottenuto attraverso sacrifici inenarrabili.

La posizione geografica dell'Italia ne fa come la via mediana più breve per il collegamento dell'Europa, soprattutto nei confronti dell'Africa e dell'Asia. Anche per tale

motivo noi pensiamo ai porti dell'Italia del sud come all'approdo più naturale di tutto il traffico del Mediterraneo. Traffico che si va specializzando e cambiando addirittura natura sia quanto a merci (si pensi che al posto del carbone che non arriva più abbiamo il petrolio), sia quanto a vettori. Mi riferisco a quest'ultimo riguardo alle « navi canguro », i traghetti che sono una realtà per il trasporto non soltanto dei passeggeri, ma anche delle merci, tipo di nave che pone per i porti la necessità di una specializzazione: i traghetti non sono cose da venire, ma già esistenti.

Tornando ai porti della Puglia, non si può non ricordare la funzione caratteristica che essi hanno svolto a cavallo delle due guerre, e che incominciano a svolgere non tanto per la loro posizione rispetto al retroterra immediato, quanto rispetto all'intera penisola e ai paesi che si affacciano sul Mediterraneo; oltre ad una funzione particolare rispetto all'Adriatico e ai Balcani, dovuta al fatto di fronteggiare la costa dalmata ed albanese, accessibile a Stati che non possedevano altro sbocco sul mare.

Può un governo disinteressarsi di queste cose? Certamente no. Infatti abbiamo ottenuto il traghetto, il che vuol dire ad esempio congiungere l'Italia con la Jugoslavia ogni sera, vuol dire fare del mare Adriatico un lago.

Ciò che ho detto spiega il fenomeno di una Puglia, non portuosa per natura, diventata una delle regioni italiane con maggior numero di porti grandi e piccoli, la cui relativa vicinanza configura l'esistenza di un sistema portuale, e quindi la necessità di non prescindere, nell'esame dei problemi che stiamo trattando, dall'apprezzamento relativo di tutti gli scali pugliesi.

Il discorso sul rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti è un discorso serio. Non è che questi porti fatti dai nostri padri abbiano bisogno di dighe o di moli nuovi; no, hanno bisogno di escavazioni di modesta portata, di nuove banchine. È un lavoro che penso si debba fare.

In merito al porto di Bari, visitato dall'onorevole ministro, dirò soltanto che si tratta di una infrastruttura avente un valore di molte decine di miliardi, che può e deve rendere di più al progresso di sviluppo economico del Mezzogiorno e della nazione. Non posso non ricordare che quello di Manfredonia oggi si pone come un porto in cui devono operare industrie di base di grande capacità, non soltanto italiane ma anche stra-

niere. È un fatto nuovo. Non posso dimenticare che in tutti questi porti della Puglia che vantano popolazioni numerose, sta verificandosi un processo di industrializzazione.

Quindi non parlerò di Bari, anche perché credo di averlo già fatto. Voglio solo ricordare al rappresentante del Governo che lungo la costa montenegrina antistante il porto di Bari, a circa cento miglia di distanza, è stato apprestato un nuovo porto che ha comportato la spesa di decine di miliardi di dinari. L'entroterra di quel porto conta 500 mila abitanti.

Ho avuto occasione di visitare quel porto, la cui costruzione sta a dimostrare un fatto fondamentale, che vorrei mettere in evidenza. Voglio dire che l'Italia meridionale ha bisogno di essere salvaguardata in questi punti di contatto con il mondo che la circonda, nell'interesse della nazione e nell'interesse di quei rapporti di amicizia, di pace e di lavoro che stabiliamo con tutti i popoli vicini.

Ebbene, il retroterra commerciale del porto di Bari comprende tutta la Puglia, parte della Calabria, della Lucania e del Molise, per un ammontare di circa 6 milioni di abitanti.

Con il mio intervento ritengo di aver portato un contributo allo sforzo che lo Stato sta finalmente compiendo in questo settore; convinto che sia la programmazione, sia gli studi approfonditi compiuti dai comitati regionali della programmazione, sia quella che sarà una visione globale dei problemi dei porti italiani, varranno a rendere giustizia a tutti coloro che di questi problemi si sono interessati e si interessano; agli operatori economici, ai lavoratori del porto. Né posso dimenticare in questa occasione i marittimi; non posso dimenticare che questi tratti di mari e queste coste sono il vivaio di quei marinai che, con o senza le stellettole, difendono le nostre coste. Non dobbiamo dimenticare che, nell'interesse del paese e della nostra economia, è pericoloso che si spengano simili tradizioni.

Noi pensiamo che il problema debba essere considerato in questo senso, anzi ne sono convinto; del resto, abbiamo avuto anche una promessa ufficiale da parte del ministro. Però non poteva mancare questa parola, che può essere di conforto a noi che quelle popolazioni siamo stati chiamati a difendere. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**Annuncio di interrogazioni
e di una interpellanza.**

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

GAMBELLI FENILI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAMBELLI FENILI. Sollecito lo svolgimento di interrogazioni sull'arresto del segretario della camera del lavoro di Macerata e sulle agitazioni sindacali dei mezzadri in quella provincia.

BERLINGUER LUIGI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER LUIGI. Sollecito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni sulla incontrollata proliferazione delle facoltà universitarie in Italia e sugli studi preliminari relativi all'istituzione di un Ministero della ricerca scientifica.

Devo lamentare poi che ad una mia interrogazione sulle consultazioni per la nomina del presidente del Consiglio nazionale delle ricerche sia stata data risposta con notevole ritardo e non a tono.

NICOLETTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICOLETTO. Sollecito lo svolgimento della mia interpellanza sulla definizione dei ricorsi per le pensioni di guerra.

PIGNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIGNI. Sollecito lo svolgimento di una interrogazione su una dichiarazione attribuita dalla stampa al ministro del lavoro in relazione allo sciopero dei dipendenti dell'« Enel ».

PRESIDENTE. Interesserò i ministri competenti. Assicuro l'onorevole Luigi Berlinguer che la sua lagnanza sarà oggetto di un rilievo scritto della Presidenza al Governo.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di venerdì 15 ottobre 1965, alle 11:

1. — Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione del trattato che istituisce un Consiglio unico ed una Commis-

sione unica delle Comunità europee e del protocollo sui privilegi e le immunità, con Atto finale e Decisione dei rappresentanti dei Governi, firmati a Bruxelles l'8 aprile 1965 (2592);

— *Relatori*: Martino Edoardo, *per la maggioranza*; Galluzzi, *di minoranza*.

2. — Seguito della discussione del disegno di legge:

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti (*Approvato dal Senato*) (2553);

— *Relatore*: Degan.

3. — Discussione del disegno di legge:

Norme integrative dell'ordinamento del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (*Approvato dal Senato*) (2567);

— *Relatore*: Bressani.

4. — Seguito della discussione delle proposte di legge:

FABRI FRANCESCO ed altri: Modifica alle norme relative ai concorsi magistrali ed all'assunzione in ruolo degli insegnanti elementari (426);

DE CAPUA ed altri: Concorsi speciali riservati ad alcune categorie di insegnanti elementari non di ruolo (7);

SAVIO EMANUELA ed altri: Attribuzione di posti di insegnante elementare agli idonei del concorso magistrale autorizzato con ordinanza ministeriale n. 2250/48 del 31 luglio 1961 (22);

QUARANTA e CARIGLIA: Immissione in ruolo degli idonei ed approvati al concorso magistrale bandito con decreto ministeriale 31 luglio 1961, n. 2250/48 (768);

— *Relatori*: Rampa e Buzzi.

5. — Discussione del disegno di legge:

Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore (707);

— *Relatore*: Fortuna.

6. — Discussione delle proposte di legge:

NATOLI ed altri: Disciplina dell'attività urbanistica (296);

GUARRA ed altri: Nuovo ordinamento dell'attività urbanistica (1665);

— *Relatore*: Degan.

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

CRUCIANI ed altri: Concessione della pensione ai combattenti che abbiano raggiunto il sessantesimo anno di età (*Urgenza*) (28);

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età di una pensione per la vecchiaia (*Urgenza*) (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età (*Urgenza*) (226);

LUPIS ed altri: Concessione della pensione ai combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (360);

BERLINGUER MARIO ed altri: Concessione di una pensione agli ex combattenti ed ai loro superstiti (*Urgenza*) (370);

COVELLI: Concessione di una pensione vitalizia agli ex combattenti (*Urgenza*) (588);

BOLDRINI ed altri: Concessione di pensione in favore degli ex combattenti (*Urgenza*) (717);

— *Relatore:* Zugno.

