

377.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 OTTOBRE 1965

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

INDICE		PAG.
	PAG.	
<b>Congedi</b> . . . . .	18238	
<b>Disegni di legge:</b>		
<i>(Approvazione in Commissione)</i> . . . . .	18269	
<i>(Deferimento a Commissione)</i> . . . . .	18238, 18270	
<i>(Trasmissione dal Senato)</i> . . . . .	18270	
<b>Disegno di legge</b> <i>(Seguito della discussione e approvazione):</i>		
Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti (2553) . . . . .	18243	
PRESIDENTE . . . . .	18243	
ALBA . . . . .	18287	
BARBA . . . . .	18270, 18287	
BASSI . . . . .	18287	
BELCI . . . . .	18267, 18287	
BOLOGNA . . . . .	18257	
BONEA . . . . .	18287	
CASSANDRO . . . . .	18287	
CASTELLUCCI . . . . .	18274, 18288	
COLASANTO . . . . .	18287	
CURTI IVANO . . . . .	19251	
DE CAPUA . . . . .	18246	
DEGAN, <i>Relatore</i> . . . . .	18275	
DE LEONARDIS . . . . .	18287	
DI NARDO . . . . .	18243	
FODERARO . . . . .	18288	
FRANCHI . . . . .	18254	
GAGLIARDI . . . . .	18287	
GRILLI . . . . .	18287	
GUARRA . . . . .	18249, 18287	
LEOPARDI DITTAIUTI . . . . .	18271, 18287	
REGGIANI . . . . .	18273, 18287	
RICCIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	18255, 18256, 18276, 18287	
ROMANO . . . . .	18273, 18288	
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	18280, 18287	
SANTAGATI . . . . .	18287	
SINESIO . . . . .	18260	
TAVERNA . . . . .	18265, 18287	
URSO . . . . .	18287	
<b>Proposte di legge:</b>		
<i>(Annunzio)</i> . . . . .	18238	
<i>(Approvazione in Commissione)</i> . . . . .	18269	
<i>(Deferimento a Commissione)</i> . . . . .	18238	
<b>Interrogazioni e interpellanze</b> <i>(Annunzio)</i>	18291	
<b>Commemorazione dell'ex senatore Antonio Boggiano Pico:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	18239, 18243	
BERTINELLI . . . . .	18241	
BONEA . . . . .	18241	
CURTI IVANO . . . . .	18242	
DI NARDO . . . . .	18241	
FASOLI . . . . .	18241	
GUARRA . . . . .	18242	
LUCIFREDI . . . . .	18239	
RUSSO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . . . . .	18242	
<b>Corte dei conti</b> <i>(Trasmissione di relazione)</i>	18238	
<b>Per un lutto del deputato Baldani Guerra:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	18238	

**Votazione segreta dei disegni di legge:**

Ratifica ed esecuzione del trattato che istituisce un Consiglio unico ed una Commissione 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);

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti (2553) . . . . . 18289

**Ordine del giorno della seduta di domani** 18291

PRESIDENTE . . . . . 18292  
BONEA . . . . . 18293  
CACCIATORE . . . . . 18293  
MIGELI . . . . . 18292  
SCAGLIA, *Ministro senza portafoglio*. . 18293

**La seduta comincia alle 16.**

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

(*E approvato*).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Colleoni, Dagnino e Martino Edoardo.

(*I congedi sono concessi*).

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DEGAN: « Modifiche alla legge 24 dicembre 1908, n. 783, recante norme sulla amministrazione e sulla alienazione dei beni patrimoniali dello Stato » (2696);

SULOTTO ed altri: « Validità dei contributi figurativi ai fini della pensione di anzianità I.N.P.S. » (2697);

PIGNI ed altri: « Rimpatrio delle salme dei lavoratori emigrati deceduti all'estero » (2698);

CANESTRARI ed altri: « Progressione di carriera a ruolo aperto degli ufficiali e degli agenti in servizio presso gli uffici locali e le agenzie postali e telegrafiche » (2699);

ARMATO: « Sistemazione degli amanuensi degli uffici giudiziari » (2700).

PAG.

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

**Trasmissione dalla Corte dei conti.**

PRESIDENTE. Informo che il presidente della Corte dei conti ha presentato, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, numero 259, la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale di previdenza e assistenza dei veterinari, per gli esercizi 1961, 1962 e 1963 (Doc. XIII, n. 4).

Il documento sarà stampato e distribuito.

**Per un lutto del deputato Baldani Guerra.**

PRESIDENTE. Il collega Baldani Guerra è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre. Al collega così duramente provato negli affetti familiari la Presidenza ha già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

**Deferimento a Commissioni.**

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che i seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

*alla III Commissione (Esteri):*

« Approvazione ed esecuzione degli scambi di note italo-jugoslavi effettuati in Belgrado il 28 febbraio ed il 16 maggio 1964 per la proroga dell'accordo per la pesca del 20 novembre 1958 » (2674) (*Con parere della V Commissione*);

*alla IV Commissione (Giustizia):*

SABATINI ed altri: « Modifiche al decreto legislativo 22 gennaio 1948, n. 66, recante sanzioni penali a carico di chi intralcia la libera circolazione di veicoli e persone o la navigazione » (2622) (*Con parere della I e della X Commissione*);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

ALATRI ed altri: « Istituzione di cattedre per l'insegnamento della lingua e letteratura russa nelle scuole statali dell'istruzione secondaria » (*Urgenza*) (2473) (*Con parere della V Commissione*);

alla X Commissione (Trasporti):

« Norme per prevenire gli abbordi di mare » (Urgenza) (2558) (Con parere della III e della VII Commissione);

SIMONACCI: « Modifica di norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (2597) (Con parere della II e della IV Commissione);

CANESTRARI ed altri: « Modifica dell'articolo 21 della legge 2 marzo 1963, n. 307, recante norme sul personale degli uffici locali, agenzie e ricevitorie dell'amministrazione postale » (2662) (Con parere della I Commissione).

#### Commemorazione dell'ex senatore Antonio Boggiano Pico.

LUCIFREDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con commozione profonda di allievo e di amico prendo oggi la parola per commemorare l'onorevole Antonio Boggiano Pico, deputato per tre legislature dal 1919 al 1926, membro della Consulta Nazionale, senatore per tre altre legislature dal 1948 al 1963, che il giorno 9 ottobre si è spento, alla veneranda età di 92 anni, nella sua casa di Genova.

La figura di Boggiano Pico e l'opera da lui svolta nel lungo arco della sua vita terrena sono così alte e complesse, che non è facile farne la sintesi necessaria per la rievocazione. Si possono per altro distinguere tre filoni della sua attività, che meritano egualmente ricordo ed onore.

Boggiano Pico fu, anzitutto, uno studioso. Nato a Savona il 31 agosto 1873, egli concluse i suoi studi all'università di Roma, laureandosi in giurisprudenza nel 1895 e tosto iscrivendosi, a Genova, all'albo degli avvocati. Ma la sua spiccata propensione per gli studi scientifici, specie nel campo di quelle discipline sociali che erano allora ai primi passi, lo portò all'università di Pisa, ove lo attrasse il caldo insegnamento del grande pioniere ed apostolo del pensiero sociale cristiano, Giuseppe Toniolo, di cui divenne allievo prediletto. Sotto la sua guida scrisse lavori che ancora oggi si leggono con vivo interesse, su temi di profonda attualità (ad esempio *L'organizzazione professionale e la rappresentanza di classe*, del 1903, e *La posizione dello Stato nel conflitto tra interessi collettivi e interessi individuali*, del 1904), che gli

consentirono di conseguire, giovanissimo, la libera docenza in economia politica, e di intraprendere l'insegnamento universitario. Tale insegnamento egli continuò tutta la vita, finché l'età glielo permise, sia nell'università di Genova, ove pur io lo ebbi Maestro, sia all'università cattolica del Sacro Cuore, sia al pontificio ateneo lateranense, ove professò il diritto pubblico comparato. Egli infatti, con una versatilità d'ingegno rara fra gli studiosi — di solito oggi ultraspecializzati —, sapeva affrontare con pari profondità i temi economici e sociologici e i temi giuridici, del che è prova lampante — tra le oltre 60 sue pubblicazioni — un aureo volume sul *Matrimonio nel diritto canonico*, opera dell'età matura e frutto di larga esperienza di docente e di avvocato, che ancor oggi rappresenta un fondamentale testo di consultazione nella delicata materia.

Per oltre 40 anni larghe schiere di giovani si formarono al suo insegnamento, che era scuola di dottrina, ma anche, e soprattutto, scuola di vita; e la medaglia d'oro per i benemeriti della scuola, della cultura e dell'arte fu degno riconoscimento delle sue illuminate fatiche.

Le sue capacità eccezionali Boggiano Pico volle mettere presto al servizio della collettività, e, in un momento in cui tanto limitata era ancora, per ragioni ben note, la partecipazione dei cattolici alla vita pubblica, fu consigliere provinciale nel 1905 e consigliere comunale di Genova nel 1907, assumendo nel comune le funzioni di assessore alla pubblica istruzione in un momento in cui, nell'imperante atmosfera anticlericale, un tale posto era un posto di battaglia: e Boggiano Pico seppe intrepidamente combattere, in ferma difesa della libertà d'insegnamento.

Maturava intanto la preparazione per l'ingresso massiccio dei cattolici nella vita politica italiana. Boggiano Pico, che, dopo le prime esperienze locali di organizzatore di gioventù cattolica a Savona e a Roma, aveva iniziato un'intensa attività in campo nazionale ed internazionale (presiedendo, tra l'altro, le prime « settimane sociali » dei cattolici italiani tra il 1908 e il 1912, a Palermo, ad Assisi e a Venezia, e rappresentando l'Azione cattolica italiana al congresso per l'educazione cristiana tenutosi a Vienna nel 1912), era succeduto a Toniolo nella presidenza dell'Unione popolare dei cattolici, sorta dalla trasformazione dell'Opera dei congressi. Fu quindi a fianco di don Sturzo in quel cenacolo romano di studi, da cui nacque,

nel 1919, il partito popolare italiano: Boggiano Pico ne fu uno dei più autorevoli fondatori, e lo stesso anno i cattolici liguri lo mandarono loro rappresentante a Montecitorio, confermandolo deputato nelle elezioni del 1921 e del 1924.

Troppo lungo sarebbe parlare della partecipazione di Boggiano Pico, in quegli anni, ai lavori della nostra Assemblea, che lo videro sempre presente, attivo, impegnato, in quel periodo così cruciale della nostra vita politica. La sua preparazione e la sua esperienza fecero sì che egli fosse scelto come delegato italiano alla Società delle nazioni; nel campo internazionale rese un servizio particolarmente segnalato all'Italia, nel 1923, quando, dopo il massacro della missione Tellini e l'occupazione per rappresaglia di Corfù da parte della flotta italiana, grosse nubi si erano addensate all'orizzonte. Fu merito di Boggiano Pico, grazie al suo prestigio personale presso gli uomini di Stato stranieri, ed inglesi in particolare, ottenere la decisione della conferenza degli ambasciatori che, imponendo alla Grecia particolari riparazioni, consentì lo sgombero dell'isola e la composizione dell'incidente. Al fascismo fu, fin dall'inizio, intransigentemente contrario: fu tra gli altri deputati popolari sull'Aventino, e con gli altri abbandonò, nel 1926, la vita parlamentare e politica, ritirandosi a vita privata, tra la professione e l'università, in quei limiti in cui l'insegnamento poté essere da lui continuato senza inchinarsi al regime.

Dopo la lunga parentesi, nella quale il suo studio genovese di via San Lorenzo fu fiaccola sempre ardente di libertà e di fede, dopo le vicende della guerra civile, in cui, ricercato, dovette vivere nascosto in un paesino della montagna ligure, riprende, nelle file della democrazia cristiana, l'attività politica di Boggiano Pico, prima alla Consulta, poi, alle prime elezioni, in quel consiglio comunale di Genova, ove i cittadini lo richiamarono, dopo tanti anni, con larghissimi suffragi.

Dal 1948 fu al Senato della Repubblica, come senatore di Chiavari, portandovi il contributo della sua esperienza, del suo ingegno, della sua fede. È storia di ieri.

Al Senato presiedette la Commissione affari esteri, e Alcide De Gasperi lo volle rappresentante dell'Italia al Consiglio d'Europa, la cui prima seduta proprio da Boggiano Pico fu, in nome dell'Italia, presieduta. Fu per lunghi anni vicepresidente di quel consesso, cui partecipò con entusiasmo giovanile, convinto com'era della fecondità dell'idea euro-

pea: ed era motivo di profonda meraviglia per noi più giovani vedere questo rappresentante della vecchia generazione, dal fisico apparentemente esile nella sua costituzione di longilineo, affrontare con disinvoltura e serenità, ad oltre ottant'anni, i viaggi talvolta plurisettimanali tra Roma e Strasburgo, senza mostrare in alcun modo di risentirne. La sua figura signorile, la facilità del suo eloquio in più lingue che conosceva a perfezione, la dirittura del suo carattere, suscitavano intorno a lui, negli ambienti di Strasburgo, e poi all'U.E.O. e alla C.E.C.A., un alone di simpatia del tutto eccezionale. Solo l'età e una sopraggiunta infermità alle gambe lo obbligarono, a 90 anni, a ritirarsi dalla vita pubblica, con grande rammarico dei suoi fedeli elettori.

Rimane il terzo aspetto della sua figura: quello morale. Per quanto grandi siano state le sue doti di studioso e di politico, esse scompaiono di fronte alla sua figura morale. La sua formazione, i suoi studi, lo avevano fatto convinto della validità dei principi della fede, in cui era stato allevato, ed il saldo impegno morale che si richiede a chi di quella fede vuole fare sostanza e ragione di essere della vita. Acquisita quella certezza, di quei principi fu fermo, costante, intransigente propugnatore, non soltanto con la parola, ma, ciò che più conta, con l'esempio quotidiano della sua vita: nell'insegnamento, nella professione forense, nella politica.

Appassionato combattente per la sua verità, e quindi per la libertà, che considerava inscindibile dalla sua verità; nemico di ogni intrigo, insofferente di intrallazzi, avvezzo a parlare e ad agire apertamente, alla luce del sole, fu sempre al servizio di ogni causa di bene. Vicino sempre agli umili, e generoso nel dare al loro servizio tutto se stesso, lo conobbe e lo apprezzò in particolare, come tale, don Orione, al sorgere e allo svilupparsi della cui mirabile istituzione — la Piccola Opera della divina provvidenza — Boggiano Pico diede, per lunghi anni, l'apporto prezioso e disinteressato del suo consiglio illuminante, cooperando in modo speciale alla costruzione in Roma di quella Casa del giovane lavoratore, a Monte Mario, che è una benemerita insigne di quell'Opera. Lo conobbero le innumerevoli altre istituzioni benefiche, cui egli diede il suo apporto di suggerimenti e di opere; lo conobbero i tanti, vecchi e giovani, che in momenti di bisogno e di sconforto a lui si rivolsero per un aiuto o per un incitamento, e mai gli si rivolsero invano...

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

Che queste doti in così eminente misura possedeva un politico, non è frequente. Chi anche nella vita politica le ponga in essere, con semplicità e naturalezza, è ancor più raro. Per Boggiano Pico fu così, senza sforzo, quasi per uno sviluppo intrinseco e inarrestabile della sua personalità. Infingimenti, doppiogiochismi, acrobazie di ragionamento non erano strumenti del suo repertorio. Val la pena di ricordare che quando, poco dopo l'avvento del fascismo, Mussolini, che aveva avuto la possibilità di conoscerlo e di stimarlo, gli offerse un importante dicastero nel suo governo, Boggiano Pico con semplicità rispose: « Io ho sulle mie spalle uno zaino, che contiene le mie idee, quelle cui mi sono sempre ispirato: che succede di questo mio bagaglio, se io entro nel Governo? ». Mussolini gli rispose che il bagaglio avrebbe dovuto restare fuori della porta del Ministero; al che Boggiano Pico pronto replicò che, così stando le cose, egli pure sarebbe rimasto fuori della porta... E così fu!

Ora, Boggiano Pico non è più tra noi. Egli, che sempre profondamente credette nei valori eterni dello spirito, sì da farne la ragione unica della sua vita, ha lasciato la spoglia terrena per raggiungere, nella luce dell'aldilà, ove quei valori soltanto hanno rilievo, gli spiriti magni di coloro cui fu vicino in una santa battaglia di bene: da Tonino a don Orione, da Sturzo a De Gasperi.

A noi resta il suo ricordo, nel nome del quale rinnovo, a nome del gruppo della democrazia cristiana, le condoglianze più schiette ai figli ed alle figlie sue, che con la loro presenza qui oggi, nella tribuna, rendono un ulteriore omaggio al padre loro, al quale furono sempre tanto amorosamente vicini. Ma resta, soprattutto, il suo esempio luminoso di vita, per cui tutti coloro che gli furono allievi debbono a lui tanta gratitudine, per avere egli indicato con i fatti il giusto sentiero da seguire per ottenere la serenità che dona la coscienza del dovere compiuto. Possa quell'esempio illuminare ancora tanti giovani, ricordando loro che ancora, oggi e sempre, senso del dovere, dirittura morale e coerenza costante tra pensiero ed azione sono, anche nella vita pubblica, le doti più preziose che si possano porre al servizio della comunità per il suo civile progresso.

BERTINELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTINELLI. I deputati del gruppo socialista democratico si associano alle espres-

sioni di commozione, di rimpianto e di cordoglio che sono state espresse in ricordo del senatore Boggiano Pico. Scompare con lui un rappresentante del vecchio mondo parlamentare che non era certamente inferiore, per dignità e per prestigio, al nuovo mondo parlamentare; scompare un uomo di fede: la fede fu infatti per lui una direttrice inflessibile durante tutta la vita; scompare un uomo di parte, ma la parte non era per lui una contrapposizione alla doverosa solidarietà nazionale, ma ne era un elemento fondamentale e permanente; scompare un uomo, ma resta preciso e fermo un esempio. Per questo gli dobbiamo un commosso ringraziamento ed esprimiamo alla famiglia e ai suoi amici di partito la nostra solidarietà.

DI NARDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI NARDO. A nome del gruppo del partito socialista italiano, mi associo alla commossa manifestazione di cordoglio per la morte dell'ex senatore Boggiano Pico, uomo di fede e di coraggio, amante della libertà e della giustizia. Alla famiglia le condoglianze più sentite.

FASOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASOLI. Anche il gruppo parlamentare comunista si associa alle commosse parole dell'onorevole Lucifredi in ricordo dell'ex senatore Boggiano Pico, illustre parlamentare ligure e uomo eminente della democrazia cristiana.

Il senatore Boggiano Pico — noi amiamo ricordarlo — fu il primo parlamentare italiano che prese contatto con la giovane repubblica socialista sovietica sorta dalla rivoluzione di ottobre; il primo parlamentare cioè che ebbe la possibilità di avere una esperienza diretta della realtà che andava sorgendo in una parte del mondo. In quella occasione ebbe anche a manifestare le sue alte qualità che lo hanno poi reso sempre più eminente nella sfera politica del nostro paese. Anche per questo il gruppo comunista si associa alla commemorazione.

BONEA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONEA. La figura del senatore Boggiano Pico mi era non familiare, ma nota attraverso le cronache, che poi sono diventate storia, del

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

partito popolare, della democrazia cristiana, nel momento in cui i cattolici si affacciarono alla vita politica italiana. Ma la conoscenza del suo nome, fuso e confuso con quello di altri, non mi avrebbe potuto portare oggi ad esprimere la mia adesione sentimentale ed affettiva se le parole veramente dettate dal cuore, dall'affetto, dal ricordo, pronunciate dall'onorevole Lucifredi non ce lo avessero evidenziato nella sua statura di uomo, di politico, di maestro.

Ed è proprio in virtù della limpida raffigurazione di un ricordo che vale per gli amici, per i compagni di partito, ma vale anche per gli uomini che sanno apprezzare il senso di una vita spesa per la famiglia e per il paese, che io, non certo con una formale adesione, mi associo alle condoglianze sentite e profonde che sono state espresse, a mio nome e a nome del gruppo che rappresento.

CURTI IVANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CURTI IVANO. A nome del gruppo parlamentare del partito socialista di unità proletaria mi associo alle parole di cordoglio che sono state espresse dall'onorevole Lucifredi.

Molti di noi, anche se non hanno avuto la possibilità di essere personalmente amici dell'ex senatore Boggiano Pico, ebbero modo di conoscerlo, specialmente nelle nostre zone, dove accesa fu la lotta politica, e in modo particolare — come giustamente è stato ricordato dall'onorevole Lucifredi — nell'immediato dopoguerra 1915-18, quando fra le diverse forze politiche che in quel momento si contrapponevano nel paese, e in modo particolare tra il vecchio gruppo socialista e le forze cattoliche, il nome di Boggiano Pico fu largamente noto, anche perché egli fu uno dei fondatori del partito popolare. Il suo nome fu sempre pronunciato con molto rispetto per l'opera che l'uomo politico svolgeva, per la sua serietà e il suo impegno.

Noi ci associamo con profondo sentimento di stima all'unanime manifestazione di cordoglio nel ricordo di quell'eminente parlamentare.

GUARRA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRA. Anche il gruppo del Movimento sociale italiano si associa al cordoglio della Camera per la morte dell'ex senatore Bog-

giano Pico. Al di là delle barriere politiche vi sono valori universali che il senatore Boggiano Pico aveva saputo interpretare. A questi valori noi rendiamo omaggio.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Con animo commosso mi associo a nome del Governo alle nobili parole di commosso ricordo del senatore Boggiano Pico pronunciate in quest'aula.

Di lui ricordiamo l'attività mirabile di studioso nel campo dell'economia e del diritto; ricordiamo il lungo insegnamento universitario. E se posso unire un ricordo personale a queste mie brevi parole, desidero anch'io, come allievo, testimoniare a lui riconoscenza e gratitudine per l'insegnamento che in tanti anni diede agli studenti dell'università di Genova. Ricordiamo un maestro che non si è limitato a scrivere libri che resteranno, che non si è limitato all'opera, pure così importante, di insegnamento universitario, ma seppe tradurre in realtà di vita i principi nei quali credeva. Ricordiamo articoli suoi che apparvero prima del 1915 sui problemi del lavoro, sul modo di regolarli, sulle nuove caratteristiche della vita internazionale in cui già si preconizzavano intese nuove fra i popoli, che furono poi da lui perseguite sul piano parlamentare e nella sua attività politica.

Ricordiamo Boggiano Pico giovane consigliere provinciale e comunale nella sua Genova. Egli ritornò a palazzo Tursi nel 1946, dopo la lunga parentesi fascista, a portare il suo contributo giovanile ed entusiasta nel momento difficile di ricostruzione della città devastata e sconvolta dalla guerra.

Ricordiamo l'organizzatore dei cattolici in un momento in cui i cattolici non partecipavano direttamente alla vita pubblica; ma egli, seguendo l'insegnamento di Giuseppe Toniolo, fu animatore delle « settimane sociali » e presidente di quell'Unione popolare fra i cattolici che raccolse l'eredità dell'Opera dei congressi.

Ricordiamo il parlamentare che entrò in quest'aula di Montecitorio nel 1919; e nel 1921 e nel 1924 vi ritornò per il consenso largo che gli elettori della Liguria gli manifestarono. Lo ricordiamo partecipe della secessione aventiniana e attivo nella resistenza al fascismo. Lo ritrovammo, dopo la liberazione, con lo stesso spirito e con lo stesso impegno, senatore di diritto e poi senatore del collegio di Chiavari nel 1953 e nel 1958.

Fu parlamentare europeo all'assemblea di Strasburgo e all'assemblea dell'Unione della Europa occidentale: presidente come decano, vicepresidente per elezione.

Queste molteplici attività ebbero un punto di incontro (ed è questo che rende più vivo il nostro rammarico, più commosso il nostro omaggio alla sua memoria, in una mirabile coerenza di vita) per cui egli al momento in cui ha chiuso la sua esistenza a 92 anni aveva la stessa fede, lo stesso spirito, lo stesso entusiasmo con cui, giovane studente, fondava nella sua città natale di Savona il circolo di azione cattolica Pio VII e con cui partecipava all'attività degli universitari cattolici.

Questa coerenza di vita, questa partecipazione alla vita pubblica con lo stesso impegno con cui partecipò alla vita della sua famiglia, con cui svolse il suo compito di maestro universitario ci fanno realmente sentire quanto grande sia il vuoto che, con la sua scomparsa, si è aperto tra di noi.

Con questo spirito, signor Presidente, la prego di voler rinnovare alla famiglia del compianto senatore Boggiano Pico, alla città di Savona che ebbe l'onore di dargli i natali, alla città di Genova in cui svolse tanta parte della sua attività, l'espressione del cordoglio commosso del Governo della Repubblica italiana.

**PRESIDENTE.** Esprimo l'adesione della Presidenza alla commossa rievocazione della nobile figura dell'onorevole Antonio Boggiano Pico, autorevole esponente del pensiero e dell'azione dei cattolici italiani, scomparso dopo un'esistenza fecondissima di attività politica e sociale e dedicata senza interruzione anche all'insegnamento universitario e alla professione forense.

Antonio Boggiano Pico fu parlamentare insigne. Recò i benefici della sua profonda preparazione giuridica ed economica alle tre legislature successive al primo dopoguerra, alla Consulta nazionale, alle prime tre legislature della Repubblica, nelle quali ultime fu eletto senatore per il collegio di Chiavari. Allievo prediletto di Giuseppe Toniolo, cominciò a verificare la validità degli indirizzi dottrinali sostenuti da quel grande maestro nelle esperienze di amministrazione civica a livello comunale e provinciale ch'egli andava compiendo nella Liguria dei primi anni del secolo.

Soprattutto uno degli aspetti del pensiero del Toniolo — quello che assegna allo Stato il compito di riconoscere, rispettare e tutelare la cittadella della libertà personale, intesa anche come cellula prima e vitale dell'econo-

mia — valse ad orientare Boggiano Pico nella sua fervida attività di apostolato sociale, svolta all'insegna dell'impegno morale dei cattolici, destinata infine a farlo incontrare con Luigi Sturzo nell'iniziativa di dar vita al partito popolare.