8. — *Discussione delle proposte di legge:*

LEONE RAFFAELE ed altri: Concessione di assegno vitalizio ai mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (167);

MICHELINI ed altri: Concessione di un assegno ai mutilati ed invalidi civili (*Urgenza*) (927);

SCARPA ed altri: Provvedimenti a favore dei mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (989);

SORGI ed altri: Provvedimenti per l'assistenza sanitaria agli invalidi civili (*Urgenza*) (1144);

FINOCCHIARO: Disciplina delle forme di assistenza e norme per la concessione di assegno vitalizio ai mutilati e agli invalidi civili (1265);

CRUCIANI ed altri: Assistenza sanitaria agli invalidi civili (1592);

DE LORENZO ed altri: Norme per l'erogazione dell'assistenza sanitaria e di recupero ai mutilati ed invalidi civili (1706);

PUCCI EMILIO ed altri: Concessione di un assegno mensile e dell'assistenza sanitaria, farmaceutica ospedaliera e protesica gratuita ai cittadini italiani ultrasessantacinquenni e ai cittadini inabili a proficuo lavoro (1738);

— *Relatori:* Dal Canton Maria Pia e Sorgi.

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

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori:* Cossiga, *per la maggioranza;* Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza.*

10. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori:* Piccoli, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza;*

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori:* Baroni, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza.*

La seduta termina alle 20,45.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA ANNUNZiate

Interrogazioni a risposta scritta.

GREGGI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti si intendano prendere per ovviare alla gravissima e assurda situazione nella quale sono venuti quest'anno a trovarsi i ragazzi che hanno frequentato le tre classi sperimentali istituite con un anno di anticipo rispetto alla nuova scuola media, e in particolare i migliori di questi ragazzi, che, essendosi orientati verso studi di carattere superiore, hanno ora fatto richiesta di ammissione ai corsi ginnasiali, nei quali però verranno a trovarsi a contatto con ragazzi che hanno avuto la fortuna di studiare regolarmente la lingua latina per tre anni, mentre essi — nelle classi sperimentali della nuova scuola media unificata — hanno potuto avere soltanto scarsissime nozioni di latino e nozioni anch'esse inadeguate di analisi logica e grammaticale. (13248)

FRANCHI, GUARRA E CALABRÒ. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere i motivi per i quali, mentre si sta costruendo e potenziando una diga di protezione davanti alla pineta del Gombo con un notevole impegno finanziario, nulla si fa per l'abitato di Marina di Pisa esposto alla furia dei venti, delle acque e ad una lenta inesorabile erosione;

per sapere se i Ministri interessati siano a conoscenza che la spiaggia di questa cittadina balneare, un tempo floridissima, stia a poco a poco scomparendo e la minaccia si stia addensando sull'arenile di Tirrenia;

se siano, altresì, a conoscenza, che, soppressa la ferrovia che congiungeva Pisa a Marina di Pisa, e avendo l'A.N.A.S. espresso parere di massima favorevole alla costruzione del raddoppio della strada che congiunge Pisa a Marina di Pisa purché venga messo a disposizione il vecchio tracciato delle ferrovie, tale iniziativa (che, fra l'altro risolverebbe l'angoscioso problema di far cessare i continui incidenti che fanno di questa strada una tra le più pericolose d'Italia) venga bloccata dall'amministrazione provinciale di Pisa che, contro il volere di tutta la popolazione, si oppone, quale membro del consorzio A.C.I.T., a dare il nulla osta perché l'A.N.A.S. costruisca il raddoppio della strada, raddoppio che costituirebbe anche la condizione per uno sviluppo razionale del litorale pisano;

per conoscere — infine — quali provvedimenti intendano adottare i Ministri interrogati ed eventualmente se siano del parere di predisporre un programma graduale di opere per salvare prima l'abitato di Marina di Pisa e potenziare poi le attività turistiche e climatiche. (13249)

PEZZINO. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere se sia informato della situazione di grave disagio e di vivo giustificato malcontento nella quale si trovano i lavoratori dipendenti dai gestori di distributori di carburanti e di lubrificanti della provincia di Catania, a causa della mancata emissione del decreto prefettizio volto a introdurre una regolamentazione per i turni di apertura e di chiusura totale e parziale, al fine di assicurare ai lavoratori il godimento del riposo quindicinale.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se il Ministro interrogato non ritenga di dovere intervenire con urgenza sulla locale prefettura, per indurla, in ossequio alle disposizioni emanate in proposito dal suo stesso Ministero, ad emettere finalmente il previsto decreto prefettizio, considerato che sono ormai trascorsi ben nove mesi dalla data dell'accordo raggiunto in proposito dalle parti interessate, e che certo la prefettura non può avallare, con la sua inazione, le varie e sottili manovre dilatorie messe in opera da parte padronale per continuare a privare i dipendenti del loro indiscutibile diritto ad almeno una giornata di riposo per ogni quindicina. (13250)

PIGNI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritenga opportuno prendere urgenti provvedimenti nei confronti del lanificio Milano di Erba in provincia di Como, presso il quale sono occupate ragazze di età inferiore ai 15 anni e sottoposte ad uno sfiante sfruttamento e spesso anche a turni di notte, con ovvie gravissime conseguenze sullo sviluppo fisico ed intellettuale di tali ragazze.

L'interrogante vuole far conoscere altresì al Ministro che tale incivile stato di cose può essere inoltre fonte di gravi conseguenze, come purtroppo insegna la morte che ha trovato una operaia di 13 anni all'uscita dalla fabbrica. (13251)

FASOLI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di agitazione in cui si trovano le maestranze dello stabilimento Termomeccani-

ca Italiana di La Spezia a causa del protrarsi, dal 1° febbraio 1965, di uno stato di cose per cui 50 lavoratori, il cui orario di lavoro settimanale è stato portato a 24 ore e che sono stati posti in cassa integrazione, percepiscono salari assolutamente insufficienti ai normali bisogni di una famiglia.

L'interrogante chiede quindi di conoscere quali siano le attuali prospettive di acquisizione di nuove commesse di lavoro, le quali, mentre potranno incidere sul ritorno ad una normale gestione dell'azienda, potranno consentire la reintegrazione a pieno orario di lavoro per i 50 dipendenti, restituendo tranquillità in seno alla fabbrica e in seno alle famiglie colpite dalla decurtazione del salario. (13252)

IGNI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se di fronte alle pubbliche denunce pronunciate al Consiglio comunale di Como dal capogruppo del P.S.D.I., onorevole Virginio Bertinelli circa presunte gravissime irregolarità, disfunzioni, carenze nella direzione e nella amministrazione dell'ospedale Sant'Anna di Camerlata (Como), non intenda disporre una sollecita inchiesta ministeriale onde tutelare gli interessi degli ammalati e della collettività. (13253)

BIAGINI, BERAGNOLI E ALBONI. — *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* — Per sapere se sono a conoscenza dello stato di disagio di numerosi ciechi civili i quali, pur avendo ottenuto l'accoglimento della domanda di pensione, non possono entrare in possesso degli arretrati loro spettanti a causa delle disposizioni dell'O.N.C.C. che ha sospeso tale liquidazione;

per conoscere infine quali urgenti provvedimenti intendano adottare allo scopo di sanare questa anormale situazione le cui conseguenze negative ricadono su una categoria di cittadini già così duramente colpita. (13254)

BIAGINI E BERAGNOLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza che il Comitato centrale dell'Associazione nazionale fra mutilati e invalidi di guerra — interpretando lo sdegno dei propri associati — ha deciso l'astensione dalle celebrazioni del 4 Novembre in segno di protesta per il mancato riordinamento e conseguente rivalutazione delle pensioni di categoria più volte solennemente promesso e sempre dilazionato nel tempo;

per sapere infine quali urgenti provvedimenti intenda prendere allo scopo di andare incontro alle legittime aspirazioni di questa benemerita categoria di cittadini. (13255)

SCRICCIOLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se, dopo venti anni dal passaggio della linea del fronte avvenuto nell'ultima guerra, e precisamente nel 1944, la Commissione centrale di cui all'articolo 20 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, s'è pronunciata sul ricorso del signor Becherini Antonio fu Raffaello da Chiusi (Siena), e che è datato 6 agosto 1957. Per conoscere, in ogni caso, quand'è prevedibile che la Commissione su detta esaminerà il ricorso sopra menzionato. (13256)

BIAGGI FRANCAANTONIO. — *Ai Ministri dell'istruzione e dei lavori pubblici.* — Per conoscere entro quale esercizio è da prevedersi l'accoglimento della domanda, da tempo avanzata dal comune di Tione di Trento e ripetuta in data 8 marzo 1965, per contributo di lire 122.700.000 destinate alla costruzione di un edificio ad uso della scuola media e di una palestra al servizio, quest'ultima, della esistente scuola di avviamento commerciale e della futura scuola media.