Condannato, nella sua qualità di « aventiniano », alla decadenza dal mandato parlamentare, Boggiano Pico non cessò di meditare sul problema fondamentale della società moderna, che si impernia sul rapporto individuo-Stato. Cosicché, nell'ora del crollo della dittatura, egli tornò a proporre, con la stessa fede degli anni giovanili, l'attualità del pensiero del Toniolo ritenendolo tuttora valido scudo contro il disordine sociale rincrudito dai disastri della guerra. Dedicò poi gli ultimi anni della sua attività politica preminentemente a seguire con partecipe interesse la nuova realtà economica e politica costituita dall'organizzazione comunitaria europea. Ed in seno agli organismi comunitari, ricoprendo cariche di alta rappresentatività, palesò quell'entusiasmo e quella consapevolezza critica dei problemi fondamentali della vita sociale del nostro continente che debbono essere le qualità più proprie e pertinenti di un uomo politico moderno e concreto, il quale intenda darsi tempestivo conto delle ragioni e delle incognite dell'avvenire.

Alla famiglia dello scomparso rinnovo le espressioni del più sincero cordoglio a nome dell'Assemblea e mio personale. (*Segni di generale consentimento*).

**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 (2553).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento del parco effossorio del servizio escavazione porti.

È iscritto a parlare l'onorevole Di Nardo. Ne ha facoltà.

**DI NARDO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, per dare un giudizio informato e serio sul disegno di legge in discussione, è necessario, a mio parere, valutarlo nei limiti delle finalità che con esso il Parlamento e il Governo si propongono di realizzare e che risultano dallo stesso contesto del provvedimento.

to, dalla relazione che lo accompagna e dalla illustrazione che ne hanno fatto i rappresentanti del Governo nell'altro ramo del Parlamento. Soltanto seguendo questo metodo corretto di discussione, a mio parere, è possibile evitare i due eccessi opposti: esaltare il provvedimento fuori misura in modo da suscitare aspettative illusorie, stroncarlo sulla base di un confronto con un parametro eterogeneo rispetto alla sua natura.

Quali siano le enormi esigenze di rammodernamento e di potenziamento dei porti italiani, è cosa nota e chiaramente illustrata sia dall'indagine del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro effettuata nel 1963 sia dal programma economico nazionale presentato dal ministro Pieraccini.

La situazione ereditata in questo campo dal Governo di centro-sinistra è addirittura spaventosa per le insufficienze e la disorganicità degli interventi operati dai passati governi. Da un lato, infatti, si è verificato negli ultimi decenni un vertiginoso incremento dei traffici conseguente al generale processo di espansione produttiva e dei consumi e della liberalizzazione degli scambi (si pensi che l'attività portuale complessiva è passata da 27 milioni di tonnellate di merci maneggiate nel 1946 a 53 milioni 633 mila nel 1953, a 160 milioni 691 mila nel 1964), dall'altro lato è mancato un parallelo adeguamento dei porti italiani alle nuove esigenze, tanto che nell'ultimo quinquennio, quando già la necessità di attrezzare la rete dei porti era resa drammatica dalla crescente efficienza concorrenziale dei porti mediterranei ed atlantici degli altri paesi del M.E.C., sono stati spesi complessivamente 70 miliardi senza alcuna formulazione di piani organici.

Si aggiunga che il problema era gravemente compromesso in partenza a causa di una mancata previsione della linea di sviluppo quantitativo e qualitativo dei traffici internazionali. Così nell'immediato periodo postbellico si procedette ad una pura e semplice ricostruzione delle opere distrutte, quali esse erano in precedenza, anziché orientarsi verso l'impostazione di opere di tipo nuovo « adatte a fronteggiare le situazioni che fin da quel momento potevano essere previste ».

Si tratta ora di correggere le gravi deficienze strutturali e funzionali del nostro sistema portuale, consistenti le prime nella insufficienza dei bacini e delle banchine, nella carenza di attrezzature meccaniche, nella insufficienza dei collegamenti con l'entroterra, e derivanti le seconde dall'eccessivo numero dei porti, dall'antiquata legislazione che

li riguarda, dalla scarsa organizzazione dei servizi e del lavoro portuale, dalla insufficiente manutenzione.

Identificate così le cause dell'attuale disservizio, il programma quinquennale si propone di aggredirle per adeguare la ricettività dei porti alle nuove esigenze del traffico, accelerare lo smistamento delle merci, ridurre i costi delle operazioni ad un livello competitivo, prevedendo uno stanziamento complessivo per i prossimi cinque anni di 260 miliardi, somma che, pur essendo lontana dall'optimum, rappresenta uno sforzo ragguardevole e positivo.

Per altro, la necessità improrogabile di porre mano ad una prima trancia di opere indilazionabili per mettere in moto il meccanismo di potenziamento dei nostri porti, stanziando allo scopo i finanziamenti occorrenti, compatibilmente con le risorse sicuramente disponibili in una fase di difficile congiuntura generale, ha indotto il Governo a presentare il disegno di legge che stiamo discutendo.

Si tratta, dunque, di un provvedimento di emergenza, destinato a sopperire alle esigenze più urgenti, pur nel quadro più vasto configurato nel piano quinquennale. Tale funzione fondamentale di raccordo è assicurata dall'articolo 2, in forza del quale la legge diventa uno strumento valido a recepire e rendere immediatamente operanti, senza necessità di complicati nuovi interventi legislativi, gli ulteriori stanziamenti che saranno destinati nei prossimi cinque anni al sistema portuale. In altri termini, il provvedimento è stato strutturato legislativamente in modo da rispondere ai fini ultimi del programma, in attesa delle necessarie integrazioni di fondi.

Che il disegno di legge rappresenti una iniziativa parziale e la somma di 75 miliardi un anticipo sul totale della spesa prevista per i porti dal piano quinquennale è stato affermato dallo stesso sottosegretario onorevole Romita, nella discussione al Senato, il quale ha dato formali assicurazioni su un altro aspetto finanziario, annunciando che i 75 miliardi previsti dal provvedimento saranno destinati alla manutenzione e alla riparazione ordinaria degli impianti portuali.

Il disegno di legge ha un contenuto essenzialmente finanziario, come emerge dal fatto che sette dei suoi dieci articoli sono diretti a determinare l'ammontare complessivo delle somme stanziare, le fonti di formazione di detti fondi e il meccanismo di erogazione.

Gli articoli che incidono nella sostanza della politica da attuare sono l'8 e il 9. L'articolo 8 risponde ad un criterio elementare di

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

sana amministrazione del pubblico denaro, criterio che purtroppo è stato spesso obliato nel passato: concentrare il finanziamento su progetti per opere complete, idonee cioè a soddisfare di per sé il servizio cui sono destinate.

Se si considera quante volte si è verificato il deplorabile caso di opere pubbliche iniziate e lasciate a mezzo per insufficienza di stanziamenti, con conseguente immobilizzazione di capitali improduttivi e deterioramento dei manufatti eseguiti, si deve convenire sull'assoluta opportunità della norma, che ci auguriamo venga rigorosamente rispettata nell'applicazione.

L'articolo 9 delega ai ministri competenti il compito di predisporre il piano quinquennale e i programmi esecutivi d'esercizio per le opere da finanziarsi coi fondi stanziati con la presente legge. È indubbio che la responsabilità di formulare i programmi operativi deve ricadere sul potere esecutivo, il quale, per altro, come ha affermato al Senato l'onorevole sottosegretario, sottoporrà al Parlamento i criteri sulla base dei quali si procederà a tale predisposizione.

Ne consegue che, alla stregua del disegno di legge in questione, sarebbe prematuro azardare un giudizio sulla politica governativa in materia di porti. In questa sede, per parte nostra, sollecitiamo il Governo a passare dall'enunciazione delle direttive generali, contenute nel programma quinquennale, alle specifiche previsioni delle forme e dei modi di intervento e della loro localizzazione territoriale, attenendosi al criterio, ormai universalmente accettato, almeno sulla carta, di una massiccia concentrazione delle somme a disposizione per il potenziamento dei maggiori porti commerciali.

Ritengo quindi valida la tesi del relatore che, sull'esempio della Francia e dell'Inghilterra, mira a concentrare gli interventi nei grandi porti non solo perché debbono far fronte alla concorrenza degli altri paesi marittimi, ma anche perché i porti minori sono quasi sempre scali o approdi i cui problemi sostanzialmente si differenziano da quelli dei grandi scali internazionali. E parlando di grandi porti, il mio pensiero di napoletano non può che correre al porto di Napoli, la cui posizione topografica, come è noto, ha una particolare importanza, perché rappresenta il vero *terminal* di un ampio retroterra che comprende il Lazio meridionale (Roma inclusa), l'Abruzzo, il Molise, la Campania, la Basilicata (almeno la provincia di Potenza) e quasi l'intera Calabria tirrenica.

Ora, nonostante questo ampio *Hinterland*, il porto di Napoli, anche in fase di espansione commerciale, attraversa una crisi pesante e paurosa, le cui cause vanno ricercate fra quelle di ordine storico ed ambientale, nella povertà del retroterra e nello stato delle opere marittime e delle attrezzature, tanto è vero che nel periodo compreso tra il 1955 ed il 1963 non ha potuto registrare, nel movimento delle merci, che un incremento del 60 per cento, poca cosa rispetto al 165 per cento di Genova ed al 120 per cento di Venezia, senza tener conto poi che sempre nello stesso periodo lo incremento nazionale è stato del 128 per cento.

Esiste un grosso problema per il porto di Napoli: quello cioè che allo stato attuale esso non può far fronte alle esigenze del moderno traffico marittimo che ormai si avvale di navi di 30-40 mila tonnellate, per non parlare di quelle che si vanno costruendo in altri paesi il cui tonnellaggio supera le 100 mila tonnellate, come nel caso delle petroliere. Per questo tipo di navi e per quelle di tonnellaggio maggiore vi è da risolvere nel porto di Napoli il problema dei fondali. Essi infatti oscillano tra i 7 e gli 11 metri mentre dovrebbero andare per le moderne navi dai 15 ai 16 metri; per cui, stando a quanto si dice, per raggiungere alcune banchine le navi verrebbero trascinate sul fondo che risente tanto degli effetti della risacca quanto quelli della presenza delle fognie bianche e nere che defluiscono nel porto, depositandovi il materiale trasportato.

Ora tenuto conto che nonostante la situazione, sommariamente descritta, lo scalo marittimo partenopeo ha registrato nel mese di giugno del 1965 l'arrivo di 1.893 navi per 2.040.891 tonnellate di stazza netta contro le 1.687 navi per 1.812.370 tonnellate del giugno 1964, con una media giornaliera, tra arrivi e partenze, di 127 navi contro le 113 del giugno 1964; un traffico di sbarco e di imbarco (compresi i rifornimenti) di tonnellate 1.296.927 contro le tonnellate 1.082.842 del 1964 con una media giornaliera di 43.232 tonnellate contro le 36.094 tonnellate della media giornaliera del 1964; un movimento passeggeri di 227.746 unità contro le 217.313 unità del giugno 1964 con una media giornaliera di 7.592 unità; tenuto conto di questi dati io mi sento autorizzato ad invocare una calda, sentita comprensione per il problema del porto di Napoli, le cui esigenze sono state ampiamente illustrate e dibattute in convegni e seminari, onde la trascuranza del passato non diventi una strozzatura per la rinascita economica non solo di Napoli e della Campania, ma di tutto il Mezzogiorno.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho espresso, sia pure molto rapidamente, ma credo con chiarezza, il mio pensiero e la mia adesione al disegno di legge in esame. Chiedo scusa se mi sono lasciato, alla fine del mio modesto intervento, prendere la mano dall'amore per la mia bella, generosa ed operosa città. È nostro dovere individuare ed inquadrare la funzione nazionale ed internazionale dei grandi porti d'Italia denunziandone le carenze e le immense deficienze. Io affermo che il porto di Napoli ha questa funzione ed ha queste deficienze. Bisogna intervenire, e subito, per la sopravvivenza dello scalo marittimo partenopeo, mettendolo in condizioni di far fronte alle esigenze del traffico moderno. La funzionalità moderna dei grandi porti italiani, infatti, come Napoli, Genova, Venezia, interessa, non questa o quella città, ma l'intera comunità nazionale. (*Applausi*).

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

**DE CAPUA.** Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, nella relazione allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1° luglio 1963-30 giugno 1964 (n. 137-A degli *Atti* della Camera) anche noi demmo doveroso risalto al problema della inadeguatezza dei porti nazionali rispetto all'accresciuto volume dei traffici.

I colleghi di Commissione ricorderanno che venimmo interrotti dall'allora ministro della marina mercantile, senatore Dominedò, il quale ci fece sapere che il problema si stava affrontando, riferendosi in particolare alla circolare 15 luglio 1963, n. 2451, del Ministero della marina mercantile, avente per oggetto l'«elaborazione di un piano generale di sviluppo e potenziamento dei porti italiani».

Siamo — dichiarammo allora — sulla buona strada; perché si è iniziata la costituzione della base essenziale di una programmazione in materia, la cui incidenza nei riguardi di tutte le attività economiche del paese assume carattere prioritario.

Ciò resta valido anche oggi, e giustifica le aspettative per una futura più felice sistemazione dei nostri porti, che noi auspichiamo la più rapida possibile: non è infatti assolutamente concepibile pretendere lo sviluppo dei trasporti marittimi se non si dispone di porti adeguati e bene attrezzati.

Le navi in arrivo devono vedere assicurata la possibilità di essere attraccate e orme-

giate sollecitamente; devono quindi esservi in un porto banchine sufficienti e fondali idonei.

Le navi devono poter essere scaricate rapidamente, secondo metodi razionali e moderni, per evitare soste le quali, incidendo sul coefficiente di utilizzazione della nave, gravano in conseguenza sul costo del trasporto.

Così anche per le navi in partenza, le quali, avvalendosi di attrezzature portuali aderenti alla tecnica moderna, devono poter effettuare il carico con celerità e intraprendere il viaggio in tempi sempre più ridotti.

In convegni di studio specializzati è stato ripetutamente affermato che lo sviluppo sempre crescente del tonnello e delle attrezzature di bordo delle navi mercantili da carico secco e liquido e delle navi per viaggiatori rende sempre più obsolescenti le attrezzature anche dei porti i quali pochi anni addietro erano ritenuti tra i più modernamente attrezzati.

Nessuno di noi, onorevoli colleghi dell'opposizione, ha dimenticato queste affermazioni e meno che mai ha modificato il proprio atteggiamento a questo riguardo: continueremo a pungolare il Governo perché venga realizzato il programma in fase di studio e di approntamento per lo sviluppo e il potenziamento del sistema portuale italiano, il cosiddetto « piano azzurro », perché siamo persuasi che ciò è di sommo interesse per tutta la collettività nazionale.

Chi per primo ha definito i porti macchine per fabbricare quattrini? Chi di noi è in grado di chiarire quanto rendano i porti italiani all'erario per tasse, diritti e balzelli diversi? Ogni anno certo centinaia di miliardi (e queste centinaia diventano migliaia nel ventennio del dopoguerra). All'opposto ritengo compito assai facile determinare quanto lo Stato ha investito per i porti allo scopo di renderli funzionali, di farli vivere e in qualche caso sopravvivere: poco più di 12 miliardi l'anno, cioè un miliardo al mese.

Riteniamo anche doveroso porre in risalto che se di colpo si paralizzassero i porti, salterebbe in aria una considerevole fetta delle entrate dello Stato e resterebbe gravemente lesa l'apparato produttivo del paese, se è vero — come è vero — che attraverso i porti passano il 90 per cento delle nostre importazioni e il 60 per cento delle esportazioni. Se questo benefico flusso si arrestasse, sarebbe la catastrofe economica per il paese.

Abbiamo così brevemente e, riteniamo, sufficientemente dimostrato il diritto teorico

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

e potenziale dei porti a rivendicare dallo Stato — cioè da noi e da voi, onorevoli colleghi al Governo — i mezzi per divenire idonei e competitivi.

Queste considerazioni, questo convincimento antico e sempre valido, questo nostro doveroso incitamento al Governo ad erogare nuove provvidenze al più presto possibile ci inducono ad accettare quanto con il disegno di legge oggi al nostro esame si dispone per la esecuzione di opere portuali e per l'ammmodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti. Il disegno di legge n. 2553 concerne l'autorizzazione di una spesa di 75 miliardi di lire per il quinquennio 1965-1969: 1) per opere marittime proprie dei porti; 2) per il parco effossorio del servizio escavazione porti. Sostanzialmente i 75 miliardi da erogarsi in 5 anni sono reperiti per due terzi a carico del bilancio dello Stato e per un terzo mediante mutui da ammortizzarsi in non più di venti anni, mutui che verranno contratti dal Ministero del tesoro con il Consorzio di credito per le opere pubbliche. Gli enti portuali sono abilitati alla esecuzione delle opere in programma ed anche a contrarre mutui per il finanziamento di altre opere non coperte dal contributo dello Stato.

Ci preme qui mettere in doverosa evidenza che questa legge rimetterà in moto tutta una non trascurabile attrezzatura imprenditoriale che sino ad oggi ha forzatamente riposato. Tuttavia, avendo già detto che la spesa per i porti dovrebbe avere la priorità nella politica economica del nostro paese, non saremo certo noi a respingere la opportunità, la necessità di un piano di finanziamento per 500 miliardi o per altre cifre anche maggiori — ad esempio per 693 miliardi, come sostiene l'ingegner Aldo Migliardi o per 900 miliardi, secondo quanto è stato sostenuto da alcuni colleghi in quest'aula — cifre, per altro, che è assai facile individuare, determinare e richiedere con relazioni e in conferenze tecniche; ma che temo, almeno oggi, non possano non essere proposte teoriche, senza dubbio apprezzabili, ma irrealizzabili per le possibilità finanziarie concrete del nostro paese. Preoccupiamoci piuttosto (e questo è nostro sacrosanto dovere) di come impiegare questi 15 miliardi annui, senza disseminarli e frazionarli in una reciproca gara di sterile, anzi dannoso campanilismo.

Qualcuno già si è chiesto che cosa sia possibile fare per le necessità dei grandi porti italiani con una così modesta spesa; altri pa-

venta la dispersione che si avrebbe se si provvedesse ai porti minori, i quali sono tanti, o — peggio — se si considerasse le possibilità di creazione di altri porti nuovi pur essi di categoria inferiore, in rapporto ad esigenze turistiche. Sarebbe opportuno orientare gli investimenti di questo provvedimento verso i grandi porti per contenere gli inconvenienti, ora gravissimi, da tutti lamentati e riconosciuti? Certo, se si riuscirà a rendere competitivi i porti di Genova, Venezia, Napoli e Bari, per esempio, sarà un notevole passo avanti.

Onorevoli rappresentanti del Governo, abbiamo il dovere di chiedervi, rifacendoci alla prima parte del nostro intervento, che ci siano date notizie il più possibile precise ed esaurienti circa lo stato odierno degli studi e dei lavori relativi alla predisposizione del piano nazionale dei porti. Anche noi invitiamo il Governo a presentare al più presto al Parlamento un nuovo testo per la riforma della legge sui porti, che risale al 1885, per l'adeguamento delle norme di classifica dei porti e delle modalità relative alle opere portuali, tenendo presente l'esigenza della programmazione economica.

Ci si dica, ad esempio, quali sono i comuni italiani, con porti di quarta classe, che hanno un bilancio tale da poter far fronte alla realizzazione di opere portuali, se è vero che essendo tutti detti comuni in *deficit*, queste opere portuali sono sempre di gran lunga superiori alle loro modeste possibilità finanziarie.

Quando si parla da ciascuno di noi di 141 o di 144 porti classificati, quando si riconosce, almeno da noi, che con questo provvedimento non si può dare a tutti, non si pensi che abbiamo dimenticato che il nostro paese è importatore di pesce per 60 miliardi l'anno. Ognuno di noi rappresenta — ed è logico — gli interessi della propria terra; ma se è vero che per il mezzogiorno d'Italia il discorso deve prendere contenuti particolari per la grande lotta che il mar Mediterraneo dovrà affrontare con il Mare del nord per avere titolo all'approvvigionamento del terzo mondo, noi abbiamo fiducia di non vedere del tutto rinviate ad altra occasione — che tutti ci auguriamo prossima — le nostre istanze, cioè le istanze dei porti di Manfredonia, Vieste, Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Mola, Monopoli, pur restando nei limiti del provvedimento legislativo in discussione e delle somme con esso stanziato.

Uno dei punti su cui la camera di commercio, l'amministrazione provinciale, le ca-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

tegorie portuali insistono per il porto di Bari è appunto quello di un rapido completamento delle opere portuali e di un tempestivo adeguamento alle esigenze dei traffici, problema che dovrebbe — a nostro parere — essere considerato attentamente dai ministri competenti in quanto costituisce un fattore decisivo per l'attuazione del programma di sviluppo del Mezzogiorno, nel quale osno impegnati investimenti veramente cospicui. L'attività mercantile del porto di Bari e di quelli di Manfredonia, Barletta, Molfetta e Monopoli è in continuo sviluppo e promette ulteriori miglioramenti. È, perciò, da auspicare per il porto di Bari una rapida realizzazione almeno dei lavori-stralcio relativi alla stazione marittima e alla costruzione del terrapieno nell'ansa di Marisabella ed il completamento delle attrezzature necessarie al movimento delle merci e dei passeggeri. Alcuni anni addietro la camera di commercio di Bari sostenne al convegno internazionale dei porti — che ebbe luogo ad Anversa — la funzione del porto di Bari; e lo sviluppo dei rapporti con alcuni paesi orientali, dopo l'associazione al M.E.C. della Grecia e della Turchia, viene a confermare l'urgenza dell'intervento statale per assicurare l'assolvimento di detta funzione di carattere internazionale. Oltre all'iniziativa dell'istituzione di un primo servizio italiano di traghetto tra il nostro porto e la costa dalmata, va ricordata l'entrata in funzione di una linea di navigazione che collega l'Italia ad Odessa attraverso Bari e di un traghetto da e per Antivari, che rafforza i collegamenti con l'altra sponda.

Il programma di industrializzazione ed i lavori in corso per le autostrade e le nuove strade a scorrimento veloce sono buone premesse per l'auspicato sviluppo dell'attività portuale di Bari. E la nostra gente non sta a guardare, ad attendere che tutto scenda dall'alto, se è vero che possiamo oggi menzionare con lode le iniziative realizzate: il silos per cereali, della capacità di 25 mila tonnellate ed il deposito franco.

Tuttavia noi dobbiamo qui avvalorare e patrocinare la richiesta d'un gruppo molto cospicuo di industrie molitorie della provincia di Bari (circa 30) le quali si sono associate per costruire un secondo silos granario della capienza di 500 mila quintali, tenuto conto che quello di cui dianzi si è detto appartiene ad una ditta privata che difficilmente può concedere spazi ad altre industrie, dato l'imponente lavoro che svolge in proprio nel campo dei cereali minori (orzo,

avena, granturco). Noi prevediamo inoltre, per il porto di Bari, nel prossimo futuro, un incremento nello sbarco dei minerali e dei rottami di ferro destinati ad alimentare le numerose industrie già in funzione o di prossima istituzione, e del bestiame vivo o macellato, mentre un gran numero di manufatti potrà e dovrà irradiarsi da Bari verso i vari mercati dell'oriente.

Potremmo dare anche per Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, ecc., notizie e dati per giustificare la nostra richiesta a voler provvedere con questa legge alle più urgenti necessità di ciascuno, alle esigenze improcrastinabili dei predetti porti pugliesi. Ma preferiamo rinviare a quanto detto al riguardo dai nostri colleghi del Senato e alle nostre specifiche richieste avanzate nel corso di questa legislatura e delle precedenti.

Dobbiamo invece porre responsabilmente una domanda al rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, non nascondendogli la nostra viva preoccupazione per la notizia d'una prossima soppressione del reparto opere marittime del genio civile di Manfredonia; il che sarebbe un provvedimento niente affatto commendevole nel momento in cui è in corso di elaborazione il piano regolatore di quel porto.

Onorevoli colleghi, torneremo domani a mani vuote a visitare quei porti della nostra terra pugliese? Oggi non ci attardiamo a considerare tale deprecabile possibilità. Ma se ciò dovesse accadere, torneremo tra quelle popolazioni sereni e fiduciosi; perché abbiamo confermato ancora una volta essere insopprimibile necessità delle popolazioni del basso Adriatico quella di scambiare i propri prodotti con l'oriente, perché il Governo, consapevole delle sue responsabilità verso l'intera collettività nazionale, dovrà pur accogliere le ragionevoli richieste e le legittime aspettative che amministratori, industriali, commercianti, operatori economici e i lavoratori tutti della nostra regione hanno inteso per nostro tramite rappresentare e richiedere a chi ha il dovere di ascoltare, di vagliare e possibilmente di accogliere. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

« La Camera

impegna il Governo

alla risoluzione della questione sulla costruzione del nuovo porto di Salerno, provve-

dendo a stanziare le somme necessarie per il finanziamento dell'opera ».

L'onorevole Guarra ha facoltà di parlare.

GUARRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, una delle prove più tangibili del fallimento della politica di centro-sinistra è proprio il disegno di legge in discussione. Il centro-sinistra ebbe ad annunciare, al suo sorgere, la risoluzione di tutti gli annosi problemi nazionali. I colleghi che come me fanno parte della Commissione lavori pubblici ricorderanno il discorso tenuto in quella Commissione dall'onorevole Pieraccini, primo ministro dei lavori pubblici del Governo di centro-sinistra « puro », cioè con la partecipazione attiva dei socialisti. L'onorevole Pieraccini tracciò la politica dei lavori pubblici in Italia e ci parlò del piano della casa, del « piano per gli ospedali » nonché del « piano azzurro » per i porti.

Dal discorso dell'onorevole Pieraccini (che non parlò di 900 miliardi, come ha accennato nella sua per altro pregevole relazione l'onorevole Degan, ma di 500 miliardi) si è passati nel piano di sviluppo quinquennale a 260 miliardi, dei quali è rimasto soltanto l'attuale disegno di legge che prevede 75 miliardi per cinque anni, di cui soltanto 50 iscritti nel bilancio dello Stato, mentre 25 sono da reperire sul mercato finanziario.

Io credo pertanto, onorevoli colleghi, che la montagna abbia partorito il topolino. Dal « piano azzurro », dalla risoluzione integrale del problema dei porti (vitale per il nostro paese), si è passati a un piccolo disegno di legge, che rilascia in materia una delega al Governo e che non è corredato da alcun piano concreto. La Camera potrà quindi soltanto in sede di consuntivo controllare l'azione del Governo, per vedere se sono state rispettate le esigenze primarie dei porti italiani o se non si sia invece seguita una politica utile soltanto al Governo di centro-sinistra o, per meglio dire, ai partiti che lo sostengono.