Per questi edifici il comune di Tione ha già predisposto il progetto ed acquistato il terreno. (13257)

PAGLIARANI. — *Al Ministro dell'industria e commercio.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza che l'Ente fiera di Genova, ha deciso di spostare la chiusura della fiera delle attrezzature turistico-alberghiere, dal 30 novembre al 5 dicembre, mettendo così gli espositori in condizione di non avere il tempo necessario per spostarsi alla fiera di Rimini, la cui data di apertura, proprio per evitare la concomitanza delle due iniziative, era stata spostata dal 1° al 4 dicembre;

2) se non ritenga di dovere intervenire perché possa essere eliminato tale inconveniente che oltre minacciare nella sua stessa possibilità di esistenza la fiera di Rimini, che ha già raggiunto con successo il sesto anno di vita, crea grave pregiudizio per gli interessi degli espositori e della riviera romagnola in generale. (13258)

DELLA BRIOTTA E USVARDI. — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali misure intendano prendere per sopperire alle necessità di quei

patronati scolastici ai quali quest'anno l'amministrazione dell'A.A.I. non assegnerà i viveri necessari per il funzionamento delle refezioni scolastiche. (13259)

DELLA BRIOTTA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali sono le ragioni per cui alla ditta Madonna Salvatore vengano affidati importanti lavori di elettrificazione nel compartimento di Milano, nonostante essa manchi di attrezzature e di personale specializzato.

Chiede inoltre di conoscere se risponde a verità che la ditta stessa si sia trasferita a Milano subito dopo che presso quella sede aveva assunto servizio un alto funzionario delle ferrovie. (13260)

FRACASSI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere —

premessi che l'Ente nazionale per la protezione morale del fanciullo ha acquisito, in diciannove anni di attività, ampi e lusinghieri riconoscimenti da parte di autorità politiche e scolastiche svolgendo una vasta azione estrinsecatasi in molteplici iniziative in favore dei fanciulli abbandonati, minorati fisici e psichici, orfani, figli di detenuti, di donne traviate, di alcolizzati e di pregiudicati;

premessi che il personale che presta la propria opera alle dipendenze del predetto ente versa in condizioni di disagio morale a causa dell'avvenuto licenziamento delle Assistenti sociali e di altri ventilati provvedimenti;

premessi che la funzione sociale esplicata dall'ente in parola è insostituibile e che difficoltà di bilancio sembra che impongano la soppressione di esso;

— quali future prospettive di vita esistano per l'Ente nazionale per la protezione morale del fanciullo e se non ritengano opportuno prendere provvedimenti che permettano di venire incontro alle necessità delle Assistenti sociali già licenziate, predisponendo altresì, in caso di futuri licenziamenti di insegnanti, l'assorbimento di questi in altre istituzioni affini al fine di non dar luogo ai gravi inconvenienti conseguenti a tali licenziamenti. (13261)

COLASANTO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e dell'interno.* — Per sapere se e come intendano migliorare d'urgenza la situazione igienico sanitaria del comune di Sant'Antonio Abate (Napoli) colpito da una forte epidemia di difterite ed allo stato in condizioni di continuo grave pregiudizio per la salute di oltre 12.000 abitanti. (13262)

ZUGNO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non ritenga urgente un riesame e possibilmente un ammodernamento dei regolamenti e dei servizi di custodia dei passaggi a livello. Rileva che nella provincia di Brescia (dove sono a decine i passaggi a livello), su strade statali, come la Brescia-Cremona o la Brescia-Milano o la Brescia-Tonale, dove intensissimo è il traffico, si assiste a passaggi a livello che restano chiusi per 5-6 ore al giorno soprattutto per mancanza di collegamenti telefonici con i caselli, per arretratezza di molti impianti di segnalazione o per il ridotto numero e la ristrettezza di molte stazioni. (13263)

COLASANTO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se la Cassa per il Mezzogiorno può far costruire una derivazione dell'acquedotto Ausino per alimentare gli abitanti delle frazioni Buon Consiglio e Casse d'Antuono del comune di Sant'Antonio Abate.

È nota la grave recente epidemia di difterite che ha colpito dette frazioni a causa della loro pessima condizione igienica, come deve essere noto che per la mancanza della derivazione suddetta non si è in grado di fornire acqua potabile, fra l'altro, anche a dodici abitazioni di braccianti agricoli costruite con i fondi della relativa legge speciale, ed al campo sportivo.

La situazione sanitaria di quel comune, di circa 12.000 abitanti, esige urgentemente anche la derivazione invocata di detto acquedotto. (13264)

MORELLI, ALBONI E BIAGINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se sia a conoscenza dei casi di tetano accaduti la mattina del 28 settembre 1965 e solo ora venuti alla luce, all'ospedale civile di Paternò, dove ha trovato la morte la bambina Barbara Messina e altre due pazienti Maria Barbara Coppola e Giuseppina Fornara si trovano attualmente in stato preagonico.

Se risponde a verità la notizia che già dal 19 agosto lo stesso ministero della sanità aveva disposto il sequestro immediato di intere partite di bustine di filo di sutura che risultavano avariate;

se era stata distrutta tutta la scorta di filo avariato e quali le ragioni di questi casi di tetano.

Gli interroganti chiedono al Ministro se non ritiene opportuno provvedere ad una inchiesta che faccia luce e colpisca i responsabili di così gravi lutti e si provveda ad

indennizzare le famiglie colpite da questa nuova sciagura che una volta di più porta una luce sinistra sulla situazione sanitaria in Italia. (13265)

MANCO. — *Ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano sollecitamente assumere per reintegrare nei termini del diritto e della legge una situazione illegale determinata in Caprarica di Lecce dall'autorizzazione concessa ad una rivendita di sale e tabacchi istituita, in rapporto al numero di abitanti di quel paese, ad una distanza vietata dalla legge da altra preesistente rivendita. (13266)

MANCO. — *Ai Ministri dell'interno e dell'industria e commercio.* — Per conoscere quali provvedimenti si intenda assumere nei confronti del sindaco di Taurisano (Lecce), il quale, nonostante le precise disposizioni della legge n. 1397 del 27 novembre 1960 — ex articolo 38 — in materia di esonero dal pagamento dei contributi obbligatori alla Cassa mutua provinciale esercenti attività commerciali e nonostante le comunicazioni a tal proposito notificate dal prefetto di Lecce, insiste con comportamento defatigatorio col mettere nelle condizioni il commerciante Montonato Stefano di Taurisano, iscritto nell'elenco dei poveri di quel comune, a subire atti giudiziari esecutivi da parte di quell'esattore comunale.

Per conoscere ancora il pensiero del Governo attorno ad una eventuale azione giudiziaria di rivalsa che l'interessato potrà esperire nei confronti del comune di Taurisano. (13267)

MANCO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi per i quali viene ripetutamente negato al libero cittadino dottor Monfregora Francesco da parte della questura di Lecce il passaporto per recarsi in Svizzera per provate e documentate ragioni di lavoro.

Per conoscere ancora quale fondamento giuridico e morale possa avere la giustificazione, opposta dalle autorità di polizia di Lecce, che appare chiaramente pretestuosa, di essere stato cioè il Monfregora condannato penalmente con sentenza definitiva passata in cosa giudicata da lungo tempo e con pena anche da lungo tempo completamente estinta. (13268)

MANCO. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti si intenda assumere nei confronti delle autorità amministrative comunali della

città di Manduria (Taranto) e di quelle di governo del capoluogo in rapporto alle numerosissime lagnanze pervenute a firma di molti cittadini di Manduria a proposito della zona fra le vie Cefalonia, Divisione Acqui, Coo, Decimo Fanteria, Farini, resa in condizioni di pericoloso dislivello a seguito dello sbianchimento delle strade medesime.

Chiede di interpellare i Ministri interessati per conoscere ancora se siano al corrente che quella lamentata situazione di dislivello è stata determinata dalla costruzione di impianti e di tubature per trasportare l'acqua verso identificate case di identificate persone, in numero di due, creandosi in tal modo disagio e danno per più di 50 famiglie abitanti nella zona. (13269)

LEVI ARIAN GIORGINA E SCIONTI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione, del tesoro e dell'interno.* — Per sapere: 1) se corrisponde a verità che gli uffici provinciali dell'Amministrazione per le attività assistenziali italiane ed internazionali (A.A.I.) non intendono più assegnare i viveri per le refezioni degli alunni bisognosi gestite dai Patronati scolastici per l'anno 1965-66; 2) per quali motivi sono stati presi questi provvedimenti; 3) a quali enti l'A.A.I. continua a distribuire i viveri nel corrente anno scolastico. (13270)

MERENDA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia secondo cui l'attrezzatura occorrente per l'installazione di un ripetitore TV. nei comuni di Pietrapertosa e Castelmezzano è già pronta presso la sede della R.A.I. di Potenza, mentre per la sua messa in opera si attende da tempo l'autorizzazione della sede centrale; per conoscere altresì se non ritenga opportuno far disporre che sia dato subito inizio ai lavori, prima che si inoltri l'inverno, al fine di dare la possibilità a quelle popolazioni montane di fruire di un servizio a cui hanno diritto come gli altri cittadini. (13271)

BISANTIS. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se l'amministrazione aiuti internazionali, che ha curato la costruzione della scuola materna di Petrizzi (Catanzaro) in concessione dalla Cassa per il mezzogiorno, e che ne cura la gestione attraverso convenzione con le suore dell'ordine di Santa Maria Ausiliatrice, è disposta ad operare la cessione dello stabile all'ordine monastico anzidetto, con il vincolo della permanente

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

destinazione ad asilo infantile per l'assistenza dei piccoli di quel comune. Ciò in vista del programma che intendono attuare le benemerite suore di Santa Maria Ausiliatrice, le quali mirano a realizzare un adeguato istituto assistenziale con ampliamento dell'attuale edificio, capace di accogliere tutti i bambini fra i tre ed i sei anni, e di ospitare un certo numero di orfani bisognevoli di ricovero. (13272)

VILLANI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere per quali motivi agli impiegati civili del ministero dell'interno, direzione generale della pubblica sicurezza, si obbliga di fare orario spezzato a differenza degli altri impiegati dello Stato, e ciò in contrasto con la stessa circolare della Presidenza del Consiglio del 24 novembre 1954, n. 7101. (13273)

BISANTIS. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se, nel decorso anno 1964 ovvero in precedenza, era stato predisposto un concorso a 472 posti di bidello negli Istituti professionali di Stato, riservato agli interni che, da un certo periodo di tempo prestavano ottimo servizio presso gli Istituti anzidetti; per conoscere altresì i motivi per i quali tale concorso non fu bandito ed espletato; per conoscere infine se e quando verrà bandito, e quanti saranno i posti messi a concorso, onde poter dare una sistemazione a quei bidelli non di ruolo, che da anni svolgono il loro lavoro con puntualità e correttezza. (13274)

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se s'è conforme alle leggi e ai regolamenti vigenti nella materia che il dottor Donato Capuano farmacista titolare di farmacia non rurale abbia avuto l'incarico dell'insegnamento della matematica nella scuola media statale di Roccadaspide (Salerno). (13275)

BUFFONE. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze.* — Per sapere se non ritengano dover disporre perché i comuni di Corigliano Calabro e Trebisacce (Cosenza) vengano inclusi tra quelli ammessi a beneficiare delle provvidenze statali, per il ripristino delle opere aziendali agricole e industriali, danneggiate durante le recenti alluvioni. (13276)

CACCIATORE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non ritenga necessario ed urgente far ripristinare dalla Federconsorzi i magazzini gra-

nari di Pontecagnano (Salerno), Cancellò Scalo (Caserta), S. Giovanni a Teduccio (Napoli), Torre del Greco (Napoli) e Foggia.

Tale chiusura non solo costringe i piccoli produttori a non avere più possibilità di scelta e quindi a sottostare al prezzo di mercato interno, ma getta nella miseria tanti e tanti lavoratori, i quali nelle zone sopra indicate non trovano possibilità di altra occupazione. (13277)

CASSANDRO E LEOPARDI DITTAIUTI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero.* — Per sapere se siano al corrente delle vive preoccupazioni che agitano gli olivicoltori italiani e in particolare quelli del Meridione per la prossima campagna olivicolo-olearia a causa dei noti fattori di carattere economico e psicologico che hanno determinato e determinano la crisi del settore;

per sapere in particolare se risponda a verità la notizia, che ha ulteriormente allarmato gli ambienti interessati, circa una massiccia importazione dall'estero di olio di semi, importazione che non potrà non recare gravissime conseguenze economiche e sociali al settore olivicolo nazionale;

per conoscere quali misure e provvedimenti intendano disporre, con carattere di urgenza, per tutelare gli interessi degli olivicoltori nazionali, onde mettere questi in condizione di affrontare con serenità e fiducia la prossima campagna olivicolo-olearia. (13278)

USVARDI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se e quali interventi intenda promuovere per evitare lo sciopero proclamato per il 20 ottobre 1965 ad oltranza dai medici liberi professionisti, che operano per conto dell'I.N.P.S. le visite medico-legali per le pensioni di invalidità, per le cure termali ed altro.

Come è noto i medici lamentano l'assoluta inadeguatezza delle loro tariffe, la carenza di una qualsiasi normativa che regoli i loro rapporti con l'I.N.P.S., la non tutela contro il rischio della tubercolosi.

Risulterebbe che un accordo stipulato fra il sindacato medici professionisti I.N.P.S. e l'istituto stesso non sarebbe mai stato portato alla discussione e alla ratifica del comitato esecutivo I.N.P.S. Da ciò il motivo dello sciopero annunciato. (13279)

BUSETTO E CERAVOLO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza della gravis-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

sima situazione che si è venuta a creare nelle campagne della provincia di Padova in seguito all'atteggiamento assunto dall'Unione degli Agricoltori nel rifiutare nella maniera più intransigente qualsiasi proposta rivolta a far riprendere le trattative per la conclusione del contratto provinciale di lavoro dei braccianti agricoli, tanto da far fallire l'opera di mediazione tentata, in questi giorni, dal prefetto di Padova.

In tale situazione, contro i lavoratori costretti ad uno sciopero unitario durissimo, e in assoluto disprezzo della conservazione dello stesso patrimonio agricolo, gli agrari, reclutano crumiri tra i dirigenti del movimento sociale italiano, e, perfino giovani studenti dei gruppi di destra della giovane Italia, in contrasto con la Costituzione e le leggi dello Stato, provocando incidenti già avvenuti in alcune località sino all'arresto di due lavoratori in sciopero.

Gli interroganti chiedono di conoscere quale intervento urgente i Ministri intendano attuare:

- 1) per garantire la libertà di sciopero;
- 2) per ridare la libertà ai lavoratori fermati;
- 3) per promuovere iniziative atte a risolvere il conflitto sindacale in atto tenendo conto che da diversi mesi e nonostante precedenti lotte unitarie non è stato ancora firmato il contratto di lavoro ed i braccianti si trovano in durissime condizioni, per quanto riguarda i salari, le qualifiche, l'assistenza e le libertà. (13280)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere l'attuale stato di programmazione e di progettazione dell'acquedotto di San Pietro Apostolo (Catanzaro). Il comune di San Pietro Apostolo risulta compreso fra quelli che dovranno essere riforniti con le acque del fiume Melito; ma in attesa della costruzione di questo grande acquedotto del Melito, tanto necessario per la città di Catanzaro e per tutti i paesi vicini, la Cassa per il mezzogiorno ha stabilito che l'approvvigionamento idrico di San Pietro Apostolo avvenga mediante la costruzione di una apposita diramazione dell'acquedotto del Savuto, distaccata in corrispondenza del partitore di Serrastretta.