Noi siamo preoccupati per la concentrazione del finanziamento. Di questo problema si sono occupati i tre oratori veneti, l'oratore genovese e quello livornese (sebbene mi sembra che Livorno sia fuori delle indicazioni del relatore per la maggioranza), e temiamo che questi 75 miliardi vengano assegnati soltanto ai tre grandi porti nazionali: la fetta maggiore della torta a Venezia e a Genova, quella più piccola al porto di Napoli.

Noi riteniamo invece che il problema dei porti nazionali si debba risolvere tenendo

presente la realtà del nostro paese e operando in modo che non si vengano ad acuire gli squilibri esistenti.

Se dovessimo seguire le indicazioni del relatore per la maggioranza e degli oratori intervenuti a favore dei porti di Venezia e di Genova, dovremmo lasciare il resto della penisola in abbandono, quasi si trattasse di un cimitero di porti, mentre le aspettative di tutte le città marinare italiane (da Trieste a Palermo) andrebbero trascurate. Si dimenticherebbe che l'economia marittima nazionale non gravita soltanto sui porti di Venezia, di Genova e di Napoli, ma anche sui porti minori; e, come sottolineava l'onorevole De Capua, bisogna porre l'accento sulle possibilità della nostra attività di pesca, che dà così notevole contributo all'economia nazionale.

Ecco perché la politica di centro-sinistra non annulla gli squilibri, così come dice di fare a parole. Nello stesso programma di sviluppo quinquennale si legge infatti che il piano dei porti « mira ad ottenere un incremento della produttività attraverso l'esecuzione di opere, di attrezzature e di impianti nei grandi centri industriali e commerciali di interesse nazionale ed il miglioramento della ricettività e funzionalità dei porti dello sviluppo, cioè di quegli scali che presentano particolare interesse per l'industrializzazione del Mezzogiorno e per i servizi specializzati relativi al naviglio di piccolo tonnellaggio e cabotaggio, della flotta da pesca d'alto mare, al turismo », ecc. Nel disegno di legge e soprattutto nella relazione di maggioranza, tranne un piccolo accenno alla necessità dei porti del Mezzogiorno, là dove si legge che « appare senz'altro utile stanziare una qualche disponibilità in favore di porti minori, soprattutto in relazione allo sforzo di industrializzazione del mezzogiorno d'Italia e alla possibilità di specializzazione in atto degli scali marittimi locali per il cabotaggio, la pesca e il turismo », nulla si accenna di quanto è stato scritto nel piano di sviluppo.

Da parte del Governo e della maggioranza si risponderà che il disegno di legge non è l'attuazione del piano di sviluppo, ma soltanto una anticipazione della grande legge che dovrà portare all'approvazione del « piano azzurro ». Noi però esprimiamo in proposito le nostre perplessità, soprattutto conoscendo la situazione economica del nostro paese, di cui le maggiori e più gravi responsabilità ricadono proprio sulla politica del centro-sinistra. Non vorremmo che questo sforzo dello Stato, attuato con il ricorso al

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

mercato finanziario, per la soluzione del problema marinaro del nostro paese, si risolvesse nel nulla, così come è accaduto con la politica dei decreti-legge riguardanti l'edilizia.

Ad ogni modo, poiché la speranza è l'ultima a morire, mi riallaccio a quanto è scritto nel programma di sviluppo per i porti del Mezzogiorno che abbiano una funzione industriale. Non siamo qui a chiedere che il Governo butti a mare i denari del contribuente (naturalmente in senso figurato, poiché si tratta di investimenti che riguardano infrastrutture marinare; speriamo anzi che questi denari non siano buttati in qualche fiume o... Fiumicino, come è accaduto altra volta).

Non temo, così come ha temuto l'onorevole De Capua, la taccia di campanilista. (*Interruzione del deputato De Capua*). L'onorevole De Capua ha parlato anche del porto di Bari. Noi non abbiamo alcunché contro questo porto, anche perché Bari fu una pupilla del fascismo nella sua funzione di porto soprattutto verso l'oriente.

Non è, dunque, questione di campanilismo, bensì di mantenere gli impegni assunti nei confronti della nazione. Ed uno di questi è appunto lo sviluppo economico e industriale del mezzogiorno d'Italia. Ora, il mezzogiorno d'Italia non è costituito soltanto da Napoli. Sono deputato di un collegio vicinissimo a Napoli, quello di Benevento, Avellino e Salerno, ed affermo che lo sviluppo industriale del Mezzogiorno non è soltanto lo sviluppo di Napoli: l'industrializzazione del Mezzogiorno non deve consistere nella creazione di pochi poli di sviluppo, che riproducono all'interno delle regioni del sud le sperequazioni che oggi lamentiamo tra il Mezzogiorno stesso e l'Italia settentrionale.

Lo sviluppo del mezzogiorno d'Italia deve essere equilibrato; l'industrializzazione del mezzogiorno d'Italia, anche per motivi di carattere urbanistico e di carattere territoriale, deve essere allargata e dislocata in tutto il territorio meridionale, altrimenti avremo il ripetersi del fenomeno delle emigrazioni interne che poi hanno portato allo sviluppo disordinato e caotico del famoso « miracolo economico », che ha prodotto tra l'altro la crisi edilizia nei grandi centri di Milano, Genova, Torino.

Inquadro in questa visione il problema del finanziamento dei porti, passo a svolgere il mio ordine del giorno, che riguarda uno dei problemi importanti per lo sviluppo industriale del mezzogiorno d'Italia.

Salerno, senza l'aiuto dello Stato — bisogna riconoscerlo — soltanto per l'iniziativa privata (qualche piccolo intervento dello Stato si è avuto soltanto in questi ultimi tempi) ha offerto un esempio di sviluppo industriale autonomo. Però questo sviluppo ha un suo limite, rappresentato proprio dal porto, e precisamente dall'ubicazione del porto. Anche se questo porto ha registrato un incremento non indifferente (dal 1955 al 1963 ha visto quadruplicare il suo movimento di merci), la sua ubicazione renderà infruttuoso ogni finanziamento per l'esecuzione di opere. Ciò perché il porto di Salerno è nel cuore della città, e lo sviluppo industriale della città e del suo *Hinterland* graverà sul centro cittadino.

È per questo che richiamo l'attenzione del Governo sul problema, posto anche dagli organi locali, della costruzione del porto di Salerno a oriente. Infatti il nuovo porto nella vecchia località, anche se ampliato ed articolato nelle sue parti (zona cantieristica, zona attracco piroscafi, zona cabotaggio e pescherecci e porticciolo turistico), sarà pur sempre un'opera di efficienza modestissima, dipendente dal punto di vista ferroviario da un binario in galleria (vero e proprio cordone ombelicale). Urbanisticamente, poi, esso costituirebbe un errore gravissimo, perché tutto il traffico pesante su rotabile, dal porto alla zona industriale e viceversa, congestionerebbe i corsi cittadini per tutta la loro lunghezza e anche la strada statale sino a Pontecagnano. Ed è solo presso Pontecagnano che si può realizzare la zona industriale di Salerno, non certo a nord-est. I due centri, portuale e industriale, sarebbero avulsi l'uno dall'altro e scarichi e trasporti graverebbero sensibilmente sui bilanci e sui costi di produzione delle industrie.

Quel porto a nord-est, anche se attrezzatissimo, non potrebbe mai servire alle raffineria e agli stabilimenti petrolchimici (ancora oggi, in Italia, alla ricerca di scali marittimi) per la mancanza di aree per gli stabilimenti, e, non essendo concepibile un oleodotto attraverso la città, nemmeno uno stabilimento siderurgico potrebbe sorgere presso Pontecagnano, perché non potrebbe imbarcare che pezzi di dimensioni dipendenti dalle misure del carro ferroviario o dalla sagoma-limite dell'autotreno. Il porto non può che essere una sola unità territoriale con la zona industriale, pena l'inedia dell'uno o dell'altra, o di entrambi.

Altre considerazioni possono essere fatte. Stanno sviluppandosi i nuovi centri di Ta-

ranto e Brindisi, e pure Bari mette in programma nuovi stabilimenti; ma tutte queste installazioni rendono indifferibile (ed è un fatto grave che non si sia riflettuto a ciò in sede di pianificazione) la soluzione del grave problema di disporre di congrui quantitativi di acque industriali e potabili. È una invocazione al soccorso che si è udita, principalmente rivolta all'Ente per lo sviluppo dell'irrigazione in Puglia e Lucania, giungendo perfino a ventilare l'abbandono di estese, costose ed efficienti opere di irrigazione per stornare quelle acque, oggi destinate ai campi, e passarle alle industrie.

Le acque occorrenti oggi in Puglia e che sono state previste nella enorme cifra di tremila litri al secondo, saranno reperibili solo in virtù di costose opere che con il loro onere e con quello della manutenzione graveranno sulla finanza pubblica in un primo tempo, ma in definitiva sui costi di produzione.

Si diceva un tempo che un porto aveva importanza in proporzione alla superficie, alla popolazione, all'esistenza di materie prime e di stabilimenti nel suo *Hinterland*; e le vie d'acqua interne ancor più li giustificano. Ma di recente si verifica che dei porti, posti sulle rotte transoceaniche, dimostrano di avere una ben valida efficienza anche se il loro *Hinterland* è trascurabile: sono scali di arrivo di merci e centri di diffusione e quindi possono essere più che mai luoghi di trasformazione delle materie prime che sono poi portate ai centri di consumo eventualmente anche via mare. Dunque, un porto industriale vale in quanto sia su di una rotta importante e sia geograficamente baricentro tra altre coste, donde prelevare materie prime e dove riversare prodotti lavorati.

La rotta più importante del mondo è quella che passa per Suez e Gibilterra; sul Mediterraneo si affacciano l'Europa e il nord Africa, le zone di consumo e le provenienze dei minerali tunisini, algerini, marocchini: Salerno è il baricentro del Mediterraneo.

Non è pensabile, almeno per qualche lustro ancora, a un centro industriale ad Alessandria d'Egitto, questo porto ha il vantaggio di essere tangente alla rotta transoceanica, ma non è baricentrico; poche risorse offre Tunisi, ostacolata dal clima e povera di acque sia potabili sia industriali; delle deficienze idrologiche dei porti pugliesi abbiamo già detto; il resto dell'Adriatico è come in angolo morto. Nulla è portualmente possibile in Calabria; e svantaggiata, come centro industriale è anche Napoli, che non può avere uno stabilimento servito diretta-

mente dal porto, essendo questo saturo e soffermato dalla città e dal cono del Vesuvio; nel napoletano potrebbero sorgere nuove industrie verso Capua e Caserta, ma le materie prime e i prodotti saranno onerati dai carichi e scarichi e dai trasporti.

Una posizione geografica veramente felice è invece quella di Salerno. Prossime a Salerno sono vaste aree pianeggianti, sono linee ferroviarie principali, autostrade in esercizio e in programma di prossimo realizzo, superstrade verso l'Irpinia, la Basilicata, la Puglia; esiste ed è perfezionabile anche l'aeroporto. È tutto un complesso di circostanze eccezionalmente favorevoli.

Dunque, questa prospettiva di sviluppo industriale della zona di Salerno non è soltanto *in fieri*: è una prospettiva già in atto anche se soltanto come frutto di attività privata, perché non ha visto ancora lo Stato impegnato in questo processo di trasformazione, che non è soltanto di Salerno, ma che investe tutta la Campania e tutta l'Italia meridionale. Io mi auguro che nei limiti modesti di questo disegno di legge si vogliano tener presenti, come ho detto poc'anzi, tutte le necessità dei porti italiani, a seconda delle loro funzioni: vi sono porti importanti per l'attività peschereccia, vi sono porti importanti come emporio (è il caso dei grossi porti di Genova, Venezia e Napoli), vi sono porti che sono strettamente legati allo sviluppo industriale delle zone retrostanti. E, quest'ultimo, il caso del porto di Salerno, su cui richiamo l'attenzione del Governo.

Onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi della maggioranza, al di fuori e al di sopra delle formule politiche che possono (e noi ci auguriamo) anche a breve distanza passare, rimane lo Stato: faccia, lo Stato, in modo che le genti del Mezzogiorno continuino ad avere fiducia in esso. (*Applausi a destra*).

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

CURTI IVANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in diverse occasioni, nei dibattiti che si sono svolti nei due rami del Parlamento, si è discusso a lungo della difficile situazione dei porti italiani. Quindi, in un disegno di legge che avrebbe dovuto impegnare stanziamenti per il riordino, il ripristino e l'ampliamento dei nostri porti, noi ci aspettavamo non certamente un miracolo ma almeno un provvedimento molto più elaborato sul piano della programmazione della spesa.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

Una conferma a questa nostra aspettativa ci è stata data dagli interventi che nel dibattito si sono finora avuti. Nelle discussioni che si sono svolte precedentemente e in quelle che si svolgono in questo momento si denunciano due cose fondamentali: la grave deficienza strutturale e funzionale dei nostri porti, e la carenza di attrezzature, l'esiguità dei bacini e delle banchine. La funzionalità dei nostri porti è ancora, come giustamente è stato rilevato un momento fa, regolamentata da una vecchia legge del 1885. Dobbiamo veramente prendere atto che chi ci ha preceduto ha dimostrato in ogni circostanza di essere molto più qualificato e all'altezza dei tempi di quello che non siamo noi quando affrontiamo qualche provvedimento legislativo. Infatti, in materia di urbanistica ci si rifà quasi costantemente a una legge del 1865; in materia di porti siamo fermi alla legge del 1885. Le navi avevano allora un'altra stazza, un'altra velocità, i bacini naturalmente erano di altre dimensioni, presso le banchine l'acqua aveva una profondità che oggi non consente neppure alle navi di piccolo cabotaggio di attraccare. Allora seppero fare una legge adeguata ai tempi; oggi quella legge regola tutto il funzionamento dei servizi, la manutenzione, i mezzi di trasporto, addirittura le spese.

Occorre quindi una legge che, oltre a prevedere un impegno di spesa, affronti anche un ammodernamento, un rinnovamento delle vecchie disposizioni legislative che non servono o in diverse occasioni si trovano in contrasto con le esigenze o con i modi di impiego dei nuovi mezzi.

Nel corso di questa discussione tutti gli oratori hanno dichiarato di non avere problemi personali, ma nessuno ha sostenuto che i mezzi sono inadeguati, che non bisogna disperderli ma destinarli, come è previsto nel disegno di legge al nostro esame, ad opere che debbono essere funzionali. Tutti hanno osservato che i soldi sono pochi ma che bisogna spenderli per i porti di Genova, Venezia, Napoli e Bari. Ma la questione è un'altra. Come l'onorevole Degan sa molto bene, il consorzio del porto di Genova, per iniziare l'adeguamento delle sue attrezzature portuali, cioè per diminuire i costi di carico e scarico delle merci, ha dovuto contrarre un mutuo di 90 miliardi. Un altro mutuo è stato contratto dal consorzio di Ancona.

Ebbene, onorevoli colleghi, per parte mia non ho ragioni particolari e campanilistiche da esporre e sono mosso pertanto soltanto dalla volontà di essere il più obiettivo possibile. Dico però che non è serio l'atteggiamento di

coloro i quali si battono perché gli stanziamenti vengono dirottati verso tre o quattro porti in particolare, dimenticando tutti gli altri. Non si può certo dire che, risolto il problema di Genova, di Venezia, di Bari o di Napoli, sia stata definita la spinosa questione di tutti i porti italiani. L'Italia ha una configurazione geografica particolare, per cui non si può fare astrazione da tutti i complessi problemi che concernono i mezzi di comunicazione con l'entroterra. Si può concludere che per almeno una decina di porti esistono problemi scottanti che riguardano la costruzione di bacini adeguati, di banchine sufficienti e bene attrezzate e soprattutto di mezzi di carico e scarico, di immagazzinaggio e di trasporto molto più efficienti di quelli attuali.

Si tenga inoltre conto del fatto che una più moderna e funzionale attrezzatura dei porti influisce sul costo di carico e scarico delle merci e su quello dei trasporti in particolare. Oggi, per effetto delle attrezzature inadatte a ricevere navi di grosso tonnellaggio, queste sono costrette a sostare nei porti per un tempo più lungo, e ciò indubbiamente incide notevolmente sul costo dei trasporti.

Crede che, nell'affrontare questo complesso problema, si finisca per perdere il rispetto di noi stessi. All'inizio di questa seduta la Camera ha commemorato un'insigne personalità che ha speso tutta la vita per il bene comune e in difesa degli ideali di giustizia e di libertà, meritandosi il rispetto anche dei suoi avversari politici. Ebbene, molti altri ci hanno insegnato che l'unico modo per trovare il punto di incontro, nell'interesse del paese e non dei singoli, è quello di dire la verità. Ecco perché è auspicabile un minimo di rispetto anche per noi stessi.

In parecchie occasioni nei due rami del Parlamento si è discusso sulla necessità di dar vita ad una politica di investimenti per il riordino ed il funzionamento dei porti. Per brevità, risparmio ai colleghi la citazione di autorevoli rappresentanti dei governi precedenti, preposti ai dicasteri della marina mercantile e dei lavori pubblici, che hanno parlato su questo argomento. Ma ciò che mi preme sottolineare è che ognuno di noi sapeva già, prima ancora che fosse elaborato il piano, che il fabbisogno minimo indispensabile per dare funzionalità ai nostri porti richiedeva una spesa dell'ordine di 900 miliardi. Poi è venuto il piano di sviluppo economico per i prossimi cinque anni, che per la verità sono già diventati sette e forse diventeranno dieci.

Si è detto in partenza che occorrevano 500 miliardi; essi sono prima diventati 260, poi 75 ed infine 50, dato che gli altri 25 miliardi saranno reperiti attraverso la contrazione di un mutuo con un conseguente indebitamento da parte dello Stato, il quale alla fine, come sempre, pagherà. L'onorevole sottosegretario, è vero, ha affermato che questo stanziamento si aggiungerà a quelli previsti dal piano; ma intanto, per non assumere nuovi impegni, si è detto che nel corso dei prossimi anni, se le entrate dello Stato aumenteranno, si provvederà a stabilire adeguati stanziamenti anche per il capitolo riguardante la spesa dei porti.

Come si vede, si parte da 900 miliardi per giungere poi ai 75 miliardi previsti da questo provvedimento, da erogare nel corso di cinque anni, cui si potranno aggiungere ulteriori stanziamenti se si verificherà nel prossimo futuro un incremento delle entrate che è collegato a quello dei redditi, della produzione e delle attività economiche dello Stato.

Ma non è certo serio impostare i problemi in questo modo. Occorreva invece che i governi precedenti ed anche quello attuale, che certo non è in carica da un giorno, presentassero un provvedimento (e del resto vi era il tempo per farlo dal momento che erano stati annunciati programmi, riordini e studi) che affrontasse il problema del riordino sia pure limitato della legislazione sui porti, annunciando un programma sia pure minimo e dichiarando coraggiosamente dove e in che modo si intendevano spendere i 75 miliardi. Questo bisogna avere il coraggio di dirlo, onorevole sottosegretario, perché non possiamo continuare a dibattere provvedimenti del genere delegando al Governo il potere di stanziare i fondi come crede.

Come avvengono le assegnazioni? In che maniera si prendono queste decisioni? Sotto quale spinta, sotto quali richieste, sotto quali pressioni politiche? Per quali ragioni? Quante cose ci sarebbero da dire in proposito! Io, per esempio, ho imparato in questi giorni che in una Commissione della Camera si sta discutendo una proposta di legge con la quale si intende stornare alcuni fondi assegnati alla formazione della Cassa per la piccola proprietà contadina per trasferirli all'azienda demaniale dello Stato che dovrebbe utilizzarli in rimboschimenti. Ma quando il Governo fu delegato ad assegnare i fondi per la formazione della Cassa per la piccola proprietà contadina approntò una legge che stanziava fondi, anche in quella occasione, solo

in minima parte adeguati alle esigenze, onorevoli colleghi; ebbene, di quei fondi oggi ben poco rimane.

Credo che non si verificherà altrettanto per questo provvedimento, ma certamente si verificherà che i 4-5 grossi porti del nostro paese avvanzeranno richieste tali da assorbire tutta la somma stanziata, non tenendo conto, come dicevo, della particolare situazione del nostro paese e dei particolari bisogni che in esso vi sono. Perché se i porti di Genova, di Napoli, di Venezia o di Bari sono importanti per i rispettivi retroterra, altrettanto deve dire per i porti minori.

Il Governo con questo disegno di legge vuole assumersi da solo ogni responsabilità in materia e resta insensibile alle critiche ed ai suggerimenti che gli vengono dal Parlamento. Nella migliore delle ipotesi arriverà da ultimo a dare delle assicurazioni, che non si sa se ed in quale misura potranno essere mantenute.

Il Governo di centro-sinistra ha già assunto delle gravi responsabilità. Ha scelto la politica delle autostrade trascurando di fatto l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie (è vero che sono stati stanziati 800 miliardi da spendere in 5 anni a questo scopo, ma sarà molto interessante sentire — posto che ce lo si venga a dire — come sarà stata spesa questa somma). Ha scelto, con una decisione sorprendente, di finanziare l'iniziativa privata per lo sviluppo dell'edilizia. Ora opera questa scelta dei porti. È vero che è la prima volta che lo Stato italiano assume un impegno così diretto, ma lo fa in una dimensione tanto modesta che non potrà riuscire a superare le difficoltà nelle quali si dibattono i nostri porti.

È stato detto qui che dobbiamo fare una politica economica collegata ai redditi, una politica che ci permetta di accumulare i mezzi finanziari da investire nel nostro paese. Ebbene, il provvedimento al nostro esame non è certamente tale da andare in questa direzione. Da tutti gli studiosi di problemi economici è previsto uno sviluppo considerevole dei trasporti marittimi. Ora noi prendiamo provvedimenti che non sono neanche di ordinaria amministrazione. Non vogliamo fare le cassandre, ma i nostri porti si avviano verso la stessa situazione disastrosa in cui si sono venute a trovare tutte le grandi città del nostro paese, quando sono state messe nella impossibilità di risolvere i problemi dell'organizzazione dei servizi di trasporti.

La stessa situazione si sta sviluppando anche in questa direzione: noli altissimi, costi

di carico e scarico assai alti, difficoltà enormi, diminuzione delle navi mercantili nei confronti degli altri paesi, specialmente in rapporto alle nuove costruzioni; tutti fattori che certo non contribuiscono a creare nel nostro paese fonti di reddito per promuovere e sviluppare nuove iniziative, soprattutto per poter raggiungere il livello degli altri paesi. Perché evidentemente si pone anche questo problema. Ecco perché vi diciamo che non possiamo accettare che gli importanti problemi della vita economica e dello sviluppo del nostro paese si affrontino sempre in maniera così disordinata e disorganica.

Noi facciamo anche una questione di inadeguatezza di mezzi, ma non si tratta solo di questo. Se si fossero impegnati 150-200 miliardi con un provvedimento di legge capace di darci garanzie e precise indicazioni sul modo in cui si intendeva affrontare il problema, per avviare finalmente a soluzione una delle grosse questioni che oggi purtroppo sono di ostacolo allo sviluppo e al progresso economico del nostro paese, saremmo stati d'accordo. Certo il Governo, al pari del resto di tutti i governi che l'hanno preceduto, non farà un gran conto di quello che dice l'opposizione. In un'altra occasione nel corso di un mio intervento ebbi a dire che solo molti anni dopo si è riconosciuta la giustezza di quello che gli esponenti dell'opposizione in parecchi casi avevano affermato qui in Parlamento.

Ora desidero solo richiamare l'attenzione dei colleghi e in modo particolare del rappresentante del Governo su un dato di fatto. I problemi economici e sociali dell'Italia un tempo si movevano molto più lentamente. Perché una questione, sollevata in una sede politica, arrivasse a pesare sulla vita economica del paese occorreva certo non meno di un decennio. Oggi le cose camminano molto più speditamente. Immagino che ella, onorevole sottosegretario, avrà avuto modo di consultare le pubblicazioni sullo sviluppo della tecnica dei sistemi di produzione e di costruzione nonché sullo sviluppo dei mezzi di trasporto. Ebbene, questo provvedimento sui porti, per le somme stanziare e per la legislazione su cui si basa, ci riporta ai tempi delle barche a vela. Tra alcuni anni molte cose che servono agli uomini, molte cose che rappresenteranno gli elementi fondamentali per la tecnica della produzione e dei trasporti saranno realizzate con materie prime che oggi molti uomini non conoscono. Vedete come camminano molto più speditamente le cose.

Ecco perché vi invitiamo a dichiarare, nel momento in cui chiedete l'approvazione di

questo disegno di legge, che si tratta solo di un provvedimento-ponte per coprire il vuoto esistente; e che il Governo si impegna a presentare fin dall'esercizio prossimo un nuovo provvedimento che preveda una seria programmazione per lo sviluppo e le attrezzature dei nostri porti. (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Franchi, il quale ha presentato anche il seguente ordine del giorno, di cui è primo firmatario il deputato Grilli:

« La Camera,

considerata la vitale importanza nel quadro della economia nazionale delle attività pescherecce dei porti dell'Adriatico, in particolare di San Benedetto del Tronto, Fano e Chioggia,

impegna il Governo

a stanziare le somme necessarie per il finanziamento delle opere relative ».

L'onorevole Franchi ha facoltà di parlare.

**FRANCHI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi limiterò ad alcune rapidissime considerazioni perché, fra l'altro, questo disegno di legge è stato già oggetto della critica molto dura del nostro gruppo. D'altra parte è chiaro che non è possibile una discussione seria e concreta su un provvedimento come questo, che, per altro, ha scandalizzato un po' quasi tutti i gruppi per la esiguità degli stanziamenti. A mio modesto avviso, non è tanto la irrisorietà degli stanziamenti che deve colpire di più, ma il modo con il quale questo disegno di legge viene presentato, modo che, come diceva poco fa l'onorevole Guarra, testimonia il fallimento non solo del centro-sinistra, ma anche la crisi del sistema, dimostra la crisi della democrazia perché anche questo disegno di legge chiede semplicemente una delega per il Governo. Qui ci chiedete semplicemente di approvare l'arbitrio per un ministro di spendere 75 miliardi. Questa è la realtà delle cose.