In particolare l'interrogante desidera sapere se si è provveduto alla progettazione esecutiva; se è stato previsto e praticato il sovradimensionamento della condotta adduttrice del comune di Serrastretta, in modo da

permettere il convogliamento della portata necessaria alla popolazione di San Pietro Apostolo; se la progettata diramazione consentirà un approvvigionamento definitivo, sì che la soluzione con diramazione dal costruendo acquedotto del Melito sarà da intendersi superata; ed infine, quando potrà essere dato corso alla costruzione che è tanto attesa e viene molto sollecitata dagli abitanti di San Pietro Apostolo. (13281)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per avere notizie a riguardo della soluzione del problema relativo all'approvvigionamento idrico del comune di Sellia Marina (Catanzaro). In particolare, l'interrogante desidera conoscere se rimane confermata la previsione ed è ancora valido il programma di normalizzare la situazione idrica del citato comma, con apposita diramazione del nuovo acquedotto di Catanzaro, alimentato dal fiume Melito; e se, per venire incontro alle necessità delle popolazioni interessate, sempre nel quadro dell'acquedotto del Melito, sarà dato corso anticipato alla costruzione del tronco da Santa Maria di Catanzaro a Sellia Marina, immediatamente alimentato dall'impianto sul fiume Corace, di già costruito. (13282)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per avere notizie circa la soluzione del problema relativo all'approvvigionamento idrico della frazione Cropani Marina del comune di Cropani, in provincia di Catanzaro. Per conoscere, in particolare, se è prevista ancora la normalizzazione idrica di detta frazione con apposita diramazione del nuovo acquedotto di Catanzaro alimentato dal fiume Melito, ovvero mediante diramazione dell'acquedotto Serzale-Cropani ed uniti. (13283)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere quali interventi, negli anni passati, la Cassa per il mezzogiorno ha spiegato al fine di migliorare l'approvvigionamento idrico del comune di Tiriolo (Catanzaro); quale è la attuale situazione idrica; e quale è il programma che dovrà consentire le normalizzazioni del rifornimento idrico al comune anzidetto. (13284)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere come la Cassa per il mezzogiorno

ha previsto la soluzione del problema relativo al rifornimento idrico dei comuni di Gimigliano, di Settingiano, di Marcellinara, in provincia di Catanzaro. E per conoscere altresì quali interventi la Cassa medesima ha spiegato in detti comuni, allo scopo di predisporre la realizzazione e la costruzione dei relativi acquedotti. (13285)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere a quale punto si trova la pratica sollecitata dal comune di Catanzaro, intesa ad ottenere la inclusione fra gli abitati da consolidare a totale carico dello Stato, delle seguenti frazioni di quel comune medesimo: Catanzaro Lido, Santa Maria di Catanzaro, Signorello e Santa Anna, Pontegrande e Gagliano. Ciò a norma dell'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, n. 1177 (legge speciale per la Calabria). I sopraindicati centri frazionali hanno necessità particolari di sistemazione, di consolidamento, di protezione dei loro numerosi rioni. (13286)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere lo stato attuale dei lavori della costruzione strada Petrizzi-statale 106, affidati dalla Cassa per il mezzogiorno all'amministrazione provinciale di Catanzaro; per conoscere altresì lo stato attuale delle pratiche di espropriazione dei terreni, le quali vanno definite quanto prima, allo scopo di proseguire i lavori medesimi. (13287)

BISANTIS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere la situazione idrica del comune di Catanzaro, la quale ha formato sempre oggetto di attento esame e di costanti premure da parte della Cassa per il mezzogiorno; questa ne ha previsto la normalizzazione con la costruzione del nuovo grande acquedotto alimentato dal fiume Melito; ma in attesa della costruzione di tale nuovo acquedotto, ha adottato una soluzione provvisoria, attraverso la realizzazione di uno speciale impianto sul fiume Corace. Nondimeno, la penuria di acqua si è fatta ancor più risentire in questi ultimi mesi, sia perché la popolazione della città aumenta di giorno in giorno, sia perché non sono sufficienti i serbatoi e non è sufficiente la rete idrica interna.

In particolare l'interrogante vuol conoscere se, soprattutto in vista dello sviluppo della città, rimane fermo il programma di costruire

il nuovo grande acquedotto che unicamente potrà risolvere il problema e consentire il necessario rifornimento idrico di un centro urbano il quale si avvia a raggiungere i centomila abitanti; e vuole altresì conoscere tutti gli interventi fin ora spiegati dalla Cassa, le opere eseguite, e quelle in corso di esecuzione; ed infine le prospettive future in ordine alla definitiva soluzione del problema, in maniera che la popolazione di Catanzaro abbia l'acqua non per quattro o cinque ore al giorno soltanto, ma per ventiquattro ore su ventiquattro, come è assolutamente necessario. (13288)

BISANTIS. — *Ai Ministri del bilancio e dell'interno.* — Per conoscere quando avrà luogo in Catanzaro l'insediamento del comitato regionale per la programmazione della Calabria, costituito e nominato con decreto ministeriale 31 luglio 1965, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 215 del 28 agosto 1965.

E per conoscere altresì se la prefettura di Catanzaro ha provveduto a fornire i locali, nei quali l'importante organo regionale, gravato di compiti particolari ed urgenti, dovrà sistemare la propria sede, onde iniziare al più presto la sua attività. Ciò secondo quanto è stabilito negli articoli 1 e 2 del decreto 22 settembre 1964 del Ministro del bilancio, che prevede la istituzione dei comitati regionali per la programmazione economica, e ne stabilisce la sede nel capoluogo di regione. (13289)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se non ritenga di dover disporre gli opportuni accertamenti sanitari da parte della Commissione medica superiore — richiesti dall'interessato sin dal marzo 1964 — perché si provveda a definire la pratica n. 1610207 di posizione, interessante il signor Filieri Pietro Vittorio. (13290)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali sono le ragioni del tanto ritardo che si impiega nell'esaminare e decidere le pratiche di indennizzo ai colpiti da persecuzioni nazionalsocialiste. In particolare, chiede di conoscere i motivi per cui non viene definita la pratica n. 37277 di posizione, del signor Villani Renato. (13291)

ALPINO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non ritenga di dover revocare o quanto meno sostanzialmente rettificare la circolare in data 1° agosto 1961, n. 201, riguardante la determinazione dei canoni an-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

nui dovuti sulle concessioni di aree e pertinenze lacuali, circolare che ha addirittura integrato i criteri fissati dalle leggi in vigore e in base alla quale sono stati intimati dagli uffici competenti, ai proprietari rivieraschi nella zona del Lago Maggiore, canoni aumentati di 6-7 e persino 10 volte rispetto agli importi corrispondenti a tutto il 1961, mentre la legge 21 dicembre 1961, n. 1501, nel frattempo intervenuta, prevede solo la duplicazione.

Si fa presente che tale duplicazione, recata dalla legge del 1961, si è sovrapposta alla quadruplicazione recata dalla legge 21 gennaio 1949, n. 8, e alla decuplicazione recata dalla legge 7 gennaio 1947, n. 24: onde un coefficiente di 80 volte appare più che sufficiente a un'equa rivalutazione dei canoni, quale suggerita dal deprezzamento della moneta.

(13292)

LUCCHESI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi in base ai quali la Soprintendenza alle Belle arti di Pisa si rifiuta — pur essendone stata insistentemente richiesta — di ritirare il nulla osta concesso all'Istituto nazionale assicurazioni per la costruzione di un edificio in Forte dei Marmi e di richiedere, nei modi di legge, la sospensione dei lavori in attesa che la questione dei ricorsi venga definita.

Il nulla osta concesso a suo tempo per la costruzione in parola è palesemente illegittimo in quanto contrasta con l'articolo 10 del piano paesistico predisposto dalla Soprintendenza stessa ed approvato a termini di legge, per quanto si riferisce alla superficie da coprire ed all'altezza del fabbricato.

(13293)

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere a quali criteri, essendo evidentemente esclusi quelli della funzionalità, possa mai rispondere il sempre più frequente conferimento in provincia di Salerno dell'incarico della doppia presidenza nelle scuole medie quando non è infrequente il caso che le scuole abbinata nella medesima presidenza siano distanti tra di loro anche un centinaio di chilometri: ad esempio scuola di Tramonti e scuola di Caggiano, scuola di Vietri sul Mare e scuola di Aquara, ecc. ecc.

(13294)

BISANTIS. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere quali provvedimenti siano allo studio e si intendano adottare dal Governo per venire incontro agli

artigiani, mediante congrue contribuzioni dello Stato sia per quanto concerne l'acquisto e l'ammodernamento di macchinari, sia per quanto concerne nuove costruzioni ed opere di ampliamento delle botteghe.

Attualmente, a parte i contributi straordinari della Cassa per il mezzogiorno, limitati alle zone del sud ed in futuro di assai problematica erogazione, (allo stato sono sospesi), il Ministero dell'industria e del commercio concede contributi modestissimi, fino ad un massimale di lire trecentomila, e soltanto per acquisto di macchinari e per allacciamenti elettrici.

L'interrogante desidera conoscere se il ministero medesimo si propone di aumentare il massimale di cui sopra, che appare del tutto insufficiente in rapporto ai costi ed alle spese di macchinari e di attrezzature moderne, e desidera soprattutto conoscere se si propone d'intervenire adeguatamente in favore degli artigiani, anche mediante contributi per nuove costruzioni e per opere di ampliamento dei locali adibiti a botteghe artigianali.

(13295)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se l'abitato di San Nicola dell'Alto (Catanzaro), incluso fra i comuni da consolidare a totale carico dello Stato, con decreto ministeriale 13 luglio 1964, è compreso nel piano dei lavori di consolidamento di abitati nella regione calabrese; piano che è in fase di approntamento e che si prevede dovrà essere finanziato nel prossimo anno. Ciò in esecuzione della legge 26 novembre 1955, n. 1177 (legge speciale Calabria).

(13296)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere a qual punto si trovi la pratica inoltrata dal comune di Curinga (Catanzaro), tendente a fare includere quel centro abitato, fra gli abitati da consolidare a totale carico dello Stato. Ciò in applicazione dell'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, n. 1177 (legge speciale Calabria).

(13297)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere a qual punto si trovi la pratica inoltrata dal comune di Umbriatico (Catanzaro), tendente a che l'abitato di quel centro venisse incluso

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

fra gli abitati da consolidare a totale carico dello Stato; ciò in applicazione dell'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, n. 1177 (legge speciale Calabria). (13298)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere a che punto si trova la pratica da tempo inoltrata dal comune di Platania (Catanzaro), tendente ad ottenere la inclusione di quel centro abitato, fra gli abitati da sistemare e da consolidare a totale carico dello Stato, in applicazione dell'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, n. 1177 (legge speciale Calabria). (13299)

ALPINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per sapere se e come intendano accogliere le richieste avanzate dal comune di Marano Ticino (Novara), località dichiarata economicamente depressa, per la concessione dei benefici di cui alle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184, per le seguenti opere e attrezzature pubbliche:

lavori di fognatura comunale per una spesa complessiva di lire 20 milioni, come da richiesta presentata in data 8 febbraio 1965 tramite il Genio civile di Novara;

lavori di acquedotto comunale per una spesa di lire 64,5 milioni, come da richiesta 18 marzo 1965;

ampliamento cimitero per una spesa di lire 16.111.900, come da richiesta 24 giugno 1965;

completamento, adattamento e arredamento edificio scolastico per una spesa di lire 25 milioni, come da richiesta presentata in data 24 febbraio 1965 tramite il provveditorato agli studi di Novara;

impianto illuminazione pubblica per una spesa di lire 11.313.360, come da richiesta 24 giugno 1965 tramite il Genio civile di Novara.

Si fa presente che l'esecuzione delle opere in questione appare indispensabile e pregiudiziale, nei confronti dell'avviato processo di

industrializzazione, atto a sollevare la zona dalla depressione e dalle difficoltà economiche. (13300)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere gli estremi del provvedimento con il quale l'abitato della città di Tropea (Catanzaro) venne incluso fra quelli da consolidare a totale carico dello Stato; per conoscere inoltre, quali interventi siano stati praticati dall'ufficio del genio civile di Catanzaro e dalla Cassa per il mezzogiorno, in attuazione della legge Calabria 26 novembre 1955, n. 1177, al fine di consolidare e proteggere l'abitato medesimo, con la indicazione delle opere programmate e progettate a far tempo dal 1955, delle opere in corso di progettazione, e dei lavori eseguiti, con la precisazione dei relativi importi; per conoscere, in particolare, quali opere siano state programmate e progettate per sostenere la zona in cui è ubicato l'ospizio « Santa Rita da Cascia », il quale corre serio pericolo. (13301)

BISANTIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere a che punto si trova la pratica a suo tempo inoltrata dal comune di Cicala (Catanzaro), per la inclusione dell'abitato di quel centro presilano fra quelli da consolidare a totale carico dello Stato, in applicazione dell'articolo 8 della legge 26 novembre 1955, n. 1177 (legge speciale Calabria). (13302)

DELLA BRIOTTA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se risponde a verità che la bambina tredicenne Minoretta Pinuccia, travolta e uccisa da un autocarro sulla via Valassina a Erba (Como) il giorno 8 ottobre 1965, lavorasse presso il lanificio Milano di Erba e se risulta altresì che altre operaie di età inferiore ad anni quindici vi lavorino.

Nel caso i fatti suesposti siano veritieri l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti sono stati presi a carico dei responsabili delle leggi che tutelano il lavoro minorile. (13303)

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se il Governo non intenda procedere, per liberare la borgata di Prima Porta in Roma dal permanente pericolo di alluvioni, in stretto e costante coordinamento con l'amministrazione comunale di Roma, e se non ritenga opportuno prendere in considerazione la proposta, presentata appunto in quel consiglio comunale, di destinare i tre miliardi che ora sarebbero disponibili sul bilancio dei lavori pubblici non alla realizzazione di opere idrauliche (di lenta costruzione e di efficacia forse limitata) ma direttamente alla integrale ristrutturazione di tutta la borgata, coordinando in un unico sforzo e secondo un unico piano organico, anche gli interventi di competenza del comune e la revisione del piano di zona della legge n. 167.

« L'interrogante gradirebbe anche conoscere se, considerata la natura idraulica dei problemi che incombono sulla popolosa borgata romana, il ministero dei lavori pubblici, sempre naturalmente in stretto coordinamento con i competenti uffici del comune, abbia provveduto a far svolgere una seria inchiesta tecnica sulle circostanze e cause dell'alluvione, e sulle condizioni oggettive non soltanto della zona dalla borgata alla confluenza della marrana nel Tevere, ma anche in tutto il bacino imbrifero della marrana stessa e dei suoi affluenti.

« L'interrogante chiede, infine, di sapere se, in vista delle forti spese da sostenere, l'indagine tecnica si sia anche estesa alla effettiva consistenza e stato delle abitazioni della zona alluvionata, in particolare al fine di valutare quale sarebbe l'onere da sostenere nel caso che — come auspicato — si intendesse provvedere alla demolizione di tutti gli edifici insistenti nella zona alluvionata, provvedendo alla loro ricostruzione sulle colline circostanti e destinando la zona bassa (che in tal caso non avrebbe bisogno di immediate opere, molto costose) a parchi pubblici e impianti sportivi, dei quali la borgata è attualmente sprovvista.

(3030)

« GREGGI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere quali iniziative intenda adottare in seguito alla richiesta di irizzazione dello stabilimento F.O.B. di Bergamo avanzata dalle organizzazioni sindacali e dai lavoratori interessati.

(3031)

« NALDINI, PASSONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della sanità, per sapere quali iniziative e quali provvedimenti intenda adottare in merito ai gravi fatti accaduti all'ospedale neuropsichiatrico di Bergamo, che hanno gettato nel lutto 9 famiglie e creato comprensibile e giustificato allarme nel paese.

(3032)

« NALDINI, PASSONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se è a conoscenza che oramai da due anni è sorta in Assisi una certa università, che all'inizio aveva l'appellativo di « università cattolica », tramutato ora in quello di « università degli studi San Paolo ».