Dunque, crisi del sistema, crisi del centro-sinistra. Si è cominciato allora — avete detto — con i 900 miliardi o 500, come veniva precisato, del « piano azzurro » che avrebbe dovuto costituire veramente una visione organica di tutto il problema dei porti italiani; avete poi ripiegato sul piano quinquennale con i 260 miliardi. Almeno in quella sede una visione organica, sia pure limitata al quinquennio, ci attendevamo di vederla. Oggi operate

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

lo stralcio perfino di questa « non visione organica ». Immaginiamoci che cosa ne vien fuori !

Voi, signori del Governo, avreste dovuto compiere l'analisi del dramma dei porti italiani e venirci poi a dire con un disegno di legge: queste sono le spese per questi porti e per questi motivi. E il Parlamento responsabilmente avrebbe preso, nella sua sovranità, le proprie decisioni. Così cosa volete che si discuta? È ovvio che ogni deputato poi parli (sfortunati quei deputati il cui collegio non ha porti, perché non possono intervenire) dei porti del proprio collegio elettorale per cui diventano grandi o importanti porti anche modestissimi.

Denuncio prima di tutto a nome del gruppo del Movimento sociale questa mancanza di una visione organica che dimostra come in tutte le cose il Governo di centro-sinistra vada avanti a tentoni, non anno per anno, ma giorno per giorno. Siete veramente degli abili prestigiatori; in questo campo siete insuperabili. Avete la grande abilità di presentare, come nel giuoco delle scatole, la scatola grande dalla quale poi tirate fuori scatole sempre più piccole. Per cui oggi siamo costretti a parlare solo di questi 75 miliardi. Abbiamo perduto e stiamo perdendo anche per questo, soprattutto per questo gravissimo ritardo (avete aspettato tanti anni ad accorgervi della decadenza, della insufficienza e della inadeguatezza dei nostri porti), la guerra dei noli che pure dalla cantieristica e da molti armatori italiani era stata affrontata e in un certo senso superata e vinta.

Abbiamo dunque fatto grandi passi indietro ! E qui, devo dire la verità, la colpa non è soltanto dell'insufficienza provata dei nostri porti, ma è anche della debolezza del Governo nei confronti di determinate compagnie portuali che hanno screditato l'antichissima e nobile tradizione portuale italiana. Maggiore fermezza occorreva da parte del Governo nei confronti di determinate, strapotenti compagnie portuali italiane (mi riferisco in particolare alla grande compagnia portuale di Genova) che costringono in rada per mesi e mesi delle navi che poi preferiscono dirigersi verso altri porti !

Esaminiamo rapidamente questo disegno di legge. La prima pericolosa affermazione è quella con la quale la relazione qualifica l'articolo 2 come « tipico esempio di strumento per l'attuazione del programma economico », per cui si dice: state tranquilli, in futuro non occorrerà più una legge, ma basterà l'adeguamento dei finanziamenti.

Grande scoperta ! Ne prendiamo atto e la denunciemo al popolo italiano. Se è così che volete attuare la programmazione, il popolo italiano, che dovrà subirla, sarà ancora più lontano dalla programmazione stessa, che diverrà sempre di più uno strumento coercitivo del potere, avulso dalla realtà economica del paese ! Non occorreranno più le leggi; basterà l'adeguamento dei finanziamenti. Che cosa sarà quindi di questa programmazione se già voi ci fate sapere che volete programmare dicendoci semplicemente: chiediamo al Parlamento soltanto l'autorizzazione, anzi lo arbitrio, a spendere questi 75 miliardi ?

All'articolo 6 si dice che il ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro e della marina mercantile, procederà al riparto delle somme. Ecco la delega, ecco la cambiale in bianco che chiedete al Parlamento. Da ciò scaturisce quindi la crisi del sistema. Voi chiedete questa firma, ma non ci dite niente, non vi degnate di stabilire un criterio. Si dirà: c'è lì un mezzo criterio, all'articolo 8. Ma vedremo che non è per niente un criterio. Ecco l'arbitrio: voi ci dite semplicemente: date la delega a questi ministri perché loro provvederanno, anzi il ministro provvederà, al riparto di queste somme. All'articolo 8 voi fate finta di stabilire un criterio, ma non è un criterio questo. Voi dite semplicemente che i progetti da finanziare in base a questa legge devono riguardare opere complete per loro natura idonee a soddisfare il servizio cui sono destinate. La genericità di questa affermazione ci fa dire che avete fatto finta di fissare un criterio, ma la determinazione di questo criterio resta anch'essa nell'arbitrio del Governo e del ministro. (*Interruzione del Sottosegretario Riccio*).

Ma allora non ci si venga a dire che si vuole fare delle programmazioni serie, perché in queste le categorie della produzione vengono chiamate a contribuire alla formulazione dei programmi.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Qui non si tratta tanto di programmazione, quanto di una funzione dell'esecutivo ! (*Commenti al centro — Proteste a destra — Richiami del Presidente*).

FRANCHI. In vent'anni avreste potuto spendere qualche miliardo per i porti italiani !

Con la norma dell'articolo 9, voi sottraete al Parlamento la possibilità di operare compiutamente per la formazione di questo pro-

gramma e riducete il Parlamento a mero organo di ratifica per le opere già eseguite. Il Parlamento prenderà atto della relazione che voi presenterete ogni anno: ma voi gli sottraete la possibilità di intervenire sulle decisioni riguardanti la ripartizione delle spese.

I colleghi che mi hanno preceduto hanno avuto tutti il coraggio di sollevare problemi particolari. Cercherò di farlo anch'io. Non parlerò del porto di Venezia, poiché se ne è già tanto parlato. Il porto di Venezia è fra i fortunatissimi porti citati dal relatore (non certo dal disegno di legge). Il dramma di quel porto è ben noto. Basti pensare alle lunghe soste delle navi in rada prima di trovare posto in banchina.

Vorrei piuttosto chiedere come saranno soddisfatte le esigenze del porto di Trieste. Dalla relazione ho tratto l'impressione che questo non sia più considerato fra i grandi porti italiani. Hanno destato questa impressione alcune espressioni della intelligente relazione, che ha tentato disperatamente di colmare le lacune del disegno di legge.

Come considerate il porto di Trieste? Voi dite che il criterio ormai acquisito da tutti gli Stati marittimi (dagli Stati europei in modo particolare) è quello di considerare grandi porti industriali e commerciali i porti che hanno un retroterra con almeno 10 milioni di abitanti ad alto reddito. Ebbene, con questo voi avete già detto che cancellate praticamente il porto di Trieste dall'elenco dei porti italiani.

**RICCIO**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se vi è un porto che ha diritto ad una considerazione e ad un impegno particolari da parte del Parlamento e del Governo, questo è il porto di Trieste! (*Vivi applausi*).

**FRANCHI**. Prendo atto della sua affermazione e la ringrazio. È noto che Trieste non ha bisogno soltanto di rinnovare le attrezzature, ma di diventare scalo di navi. La vostra politica ha fatto dirottare invece le navi da Trieste, battuta ormai nell'Adriatico dalla durissima concorrenza slava, ha fatto praticamente ammainare la nostra bandiera mercantile (e soprattutto quella della marina peschereccia) in quel mare. Ricordiamo però che Trieste in avvenire sarà servita da una autostrada e che quindi potrà meglio superare il suo attuale *handicap*.

Il Governo dice dunque che non vi è porto in Italia che meriti attenzione quanto quello di Trieste. Vi aspettiamo alla prova. I trie-

stini sapranno premiarvi se manterrete fede a questa promessa; altrimenti sapranno punirvi.

Si è parlato — inoltre — dei grandi porti industriali e commerciali; ma non dei grandi porti della marina da pesca.

Noi chiediamo al Governo di impegnarsi a seguire l'unico criterio che emerge dalla relazione, cioè quello di concentrare in modo particolare lo sforzo sui grandi porti, anche per quelli della marina da pesca. Sappiamo benissimo che San Benedetto del Tronto e Chioggia hanno le due più grandi flottiglie pescherecce. Oltre 40 mila lavoratori del mare gravitano attorno a questi due grandi porti.

**ALBA**. La geografia d'Italia non finisce a San Benedetto del Tronto. (*Proteste del deputato Servello, che il Presidente richiama*).

**FRANCHI**. Non si tratta di geografia. In base ai dati reali il porto di San Benedetto del Tronto possiede la più grande flottiglia da pesca, seguito da quello di Chioggia. Chiedo dunque al Governo di contribuire ad alleggerire il grave disagio dei due porti di San Benedetto del Tronto e di Chioggia. Lo sforzo degli armatori dei pescherecci di questi porti non è stato seguito da un idoneo miglioramento e da un aggiornamento delle attrezzature portuali.

In modo particolare, mentre a San Benedetto del Tronto il problema dei fondali e quello delle attrezzature di carico e di scarico è urgente, a Chioggia è accaduto che le mille unità pescherecce che ogni sera prendevano il mare si stanno riducendo ogni giorno di più, non soltanto per le condizioni delle attrezzature di quel porto, ma per quanto accade in questo settore nel mare Adriatico. Mettiamo quindi questi due porti in condizioni di competere nel solco della loro migliore tradizione marinara.

Per questi motivi confermiamo il nostro atteggiamento critico, negativo, di fronte al disegno di legge; un atteggiamento che ci riserviamo però di precisare definitivamente con una dichiarazione finale di voto. Può darsi che il nostro voto finisca con l'essere favorevole. Sarebbe la cosa più ingiusta, perché il nostro voto favorevole sarebbe allora carpito con un ragionamento di questo genere: come fanno i gruppi politici a dire di no quando si chiede uno stanziamento, sia pure minimo, per necessità che sono evidenti? Saremo quindi forse costretti, ripeto, a dare voto favorevole, pur sapendo che, così com'è

formulato, il provvedimento è ingiusto; poiché non vogliamo tradire né deludere le speranze di chi opera nei porti italiani. (*Applausi a destra*).

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

**BOLOGNA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, sul disegno di legge al nostro esame sono intervenuti parecchi deputati; ed è stato detto in argomento, forse, più di quanto sarebbe stato necessario. Mi limiterò dunque ad alcune rapide osservazioni, scusandomi se ripeterò anche cose già dette.

Il provvedimento non ha la pretesa di voler risolvere per intero la situazione dei porti italiani. E, come dice il suo titolo, una autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali. E, cioè, un provvedimento parziale. È soltanto un inizio.

75 miliardi, tuttavia, non sono una cifra tanto disprezzabile, anche se non rappresentano tutto quanto occorrerebbe per affrontare la situazione dei porti italiani nella sua interezza. Sono miliardi, però, che potranno tornare indubbiamente utili se verranno spesi tenendo conto delle esplicite indicazioni e dei criteri cui è informato il disegno di legge; se serviranno cioè per fare opere complete, in grado di offrire dei servizi senza bisogno di altre opere, come è scritto nell'articolo 8.

Qualcuno ha detto (non so se qui o al Senato) che i 75 miliardi dovrebbero essere spesi prioritariamente per il completamento delle opere portuali già iniziate e non completate per mancanza di finanziamento. Il criterio è buono, il suggerimento giusto. Tuttavia non dovrebbe essere inteso in senso assoluto. Non finanziamo le opere incomplete, ma sbagliate: perché il danno sarebbe maggiore.

Fatta questa valutazione positiva della legge, non posso non aggiungere il rilievo che, anche come inizio, questo primo stanziamento per risolvere il problema dei porti è tuttavia un po' scarso. L'appunto quantitativo verrebbe aggravato dal punto di vista qualitativo, se i 70 miliardi (poiché 5 miliardi, secondo quanto è stato detto, dovrebbero essere destinati all'ammodernamento e al rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti) venissero spesi senza una visione razionale delle necessità, senza un piano.

L'appunto che ho mosso al disegno di legge circa l'esiguità dello stanziamento in

rapporto alle necessità dei porti italiani trova appoggio su due ordini di considerazioni e di fatti. Il primo riguarda lo sviluppo crescente dei traffici marittimi mondiali.

Nella relazione Degan (che è stata lodata anche dall'opposizione; ed io mi associo all'elogio) si fa cenno al prevedibile aumento dei traffici nazionali attraverso i porti, che dovrebbero toccare nel 1970 la cifra di 200 milioni di tonnellate. Analoghe previsioni ho trovato in altre fonti, le quali, supponendo per il periodo 1962-1972 un aumento annuo dei traffici nazionali secondo il saggio del 7 per cento, prevedono per il 1972 un traffico di 210-220 milioni di tonnellate, che diverrebbe alla fine del successivo decennio — cioè nel 1982 — di 400 milioni di tonnellate (sempre nel presupposto che il saggio di aumento rimanga del 7 per cento).

Certo è che, come riferisce il relatore nella sua relazione, il traffico attraverso i porti italiani è considerevolmente aumentato negli ultimi tempi. Secondo altri dati (che però sono più o meno analoghi) dal 1950 al 1965 si è passati da 33 a 150 milioni di tonnellate, con un aumento del 450 per cento. Comunque — è un'osservazione acquisita — l'aumento dei traffici marittimi è stato in Italia, nel periodo trascorso, superiore alla media mondiale, che è stata invece inferiore al 5 per cento.

Purtroppo, allo sviluppo dei traffici non ha tenuto dietro l'ammodernamento e il potenziamento dei porti, per di più pregiudicati spesso, in partenza, dai criteri conservatori seguiti nella ricostruzione dei porti distrutti o gravemente danneggiati dalla guerra (osservazione già fatta da altri, e che io ripeto).

In questi anni si è speso troppo poco per i porti. Quindi dire che oggi la spesa prevista per questo settore dal piano quinquennale — 260 miliardi — rappresenta « il più alto indice di maggiorazione tra le spese effettuate nel quinquennio precedente » (indice di maggiorazione pari a 374, se non erro) è dire una cosa esatta, ma soltanto relativamente al poco degli anni precedenti.

Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo dei traffici è condizionato anche — di certo, non solamente — dallo sviluppo tecnico dei porti; e quindi dalla possibilità di evitare o di eliminare, ad esempio, le soste in porto, di incrementare le rese, di ottenere riduzioni delle spese portuali, spesso eccessivamente onerose.

Un dato correlativo è quello che riguarda lo sviluppo della marina mercantile mon-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

diale. Nel 1938 la flotta mondiale, per navi al di sopra delle 100 tonnellate di stazza lorda, registrava 30.990 unità, per complessivi 67,8 milioni di tonnellate; nel 1948 era arrivata al traguardo di 80,3 milioni di tonnellate; nel 1955 toccava i 100,6 milioni; nel 1964 era arrivata a 153 milioni di tonnellate, per 40.859 unità.

Quindi: aumento di traffici marittimi, con sviluppo crescente delle flotte, soprattutto in tonneggio, ma anche in unità, per farvi fronte; e perciò necessario aumento dei traffici attraverso i porti, cui deve corrispondere un ammodernamento e un potenziamento delle strutture portuali, se non si vuol creare una strozzatura dannosa. Tutto ciò come conseguenza diretta dell'accresciuta industrializzazione.

Una seconda serie di considerazioni e di dati che provano l'esiguità degli stanziamenti previsti dal disegno di legge si fonda sul numero dei porti classificati, grandi e piccoli, che sono 144. Se insieme con il numero dei porti prendiamo in contestuale esame i preventivi di spesa (di larga massima; e taluni comprendenti opere non propriamente portuali, ma infrastrutturali rispetto ai porti) di alcuni grandi porti, apparirà sempre più esigua la somma stanziata con l'attuale disegno di legge.

Mi limito ai tre grandi porti ricordati dalla relazione dell'onorevole Degan; non senza notare, sia pure di sfuggita, che non sono troppo soddisfatto di questa scelta fatta dal relatore, pur comprendendo che essa ha solo un valore relativo. Venezia e Napoli, se non ho sentito male, preventivano ciascuno 150 miliardi di spesa; Genova e Savona addirittura 500 miliardi (ma qui si comprendono altre opere non propriamente portuali, come autostrade di accesso al porto, ad esempio). Trascuro pure queste cifre e prendo la cifra minima indicata (sempre se ho ben capito) dal collega Gagliardi per Venezia: si tratta di 83 miliardi. Sono sempre più di 75 miliardi!

Un calcolo, che era stato fatto per approntare il cosiddetto « piano azzurro », in un primo tempo faceva salire a 700 i miliardi necessari per soddisfare del tutto le necessità di sviluppo del sistema portuale italiano; ed ora i 700 miliardi iniziali — come ha detto il sottosegretario Romita al Senato — sono diventati 900. Con questa spesa sarebbe possibile costruire 180 mila metri di banchine complete di tutte le necessarie attrezzature,

che sarebbero in grado di assorbire ulteriori 300 milioni di tonnellate annue di traffico.

Il piano quinquennale — come è noto — prevede uno stanziamento di spesa di 260 miliardi nel quinquennio. Questi 260 miliardi rappresentano una riduzione dei 311 miliardi di lire preventivati in un primo momento, dei quali 46 miliardi erano posti a carico della Cassa per il mezzogiorno.

Ma, pur facendo questi rilievi — rilievi, del resto, presenti anche al Governo — consento con il sottosegretario Romita, che ha osservato al Senato come nei cinque anni di durata del presente disegno di legge non sarebbe stato comunque possibile spendere i 900 miliardi del « piano azzurro »; e non posso non esprimere un giudizio favorevole alla legge che ci si chiede di approvare.

Si è fatta un'altra critica, però. Si è detto: i soldi sono pochi, comunque sono meglio che niente; ma come intende spenderli il Governo? Esiste un piano di spesa? È questo piano armonizzato con il piano quinquennale? Anche l'onorevole Franchi si è diffuso su questo punto. Io direi che all'osservazione circa l'assenza di indicazioni sul come spendere questi 75 miliardi si può rispondere che delle indicazioni vi sono. Una, per esempio, è quella che prevede e pretende che le opere da finanziare siano opere complete e immediatamente funzionali. Tuttavia mi pare che non sia un'osservazione peregrina la richiesta di indicazioni generali, sì, ma comunque chiare, reali, concrete e razionali. A patto, beninteso, che non si vada fino ai minuti particolari, come pretenderebbe l'onorevole Franchi, il quale vorrebbe che nel disegno di legge venissero indicate perfino le caratteristiche tecniche delle macchine e delle attrezzature da fare. Evidentemente in questo caso saremmo del tutto fuori strada.

E se poi la richiesta — come appare da qualche altro intervento — dovesse significare richiesta di indicazione della minuziosa ripartizione dell'importo ai singoli porti, non sarei d'accordo nemmeno in questo caso. Vi è infatti (come del resto ha notato poco fa il sottosegretario Riccio, interrompendo l'onorevole Franchi) una responsabilità del Parlamento, che è di controllo, e una responsabilità del Governo, che è di esecuzione; e anche la sfera delle competenze e delle funzioni è diversa. In ogni caso, saranno benvenute le indicazioni che in proposito potrà e vorrà fornirci il rappresentante del Governo.

Per l'efficienza dei porti sono certamente necessarie le opere che rientrano tra quelle che il disegno di legge in esame intende fi-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

nanziare (mi riferisco in particolare all'articolo 8); ma occorrono anche altre cose: vie di comunicazione e mezzi di trasporto, evidentemente, in primo luogo; e poi la regolamentazione del lavoro portuale, la revisione di leggi invecchiate, come il testo unico del 1885 che mette a carico dei comuni in tutto o in parte la spesa dei porti, ecc. Tutte queste cose non toccano direttamente l'oggetto della presente legge, che è più circoscritto; per cui sarebbe abusare del diritto di parlare il volerne discorrere oggi.

Per finire, dirò qualche cosa sul porto di Trieste, il quale — evidentemente — non può non essere interessato al disegno di legge che stiamo per approvare.

Non è rosea la situazione del porto di Trieste; anzi, è molto preoccupante. Per fronteggiarla, però, in maniera risolutiva, non bastano i finanziamenti che possono venirci con questa legge, anche se generosamente dati. La situazione di Trieste e del suo porto è pesante non solo e non tanto perché il porto manca di attrezzature moderne, non tanto perché mancano quelle opere portuali che potrebbero essere finanziate con i 75 miliardi, ma per un complesso di fattori di cui l'ammodernamento e il potenziamento delle attrezzature portuali costituiscono soltanto una parte.

Non starò qui a ripetere, neppure di sfuggita, cose che tante volte abbiamo detto e che si sanno — o si dovrebbero sapere — da parte di tutti: e cioè che Trieste poggia la sua vita economica e il suo sviluppo sul porto e sull'industria (della quale una parte cospicua è rappresentata dai cantieri navali). Non rivelerò un segreto se dirò che il cantiere navale San Marco è (vorrei poter dire: era) in pericolo. Non dirò cose ignote se parlerò di porto in crisi, combattuto aspramente com'è dai porti concorrenti di Fiume e di Amburgo. A documentazione non citerò cifre, poiché non intendo parlare del porto di Trieste se non per quello che occorre in relazione alla legge che discutiamo. Ricorderò, tuttavia, che il porto di Trieste ha caratteristiche sue particolari, in quanto in esso si svolge in prevalenza il traffico transitorio, che per l'85 per cento è traffico da e per l'estero. Ciò comporta un introito di valuta estera per circa 24 miliardi l'anno.

Il porto di Trieste — vi accenno fuggivamente — abbisogna di misure urgenti ed immediate per superare l'attuale grave situazione, e di misure risolutive o di fondo. Tra le prime: il ripianamento del bilancio della azienda portuale dei magazzini generali; tra

le seconde: l'applicazione a Trieste delle agevolazioni previste dall'articolo 80 del trattato di Roma istitutivo della C.E.E.; la sollecita costituzione dell'ente porto, come è previsto dall'articolo 70 dello statuto della regione Friuli-Venezia Giulia (esiste in proposito dinanzi alla Camera una proposta di legge); l'assunzione da parte delle ferrovie dello Stato degli oneri relativi all'esercizio ferroviario all'interno del porto, ora gravanti sul bilancio dei magazzini generali; l'ammodernamento e il potenziamento delle attrezzature portuali (delle quali farò più particolareggiato cenno, poiché rientrano nelle possibilità d'intervento e nelle finalità del disegno di legge in esame); il miglioramento, infine, delle comunicazioni — o infrastrutture — stradali, ferroviarie e marittime.

Alcune delle opere di miglioramento e di potenziamento delle attrezzature portuali, come la costruzione del molo VII, hanno avuto un finanziamento *ad hoc* (anche se i fondi stanziati non sono sufficienti al completamento dell'opera). Altre opere hanno bisogno di essere finanziate. Tra queste, secondo l'indicazione fornita dal generale Battaglieri, commissario dell'azienda portuale triestina dei magazzini generali, ad una delegazione parlamentare recatasi a Trieste nel novembre 1963, vanno ricordate, come opere di prima priorità: il già menzionato molo VII e il suo arredamento edilizio e meccanico; la costruzione di un piazzale nella zona di sbarco degli oli minerali nella zona di San Sabba; la costruzione di una banchina di attracco per almeno due navi da carico di medio tonnellaggio nella zona del porto industriale alle Noghere; infine la fornitura del necessario corredo di attrezzature mobili ad integrazione dei mezzi di sollevamento e di trasporto sulle banchine, sui piazzali di carico, nei capannoni e magazzini. Inoltre, tra le opere meno urgenti, seppur anche queste necessarie, il generale Battaglieri indicava: l'ampliamento della banchina sud del molo III, l'allargamento della banchina nord del molo V e il riattamento della stazione marittima, ecc. « La somma dei costi — concludeva la relazione del commissario dell'azienda portuale alla delegazione parlamentare — delle varie opere raggiunge quasi i 24 miliardi; ma si riduce alla metà se si tiene conto del costo di costruzione con la legge n. 298 ».

Ho ritenuto che questo richiamo finale alla situazione del porto di Trieste fosse doveroso al termine di queste brevi e rapide osservazioni sul disegno di legge in discussione. Concludo augurandomi che questo provvedimento

to costituisca davvero un primo passo razionale ed organico per mettere i porti italiani in condizione di soddisfare nel modo più efficiente e più economico le attuali esigenze e di reggere il prevedibile futuro aumento dei traffici marittimi. Esprimo l'auspicio che ai finanziamenti previsti dal piano quinquennale corrispondano anche gli stanziamenti, sì che si possa con i maggiori mezzi indicati dal piano provvedere concretamente e risolutivamente alle necessità dei nostri porti. Infine, mi auguro che il porto di Trieste trovi la considerazione che merita da parte del Governo e possa essere rimesso sollecitamente in grado di svolgere la sua importante e tradizionale funzione. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Sinesio, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, di cui è primo firmatario il deputato Bassi:

« La Camera,  
considerato:

che la spesa autorizzata con il disegno di legge in esame, pur essendo ancora molto lontana dal fabbisogno preventivato per il settore, rappresenta tuttavia un primo intervento straordinario per il potenziamento dei porti nazionali, cui dovranno essere destinati ulteriori finanziamenti in sede di programmazione;

che in vista di tale premessa il provvedimento in esame prevede appunto il finanziamento di opere complete e funzionali, secondo un piano quinquennale da predisporre;

che ai sensi dell'articolo 5 della legge 26 giugno 1965, n. 717, il 40 per cento di tale spesa, per un importo di trenta miliardi, dovrà essere riservato al Mezzogiorno;

invita il Governo

a concentrare al massimo gli interventi riservati al Mezzogiorno in quei porti che interessano le aree ed i nuclei di sviluppo industriale, destinandone tuttavia una congrua parte a quei porti minori che siano fortemente caratterizzati da particolari specializzazioni (quale, ad esempio, quello di Mazara del Vallo per la pesca) o che rappresentino, come nel caso delle isole minori, unica condizione pregiudiziale ed essenziale di vita per le popolazioni interessate ».

L'onorevole Sinesio ha facoltà di parlare.

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già nella passata legislatura, in sede

di discussione dei bilanci dei lavori pubblici e della marina mercantile, ho avuto il privilegio di portare il mio contributo alla discussione del preminente problema del traffico portuale nel nostro paese. Mi accorgo però, di legislatura in legislatura, che tutte le discussioni in aula dei problemi di ordine tecnico riguardanti la politica portuale vanno assumendo sempre minore interesse; per cui penso che forse sarebbe stato più logico approvare un provvedimento-stralcio in Commissione in sede legislativa, piuttosto che discutere in aula del problema dei porti nella sua interezza: discussione, questa, che incidentalmente porta a trattare, come si può constatare, delle esigenze e delle istanze delle maestranze, dei tecnici e degli operatori economici del nostro paese.