« In particolare, gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro abbia in qualsiasi modo autorizzato, incoraggiato, dato speranze di futuri sviluppi a simile iniziativa;

se il Ministro non veda l'esigenza di prendere, a questo punto, una chiara, precisa e pubblica posizione contro questa iniziativa, allo scopo di informare e di illuminare i giovani che hanno in buona fede e senza conoscer bene le cose, aderito; e per scoraggiare il rettore ed i suoi sostenitori dal momento che da parte di costoro pubblicamente si afferma quanto segue: « la università di Assisi è una università di tipo cattolico, istituita e sostenuta da cattolici. Essa si annovera tra le università libere. Dovrà ottenere, quando le sue strutture istituzionali saranno ultimate, dagli organi dello Stato quel riconoscimento che è un diritto all'esistenza stessa di istituti garantiti dalla Costituzione dello Stato » (opuscolo contenente il piano degli studi per l'anno 1965-66, Tip. Vignati - Assisi);

se, allo scopo di facilitare il risanamento di questa situazione, il Ministro non pensi che sia possibile di voler dare disposizioni perché venga allargato il contingente di studenti assegnato alla nuova facoltà di magistero delle università statali, in modo da poter assorbire anche quei giovani che avessero frequentato il primo anno o si fossero già iscritti per l'anno accademico 1965-1966 alla cosiddetta università di Assisi e che, vista la sua reale natura, volessero distaccarsene e si trovassero nelle condizioni previste per poter essere iscritti alle università dello Stato.

« Gli interroganti fanno presente, infine, che, se la questione dell'università San Paolo di Assisi non venisse tempestivamente e definitivamente chiarita, oltre a perpetuare una situazione di confusione e di inganno, che

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

può travalicare nella truffa a danno dei giovani iscritti e delle loro famiglie, si darebbe vita ad una artificiosa ed assurda istituzione proprio ad Assisi che dista così poco da una università statale che, proprio in questi ultimi anni ha istituito le nuove facoltà di lettere e magistero.

(3033) « MASCHIELLA, ROSSANDA BANFI ROSANA, BERLINGUER LUIGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i motivi che hanno indotto i vari ministeri competenti a disconoscere, da tre anni ad oggi, i legittimi diritti della provincia di Macerata sino a dimenticarla negli stanziamenti ordinari e straordinari del Governo nei recenti esercizi finanziari: in particolare, perché nella ripartizione di fondi per l'agricoltura, per i porti, per l'edilizia scolastica e popolare, per la dotazione di mezzi da destinare agli E.C.A. e agli orfanotrofi ed asili, nonché per opere pubbliche in genere, la provincia stessa sia stata mortificata, nonostante risulti essere una delle poche province del centro-nord già riconosciute depresse dallo stesso Ministro del bilancio nello schema di piano quinquennale.

« Chiede di conoscere, altresì, perché nei confronti del problema riguardante la viabilità delle Marche, in genere, e della provincia di Macerata, in particolare, e delle dimostrate e riconosciute esigenze sanitarie della nominata provincia sia stato assunto dal competente ministero un atteggiamento di assoluta indifferenza ed ingiustificabile abbandono.

« Chiede di conoscere, infine, quale trattamento il Governo intenda riservare alla suddetta provincia, al momento della ripartizione dei mezzi ordinari per il prossimo esercizio finanziario e dei mezzi straordinari derivanti da leggi speciali e dal decreto-legge per la ripresa edilizia, perché abbia fine la umiliazione a cui sono state sottoposte le popolazioni del maceratese che pur tanti meriti hanno acquisito per la loro silenziosa laboriosità, per la loro parsimonia e per la più volte provata fede negli ideali democratici.

(3034) « TAMBRONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per sapere se siano a conoscenza della grave situazione venutasi a creare in seguito allo arresto operato dai carabinieri di Corridonia (Macerata) dei mezzadri Giuseppe e Mario Cesca, residenti a Corridonia.

« Considerato che tale arresto è avvenuto a distanza di qualche mese dall'arresto del segretario provinciale alla camera confederale del lavoro di Macerata, della denuncia del segretario della Federmezzadri nonché di numerosi mezzadri in tutta la provincia, come conseguenza di una campagna di provocazioni sviluppata dai concedenti allo scopo di intimidire i lavoratori della terra per poter continuare a violare le leggi sui contratti agrari;

considerato, altresì, che l'arresto dei mezzadri Giuseppe e Mario Cesca è avvenuto nel corso di una di queste provocazioni e che il comportamento degli organi dello Stato, in questo e negli altri casi, è stato tale, da suscitare l'impressione che l'azione degli stessi sia a sostegno della illegale iniziativa padronale;

chiedono quali misure intendano prendere con la massima urgenza per l'immediata scarcerazione dei suddetti mezzadri e per il ripristino della legalità, delle libertà sindacali e democratiche nelle campagne maceratesi.

(3035) « GAMBELLI FENILI, BASTIANELLI, ANGELINI, CALVARESI, MANENTI, BARCA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dei lavori pubblici e della sanità, per conoscere i motivi che hanno indotto gli organi preposti alla formulazione del piano quinquennale a favore dell'edilizia ospedaliera ad escludere la città di Macerata. Era stato, infatti, in precedenza annunciato un congruo stanziamento per il completamento dell'ospedale civile (lire 983 milioni, di cui 200 nel primo esercizio), nonché per l'ampliamento dell'ospedale neuropsichiatrico provinciale (lire 280 milioni nell'esercizio 1965-1966). Tale determinazione, adottata evidentemente senza il conforto di una diretta conoscenza dei gravi problemi e delle esigenze sanitarie della provincia, ha posto in serie difficoltà gli amministratori locali, che, nell'intento di superare le deficienze derivanti dalla inadeguatezza delle attrezzature ospedaliere, non più in grado di far fronte alle necessità indilazionabili delle moderne terapie, avevano confidato nell'intervento dello Stato, elaborando concreti progetti di rinnovamento.

« L'interrogante, rendendosi interprete delle legittime aspettative dell'opinione pubblica, turbata e delusa per la mancata applicazione del criterio di equità distributiva che

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

deve ispirare l'azione dello Stato nei vari settori della vita associata per il conseguimento di forme sempre più evolute e progredite, auspica la revisione del piano predisposto e l'assegnazione dei fondi che, sulla base di assicurazioni date a suo tempo, dovevano considerarsi destinati all'ampliamento ed ammodernamento di tali nosocomi.

(3036)

« RINALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere quali azioni intenda promuovere, al di là della consueta routine burocratica fino ad oggi espletata con nessun risultato attraverso la nostra ambasciata in Australia, per indurre l'ambasciata australiana in Roma, che ne è competente, a rilasciare finalmente il visto di ingresso in Australia al cittadino italiano Pasquale Santonastaso, cui viene da anni impedito con provvedimento inumano e giuridicamente scorretto di riabbracciare il suo unico figlio Alfredo, di nove anni, che vive a Sydney ed al quale la madre, divorziata dal Santonastaso, ha fatto addirittura credere che il padre sia morto. Tanto più grave ed assurda sembra la penosa vicenda, ove si consideri che gli stessi tribunali australiani hanno concesso al padre di vedere il figlio una volta la settimana, autorizzandone quindi implicitamente sul piano giuridico la permanenza nel paese.

« L'interrogante intende sottolineare che l'intervento del ministero degli esteri è stato fino a questo momento blando ed inefficace; che nessuna azione è stata proposta presso la ambasciata australiana in Roma, nessun passo svolto presso lo stesso ambasciatore; che l'Australia si giova in modo massiccio della emigrazione italiana nelle sue attività produttive e che la questione è così grave — come, tra l'altro, dimostra l'interessamento della stampa e di autorevoli parlamentari inglesi ed australiani — che non sembra inopportuno adottare un atteggiamento più che fermo, predisponendo anche, ove purtroppo si rendesse necessario, una serie di idonee contromisure atte a far intendere al governo australiano che l'Italia non può accettare passivamente la lesione del diritto naturale di un suo cittadino, lesione che ovviamente coinvolge la possibilità di efficace tutela di ogni altro diritto ed interesse dei nostri lavoratori in Australia, ingenera sfiducia dei cittadini nello Stato e lede anche il prestigio del nostro Paese.

(3037)

« ROMANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, per sapere:

se è vero che gli interventi governativi volti a facilitare le attività della moda italiana, specie per quanto riguarda l'esportazione, vengono effettuati a comitati od organizzazioni a carattere privatistico o addirittura a singoli operatori, che agiscono nel settore in modo frammentario o discutibile;

se non ritengano più conveniente che si intervenga con organicità di criteri e in congrua misura a favore degli enti che offrono garanzie di efficienza tecnica e la cui attività può essere controllata dallo Stato;

se non ritengano che l'Ente italiano della moda possa essere utilizzato ai fini di un coordinamento di pubblico interesse alle attività dei settori moda e abbigliamento.