Certamente oggi è in discussione un problema molto complesso ed importante, che verrà ripreso in esame quando parleremo del piano quinquennale. E mi auguro che in quella sede si abbia la presenza dei massimi rappresentanti dei dicasteri interessati; senza con questo voler sminuire l'autorità e l'importanza degli onorevoli sottosegretari per i lavori pubblici e per la marina mercantile che abbiamo la fortuna di avere oggi qui tra noi, e che — ne sono sicuro — riferiranno ai rispettivi ministri il significato dei nostri interventi e gli argomenti da noi puntualizzati, in modo che essi ne tengano conto in sede di replica e soprattutto in sede di applicazione delle linee operative della legge.

Dato che l'interesse langue, mi esimerò comunque dall'espone una vera e propria storia dei porti italiani dai primordi ad oggi, da quando cioè hanno avuto una vera e propria funzione nei commerci del nostro paese; una storia dalla quale tuttavia si potrebbe trarre non un mero motivo di cronaca, ma un grande insegnamento, un ammonimento a non perseverare negli errori del passato in tema di politica portuale. La nostra politica portuale talvolta ha coinciso con la vecchia politica clientelare, con la politica di coloro i quali appagavano le esigenze di una regione costruendo una ferrovia, anche se poi a distanza di anni questa ferrovia si è rivelata un « ramo secco » da tagliare. L'onorevole Bologna ha fatto osservare poco fa — ed io lo sottolineo ancora una volta — che non si può ancora insistere in questi errori.

Certo non è possibile, se si vuole dare funzionalità ai porti italiani di maggiore interesse nazionale ed internazionale, pensare anche agli altri porti, dei quali in seguito parlerò; ma è altrettanto impossibile, a mio giu-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

dizio, seguire una linea che porti a finanziare opere che possono non significare niente per quanto riguarda la funzionalità delle attrezzature portuali italiane.

Il piano di potenziamento dei porti italiani si fonda sulla valutazione della funzione economica rappresentata dai nostri scali marittimi nel quadro della politica di sviluppo economico nazionale, della politica comunitaria, che va sempre più allargandosi, e delle crescenti prospettive che si delineano in campo internazionale. È da rilevare, infatti, che al notevole incremento del traffico marittimo ed alla accresciuta specializzazione dei mezzi marittimi di trasporto non ha corrisposto — come hanno fatto rilevare gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto — un adeguato sviluppo nella ricettività e nelle attrezzature dei porti italiani. Nella loro ricostruzione dopo gli ultimi eventi bellici, infatti, non sono stati generalmente introdotti criteri di modernità e di razionalità, anche se questa carenza di modernità e di razionalità deve considerarsi ormai superata — come diceva lo onorevole De Capua — dal problema dell'obsolescenza degli impianti che si sono via via fatti e dalla sopravvenuta necessità di nuovi impianti che si rendono indispensabili in relazione al perfezionamento del naviglio e dello sviluppo dei traffici commerciali, industriali, turistici e pescherecci. Occorre tener presente che il complessivo tonnellaggio nazionale delle merci trafficate, in continuo aumento, potrà raggiungere intorno al 1970 — come hanno fatto rilevare molti colleghi e come si evince da una serie di relazioni tecniche scaturite da convegni altamente qualificati — un valore doppio dell'attuale, superando i 200 milioni di tonnellate annue.

Ritengo che il presente provvedimento sia una parte di quello che poi dovrebbe essere il complessivo piano dei porti, di cui si parla nella relazione presentata al Parlamento. Riservandoci perciò di sviluppare meglio questi argomenti quando dovremo valutare il piano di sviluppo, dico intanto che alla base di esso occorre porre alcuni criteri basilari che io, sia pure in sintesi, mi permetterò subito di sottolineare all'attenzione del tanto paziente onorevole sottosegretario per i lavori pubblici. Occorre tener presente, anzitutto, l'opportunità di una concentrazione, nel senso di istradare i traffici sui porti principali, integrando il sistema portuale con un adeguato sistema dei trasporti terrestri e fluviali e, per quanto attiene agli idrocarburi, con reti di oleodotti. Occorre sviluppare la specializzazione dei traffici e, quale conseguente riflesso econo-

mico, adeguare le strutture e le attrezzature a queste specializzazioni. Occorre tener conto, infine, della preponderante importanza per il sistema dei traffici portuali del crescente sviluppo delle aree industriali in vicinanza al mare.

Il piano dei porti, pur basandosi sui criteri generali che ho indicato, non dovrebbe tuttavia mancare di intervenire nel potenziamento e nell'ammodernamento di quei porti nazionali minori che per le loro peculiari caratteristiche di ubicazione, di utilizzazione o di particolare sviluppo delle attività economiche agli stessi connesse sono chiamati a contribuire — naturalmente in un prossimo futuro — all'incremento dell'economia generale del paese.

Le linee di azione fondamentali si possono pertanto riassumere in un criterio unico, basilare: rendere produttiva ogni spesa prevista nel piano per il potenziamento dei porti. Lo strumento tecnico necessario per la realizzazione del piano di potenziamento degli scali marittimi italiani è costituito, per ogni porto interessato, dal relativo piano regolatore, che prevede in linea di massima i criteri fondamentali, salvo le eventuali successive integrazioni che il continuo evolversi delle attività commerciali, industriali, turistiche e pescherecce dovesse imporre.

I primi interventi di massima che si rendono necessari perché i porti del nostro paese possano avere un rilancio e possano conseguire la necessaria ricettività sono appunto questi:

1) Adeguamento delle banchine operative agli alti tiranti utili richiesti dal moderno naviglio in relazione all'evoluzione delle attuali costruzioni navali (in proposito, è ben nota la tendenza, dopo l'ultimo conflitto, a realizzare navi da trasporto e passeggeri di grande tonnellaggio e pescaggio). Tali caratteristiche impongono la necessità, per altro, di disporre all'interno dei porti di aree evolutive e di profondità adeguate.

2) Predisposizione di opere foranee atte a garantire la tranquillità degli specchi acquei interni e, in alcuni casi, il mantenimento dei fondali minacciati dagli interimenti. Nei riguardi delle opere foranee e di difesa è da rilevare il preponderante onere per i relativi interventi, tenuto conto della caratteristica marittima della maggioranza dei nostri porti nazionali, della loro posizione geografica e della relativa esposizione ai mari di traversia, che per lo più hanno caratteristiche pressoché oceaniche. In relazione alla notevole spesa necessaria per assicurare la difesa foranea dei nostri porti, è op-

portuno, al fine di rendere più efficace lo sforzo finanziario imposto dal piano stesso, studiare anche sotto questo aspetto la « concentrazione » delle località portuali in cui intervenire.

3) Adeguamento delle varie attrezzature e degli arredamenti portuali, al fine di rendere economiche le operazioni di raccolta, smistamento, carico e scarico delle merci. Al riguardo è da rilevare la notevole carenza di mezzi specializzati, idonei alle singole qualità delle merci trafficate. Enorme è infatti il divario tra il costo dei trasporti marittimi e quello relativo alle varie operazioni di carico, scarico e deposito all'interno della maggioranza dei porti.

Quanto sopra ho detto va considerato indipendentemente dalla necessità di attrezzare gli scali destinati ai traffici pescherecci e turistici di quelle particolari attrezzature che sono strettamente connesse al normale svolgimento di tali attività.

A me incombe ora l'obbligo — dopo che alcuni colleghi già lo hanno fatto per quanto riguarda le loro regioni — di intrattenermi brevemente sui porti siciliani, di quei porti cioè che sono destinati, per la loro particolare posizione, a divenire i poli di convergenza del traffico negli interscambi euro-afroasiatici, segnando ancora una volta la rinascita del Mediterraneo, non solo dal punto di vista commerciale ed industriale, ma anche da quello turistico.

Mi si consenta perciò di accenare alla struttura potenziale ed alle prospettive feconde di alcuni tra i più importanti di essi per sottolinearle, se ve ne fosse bisogno, alla sensibilità del Governo. Allorché il Governo predisporrà la ripartizione dei mezzi finanziari, non deve deludere, come certamente non vorrà fare, le attese delle maestranze, dei tecnici e degli operatori economici isolani.

Mi sia consentito di cominciare a parlare del porto del capoluogo della regione, Palermo. Il piano regolatore del porto di Palermo tiene conto delle varie industrie, tra cui quella cantieristica, nonché della importanza commerciale e turistica del capoluogo della regione. Sono in corso lavori per la sistemazione delle banchine esistenti e per l'approfondimento dei fondali degli specchi d'acqua interni. È necessario, in relazione all'accresciuto volume dei traffici, allo sviluppo delle industrie locali in genere e di quella cantieristica in particolare, realizzare altre opere previste dal piano regolatore, tra cui principalmente l'ampliamento delle aree evolutive — esigenza che è stata messa a fuoco in occa-

sione di una visita del ministro Spagnoli a Palermo — con il prolungamento della diga foranea e del taglio del molo sud, nonché con l'ampliamento del porto a nord della diga foranea.

Dai risultati di indagini effettuate di recente, a corredo del nuovo piano regolatore del porto di Porto Empedocle, si evince che i traffici marittimi sono colà in continuo, notevole aumento. I grandi giacimenti di sali potassici esistenti nel vasto *Hinterland* hanno messo in particolare rilievo lo scalo di Porto Empedocle, che assume una importanza fondamentale per il progresso industriale ed economico della Sicilia sud-occidentale. Porto Empedocle è destinato a ricevere e a smistare, oltre ai prodotti della vicina zona industriale in via di sviluppo, anche la notevole produzione chimico-mineraria dell'agrigentino e del nisseno. In relazione ai programmi già predisposti da società industriali interessate alla zona (Montecatini, Italcementi, « Enel », ecc.) si può affermare, pur restando su un piano di cauto realismo, che per il prossimo futuro il movimento portuale sarà incrementato rispetto all'attuale — che già supera il milione di tonnellate annue — di circa quattro milioni di tonnellate annue.

Sul piano economico nazionale, è opportuno ricordare che il continuo sviluppo della corrente di esportazione ha conferito a Porto Empedocle il singolare privilegio di essere uno dei pochissimi porti italiani in cui le merci esportate superano di gran lunga quelle importate: siamo a un rapporto di tre a uno.

La ricettività del porto è però assolutamente inadeguata. Si hanno infatti di frequente lunghe soste in rada di navi che attendono di poter attraccare alle banchine per procedere alla caricazione. Sulla base delle previsioni del nuovo piano regolatore si rende necessaria, pertanto, la costruzione di banchine ad alti fondali, di opere foranee atte a proteggerle e di attrezzature portuali specializzate idonee a renderle funzionali in senso moderno.

Ricorderò poi il porto di Mazara del Vallo, di interesse prevalentemente peschereccio, per il quale si rende necessario adeguare alle caratteristiche delle moderne flottiglie pescherecce le attrezzature ricettive ed i relativi arredamenti. È stato notato qui come noi importiamo circa 60 miliardi di pescato all'anno; e che in gran parte ciò dipende dal fatto che non abbiamo dei porti specializzati. E Mazara del Vallo è uno dei nostri porti più importanti sotto questo profilo.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

Occorrerebbe inoltre provvedere, secondo le previsioni del piano regolatore, alla costruzione delle opere e degli arredamenti necessari alle navi-traghetto con l'Africa.

Infine, nelle adiacenze del porto di Trapani, come i colleghi sanno, sono in fase di realizzazione una zona industriale e una attività cantieristica, per la quale è stato già realizzato un bacino di carenaggio galleggiante e sono in corso di esecuzione alcuni tratti di banchina ad alto fondale previsti dal piano regolatore. Necessita, sulla base di quest'ultimo piano, estendere anche all'attiguo porto commerciale la costruzione di similari attrezzature ricettive.

Desidero ricordare ancora il porto di Augusta, oggi assunto a porto di grande interesse nazionale, per il quale già lo Stato è intervenuto, ma sono necessarie altre opere; quello di Catania che, pur essendo un grande porto, è slegato dalla zona industriale e non è in condizione di fare fronte alle necessità più urgenti della zona industriale che ha alle spalle; Messina, Siracusa e Milazzo, altri porti dei quali desidero fare menzione, oltre a quello di Termini Imerese, nella provincia di Palermo, che non riesce ad esportare il salemma per mancanza di fondali, cosa che darebbe lavoro a tanti operatori economici e a tanta maestranza, e ai due porti di Licata e Sciacca, nella mia provincia, che ancora aspettano di vedere completate delle opere e che, se non altro, potranno servire come porti industriali di minore importanza.

Onorevoli colleghi, questo disegno di legge che oggi esaminiamo prevede lo stanziamento di 75 miliardi, e arriva in discussione alla Camera in un momento che è contrassegnato da un intenso fervore di dibattiti tecnici e politici per la programmazione economica nazionale. Nella programmazione dello sviluppo economico, un posto importante deve essere preso dallo studio del sistema portuale italiano; e in occasione del dibattito che presto si aprirà dinanzi al Parlamento avremo certamente occasione di riprendere un tema così importante per le prospettive del nostro paese. Il problema della strutturazione — come dicevo — degli approdi deve essere affrontato e risolto con la più aperta visione dell'importanza che le infrastrutture portuali rivestono nell'economia nazionale, cercando di superare la vecchia e tradizionale dicotomia fra nord e sud, fra penisola e isole anche in questo delicato settore, esulando da concetti particolari e sulla scorta degli insegnamenti che ci sono venuti da altri paesi che

hanno concentrato mezzi finanziari notevoli per i porti di grande interesse nazionale.

Concordo con quanti sostengono che alla base del problema portuale sta innanzitutto il tema della effettiva competitività con i porti stranieri, e dunque la necessità di stanziamenti pubblici concentrati in poche zone prioritarie. I porti sono anche punti iniziali e terminali delle maglie infrastrutturali nelle quali sorgono e si espandono le industrie e i commerci. Il problema del Mezzogiorno e delle isole, che assilla da cento anni i politici, gli economisti e i sociologi del nostro paese, con una pubblicistica notevole, qualche volta anche un po' romanzata, e che ha dato l'avvio alla continua emigrazione verso altri paesi in tutti i tempi, impoverendo sempre più l'economia meridionale, ha in radice, tra le altre urgenti necessità, una soluzione del sistema viario che trovi adeguato sbocco nei grandi collettori dei traffici marittimi. Perché, onorevoli colleghi, la cosa più grave è che abbiamo dei porti, e questi porti non sono collegati al sistema viario nazionale e meno che meno al sistema viario internazionale; questi porti sono dunque una sorta di isole, per cui vi sono dei costi notevoli anche per questo.

Alcuni porti sono riusciti a risolvere tali problemi, perché più fortunati sono stati gli interessamenti; mentre altri porti, purtroppo, languono perché slegati dalla realtà sociale, economica e viaria in cui i porti devono essere inseriti.

Certo, il Governo democratico sta sciogliendo alcuni nodi gordiani (e speriamo che il piano ne sia la panacea), attraverso il completamento del sistema delle grandi autostrade; anche se queste in alcuni casi non sono legate ancora agli sbocchi naturali, anche se il sud trova tuttavia delle difficoltà notevoli per la realizzazione di queste grandi dorsali di drenaggio delle attività commerciali ed industriali del paese. L'industrializzazione di alcune zone del sud presuppone però il potenziamento dei porti, che sono nodi di congiunzione al sistema economico mondiale.

Onorevole sottosegretario, i suoi predecessori in analoghe discussioni hanno confermato responsabilmente che il cosiddetto « piano azzurro » o « piano dei porti » (non so come chiamarlo), elaborato nel 1964 — di concerto fra i ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile — dai tecnici più valorosi e più capaci, avrebbe impostato nel quadro della programmazione economica nazionale il problema dell'adeguamento dei porti italiani allo

sviluppo e alla nuova struttura dei traffici marittimi.

Il movimento delle merci imbarcate e sbarcate nei nostri scali marittimi, che nel 1939 è stato di circa 47 milioni di tonnellate, nel 1934 ha raggiunto i 131 milioni di tonnellate, con una previsione di circa 200 milioni di tonnellate, anche se — come dicevo — le direttrici geografiche e la qualità stessa dei traffici sono completamente cambiate. Tutto questo ci pone drammaticamente l'urgenza d'una soluzione che non può più essere procrastinata e che non deve essere impostata solo partitariamente, discontinuamente e fors'anche non secondo le linee della politica economica della pianificazione industriale, che fa divenire i porti strumenti della politica economica di fondo.

Il Governo certamente ci confermerà che questo è un primo stanziamento di mezzi finanziari pubblici, che dovrà avviare a soluzione il problema della funzione ricettiva e proiettiva degli scali marittimi italiani, adeguandoli per capacità e attrezzatura alle esigenze moderne e a quanto previsto nel programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969.

Onorevoli colleghi, secondo me, data la esiguità dei mezzi finanziari pubblici per la soluzione di un problema così vistoso e importante, il punto apparentemente più difficile, onorevole Riccio, è la scelta della localizzazione degli interventi. Il Mezzogiorno dovrebbe essere garantito (e presenterò in proposito un ordine del giorno con il collega Bassi) dalla riserva del 40 per cento degli investimenti. Ma non vorrei che Napoli, che è già fra i tre grandi porti nazionali, incidesse su questo 40 per cento. Non vorrei cioè che si desse il 60 per cento ai due grandi porti del nord e il 40 per cento a Napoli; e cioè, fatta la legge, gabbato tutto il resto! Resteremmo allora veramente delusi; e saremmo costretti a chiedere maggiori garanzie in altra sede e in altro momento.

In realtà, questa scelta non può essere fatta nel nostro paese con criteri aprioristici, così come si conviene in una politica economica pianificata, specialmente quando si debbono realizzare impianti nuovi, scelti non in base al determinismo delle forze economiche, ma in base ad una razionale concezione del sistema delle comunicazioni di una zona geografica da valorizzare. Questa impostazione non è realizzabile nel nostro paese, dove ci troviamo già dinanzi ad un quadro di esigenze dimostrate, e non soltanto nei nostri maggiori porti nazionali. I criteri che deb-

bono opportunamente sostenere la pianificazione portuale non possono non tener conto anche di quegli scali che, pur non essendo di carattere nazionale, hanno raggiunto limiti veramente notevoli di traffico, in riferimento alle attrezzature e alle banchine esistenti.

Certo sarebbe veramente sconcertante se trovassero conferme operative, in questo senso, certe teorie che presumono di finanziare la costruzione di porti che poi debbono attirare i traffici (mentre altri porti aspettano, perché, come ha detto l'onorevole Franchi, le navi devono rimanere ferme in rada, anche se non per mesi — come egli ha affermato — ma per alcuni giorni), o di finanziare solo i grandi porti, abbandonando al proprio destino certi scali che superando difficoltà notevoli hanno realizzato attività imponenti, con prospettive ancora più valide e di notevole aiuto per la bilancia commerciale del paese.

Bisogna evitare assolutamente di basarsi su una visione che tenga solo conto dei porti dominanti, i quali, attraverso un continuo accentramento di strumenti protettivi, riescono sempre più ad accrescere la propria forza; e dunque anche il divario, per carenza di investimenti pubblici adeguati, con altri porti nazionali. È d'uopo pertanto fare un esame approfondito e analitico dei dati statistici, che tante volte riescono artatamente a simulare situazioni reali diverse.

È necessario dunque che l'azione pubblica possa esaminare il problema dei porti con una visione larga e obiettiva, con un vasto programma di potenziamento degli scali nazionali, che contrapponga alla statica involutiva del presente la dinamica evolutiva dell'avvenire. Così facendo il Governo non mancherà alla propria funzione di pilota dell'economia nazionale e non deluderà le aspettative di coloro che in Parlamento e fuori hanno operato perché una realtà politica nuova potesse incidere profondamente per la trasformazione sociale ed economica del nostro paese. (*Applausi al centro*).

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

« La Camera,

considerato che con decreto del Ministero delle finanze 2 ottobre 1962 è stata delimitata la zona industriale agevolata AUSA-CORNO nella zona omonima, sita in comune di Torviscosa (Udine), la quale riveste un'importanza primaria per lo sviluppo economico

della depressa provincia di Udine; che detta zona è circostante al vecchio porto fluviale-lagunare il cui funzionamento è condizione indispensabile per l'avvenire della zona stessa, nonché connesso all'interesse di tutta l'attività produttiva provinciale;

rilevato che il genio civile di Venezia, direzione compartimentale delle opere marittime, ha elaborato un progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 1123 del 22 giugno 1961, per la sistemazione del porto dell'Ausa-Corno mediante opere di ampliamento e completamento pari ad un importo di lire 5.230.000.000, cifra che oggi dovrà essere aggiornata in considerazione dell'intervenuto aumento dei costi, al fine di renderlo rispondente alle esigenze dei nuovi insediamenti industriali;

constatato che sinora sono stati appaltati lavori per una complessiva spesa ammontante a lire 470.000.000 e che detti lavori sono stati in buona parte eseguiti, mentre la restante parte di essi è ancora in corso;

rilevato che il disegno di legge in oggetto non reca indicazioni circa i porti ai quali saranno destinati i finanziamenti previsti dallo stesso, e che, pertanto, il criterio di spesa più opportuno appare quello dettato dall'urgenza e dalla immediata utilità; che il mancato completamento delle opere intraprese, oltre ad arrecare un grave pregiudizio allo sviluppo della zona agevolata dell'Ausa-Corno e delle attività produttive provinciali in genere, costituirebbe un pericoloso ostacolo anche per l'attuale navigazione, in quanto le costruzioni in corso si trovano attualmente anche sotto il livello del medio mare, e, pertanto, non sono visibili dai naviganti;

impegna il Governo

a provvedere con i fondi di cui alla legge in esame allo stanziamento dei finanziamenti necessari al completamento delle opere più urgenti in corso nel porto dell'Ausa-Corno, la cui spesa prevedibile è di lire 500.000.000, con riserva di ripartire in più esercizi successivi quella occorrente per il completamento dei lavori progettati ».

L'onorevole Taverna ha facoltà di parlare.

TAVERNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, la situazione dei porti italiani è nota a tutti, né vi è chi ignori le gravi deficienze, lo stato di arretratezza delle strutture, le opere iniziate e rimaste incomplete, la mancanza di una organica classifica, per cui certi porti, che avrebbero notevole traffico, non sono ade-

guatamente classificati e, rimanendo a carico degli enti locali, fanno la fine delle strade comunali; cioè vengono abbandonati.

Questo stato di cose perdura ormai da anni, senza che il Governo abbia ritenuto di porre seriamente mano a migliorare una situazione che io chiamo deleteria, perché si ripercuote su uno dei più importanti settori dell'economia del paese, il quale, in virtù della sua posizione geografica, si può considerare un porto in continuazione.

Nessuno, quindi, potrebbe rifiutare il suo benvenuto a una proposta (spero seguita dai fatti) che manifesti l'intendimento del Governo di eliminare una grave deficienza, nel quadro del « piano azzurro », sul quale riposano, più o meno sicure, le speranze degli importatori e degli esportatori italiani, che vedono i traffici avviati verso altri paesi, a causa delle difficoltà che incontrano nei nostri porti.

La somma è ritenuta esigua. Anch'io dico che è piccolissima: un piatto modesto da dividersi fra i tanti affamati che converranno al pranzo. Ma si è detto che è un anticipo per sopperire alle necessità urgenti e che non intaccherà gli stanziamenti previsti nei bilanci annuali, annunciati nel piano quinquennale in complessivi 270 miliardi (che, secondo altri, sarebbero 700 o 900 miliardi).

Noi non ci opporremo, certamente, a una legge che dà inizio a un'opera di così grande importanza. Tutti vogliamo che i nostri porti vengano rapidamente sistemati. Il disegno di legge però ci lascia perplessi per la mancanza di chiarezza circa la destinazione degli stanziamenti e la priorità degli interventi.

Vi è chi dice che si provvederà alla sistemazione dei grandi porti. Ho sentito parlare di completamento del canale dei petroli di Venezia. Nessuno può negare l'urgente necessità di allontanare dal centro storico di quella città, unica al mondo, il pericolo costituito dalla navigazione di grandi petroliere nelle vicinanze del centro storico!

Ho sentito parlare dei porti di Genova, di Napoli, di Palermo e, ultimamente, di Trieste; e qui ringrazio l'onorevole sottosegretario Riccio per le nobili parole pronunciate nei riguardi del porto di Trieste.

Molti colleghi hanno parlato; tutti hanno chiesto ciò che occorre alle loro regioni e alle loro città. Io penso, però, che, trattandosi di una legge di carattere straordinario, sarebbe meglio fare un programma indirizzato verso provvedimenti di carattere altrettanto straordinario e urgente. Con le somme che ci accingiamo a stanziare sarebbe bene che venissero portate anzitutto a compimento le opere già

iniziate per la sistemazione dei porti; e questo io chiedo anche nell'ordine del giorno che illustrerò.

Per la verità, sono stati fatti molti programmi, sono state progettate molte opere, sono anche state iniziate e in molti luoghi abbandonate, con la solita scusa del « mancato tempestivo finanziamento ». Per conto mio, queste sono le opere che devono avere un'assoluta priorità, al fine di impedire che il loro abbandono — oltre a significare aver buttato a mare (e quindi non in porto) somme rilevanti — dia luogo poi ad ulteriori cause di danni, di cui lo Stato sarà sempre responsabile; così come è accaduto a proposito del piano di sistemazione dei bacini montani, con le gravi conseguenze che abbiamo recentemente riscontrato e sopportato.

Abbiamo detto che non siamo contrari alla sistemazione dei porti, salve le perplessità che prima ho ricordato. Vi è un'altra perplessità (onorevole sottosegretario per i lavori pubblici, veda di rendersi conto del mio stato d'animo): è detto nell'articolo 5: « A carico delle spese previste dalla presente legge... si provvederà agli oneri per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti ». Ritenevo che, dopo gli esperimenti fatti nel corso di lunghi anni, non si dovesse più parlare del servizio escavazione porti. Sembra, invece, che la somma prevista per questo servizio — che secondo il relatore ammonta a 5 miliardi — sarà aumentata di altri 15 miliardi. Secondo il *Corriere dei costruttori* questa somma sarà seguita da altri miliardi. (*Interruzione del Sottosegretario Romita*). Io rappresento il popolo, onorevole sottosegretario; anche i costruttori italiani fanno parte del popolo che lavora.

Non è, dunque, per la costruzione di banchine, di moli, di dighe che crollano (fino ad ora, infatti, il Governo è intervenuto soltanto per crolli dovuti, ad esempio, a forti mareggiate), ma è per l'ammodernamento del parco effossorio, che costa già tanti miliardi allo Stato, che si sottraggono ingenti somme alle urgenti necessità per le quali noi ci accingiamo ad approvare il disegno di legge.