(3038)

« ARNAUD, CURTI AURELIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della marina mercantile, per conoscere se sia al corrente delle notizie ampiamente diffuse da certa stampa e da voci e fonti autorevoli, in base alle quali sarebbe in via di concessione al porto di Bari l'approdo di navi di linea da e per l'estremo Oriente.

« Chiede inoltre al Ministro di conoscere se, corrispondendo a verità tali notizie, si renda conto il Governo dei notevoli ed incalcolabili danni che conseguirebbero al porto di Brindisi, tradizionalmente e naturalmente destinato ad attività commerciali e turistiche da e per l'oriente e quali provvedimenti si intenda assumere per tranquillizzare tutte le attività interessate al normale movimento del porto di Brindisi.

(3039)

« MANCO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali, per conoscere se sia al corrente che presso gli stabilimenti siderurgici Italsider di Taranto, secondo notizie di autorevole fonte, si proceda alla concessione in appalto di servizio per manutenzione degli stabilimenti medesimi da eseguirsi mediante l'impiego di pale meccaniche o escavatori montati su cingoli o gomme, non in conformità delle disposizioni di legge e degli interessi economici dell'azienda.

« Se siano al corrente ancora i Ministri competenti che vengono preferite aziende che propongono prezzi maggiori, pur disponendo

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1965

di attrezzature ed organizzazioni inferiori dal punto di vista della efficienza alle altre ditte richiedenti.

(3040)

« MANCO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, per conoscere quali iniziative intenda assumere, in correlazione ai numerosi ordini del giorno in tal senso votati dalla Unione regionale delle provincie pugliesi, ai fini di consentire la immediata esecuzione dei lavori di trasformazione in strada a scorrimento veloce dell'attuale strada statale n. 739, che collega Brindisi con Bari e quindi con il Nord d'Italia, soprattutto in considerazione delle necessità di sviluppo sociali ed economiche del Salento, per le quali la Cassa per il mezzogiorno conserva una delle istituzionali funzioni.

(3041)

« MANCO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza: della grave crisi in cui si dibatte da un anno, circa, l'amministrazione comunale di Spoleto ed, in particolare, del fatto che, dopo le elezioni del novembre 1964, a seguito della rottura della vecchia maggioranza di sinistra, il comune non ha più avuto un tipo di maggioranza stabile ed omogenea, che permettesse alla giunta ed al consiglio un minimo di funzionamento; del fatto che, proprio a causa di questo stato di cose, si è giunti al mese di ottobre senza avere approvato nemmeno il bilancio preventivo del 1965; del grave turbamento e disagio che la crisi dell'amministrazione comunale provoca negli animi dei cittadini e nella situazione economica e sociale di Spoleto, città particolarmente colpita da licenziamenti a catena, da riduzione di orari di lavoro e dalla disoccupazione, conseguenze del disfacimento delle strutture economiche e sociali preesistenti e del mancato insediamento di nuove attività;

per sapere soprattutto, quali provvedimenti il Ministro intenda prendere: per impedire che la situazione amministrativa di Spoleto continui a marcire come nello stato attuale; per impedire, altresì, la soluzione antidemocratica ed autoritaria di un commissario prefettizio, che, inviato per superare lo scoglio dell'approvazione del bilancio, potrebbe in pratica creare una situazione ideale per perpetuare l'attuale stato di cose;

per sapere, infine, se il Ministro non intenda seguire l'indicazione, che da più parti

politiche è venuta, e cioè: di procedere allo scioglimento del consiglio comunale e di indire immediate elezioni per dar modo alla popolazione di poter risolvere, con la indicazione di una nuova maggioranza, la crisi che oramai minaccia di soffocare la vita amministrativa e sociale di Spoleto.

(3042) « MASCHIELLA, INGRAO, GUIDI, ANTONINI, COCCIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se sia al corrente del grave disagio economico che la TV. procura ai quotidiani, specie quelli di provincia, con le sue trasmissioni a carattere pubblicitario.

« L'aumento di dette trasmissioni determina cospicui introiti alla TV., la quale, malgrado queste maggiori entrate, mantiene immutato il canone di abbonamento, mentre le trasmissioni della TV. privata in Inghilterra e negli Stati Uniti sono gratuite.

(3043)

« ROMEO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del turismo e dello spettacolo, per sapere se sia a conoscenza che il consiglio direttivo dell'A.C.I. provinciale di Latina da alcuni anni opera senza tenere conto alcuno delle norme statutarie che regolano la vita dell'ente ed, in modo particolare, dell'articolo 49 che stabilisce: " L'assemblea dei soci dovrà riunirsi almeno una volta all'anno allo scopo di approvare il bilancio preventivo e quello consuntivo ".

« Il consiglio direttivo, infatti, non riunisce da anni i soci in assemblea, avvalendosi arbitrariamente dell'articolo 51 anche per l'approvazione dei bilanci (assemblea convocata per *referendum*), negando così ai soci stessi la possibilità di riunione ed una libera e democratica discussione, tutto ciò in netto contrasto con l'articolo 49.

« L'interrogante gradirebbe sapere quali provvedimenti il Ministro interrogato intenda prendere, affinché siano rispettate e giustamente interpretate le norme statutarie da parte del consiglio direttivo dell'automobile club di Latina a tutela degli interessi generali dell'automobilismo italiano e dei suoi soci.

(3044)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per ovviare agli ingenti danni arrecati dall'incontrollata ed inconsulta raccolta di funghi al patrimonio forestale ed

agricolo in zone montane e depresse della provincia di Torino.

« Le zone sopracitate sono state particolarmente colpite dalle recenti avversità atmosferiche ed, in particolare, dalle grandinate; e perfino l'ordine pubblico è stato gravemente compromesso, come dimostrano i recenti gravi episodi di violenza, che hanno turbato profondamente le popolazioni rurali delle zone interessate.

(3045)

« STELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali misure intenda prendere con urgenza per scongiurare il pericolo che, in conseguenza della decisione della organizzazione degli aiuti internazionali relativa alla mancata erogazione dei contributi per le refezioni scolastiche, venga seriamente pregiudicato l'adempimento degli obblighi scolastici dell'assistenza, da parte dei patronati scolastici come viene denunciato dal Consorzio dei patronati di Rieti.

(3046)

« COCCIA, MASCHIELLA ».

Interpellanza.

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri del bilancio, del lavoro e previdenza sociale e della riforma della pubblica amministrazione, per conoscere quali siano stati i veri termini e le effettive posizioni assunte dalle autorità di governo, dalle direzioni dell'E.N.EL. e dai sindacati nelle trattative svolte con la mediazione del Governo stesso e che

con il loro fallimento hanno poi determinato l'attuale sciopero dei lavoratori elettrici con grave pregiudizio dell'economia e degli interessi nazionali.

« Per conoscere in particolare se sia vero che l'amministrazione dell'E.N.EL., sorretta in ciò dalle autorità di governo, lungi dal tentare un componimento della vertenza ed una analisi nel merito delle richieste avanzate dai sindacati, salvo poi ad accettarle o no, in tutto o in parte, si sia rifiutata persino discutere le proposte o di accedere a trattative, opponendo un fine di non ricevere alle richieste medesime, quasi a provocare la inevitabile e legittima azione sindacale di sciopero, di cui oggi si vorrebbe far ricadere la esclusiva responsabilità sui lavoratori.

« Per conoscere, infine, con quale rispetto dei limiti costituzionali e con quale consapevolezza delle proprie funzioni e delle proprie responsabilità di fronte al Parlamento e al Paese, il Ministro Preti si sia lasciato andare a dichiarazioni come quelle riportate dalla stampa odierna, che cioè le categorie produttive e le organizzazioni sindacali devono convincersi che " quando il Governo dice o lascia intendere che una cosa non si può fare si tratta di una decisione meditata, che non è suscettibile di mutamento "; dichiarazione che, se rispecchia — come è da ritenere — la volontà del Governo, viene a caratterizzarlo chiaramente su posizioni dittatoriali ed anticostituzionali, assolutamente inammissibili, anacronistiche e comunque deplorabili.

(584)

« ROBERTI ».