Onorevole sottosegretario, faccia fare bene i conti dal suo Ministero; s'informi quanto costa questa impresa di Stato e allora constaterà che sarà utile anche per il Governo italiano fare ciò che è stato fatto in Olanda, dove sono nati e vivono i maestri dell'escavazione portuale; ebbene, gli olandesi, dopo molti anni, hanno deciso di chiudere l'azienda di Stato e hanno trovato molto più utile ed economico ed anche tecnicamente vantag-

gioso affidare i lavori ad imprese private. Consideri i dati di spesa a questo titolo e vedrà che nemmeno qui troverà molti sostenitori di questa impresa di Stato; si tratta di una gestione che non porta alcun vantaggio, né di iniziativa né economico, ma costituisce un grave peso per l'Amministrazione dei lavori pubblici.

Noi non contestiamo l'utilità della direzione generale delle opere marittime, perché la progettazione e la direzione di tali lavori richiede personale che si sia reso esperto attraverso una provata e lunga attività lavorativa. Contestiamo, però, la necessità di un'impresa di Stato per eseguire opere che possono benissimo essere realizzate dall'iniziativa privata. Anche qui noi riteniamo che lo Stato debba intervenire solo dove vi è carenza dell'iniziativa privata; qui, invece, avviene il contrario. Riteniamo, altresì, che lo Stato-imprenditore può anche perdere (come nel caso in esame), e quando perde lo Stato, chi paga non è chi sbaglia, ma è il popolo italiano.

Per questi motivi, manifestiamo la nostra amara valutazione circa una legge che avrebbe potuto, invece, animarci di sincero entusiasmo.

Raccomandiamo quindi che non dopo avere fatto le spese come dispone il disegno di legge, ma prima di farle, il Governo porti davanti al Parlamento il suo programma di impiego delle somme stanziare; riteniamo che almeno le Commissioni interessate (quelle dei lavori pubblici, dei trasporti e della marina mercantile) debbano conoscere i programmi governativi, specialmente se si vuole insistere sugli stanziamenti per l'ammodernamento del parco effossorio.

Per quanto riguarda il mio ordine del giorno, esso si collega direttamente con quanto ho già detto. Si tratta di un'opera portuale che interessa la provincia di Udine.

Onorevoli colleghi, non dovete meravigliarvi che la provincia di Udine abbia un porto: nel 1962 il Parlamento approvò una legge per riconoscere alla provincia di Udine una zona industriale agevolata. Questa zona è stata localizzata alla confluenza di due fiumi: l'Ausa e il Corno. In questa zona esisteva già un porto, ma si trattava di un'opera con fondali di appena 4 metri e, pertanto, limitato a naviglio di modesto tonnellaggio.

Sono passati tre anni: il Ministero dei lavori pubblici, attraverso la direzione compartimentale delle opere marittime di Venezia, ha studiato e presentato un progetto di sistemazione per un ammontare di 6 miliardi e 200

milioni (somma che probabilmente dovrà essere riveduta a causa dell'avvenuto aumento dei costi e dei prezzi). Finora, sono state eseguite opere per 470 milioni (260 milioni di opere ultimate e 240 milioni di opere appaltate). Nel bilancio non troviamo altri stanziamenti, mentre nella zona industriale agevolata cominciano a sorgere gli stabilimenti che vi si sono voluti insediare per avere facile accesso al mare da quel porto.

Si noti bene che si tratta, per lo più, di dighe foranee, che hanno raggiunto una quota di poco superiore a quella del medio mare, e che occorre completare al più presto; se non saranno completate, costituiranno un'insidia per la navigazione, anziché facilitare l'ingresso al porto.

La zona industriale agevolata fu concessa alla provincia di Udine in considerazione delle sue condizioni fortemente depresse; occorre ricordare, infatti, che il reddito *pro capite* è inferiore a quello nazionale; si accordò la zona industriale nel tentativo di trattenere in Friuli gli 80 mila emigranti stagionali e gli 8 mila emigranti stabili, che all'estero hanno versato copiosamente il loro sangue in occasione delle recenti sciagure.

Il mancato completamento delle opere portuali potrà condurre all'arresto dei nuovi impianti industriali, impedendo, nello stesso tempo, che altri impianti vengano a stabilirsi in Friuli e dare impulso all'occupazione. Considerato tutto ciò, la richiesta di 500 milioni contenuta nel mio ordine del giorno è molto modesta; questo stanziamento potrà permettere di completare le opere più urgenti, fermi rimanendo gli stanziamenti negli esercizi successivi per il completamento dell'opera. (*Applausi*).

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

« La Camera

invita il Governo

a tener conto delle impellenti necessità di miglioramento delle attrezzature del porto di Trieste, impegnato in una dura concorrenza con gli scali esteri; e a considerare quindi detto porto — nella ripartizione della somma disponibile — con criteri di giusta priorità;

impegna il Governo

a predisporre con tempestività il necessario strumento legislativo, mediante il quale disporre l'erogazione della somma destinata al

porto di Trieste, non essendo quest'ultimo ancora classificato ai sensi delle vigenti leggi ».

L'onorevole Belci ha facoltà di parlare.

**BELCI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, mi limiterò a poche osservazioni perché mi pare che nello scorcio finale della discussione su questo disegno di legge quasi tutto sia stato detto. Sono state dette tante cose, che una delle critiche mosse dalle opposizioni — sia di destra sia di sinistra — al disegno di legge è stata smentita dalla sostanza stessa degli interventi. Una delle critiche fondamentali sulle quali si fondava la censura mossa dalle opposizioni al disegno di legge era quella che, in difetto di criteri orientativi per la ripartizione della somma tra i vari porti del nostro paese, i parlamentari erano stati costretti a correre all'arrembaggio, ciascuno in favore del proprio porto. Di conseguenza, si è sentito parlare, se non di tutti i 144 porti del nostro paese che sono classificati, certo di moltissimi porti. Dobbiamo confessare dunque che, se avessimo avuto noi il compito di fissare questa ripartizione, avremmo concluso il nostro dibattito documentando che tutte le opere sono di assoluta priorità — tutte quelle del porto di ciascuno di noi — e saremmo arrivati non ad una somma di 75 miliardi ma di 750 miliardi da spendere tutti e subito.

Mi pare pertanto che vada senz'altro riconosciuto che, nella condizione attuale del bilancio dello Stato, questa prima trancia di 75 miliardi del piano quinquennale di 260 miliardi costituisca un fatto importante. E questo riconoscimento, per la verità, è venuto anche dalle opposizioni.

È stato anche detto — e va ribadito — che alcuni criteri indicativi circa il modo di spendere questa somma sono stati dati. Certo, si tratta di criteri di larga massima, che del resto sono stati qui integrati e che io, brevisimamente e modestamente, cercherò di integrare ancora con alcuni suggerimenti che mi sembrano importanti.

Criteri di ripartizione. Anzitutto, mi pare importante stabilire un punto, che è quello della competenza dei due ministeri cointeressati nel problema dei porti. Abbiamo sentito molto spesso il ministro della marina mercantile, senatore Spagnoli, parlare di difficoltà nella sua azione ministeriale, perché egli è a capo di un Ministero « a mezzadria » con molti ministeri. Certamente, la competenza formale, la competenza di bilancio, oggi, ap-

partiene — né la si può modificare — al Ministero dei lavori pubblici; ma trattandosi, qui di criterio di ripartizione di questo danaro, di una scelta qualitativa per una politica marinara, cioè per una visione unitaria, a me sembra che nella sostanza l'intesa debba salvaguardare la competenza qualitativa da attribuirsi al Ministero della marina mercantile. Infatti, si tratta di opere per una politica economica, quella del settore marinaro, che è il riflesso da un lato e la condizione dall'altro delle politiche economiche che riguardano il settore primario e il settore secondario. È una visione unitaria che il Ministero della marina mercantile può avere sul piano qualitativo, e il Ministero dei lavori pubblici esclusivamente sul piano dell'esecuzione tecnica. Quindi, una intesa fra questi due dicasteri deve essere fondata su questa ricerca di scelte qualitative che riguardino l'esecuzione non tanto di opere singole isolate da una generale politica marinara unitaria, ma di opere viste in una prospettiva economica d'insieme che riguardi appunto la politica marinara del nostro paese.

Il secondo elemento di un criterio di ripartizione è la scelta dei porti; punto dolente, tasto delicato. Naturalmente, tutti hanno parlato dei propri porti e anche io lo farò. Alcune indicazioni di massima vi sono e a me pare che siano sostanzialmente positive. Tanto al Senato quanto nella relazione per la maggioranza del collega onorevole Degan si è indicato il criterio di una certa concentrazione. Potremmo accettarlo, se questo vuol dire « non polverizzazione » degli interventi. La concentrazione indica uno sforzo per aumentare la produttività di alcuni importanti porti. Perciò mi pare un criterio accettabile. Non possiamo evidentemente accettare, però, criteri di definizione dei « grandi porti » che derivino da statistiche esclusivamente quantitative. Ho sentito la settimana scorsa qualche collega affermare che i dati sono in possesso del Governo, il quale quindi sa quali sono i grandi porti che costituiscono i polmoni della nostra economia: verso essi andrebbe orientata la spesa. Evidentemente, quello delle statistiche quantitative è un criterio che va approfondito. Abbiamo, ad esempio, grandi porti con un movimento globale elevato però dal volume di traffico di oli minerali portati attraverso gli oleodotti; traffico che non è quello commerciale delle merci manipolate, cioè il traffico più ricco e più consistente per l'economia dei porti. Quindi, le statistiche esclusivamente quantitative vanno corrette e qualificate.

Potrei citare *pro futuro* l'esempio del porto di Trieste che oggi è uno dei porti in gravi difficoltà per la concorrenza degli scali esteri. Sul piano delle statistiche quantitative, quando fra cinque anni sarà funzionante l'oleodotto alto Adriatico-Baviera, che trasporterà 50 milioni di tonnellate di greggio all'anno da Trieste alla Baviera, il porto di Trieste non solo sarà apparentemente il primo porto d'Italia, ma figurerà come uno dei più fiorenti porti europei. Ma quei 50 milioni di tonnellate riguarderanno un traffico di passaggio, attraverso quei moderni vettori che sono gli oleodotti, mentre rimarrà (speriamo che aumenti) quale vero traffico portuale quello dato dai cinque milioni di tonnellate di merci manipolate.

Ma vi sono anche altri profili qualitativi sotto i quali valutare il tipo di grandi porti. Questi aspetti riguardano proprio l'apporto che uno scalo può dare sul piano del lavoro portuale e in altri settori all'economia del paese. Sottolineo, perciò, ancora una volta che la valutazione statistica va diversificata, approfondita, vista per settori specializzati. Soltanto dopo questo approfondimento si può avere una scala di priorità tra i vari porti e definire i grandi porti non soltanto sulla base delle cifre esteriori, ma anche sulla base del contenuto economico che è sotto le cifre stesse.

La scelta dei singoli porti va vista anche nella visione di un sistema di porti. L'onorevole Gagliardi la settimana scorsa giustamente parlava del sistema dei porti adriatici, « integrato e complementare ». Mi pare che la definizione sia esatta. Vi è un porto industriale nell'Adriatico che va completato, quello di Ravenna; vi è un porto commerciale-industriale per il retroterra interno, quello di Venezia; vi è un porto che ha una preminente specializzazione nel movimento commerciale estero, quello di Trieste. Quindi bisogna individuare queste scelte di porti, i complementi o l'esecuzione di opere nuove sotto il profilo qualitativo e non soltanto sotto quello statistico.

Circa i tipi di opere, la legge fissa criteri molto generali ma importanti: opere complete, completamento di opere già iniziate e che siano funzionali per aumentare la produttività dei porti.

Mi riallaccio brevemente anche all'aspetto relativo al rinnovamento del servizio escavazione dei porti per dare un modesto suggerimento. L'onorevole sottosegretario Romita, che è stato a Trieste recentemente per partecipare ai lavori del congresso di urbanistica all'università, forse avrà visto un grosso bar-

cone, che i triestini ormai chiamano « Jolanda », che scava la via futura per il petrolio nel porto di Trieste, l'oleodotto, con una potenzialità eccezionale. È una draga olandese che ha una capacità di 3.100 metri cubi e un tempo di dragaggio di 12-15 minuti, mantiene una velocità di 2-3 miglia anche durante le operazioni di dragaggio e compie quindi un lavoro veramente di grande mole.

L'onorevole sottosegretario Romita, al Senato, ha giustamente contestato taluni rilievi espressi circa la parte di spesa destinata alla escavazione dei porti e ha ribadito che non è vero che 16 dei 75 miliardi saranno destinati a questo scopo, ma che — essendo i 75 miliardi circa un terzo dei 260 preventivati nel quinquennio — *grosso modo*, un terzo dei 16 miliardi potrà essere destinato al rinnovamento del nostro parco effossorio. Ebbene, non so quanto costi quel tipo di draga olandese, ma credo che il suo prezzo non superi i 5 miliardi. Penso pertanto che se attrezzassimo il nostro parco anche con una sola di queste draghe, godremmo di un'attrezzatura moderna continuamente in esercizio, visto che è enorme il bisogno di escavare nei fondali dei nostri porti, e disporremmo inoltre di uno strumento tecnico di elevatissima produttività.

La nostra preoccupazione è quindi quella di non vedere rappazzato un servizio antiquato; di qui l'esigenza di proiettarsi in avanti e di avere a disposizione strumenti moderni.

L'onorevole Bologna si è lungamente intrattenuto sul problema del porto di Trieste: quindi mi limiterò su questo tema a chiedere qualche assicurazione agli onorevoli rappresentanti del Governo.

La nostra prima richiesta è che il porto di Trieste sia incluso nella ripartizione dei fondi stanziati. Dico questo perché, come è noto, il porto di Trieste non è stato ancora classificato tra i porti italiani per varie vicende, tutte perfettamente spiegabili. Il ritardo nella classificazione avutosi in questo dopoguerra dipende dal fatto che, non avendo Trieste un retroterra nazionale, sulla base del testo unico del 1885 è molto difficile individuare quali siano i comuni sui quali accollare la ripartizione del 20 per cento fissato per gli enti locali per le spese portuali. Questa ricerca, insieme con la speranza di una legge che ponesse a carico integrale dello Stato le opere portuali di Trieste, ha impedito che il porto di Trieste fosse incluso nella vigente classificazione dei porti italiani.

Il sottosegretario Riccio ha, in un certo senso, anticipato in una sua interruzione ad

un deputato che ha parlato poco fa — e lo ringrazio — una risposta a questa nostra richiesta, che non posso non ritenere un impegno per noi soddisfacente.

Noi chiediamo che vi sia un adeguato stanziamento, sulla base di quei criteri qualitativi ai quali mi sono riferito. Tutti sanno che il porto di Trieste è passivo sul piano del bilancio dell'azienda portuale, ma esso, servendo l'estero, cioè essendo uno strumento di esportazione di servizi, fornisce una contropartita economica attraverso l'introito di circa 27-30 miliardi annui di valuta estera, che certamente non sono individuabili nel bilancio dello Stato ma costituiscono una realtà economica e fanno del porto di Trieste un importante strumento a disposizione del paese. Sul piano di queste valutazioni non soltanto statistiche, ma anche qualitative, di carattere economico, e sulla scorta di quelle di carattere politico implicite nella dichiarazione dell'onorevole Riccio, noi auspicchiamo un adeguato stanziamento per la riparazione, la manutenzione, il potenziamento ed il completamento di opere già iniziate. Mi riferisco in particolare al molo n. 7.

Infine, auspicchiamo che sia elaborato in tempo lo strumento giuridico necessario per consentire che le somme destinate al porto di Trieste vengano effettivamente spese. Alludo alla necessità dell'emanazione di un'apposita legge, visto che il porto di Trieste non è ancora classificato. Questa legge non potrà essere generica, ma dovrà indicare in un piccolissimo piano le singole opere per le quali le somme stanziante sono destinate.

Anche per queste considerazioni di carattere locale — ma tali non sono, come hanno fatto rilevare alcuni colleghi quando hanno parlato di porti grandi e meno grandi — ritengo che si debba procedere all'approvazione del provvedimento, compiacendomi di questo primo passo compiuto dal Governo in favore dei porti del nostro paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

#### Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di stamane delle Commissioni in sede legislativa sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla I Commissione (Affari costituzionali):

MUSSA IVALDI VERCELLI ed altri: « Limite di età per la partecipazione ai concorsi di

personale tecnico di cui alla legge 3 novembre 1961, n. 1255 » (1952);

dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Istituzione di una scuola di polizia tributaria » (Approvato dalla V Commissione del Senato) (2528);

dalla VIII Commissione (Istruzione):

Senatori SPIGAROLI e BELLISARIO: « Indennità di direzione ai professori incaricati della presidenza degli istituti secondari d'istruzione » (Approvato dalla VI Commissione del Senato) (2414);

Modificazione degli articoli 6 e 9 della legge 11 febbraio 1958, n. 73, istitutiva dell'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste » (Approvato dalla VI Commissione del Senato) (2385);

« Valutazione dei servizi prestati dagli assistenti (lettori) di lingua italiana nelle scuole secondarie e a livello universitario all'estero » (Approvato dalla VI Commissione del Senato) (2412);

« Proroga dal 1° luglio 1965 al 31 dicembre 1970 della legge 23 maggio 1952, n. 630, e concessione di ulteriori stanziamenti intesi ad assicurare la protezione del patrimonio artistico, bibliografico ed archivistico dalle invasioni delle termiti » (2560), con modificazioni;

« Autorizzazione all'acquisto o alla costruzione della nuova sede della scuola archeologica italiana di Atene » (2591);

dalla XI Commissione (Agricoltura):

« Modifica dell'articolo 7 della legge 23 maggio 1964, n. 404, recante provvidenze straordinarie in favore della zootecnia, della olivicoltura e della bieticoltura » (Approvato dalla VIII Commissione del Senato) (2569);

dalla XII Commissione (Industria):

« Albi nazionali degli esportatori di prodotti ortofrutticoli ed agrumari » (1434), con modificazioni;

dalla XIII Commissione (Lavoro):

« Riconoscimento di un assegno speciale alle famiglie dei lavoratori italiani periti il 30 agosto 1965 nella sciagura di Mattmark (Svizzera) » (Approvato dalla X Commissione del Senato) (2633);

« Norme per la concessione della " Stella al merito del lavoro " ai lavoratori italiani, anche residenti all'estero, periti o dispersi a

seguito di eventi di eccezionale gravità determinati da rischi connessi alla prestazione di lavoro » (Approvato dalla X Commissione del Senato) (2634).

#### Trasmissione dal Senato e deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quel consesso:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 settembre 1965, n. 1022, recante norme per l'incentivazione dell'attività edilizia » (2701).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla IX Commissione (Lavori pubblici) in sede referente, con il parere della V e della VI Commissione.

#### Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello dell'onorevole Barba:

« La Camera,

in considerazione della indifferibile necessità — ancora recentemente riconosciuta dal ministro per la marina mercantile — di adeguare le attrezzature, la capacità ricettiva e i fondali del porto di Napoli alle caratteristiche del naviglio e alle esigenze competitive del traffico nazionale e internazionale,

impegna il Governo

nell'utilizzazione dello stanziamento di 75 miliardi a tenere in particolare considerazione le necessità del porto di Napoli, la cui attività costituisce un fattore fondamentale e indispensabile per lo sviluppo economico del Mezzogiorno e, in particolare, della regione campana ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BARBA. Le necessità del porto di Napoli, ben note ai competenti Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, sono in relazione al fenomeno generale della evoluzione dei traffici ed a quello, particolare, della trasformazione in atto delle strutture del Mezzogiorno e del passaggio anche in questa grande circoscrizione del paese da una economia prevalentemente agricola ad una economia prevalentemente industriale.

Due fasi di intervento debbono caratterizzare, a mio avviso, in una visione realistica,

una seria politica di sviluppo del porto di Napoli, intesa ad adeguare le attrezzature e la capacità ricettiva del grande emporio meridionale alle caratteristiche del naviglio e alle esigenze competitive del traffico nazionale e internazionale.

In conformità a quel saggio principio di economia che consiglia di conservare e migliorare anzitutto le strutture esistenti per ottenere da esse il massimo rendimento, si tratta, nella prima fase, di migliorare l'efficienza dell'emporio napoletano nella sua attuale struttura, che è rimasta, in linea generale, immutata negli ultimi trent'anni, nonostante il triplicarsi del movimento portuale.

Il limitato tirante d'acqua di molte banchine di attracco, gli insufficienti fondali delle darsene, lo stato di insicurezza di alcuni muri di sponda, i dissesti della rete viaria, delle calate e dei piazzali, l'inadeguatezza delle attrezzature meccaniche costituiscono deficienze che esigono un piano di intervento organico, che non può rientrare nei limiti della manutenzione ordinaria, ma che riveste carattere straordinario.

Ecco il perché dell'ordine del giorno che, in attesa dell'attuazione del piano generale per i porti, mira ad impegnare il Governo a tenere in particolare considerazione le esigenze indifferibili del porto di Napoli nella utilizzazione dei 75 miliardi per opere portuali.

La seconda fase, da avviare al più presto, in contemporaneità con l'intervento a carattere straordinario, dovrà portare alla formulazione di un nuovo piano regolatore portuale in armonia col piano regolatore generale della città, con i piani delle aree di sviluppo industriale della provincia di Napoli e delle province campane che rientrano nell'ambito dell'*Hinterland* del quale il porto deve rappresentare l'attrezzatura fondamentale ricettiva e propulsiva.

Per questi motivi confido che il Governo possa accettare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Leopardi Dittaiuti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevata la critica situazione nella quale si trovano i porti marchigiani di Ancona, San Benedetto del Tronto e Fano, che da molti anni ormai abbisognano di interventi e provvidenze più volte sollecitate e mai concesse, nonostante le assicurazioni fornite al riguardo dai ministeri competenti;

considerata la rilevante importanza che il porto di Ancona riveste per tutta l'econo-

mia nazionale e per i traffici marittimi, in considerazione della sua ubicazione situata al centro e nel cuore dell'Adriatico, delle caratteristiche naturali che ne assicurano, in gran parte, l'efficienza e la sicurezza, del determinante contributo che esso potrebbe dare per lo sviluppo economico dell'Italia centrale, che in esso ha il suo sbocco naturale verso il mare;

considerato il ruolo che i porti di Fano e di San Benedetto del Tronto hanno per l'economia nazionale, ed in particolare per il settore della pesca;

impegna il Governo a tener conto, nella ripartizione dei fondi stanziati, delle improrogabili ed essenziali esigenze del porto di Ancona, che nel passato fu uno dei più importanti del paese e avrebbe tuttora le premesse e le condizioni per tornare ad esserlo, nonché delle necessità dei porti di Fano e di San Benedetto del Tronto, che dispongono delle flotte pescherecce più importanti dell'Adriatico, il cui sviluppo è condizionato alla efficienza ed al potenziamento dei porti di attracco e delle loro relative attrezzature ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LEOPARDI DITTAIUTI. Non è certo un esasperato spirito campanilistico, né tanto meno un falso scopo demagogico che mi ha spinto a presentare il mio ordine del giorno. È una obiettiva valutazione dei fatti, che si basa sulla loro conoscenza, ed un sereno giudizio delle situazioni, che proviene dalla esperienza personale, che mi hanno imposto di richiamare l'attenzione della Camera su problemi assai gravi ed importanti, per i quali ho richiesto l'impegno del Governo.

La drammatica situazione in cui versano i porti marchigiani per l'assoluta carenza di interventi atti a potenziarne le attrezzature e le strutture non può e non deve lasciare insensibile il Governo, se è vero che con il provvedimento all'ordine del giorno esso si propone di avviare a soluzione il grande problema dei traffici marittimi e dei porti italiani.

La crisi in cui versano i porti marchigiani non va considerata un fatto locale con effetti marginali limitati all'ambito di una regione che, non essendo situata sufficientemente a meridione, non può usufruire delle provvidenze previste per le terre del sud e non essendo, viceversa, abbastanza a settentrione non risente i benefici economici dello sviluppo delle terre del nord, per cui è purtroppo destinata ad essere la terra di nessuno.

Il problema dei porti marchigiani va considerato nel suo giusto valore e quindi sul

piano nazionale per il contributo che essi possono portare allo sviluppo dei nostri traffici marittimi ed alle attività ad essi connesse.

In particolare vorrei richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulla situazione e sulle necessità del porto di Ancona, a vocazione principalmente industriale e commerciale, e sulle esigenze dei porti di San Benedetto del Tronto e di Fano, l'attività dei quali si svolge essenzialmente nel settore della pesca.

Il porto di Ancona fu nel passato di determinante importanza per tutti i traffici con la Jugoslavia e con il medio oriente, che in esso trovavano la loro base naturale più serena, più economica, più efficiente, più logica.

Purtroppo le ferite della guerra, che colpì Ancona quanto e più di ogni altra città, la crisi post-bellica, lo sviluppo assunto da altri porti adriatici assai meno efficienti di quello di Ancona, hanno creato per il principale porto marchigiano una situazione drammatica dalla quale, se non si risolveva prontamente, rischia di essere travolto.

Finora a nulla sono valsi i gridi di allarme che si sono levati, a nulla le assicurazioni fornite dagli organi responsabili, che hanno tante volte ribadito il loro proposito di intervenire per salvare un patrimonio che andava in rovina! Purtroppo, nonostante tutto ciò, Ancona ha ancora il suo porto pressoché nelle condizioni del dopoguerra, mentre le attività languono e le strutture si deteriorano ogni giorno di più, i fondali non consentono l'ingresso a navi di grosso tonnellaggio, le banchine non sono attrezzate, i mezzi meccanici inesistenti od antiquati non permettono di svolgere un lavoro utile e produttivo.

Da anni esiste un progetto per l'ampliamento del porto di Ancona, che però non ha ancora ottenuto un benché minimo finanziamento. Mi rendo perfettamente conto che l'esiguo stanziamento del disegno di legge in esame non consente l'esecuzione di tutte le opere necessarie; ritengo, tuttavia, che vi siano alcuni lavori indispensabili che dovrebbero essere con questo provvedimento finanziati e che potrebbero costituire la base e la premessa per gli interventi futuri. Tra essi individuo in via prioritaria: la escavazione del porto su un fondale di almeno 10 metri, per consentire l'ingresso delle navi di grande tonnellaggio, che oggi purtroppo devono restare giorni e giorni, qualche volta intere settimane, fuori di esso; l'attrezzatura delle banchine 19 e 20, in modo da permettere l'attracco, oltre che a navi cerealicole, anche a navi con carichi secchi o di altro genere, che oggi

purtroppo devono essere spesso dirottate verso altri porti per l'inefficienza delle attrezzature di Ancona; la revisione e l'ammodernamento dei mezzi meccanici; la costruzione di uno sporgente per le navi-traghetto che sono già in servizio.

Questi potrebbero essere i primi interventi, in attesa della realizzazione del progetto di ampliamento che noi ci auguriamo possa essere attuato in futuro. Per tali interventi non si richiedono cifre esorbitanti, che certamente nel disegno di legge in esame non sono previste e di cui quindi non possiamo disporre, ma stanziamenti relativamente modesti, con i quali tuttavia si potrebbe dare inizio ad un effettivo rilancio del porto marittimo di Ancona sul quale gravitano tante attività dell'Italia centrale.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Cas-sandro e De Leonardis non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere i rispettivi ordini del giorno.

L'onorevole Reggiani ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dall'onorevole Bertinelli:

« La Camera,

considerata

la situazione del porto di Venezia-Marghera in rapporto alle assegnazioni da effettuarsi sui 75 miliardi del " piano dei porti " ed il grave pregiudizio che minaccia il porto stesso e la zona industriale per la inadeguatezza degli attuali canali di navigazione rispetto alla indilazionabile necessità di consentire l'accesso alle navi mineraliere e porta rinfuse di portata superiore alle 20.000 tonnellate;

ritenuto

che la soluzione più adeguata è quella di procedere allo approfondimento a metri 12,50 del nuovo canale Malamocco-Marghera, già in corso di esecuzione con fondali a metri 10;

invita il Governo

ad allestire gli opportuni provvedimenti tecnici e finanziari diretti alla realizzazione dell'opera suindicata, che consentirebbe in breve tempo al porto di Venezia di adeguatamente adempiere i compiti primari che ad esso competono nel sistema di traffici marittimi nazionali. A tale scopo auspica altresì che sia messo allo studio un finanziamento il quale consenta di portare in un prossimo futuro la profondità dell'intero canale almeno a metri 14, tenendo conto che solo una esigua percentuale del tonnellaggio costruito negli ultimi anni può ora aver accesso al porto di Venezia ».

L'onorevole Reggiani ha facoltà di svolgerlo.

REGGIANI. L'ordine del giorno si riferisce al porto di Venezia. Su questo argomento è stato già presentato un esauriente ordine del giorno dagli onorevoli Gagliardi e Moro Dino, e ad esso mi richiamo per quanto riguarda i motivi che giustificano il particolare interesse che la questione del porto di Venezia assume in questo momento. Del resto il mio ordine del giorno non è che una specificazione dell'ordine del giorno Gagliardi-Moro Dino, che senz'altro avrei sottoscritto anch'io, e riguarda più specificamente i lavori di escavazione ed approfondimento del canale Malamocco-Marghera che sono già in corso. Per altro è previsto il raggiungimento di una profondità di 10 metri; il mio ordine del giorno richiama l'attenzione del Governo sulla necessità che, con provvedimento a brevissimo termine, si porti la profondità del canale alla misura di metri 12,50; e sull'esigenza di approntare strumenti tecnici e finanziari che consentano di ulteriormente approfondire il canale Malamocco-Marghera in modo da arrivare al livello dei 14 metri, che è il livello minimo indispensabile per consentire alla stragrande maggioranza dei tipi di naviglio oggi in esercizio, che hanno attinenza con le attività del porto di Marghera, di raggiungere l'interno del porto industriale.

Non possiamo dimenticare — e concludo — che per Marghera è previsto nei prossimi tre anni lo stanziamento di 250 miliardi per la creazione e l'incremento dell'attività chimica e metallurgica. Tali attività, che sono di rilevante importanza, comportano oggi la utilizzazione di navi per il trasporto promiscuo, navi che in passato avevano una stazza normale non troppo elevata ma che da qualche tempo a questa parte hanno subito una profonda evoluzione. Basterà dire che mentre nel 1960 il porto di Venezia poteva utilizzare i servizi del 50 per cento di questo tipo di flotta, nel giro di soli quattro anni l'utilizzazione è scesa al 27 per cento del tonnellaggio mondiale delle navi destinate al servizio di trasporto promiscuo.

Ecco le ragioni per le quali, oltre alle molte altre, è di particolare rilievo l'urgenza che il Governo tenga presente la necessità di addvenire ad adeguati stanziamenti anche nel quadro di quella efficacia e di quella pianificazione degli interventi nei porti che rientra negli scopi della legge, nelle sue esplicite dichiarazioni e nella relazione pregevolissima

dell'onorevole Degan, anche tenendo presenti questi criteri di priorità.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

in considerazione delle gravissime carenze del porto di Napoli, che da rilievi recenti necessita di opere di attrezzatura e ristrutturazione per oltre 50 miliardi e non è pertanto in grado di far fronte in misura adeguata al movimento di passeggeri e di merci,

invita il Governo

a tener preciso conto di tale situazione nel riparto delle somme autorizzate dal disegno di legge in esame, traducendo così in modo concreto l'impegno assunto e ribadito per lo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno ».

Ha facoltà di svolgerlo.

ROMANO. In realtà il richiamo all'impostazione stessa del provvedimento governativo sarebbe superfluo: è una impostazione che condivido in pieno, cioè quella di concentrare gli interventi, con scelte prioritarie, sui grandi porti di interesse nazionale. Ma proprio perché (avendo seguito il dibattito e pur riconoscendo legittime le aspirazioni dei porti minori) temo che la buona intenzione possa essere, nell'attuazione pratica del riparto delle somme disponibili, frustrata e si vada, viceversa, verso una polverizzazione di questi 75 miliardi, desidero ricordare non soltanto le condizioni particolari del porto di Napoli (che sono note, sono state illustrate poc'anzi del collega onorevole Barba, e richiederebbero, secondo le ultime stime e rilievi operati, una somma superiore ai 50 miliardi), ma anche l'importanza particolare che il porto di Napoli ha per l'economia dell'intero Mezzogiorno, e non soltanto del Mezzogiorno. Si consideri infatti la sua naturale proiezione verso rotte di estremo interesse commerciale, quali quelle verso l'Africa, verso il medio oriente e, in genere, anche verso il sud America, cioè verso i paesi in via di sviluppo, che tendono naturalmente a fare scalo a Napoli, con vantaggio — ripeto — della economia del Mezzogiorno in generale, della provincia napoletana e della regione campana in particolare, ma anche dell'economia dell'intera collettività nazionale.

Pertanto, ripeto, più che introdurre un rilievo, perché l'impostazione del disegno di legge è già ampiamente in questa direzione, il mio ordine del giorno vuole ribadire il criterio della concentrazione. L'impegno della

politica meridionalistica deve trovare in questa occasione una traduzione concreta, in aderenza tangibile alla obiettiva realtà economica ed alla volontà politica del Governo. In questo senso ho presentato l'ordine del giorno, che mi auguro il Governo voglia accettare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Castellucci ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

tenute presenti le precarie condizioni dell'antico porto naturale di Ancona, constatate in luogo anche dalle Commissioni permanenti trasporti e marina mercantile del Senato e della Camera nella visita congiuntamente effettuata nel dicembre 1964;

considerata la previsione di spesa contenuta nel progetto di ampliamento e sistemazione del porto stesso, redatto a cura della camera di commercio industria e agricoltura di Ancona e già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

rilevato che il crescente movimento del porto di Ancona, tanto dei passeggeri che delle merci, nonché della flotta peschereccia d'alto mare, trova un limite nella struttura portuale e nelle attrezzature, per cui il mancato sviluppo del porto costituisce ostacolo allo sviluppo economico del suo *Hinterland* che abbraccia la regione marchigiana e buona parte dell'Italia centrale;

rilevato ancora che nel piano di sistemazione dei porti è stata riconosciuta l'urgente esigenza, da lungo tempo invocata, dell'ampliamento e dell'ammodernamento del porto di Ancona (sede di rinomato cantiere navale) e quella dei porti minori della costa marchigiana (che fronteggia la costa dalmata) i quali possono vantare tradizionalmente le più importanti marinierie pescherecce, come San Benedetto del Tronto, Fano, Pesaro e Senigallia, impegnate in una dura competizione con porti e flotte pescherecce straniere;

impegna il Governo

ad assegnare congrua parte dei fondi stanziati col presente disegno di legge per la urgente esecuzione di un primo lotto funzionale dei lavori previsti nel progetto di ampliamento e sistemazione del porto di Ancona e per le note urgenti esigenze dei porti minori marchigiani ».

Ha facoltà di svolgerlo.

**CASTELLUCCI.** Non ripeterò, per ragioni di brevità, quanto già esposto dal collega Leo-

pardi Dittaiuti sul porto di Ancona al quale si riferisce il mio ordine del giorno, ma desidero sottolineare alcune esigenze immediate e urgenti quali sono previste nell'ultimo progetto per l'ampliamento e l'ammodernamento del porto di Ancona redatto a cura della camera di commercio nel 1960 e presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Intorno al porto di Ancona esiste già, infatti, una zona industriale che non gode di alcun particolare beneficio, esiste una raffineria di petrolio che occupa il quarto posto fra le raffinerie nazionali, esiste un nodo ferroviario e stradale importante, esiste un aeroporto, mentre i traffici sono in aumento sia per quanto riguarda il movimento dei passeggeri, sia per quanto concerne il movimento delle merci, sia per quanto attiene alla flotta peschereccia di alto mare. Abbiamo altresì un cantiere navale abilitato a costruire navi di grande portata, come l'ultima varata un paio di mesi fa: una petroliera di 65 mila tonnellate, che non appena allestita ha lasciato il porto per non più potervi rientrare a causa dei bassi fondali, delle attrezzature manchevoli e delle molte rovine cagionate dagli eventi bellici e non ancora riparate.

Ricordo fra l'altro che il molo foraneo del porto di Ancona è stato seriamente danneggiato dalle mareggiate. È stata già constatata l'esigenza della sua riparazione, ma questo contrasta con il progetto di ampliamento del porto poiché in quel caso il molo foraneo dovrà essere rimosso.

Ho chiesto quindi nel mio ordine del giorno la possibilità di stanziare una somma per il porto di Ancona per un primo lotto funzionale dei lavori previsti nel progetto (parlo quindi di cosa già nota al Governo) e ho fatto richieste altresì per i porti minori della costa marchigiana, tra i quali San Benedetto del Tronto, Fano, Pesaro e Senigallia, ma in particolare per San Benedetto del Tronto, che divide con Mazara del Vallo il primato nazionale delle marinierie pescherecce.

Voglio quindi augurarmi che, non soltanto nell'interesse della mia regione e nell'interesse dello sviluppo in quella parte dell'Italia centrale che si affaccia sull'Adriatico con una posizione geografica che non ha bisogno di essere illustrata, ma anche nell'interesse dell'intera nazione, il Governo voglia accettare il mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Degan.

DEGAN, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, la lunga discussione generale richiederebbe da parte mia una puntuale risposta ai numerosi interventi. Chiedo scusa agli onorevoli colleghi se non riuscirò ad essere completamente esauriente e mi limiterò a cercare di trovare le linee fondamentali di questa discussione. Vorrei premettere però alcune precisazioni.

Taluno ha ritenuto di rilevare una contraddizione tra l'aver io indicato i porti fondamentali in quelli di Genova, Venezia e Napoli, che raccolgono solo il 42,4 per cento del traffico nazionale, e l'aver detto poi che i grandi porti industriali e commerciali italiani assorbono da soli l'80 per cento del traffico complessivo. Ma io evidentemente non mi riferivo ai tre porti citati, ma all'impegno assunto dal Governo al Senato allorché ha dichiarato che l'orientamento è quello di concentrare queste cifre nell'ambito dei porti che raccolgono l'80 per cento del traffico complessivo; porti che non sono soltanto questi tre, ma sono anche alcuni altri.

L'onorevole Giachini ha criticato la relazione perché generica e striminzita. Ma vi è forse una certa contraddizione in questa sua critica perché, nello stesso momento in cui ha definito con quelle parole la relazione, ha ammesso che il disegno di legge è importante, laddove egli invece lo ha definito ancor più generico e striminzito. Direi quindi che, caso mai, la mia relazione si pone a metà strada fra la critica che l'onorevole collega ha fatto al disegno di legge e l'impostazione che ha voluto dare al suo intervento, nel quale praticamente ha travasato le sue critiche dal disegno di legge al programma economico quinquennale presentato dal Governo.

I vari interventi sono stati praticamente di due tipi (e direi che questa duplicità di tipo si riscontra poi nell'ambito di ciascun intervento): sono stati, cioè, caratterizzati da considerazioni di natura generale e da considerazioni di natura particolare. Fra le considerazioni di natura generale l'accusa prevalente a questo disegno di legge è di non aver indicato, direi graficamente, gli indirizzi del Governo per la spesa di questi 75 miliardi nel quinquennio.

Questa critica (che poi si riverbera in una critica generale al programma quinquennale) non manca di una sua validità. È chiaro che, essendo questo il primo tentativo di programma economico, siamo ancora in fase di elaborazione: è pertanto naturale che accanto

alle scelte dei grandi impegni economici e finanziari non vi sia ancora una scelta di natura territoriale. Per altro l'azione del Governo in questo senso sta approfondendosi. Se il Governo avesse già fatto scelte di questo tipo, avremmo subito sentito delle critiche per il fatto di procedere alle scelte prima che siano formati i comitati regionali per la programmazione economica. Queste scelte sarebbero tacciate di tecnocratiche e antidemocratiche.

È chiaro che la competenza di stendere il programma è del Governo. Questo avrebbe potuto presentarsi magari con indicazioni più precise; ma sarebbe stato sottoposto ad accuse pesanti, particolarmente da parte delle opposizioni, le quali avrebbero detto che il Governo imponeva un *diktat* sia sul piano della globalità della spesa sia su quello della sua ripartizione.

Il Governo ha scelto la strada migliore, avendo consentito al Parlamento di individuare autonomamente alcune linee di indirizzo. Il Parlamento ha la possibilità, attraverso l'articolo 9, di verificare se le linee di indirizzo, che ha elaborato autonomamente in questa discussione generale, saranno rispettate sia nel programma quinquennale sia in quelli annuali.

Il fatto che siano stati sollevati problemi particolari dimostra le difficoltà di attuare una programmazione quando i mezzi non sono adeguati alla necessità. Queste difficoltà (che sono meno palesi quando si ha la cifra globale) diventano brucianti quando a questi denari si deve dare una distribuzione sul piano territoriale. Il programma si qualifica infatti quando si dà una indicazione di natura territoriale.

Direi però che alcune linee di fondo si deducono anche da una serie di interventi. L'articolo 8 dimostra la decisione del Governo di spendere i denari per opere che siano compiute in se stesse.

La limitatezza delle risorse impone naturalmente di spendere i denari nel modo più produttivo possibile. Inoltre la spesa (altro criterio emerso in alcuni interventi) non deve essere localizzata nei porti senza tener conto della vicenda economica nazionale. Si tratta di scegliere i porti che siano collegati con un certo sistema di trasporti. Deve quindi esservi una visione globale del sistema dei trasporti nazionali.

Devo notare con soddisfazione che il criterio della concentrazione degli sforzi secondo linee di indirizzo qualitativo è stato generalmente accolto.

Si afferma inoltre: se stanziamo i fondi per le località in cui il traffico è più intenso, rischiamo di eludere l'impegno programmatico del riequilibrio delle diverse zone. È un discorso serio, che deve partire però dalla realtà in cui noi viviamo e che abbiamo contribuito a creare, tutti insieme, in questi anni. Non ci troviamo di fronte ad un deserto; non è che avendo deciso di avviare la programmazione non si debba partire dalla realtà concreta e tener conto dei vincoli esterni che la società nel suo complesso ha contribuito a creare e che non possono essere cancellati ma attentamente valutati. Si tratta di far sì che vi sia la massima efficienza nell'attuale momento, perché questa stessa efficienza crea le possibilità di individuare le linee per riequilibrare la realtà stessa in cui viviamo.

Altra critica che viene costantemente mos-  
sa dall'opposizione, particolarmente di sinistra, è che in mancanza di un programma connesso alla legge, questa scelta prioritaria di concentrare gli investimenti in alcuni porti sarebbe imposta dal sistema monopolistico. È evidente che finché viviamo in una economia di libero mercato, queste scelte andranno anche a favore dei ceti industriali e imprenditoriali. Ritenere però che soltanto perché il Governo italiano ha scelto questa strada, essa sia lastricata esclusivamente di atti di servilismo nei confronti delle concentrazioni capitalistiche, mi pare sia una impostazione assolutamente massimalistica che va ovviamente respinta.

Dall'articolo 2 del disegno di legge rileviamo viceversa che il Governo vuole veramente impegnarsi perché questi fondi (e quelli che verranno ulteriormente, senza bisogno di altri strumenti legislativi, ad incrementare questi primi 75 miliardi, per avvicinarci, quanto meno, al traguardo fissato dal programma economico quinquennale di 260 miliardi) siano indirizzati verso le indicazioni del programma economico quinquennale.

Una indicazione generale che si può trarre dalla discussione è che il Parlamento attende che si ponga mano ad una riforma organica della legge del 1885 sia per i riflessi sui bilanci degli enti locali, sia per il sistema generale della classificazione dei porti, sia perché quello strumento, che entrava in funzione automaticamente in relazione a certe densità di traffico (oltretutto di natura completamente diversa da quelle di oggi, perché ci si riferiva a dati del 1885) diventi strumento della programmazione.

L'ampia discussione che si è avuta in quest'aula consente di poter concludere che tutta la Camera si è fatta carico di una coscienza portuale della società italiana, che si è riflessa d'altra parte nella scelta per cui, nel programma economico quinquennale, il tasso più rapido di incremento di spesa è previsto per i porti. Con piacere quindi abbiamo sentito parlare non soltanto esponenti di città portuali, ma anche esponenti dell'entroterra; quelli dei porti ormai sono i problemi di tutta la nazione italiana. (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

**RICCIO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi preoccupero di autonomie funzionali, né del lavoro portuale; in altra sede potranno essere dibattute tali questioni. Mi limiterò perciò ad alcuni rilievi sul piano dei porti e sulla sua importanza.

Prima di tutto ringrazio il relatore e gli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito, soprattutto perché tutti (il relatore ha concluso su questo punto constatando l'unanimità dell'Assemblea) hanno indicato la necessità di un'organica politica marinara, sostenendo il riconoscimento della priorità della spesa per le strutture marinare e l'opportunità che i 75 miliardi, previsti dalla legge in discussione, siano spesi al fine di realizzare una maggiore produttività dei porti.

Il porto è elemento dinamico dello sviluppo economico; esso è direttamente interessato allo sviluppo dell'entroterra e al suo continuo divenire, tanto che le attività portuali e le attività economiche dell'area retrostante reciprocamente si influenzano, si sostengono, si sviluppano, progrediscono; e il porto, grazie appunto a questo processo di interdipendenza, diventa punto di irradiazione sempre più importante delle vie, degli scambi e dell'economia marittima. Il porto, da semplice luogo di rifugio delle navi, avulso cioè dalla vita economica del territorio retrostante, viene chiamato ad operare la sutura dei traffici e ad agevolare scambi, viaggi e turismo, interessi economici, sociali ed anche culturali.

Per poter adempiere tali compiti il porto diviene grande organismo economico, officina produttrice di vari servizi, complesso nel quale affluiscono le più disparate forme di lavoro e di produzione. Esso inoltre, in relazione alle esigenze del traffico che vi fa capo, tende a specializzarsi e ad assumere la confi-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

gurazione di « porto più economico » o di « porto più produttivo ». In rapporto a queste funzioni l'economia portuale rappresenta peculiarmente alcuni cicli di produzione — finale, iniziale, o più spesso intermedia — e i servizi offerti dallo scalo si presentano come componenti dei costi di produzione.

L'evoluzione dello scalo marittimo non segna più il passo accanto alle fonti tradizionali della sua economia (retrotierra e avam-mare): il porto si pone, con le proprie tariffe, le attrezzature e l'organizzazione dei servizi portuali, come una componente dello sviluppo economico.

Adunque il Ministero della marina mercantile — ministero economico, ministero dell'economia marittima — considera tutti gli elementi di quella economia in una visione globale e programmata. Si può e si deve parlare di una politica programmata dei porti. Mi auguro che il Parlamento italiano voglia accordare tutta la sua considerazione al problema dell'economia marittima: dal traffico al lavoro, dai porti alla pesca.

E veniamo alla legge. I porti rappresentano oggi in Italia uno dei problemi più gravi cui è necessario dare una soluzione per quanto possibile rapida. Le strutture portuali (è stato rilevato da tutti i colleghi che sono intervenuti nel dibattito e da tutti i settori di questa Assemblea) sono del tutto inadeguate ai bisogni del traffico presente e con certezza lo saranno ancora di più nel futuro, se non si provvederà rapidamente alla sistemazione e all'ammodernamento dei porti stessi.

Le indicazioni che sono state date in questa aula non già soltanto per i porti di Napoli, di Genova, di Venezia, di Trieste, ma per tutti i porti, rispondono a verità. La situazione perciò va definita gravissima. Tale situazione è stata determinata da due ordini di fattori: da una parte, il rapido aumento del traffico nell'ultimo decennio (e il fenomeno continua in modo vertiginoso); dall'altra, la mancata graduale realizzazione di opere di ammodernamento e di adeguamento alle mutate caratteristiche delle navi e della struttura dei traffici. Gli stanziamenti in bilancio per le opere marittime, per altro, sono stati sempre esigui e solo leggi speciali hanno permesso la realizzazione di alcune iniziative in singoli porti. Il Ministero della marina mercantile, che per i suoi specifici compiti rappresenta l'organo che meglio di ogni altro è in grado di conoscere e valutare le complesse tendenze del commercio marittimo e di conseguenza le esigenze del settore portuale, prese l'iniziativa della raccolta — presso gli enti portuali e le

capitanerie di porto, che hanno operato d'intesa con gli uffici del genio civile per le opere marittime — dei dati e degli elementi per una precisa conoscenza della situazione portuale. Si è così potuto stabilire, sulla base di sicuri elementi, le linee di una politica intesa al potenziamento dei porti nazionali mediante l'elaborazione di un piano organico che, inquadrandosi nell'attuale politica di programmazione economica nazionale, prende in considerazione con visione unitaria le esigenze e le necessità di questo particolare settore.

L'opportunità dell'iniziativa del Ministero della marina mercantile trova conferma nei risultati dello studio svolto dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani, esaminato ed approvato dall'assemblea di detto consesso il 19 dicembre 1963; studio nel quale sono state poste in evidenza le insufficienze del nostro sistema portuale e la necessità di porvi rimedio nell'interesse dell'economia nazionale. Dalle indagini effettuate, dalla selezione dei dati pervenuti e dalla successiva elaborazione dei medesimi è risultato un programma che, tenendo conto delle esigenze di tutti i porti nazionali nei loro multiformi aspetti interessanti il commercio, l'industria, la pesca e il turismo, comporterebbe, ai costi attuali, una spesa dell'ordine di oltre 800 miliardi di lire, comprensiva di opere di difesa foranea, di strutture e di infrastrutture, di arredamento, ecc. Si tratta — come è stato più volte ricordato alla Camera — del cosiddetto « piano azzurro » che, opportunamente aggiornato, conserva tutta la sua validità; si tratta di quel piano al quale si sono richiamati gli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito, auspicando tutti che lo si realizzi e con urgenza. E a noi piace constatare l'unanime riconoscimento della volontà del Ministero della marina mercantile per la realizzazione del piano e il consenso generale del Parlamento sull'esigenza di questa realizzazione.

Sulla base di tale programma generale, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici e con le altre amministrazioni interessate, sarà predisposto — in relazione a quanto previsto per il settore delle attrezzature portuali dal programma di sviluppo economico per il prossimo quinquennio, già all'attenzione del Parlamento — uno schema di piano operativo quinquennale per il potenziamento degli scali marittimi. Con esso saranno fronteggiate — nei limiti degli investimenti previsti dal programma di sviluppo economico in 260 miliardi di lire nel quinquennio, di cui 40 a ca-

rico della Cassa per il mezzogiorno — le deficienze strutturali del nostro sistema portuale e sarà incrementata la produttività mediante l'esecuzione delle opere e delle attrezzature di maggiore urgenza nei grandi porti industriali e commerciali di interesse nazionale. Saranno anche migliorate la ricettività e la funzionalità di quegli scali che presentano particolare interesse per l'industrializzazione del Mezzogiorno e per i servizi relativi al naviglio di piccolo tonnellaggio: flotta adibita alla pesca, al cabotaggio e al turismo.

Si è rilevata da ogni settore di questa Camera l'inadeguatezza dei mezzi da impiegare, per cui va auspicato un loro aumento: la stessa scorrevolezza del piano ci auguriamo possa provvedere in proposito.

Come è stato detto nella relazione previsionale e programmatica per l'anno 1966, pure all'attenzione del Parlamento, è stato dato l'avvio nel settore delle attrezzature portuali ad una politica di piano secondo le direttrici del programma quinquennale.

È da aggiungere che, oltre alle opere più urgenti per il potenziamento degli scali marittimi nazionali, con riguardo anche all'integrazione del sistema portuale con il sistema dei trasporti terrestri e ferroviari, nel piano suaccennato è stata altresì considerata la necessità di provvedere all'ammodernamento e al potenziamento del parco effossorio, la cui efficienza costituisce una condizione essenziale alla ricettività portuale, senza per questo trascurare altre esigenze essenziali, fra le quali la difesa delle coste dall'azione del mare, la tutela del demanio marittimo, ecc.

Per un'adeguata considerazione degli effetti che sotto il profilo della redditività degli investimenti potranno essere conseguiti mediante l'attuazione del piano quinquennale per i porti, occorre tenere presente che col potenziamento degli scali marittimi nazionali si verrebbe innanzi tutto ad eliminare una delle strozzature che oggi minaccia l'ulteriore sviluppo del sistema economico nazionale, nonché una delle cause che determinano continui aumenti di costi. In alcuni dei maggiori porti (Genova, Savona, Venezia e Livorno) il prolungarsi della sosta delle navi in attesa di un ormeggio disponibile ha spinto le organizzazioni degli armatori a imporre soprannoli in entrata e alcune volte anche in uscita. Inoltre la soluzione del problema portuale s'impone non solo per poter far fronte alle attuali esigenze del traffico (via mare, come è noto, si effettuano oltre il 90 per cento delle importazioni e il 60 per cento delle esportazioni), ma anche per mettere i nostri scali marittimi

in grado di affrontare la concorrenza di quelli degli altri paesi europei, in particolare di quelli facenti parte del M.E.C., i quali hanno già realizzato o stanno realizzando imponenti opere di ammodernamento dei rispettivi sistemi portuali, e per evitare che i porti italiani si trovino in condizioni di svantaggio negli scambi commerciali che si terranno con i paesi africani ed asiatici di nuova costituzione e che si ritiene debbano sviluppare notevolmente la propria economia nei prossimi anni.

Per le esigenze del M.E.C. occorre anche considerare che tutte le future iniziative industriali a favore della Comunità e le altre tendenti a una sempre maggiore specializzazione delle attività economiche ai fini della esportazione oltremare, potranno essere attuate soltanto se sarà disponibile una buona organizzazione portuale. Anche l'interscambio all'interno della Comunità, che più difficilmente può operare attraverso le comunicazioni terrestri, specialmente se si riferisce alle merci povere e di massa e a quelle pesanti ed ingombranti, sarà reso possibile soltanto utilizzando le comunicazioni marittime e quindi i porti dei paesi aderenti.

Le necessità che occorre soddisfare per un conveniente assetto dei nostri porti sono numerose e complesse. Si tratta, infatti, di ammodernarli e di tecnicizzarli con importanti opere di struttura e con adeguate attrezzature meccaniche per la movimentazione delle merci, onde elevare la produttività — quindi la competitività della funzione portuale — e al contempo sottrarre sempre più il lavoratore portuale alla fatica che un tempo compiva lo scaricatore di porto.

A tale necessità è informata la presente legge, che vuole essere un'anticipazione del piano quinquennale. È data così una risposta agli onorevoli Gagliardi, De Capua, Giachini, Santagati e agli altri colleghi che sono intervenuti, sul rapporto tra i 5 miliardi previsti nella legge in esame e l'intera spesa prevista dal piano quinquennale: i 75 miliardi sono un'anticipazione sui 260 miliardi, dei quali, come accennavo, 40 a carico della Cassa per il mezzogiorno.

La ragione di questa anticipazione è data dalla necessità di provvedere urgentemente alle più impellenti necessità del settore portuale, per assecondare l'onda dello sviluppo economico.

Il criterio da seguire negli investimenti dovrà necessariamente essere quello della concentrazione della spesa, in base a scelte oculate, per conseguire la massima produttività, evitando dispersioni che sarebbero in contrad-

dizione col fine cui mira il provvedimento in esame.

Il fatto che questa legge rappresenti una anticipazione del piano dei porti spiega anche perché siano contenute complessivamente in 75 miliardi nel quinquennio le spese per le opere portuali da realizzare con assoluta urgenza, e ciò senza che rimanga esclusa la possibilità di maggiori spese per le opere anzidette in base a quanto previsto dall'articolo 2 della legge stessa, che ha la sua importanza in quanto indica la possibilità di più alti stanziamenti anche in sede di bilancio.

Alle altre osservazioni circa la priorità della spesa e le necessità di questo o di quel porto rispondo con alcune precisazioni.

Circa la necessità di ottenere la massima integrazione fra sistema portuale e sistemi di trasporto terrestri, va posto in rilievo che il raggiungimento di tale obiettivo è assolutamente indispensabile per poter assicurare la funzionalità di ciascun porto e dell'intero sistema portuale. Il lamentato stato di congestione dei nostri porti dipende, infatti, oltre che dalla inadeguatezza delle strutture, anche dalle difficoltà di assicurare il rapido efficiente afflusso e deflusso delle merci. Sarebbe, quindi, opportuno stabilire che i programmi nel settore ferroviario, stradale ed autostradale siano concordati fra le amministrazioni direttamente interessate e quella della marina mercantile.

Per quanto concerne la formazione di regioni o sistemi portuali, si osserva che tale criterio sembra eccessivamente rigido: va tenuto presente, infatti, che la specializzazione in tal senso può essere adottata solo se e quando si riveli economicamente utile in rapporto alle possibilità e alle esigenze dell'entroterra. Più opportuna appare perciò una formula elastica che accenni alla possibilità di formazione — sempre che sia tecnicamente ed economicamente utile — di sistemi portuali che agevolino i traffici.

È stato affermato che il programma di interventi portuali deve tenere conto degli aspetti urbanistici e paesistici. Al riguardo la natura e la struttura delle opere portuali ben difficilmente conferisce alle zone interessate, dal punto di vista panoramico, un valore estetico; in genere le zone portuali vengono sottratte al vincolo panoramico di cui alla legge 29 giugno 1939, n. 1497. Infatti, ai sensi dell'articolo 13 della legge citata, tutti i provvedimenti concernenti il vincolo suddetto, quando hanno per oggetto zone demaniali marittime, devono essere emanati con decreto interministeriale di concerto fra i Ministeri

della pubblica istruzione e della marina mercantile. Questa ultima amministrazione, di norma, si astiene dall'aderire a qualsiasi richiesta della Pubblica istruzione riguardante vincoli per zone portuali, al fine di evitare che essi possano costituire una remora allo sviluppo commerciale ed industriale delle zone stesse. Lo stesso Ministero della pubblica istruzione, salvo casi eccezionali, non propone l'adozione di provvedimenti del genere per le zone portuali.

Di conseguenza si ritiene necessario che tale principio non venga infirmato e che la realizzazione del programma di interventi portuali non venga subordinata al rispetto degli aspetti paesaggistici e di tutti gli altri interessi tutelati dalla legge cui sopra si è fatto cenno.

Nell'elencazione degli interventi prioritari da parte dello Stato (è un punto sul quale il Parlamento insiste ed a me piace ritornarvi sopra), occorre dire che quello dei porti è unanimemente riconosciuto il settore più importante; le nuove opere da realizzare nei porti per il loro potenziamento vanno considerate almeno (è stato già ribadito nell'altro ramo del Parlamento e desidero qui sottolinearlo) sullo stesso piano dell'edilizia scolastica.

Anche la distinzione tra grandi porti tradizionali e porti di sviluppo, come già quella fra scali commerciali ed industriali, va meglio precisata: teoricamente tutti i porti potrebbero essere di sviluppo, se l'espressione non è circoscritta nel tempo; quindi occorre limitare la classifica a quegli scali compresi nelle zone per le quali il piano stesso prevede nel quinquennio l'industrializzazione ed il conseguente sviluppo economico.

Gli onorevoli De Capua ed altri hanno formulato un voto per la modificazione della legge sui porti, che è vecchia perché del 1885 e non risponde alle loro esigenze.

Mentre ricordo all'onorevole De Capua che è stata presentata una proposta di legge dall'onorevole Terranova, per cui il Parlamento è già investito del problema, gli do per altro assicurazioni che è in preparazione un disegno di legge governativo.

Lo sviluppo dell'industria pone altre esigenze. Circa la localizzazione degli oleodotti, va posto in rilievo, per esempio, che l'incremento dei traffici da esso determinato riguarda non solo gli scali veri e propri, ma anche altri punti costieri, al di fuori di ambiti portuali, dove oggi si manifesta talvolta l'esigenza di ubicare i terminali di grandi oleodotti nazionali ed internazionali. Conseguen-

za diretta della installazione di tali impianti è non solo l'incremento dei traffici, ma anche l'incentivo allo sviluppo delle molteplici attività complementari, quali quelle dei carenamenti, dei bunkeraggi, delle industrie cantieristiche, ecc. Anche questo aspetto nuovo deve essere considerato nella legge sui porti. Sicché si può concludere per l'utilità e la rilevanza di questa legge, predisposta dal Governo nell'ambito dei più vasti impegni dello Stato per il potenziamento del sistema portuale nazionale in sede di programmazione economica.

Gli investimenti previsti saranno dunque destinati essenzialmente al potenziamento dei grandi empori e dei porti che rivestono particolare importanza per lo sviluppo economico nazionale. Nel quadro, infatti, dell'investimento globale di 260 miliardi, previsto dal programma economico quinquennale, sarà possibile prendere in considerazione i problemi di un maggior numero di porti, mentre, per ora, nell'ambito di utilizzazione dei primi 75 miliardi, occorre guardare all'essenziale, a quelle opere di consolidamento e di potenziamento, senza le quali l'intera economia nazionale rimarrebbe impedita nel suo funzionamento.

Al momento, ed in attesa delle successive operazioni di ripartizione degli investimenti, non appena approvata la legge — la cui urgenza non sfuggirà certamente a questo ramo del Parlamento — questo concetto di priorità appare sufficiente per indicare l'esistenza di una organica politica da parte del Governo. Si tratta in altri termini di utilizzare lo stanziamento previsto dalla presente legge per investimenti capaci di far luogo a diretti ed immediati aumenti della produttività generale attraverso un incremento quantitativo e qualitativo della produttività portuale, e cioè attraverso una maggiore ricettività ed una maggiore funzionalità dei porti stessi, cui sono intimamente collegati la vita del nostro complesso industriale, gli sbocchi del commercio estero, le grandi direttrici tradizionali di traffico, il sorgere e l'insediamento di nuove iniziative economiche.

Il provvedimento, dunque, ci riporterà a un livello meno lontano da quello raggiunto dai grandi porti europei, che hanno proceduto nell'ultimo decennio a grandi lavori di ampliamento e potenziamento. Occorre tenere in giusto conto le nuove dimensioni medie delle navi per il trasporto di petroli e di materie prime, le esigenze connesse con la specializzazione del naviglio, nonché le grandi opere di sistemazione nella cui assenza la

funzionalità dei porti attuali resterebbe pregiudicata.

Qualcosa è stata detta anche a proposito dell'organizzazione amministrativa che deve presiedere all'opera di sviluppo dei porti. Richiamando l'attenzione sulle osservazioni fatte in Parlamento, affermiamo che ottima è la collaborazione tra le diverse amministrazioni che hanno un ambito di competenza in materia.

È desiderabile forse una migliore determinazione di competenza nel senso di attribuire al Ministero della marina mercantile la competenza primaria per la programmazione portuale, una competenza che vorrei definire settoriale; ma questo andrà precisato ancora più avanti e sarà il Parlamento a farlo.

Per il momento noi possiamo dire che l'accordo è pieno fra il Ministero della marina mercantile e quello dei lavori pubblici agli effetti della definizione dell'indicazione dei criteri da seguire per la ripartizione e certamente vi sarà accordo pieno in rapporto a quella che sarà la ripartizione effettiva.

In sintesi: la quota dei nostri scambi con l'estero che avvengono via mare è così elevata da ammonirci che una coscienza politica portuale è una delle basi necessarie per lo sviluppo economico del paese; da ciò consegue anche che l'amministrazione della marina mercantile e quella dei lavori pubblici dovranno sollecitare con ogni mezzo una migliore coscienza di questi problemi.

Abbiamo fede nella ripresa economica del nostro paese, e crediamo, fermamente crediamo che i porti siano una componente di base dello sviluppo economico. È per questo che noi ringraziamo il Parlamento per la sollecita approvazione della legge nonché per la indicazione unanime data al Governo della urgente necessità della integrale realizzazione del « piano azzurro » per i porti. Il Governo ha questa volontà politica e ritiene che soltanto con tale realizzazione integrale il problema dei porti sarà risolto, con rilevanti benefici effetti sullo sviluppo economico e sul progresso del nostro paese. (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

**ROMITA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Sarò molto breve, non soffermandomi più sulle motivazioni generali del disegno di legge, quali sono state esposte dal collega Riccio; né mi soffermerò a confermare che non si tratta di un provvedimento slegato

e casuale ma di un provvedimento inserito in una politica generale di rinnovamento del nostro sistema portuale, che trova i suoi strumenti nel « piano azzurro » e nel piano dei porti, collegato, a sua volta, al programma di sviluppo economico quinquennale del paese, programma dal quale il piano di spesa di questi 75 miliardi sarà desunto attraverso criteri di priorità e di produttività.

A questo proposito, vorrei ripetere qui quanto già ho avuto l'onore di dire al Senato e che stasera l'onorevole relatore ha confermato: il Governo presenta alla Camera determinati criteri che serviranno per individuare le direzioni verso cui orientare questi 75 miliardi. È responsabilità tipica dell'esecutivo di definire poi concretamente le opere ed i porti per cui queste spese saranno effettuate.

Devo poi rispondere ad alcune osservazioni fatte dagli onorevoli colleghi, secondo le quali non saremmo in presenza di una politica organica dei porti inserita in una politica organica dei trasporti e non ci si appresterebbe ad affrontare il problema dei porti avendo la necessaria approfondita visione del collegamento fra porti e retroterra, tra traffico marittimo e traffico terrestre, di questo collegamento che è la ragione stessa di vita del porto e dello sviluppo economico del retroterra. È stata citata a sostegno di questa affermazione una presunta sconnessione fra la politica delle autostrade e la politica dei porti; è stato detto che si sono fatte autostrade che non servono i porti e viceversa. Ora a me sembra chiaro — basta considerare una carta geografica del nostro paese — che la politica delle autostrade è inserita in una politica più generale di sviluppo del sistema dei trasporti del nostro paese. Tanto è vero che, considerando i nostri maggiori porti, da Savona a Genova a Napoli a Venezia a Trieste, vediamo che puntualmente tutti questi porti sono stati toccati, o lo saranno ben presto, da autostrade; se guardiamo a La Spezia ed ai porti toscani da Livorno in poi, vediamo che vi è un'autostrada in costruzione al servizio di questi porti; se vogliamo considerare i porti della Calabria e delle Puglie e i porti adriatici vediamo che vi sono iniziative di costruzioni autostradali già molto avviate che serviranno adeguatamente questi porti.

Non si tratta quindi di iniziative slegate, ma di una coordinata politica, che dopo aver creato la rete delle autostrade potenzia la rete dei porti. In particolare le autostrade di confine e i trafori autostradali alpini sono destinati a collegare il nostro sistema portuale e le nostre attività economiche in genere ai cen-

tri industriali e commerciali del centro Europa ed al generale sviluppo economico europeo.

Non siamo di fronte a scelte comandate o dirette dai monopoli, ma a scelte liberamente operate dai governi democratici del nostro paese nell'interesse della collettività, scelte che naturalmente tengono conto di certe esigenze, di certe prospettive, di certe situazioni di fatto esistenti, che vanno se necessario corrette, modificate e guidate verso nuovi obiettivi, ma dalle quali ovviamente non si può prescindere. Concordo in questo con quanto egregiamente detto dall'onorevole relatore.

Neanche credo si possa parlare di fallimento della politica di centro-sinistra in questo campo. Si è voluto fare un confronto tra i 900 miliardi circa del piano azzurro, i 260 miliardi del piano quinquennale e i 75 miliardi di questo disegno di legge, quasi a dimostrare una impotenza del Governo di centro-sinistra a fare fronte ai propri impegni, agli obiettivi che esso stesso e la sua maggioranza hanno posto all'azione della politica di centro-sinistra.

Ho già detto al Senato e vorrei ripetere qui che non è esatto fare un raffronto tra i 75 miliardi, da spendere in cinque anni, e i 900 miliardi del « piano azzurro », che non potrebbero comunque essere spesi in cinque anni per la mancanza di un'attrezzatura tecnica adeguata, per le esigenze dei tempi tecnici che non possono scendere al disotto di determinati limiti. Confrontiamo quindi, semmai, i 75 miliardi con i 260 miliardi del piano quinquennale, e confermiamo che si tratta oggi di una semplice anticipazione su questo piano, non di una rinuncia al piano; un'anticipazione che sottolinea ancor più l'impegno del Governo di procedere rapidamente a quella accentuazione degli impieghi sociali del reddito, che è caratterizzante della politica di centro-sinistra.

Passo adesso rapidamente ai problemi del servizio escavazione porti, che sono stati toccati in modo molto vasto dalla discussione e sono di competenza specifica del Ministero dei lavori pubblici. La situazione del servizio escavazione porti è la seguente: esso dispone oggi di 48 draghe di varie grandezze e tipi, di 15 escavatori, di 15 pontoni di sollevamento, di 3 draghe frangiroccia, di 60 rimorchiatori di varia potenza e di circa 110 bette portafango.

Sono cifre che potrebbero far pensare ad un'attrezzatura rispettabile, capace di svolgere a basso prezzo i compiti che questo servizio dovrebbe affrontare. La realtà, purtroppo, è ben diversa, perché se andiamo a determinare

l'anno di costruzione, lo stato di conservazione, l'attrezzatura di questi mezzi constatiamo, secondo studi approfonditi e recentemente aggiornati svolti dal Ministero dei lavori pubblici, che circa il 40 per cento di questi mezzi è praticamente fuori uso; mentre solo il restante 60 per cento, opportunamente ammodernato, può ancora svolgere adeguatamente il proprio servizio.

Il programma completo di ammodernamento del parco effossorio del servizio escavazione porti e di ammodernamento dei cantieri di raddobbo prevede per l'appunto questo: l'eliminazione di questo 40 per cento di mezzi non più utilizzabili, l'ammodernamento del restante 60 per cento e un congruo arricchimento del servizio con l'acquisto di mezzi nuovi, in modo da passare dalla capacità attuale, che è dell'ordine di 3-4 milioni di metri cubi di escavazione all'anno, a quella che sarà la presumibile necessaria capacità di escavazione al termine del quinquennio, che ammonterà, per il sistema portuale rinnovato sulla base dell'impegno dei 260 miliardi, a circa 8 milioni di metri cubi annui.

E vorrei qui precisare, anche di fronte alle cifre esposte durante la discussione, che se questo programma completo di rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti — cioè il programma di ammodernamento del 60 per cento dei mezzi esistenti, più il congruo aumento di questi mezzi mediante l'acquisto di mezzi nuovi, si da arrivare alla capacità che ho indicato — se questo programma, dicevo, comporta effettivamente una spesa di 15-16 miliardi, questa spesa non dovrà certo essere tutta affrontata a carico dei 75 miliardi stanziati dal provvedimento in esame.

Ripetendo un ragionamento un po' approssimativo ma abbastanza attendibile che ho fatto al Senato, se questi 75 miliardi rappresentano pressappoco un terzo del totale rinnovamento e ampliamento dei porti che faremo nei cinque anni sulla base dei 260 miliardi, dovremo spendere per un rinnovamento parallelo del parco effossorio un terzo dei 15-16 miliardi, quindi una cifra che certamente non supererà nei cinque anni i 5 miliardi, sui 75 miliardi previsti da questo disegno di legge.

Non si tratta, quindi, di una spesa che incida in modo decisivo sul totale della spesa prevista per i porti, ed è comunque una spesa che è indispensabile perché il Governo ritiene che il servizio escavazione porti debba continuare a vivere. Si tratta infatti di un servizio che, limitato alla sola manutenzione ordinaria dei porti ed eccezionalmente ad opere stra-

ordinarie, ha le caratteristiche di un servizio continuo, e contemporaneamente di un servizio di emergenza, di un servizio che deve essere immediatamente disponibile in caso di necessità, ma deve essere anche programmato nel tempo, e che quindi sfugge o sfuggirebbe in gran parte alla pratica di una serie di successivi appalti che comporterebbe ritardi, inadempienze, una serie di complesse difficoltà. È un servizio che noi riteniamo debba essere gestito direttamente dalla stessa autorità che mantiene, sorveglia e ha la responsabilità dei porti, e cioè dall'amministrazione dei lavori pubblici.

Si dice: ma l'escavazione fatta dal servizio gestito dallo Stato oggi costa molto di più di quella fatta dall'imprenditore privato. L'onorevole Taverna ha detto: facciamo i conti. I conti li abbiamo fatti, onorevole Taverna, e abbiamo constatato che negli uffici del genio civile delle opere marittime dove l'incidenza dei mezzi vecchi, inadeguati e superati è meno sentita, il servizio escavazione porti scava esattamente al costo dell'imprenditore privato se non addirittura ad un costo inferiore in certi casi, quando il limitato numero di imprenditori privati che concorrono agli appalti porta inevitabilmente a una lievitazione delle offerte. Abbiamo poi, è vero, altri uffici dove invece l'incidenza dei mezzi antiquati oppure una organizzazione inadeguata e difettosa del servizio incide in modo più pesante, nei quali il costo è ancora piuttosto elevato.

Di fronte a questa situazione, l'orientamento del Governo è non di abolire il servizio escavazione porti, ma di ammodernarlo e portarlo a condizioni di competitività con i prezzi eventuali che, anche ammesso che fosse possibile accedere ad un sistema di appalto, ci darebbe l'impresa privata. Del resto, questa situazione di competitività si è già verificata in passato quando i nostri mezzi non erano tutti vecchi di 30-35 anni come sono oggi.

Ripeto, le ragioni dell'alto costo, là dove si verifica, sono: il ridotto rendimento dei mezzi di escavazione; le frequenti interruzioni di lavoro legate con l'età veneranda dei mezzi stessi; la mancanza di personale specializzato o la deficienza di personale specializzato dovuta ad una inadeguata indicazione e specificazione dei vari mestieri che concorrono alla attuazione del servizio escavazione porti; la riduzione delle ore di lavoro straordinario, che comporta per ogni giornata lavorativa una bassa utilizzazione dei mezzi, perché vi è un certo perditempo inevitabile per rag-

giungere il posto di lavoro e ritornare in porto, che grava su un numero limitato di ore di lavoro.

MARZOTTO. Se ella fosse un imprenditore, accampando tutte queste scuse, non si salverebbe dal dissesto. Ella rappresenta lo Stato e deve dire perché lo Stato perde.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Siccome non sono un imprenditore, ma rappresento lo Stato, dico che vi sono ragioni di fondo di pubblico interesse, che ho già indicato e che ci persuadono a mantenere il servizio. Adesso sto indicando quali sono le deficienze attraverso la cui eliminazione sarà possibile certissimamente portare il servizio oltre che a svolgere una funzione che non può essere assunta da un privato imprenditore, a svolgerla anche a costi competitivi.

TAVERNA. Sarebbe forse il caso di provare a fare gli appalti delle manutenzioni.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Abbiamo provato a fare gli appalti, perché le opere straordinarie le appaltiamo in larghissima misura anche oggi, onorevole Taverna, e ripeto che i conti fatti sugli appalti ci portano alla conclusione che prima ho indicato.

Poiché, come ho detto, vi sono nel servizio escavazione porti anche problemi legati alla situazione del personale, il Ministero dei lavori pubblici, mentre attraverso questo disegno di legge chiede la possibilità di procedere all'ammodernamento dei mezzi del parco effossorio, sta studiando attraverso un'apposita commissione di studio una diversa sistemazione del personale del servizio e una diversa organizzazione e ripartizione di mestieri e di funzioni che ci permetta la migliore utilizzazione delle capacità del personale.

A questo punto credo di non avere molto altro da aggiungere, se non rispondere rapidamente e direi globalmente (visto che il collega Riccio non l'ha fatto) ai vari ordini del giorno che sono stati presentati. Devo dire a nome del Governo che entrare in una discussione specifica di questi ordini del giorno ci porterebbe evidentemente a far qui quel programma che invece riteniamo debba essere fatto sotto la responsabilità dell'esecutivo sulla base dei criteri che ho avuto l'onore di esporre al Senato e che l'onorevole Riccio ha confermato qui.

Non posso quindi evidentemente accettare quegli ordini del giorno che « impegnano » il

Governo a soddisfare questa o quella esigenza, di questo o di quel porto. Non posso cioè dire oggi, onorevole Taverna, tanto per fare un esempio, che l'Ausa-Corno avrà i 500 milioni che lei ha indicato, come non posso dire che Venezia avrà i 13 miliardi che sono stati richiesti. Ma non v'è dubbio che accogliamo tutti questi ordini del giorno come invito e raccomandazione, e ne terremo il massimo conto, come autonoma espressione della volontà del Parlamento, nella definizione del programma di interventi di cui sarà d'altra parte dato conto anno per anno al Parlamento, con la possibilità per il Parlamento di correggere e modificare e diversamente indirizzare le iniziative del Governo.

Credo che questa sia una risposta che valga per tutti gli ordini del giorno presentati, da quello Belci-Bologna che riguarda Trieste a quello Urso che riguarda Otranto, a quello Gagliardi e Dino Moro che riguarda Venezia, a quello Guarra per Salerno, a quello Santagati-Roberti per il 40 per cento al Mezzogiorno. A quest'ultimo proposito è stata già data una risposta dall'onorevole Riccio. Non v'è dubbio che il Governo rispetterà la nuova legge per la Cassa per il mezzogiorno, che prescrive la destinazione del 40 per cento degli investimenti al Mezzogiorno, e in questo spirito agirà e formulerà i suoi programmi.

Le stesse considerazioni valgono per l'ordine del giorno Barba per il porto di Napoli, nonché per gli ordini del giorno Leopardi Dittaiuti per Ancona, Fano e San Benedetto del Tronto, Cassandro per Barletta, Taverna per l'Ausa-Corno, Alba per il porto di Bari e altri porti pugliesi, De Leonardis per il porto di Vieste, Grilli-Franchi ancora per San Benedetto del Tronto, Fano e Chioggia, Reggiani per il porto di Venezia. A quest'ultimo proposito, siccome si è scesi in particolari anche da parte di molti intervenuti, vorrei assicurare la Camera che il problema del canale Malanocco-Marghera, l'esigenza di portarne i fondali a metri 12,50 e per un tratto almeno a 14,50 perché un minimo di vitalità sia dato al porto di Marghera, l'esigenza di completamento del porto commerciale, sono tutti problemi ben presenti al Governo.

Vi è un ordine del giorno Colasanto che riguarda ancora la destinazione del 40 per cento delle opere al Mezzogiorno e al quale rispondo come dianzi ho detto. Lo stesso valga per l'ordine del giorno Bonea nonché per gli ordini del giorno Romano per il porto di Napoli, Castellucci per il porto di Ancona, Bassi-Sinesio per Mazara del Vallo e gli altri porti siciliani, Foderaro-Spinelli per i porti

della Calabria. Vi è poi un ultimo ordine del giorno che riguarda ancora il 40 per cento al Mezzogiorno, a firma degli onorevoli Bassi, Gioia e Barba, al quale rispondo nel modo già detto.

Quanto all'ordine del giorno De Capua per Manfredonia, ricordo che abbiamo colà un piccolo ufficio per le opere marittime. Non vi è nessuna intenzione di sopprimerlo, anzi, se sarà necessario, se ne aumenterà l'efficienza in vista dell'ampliamento del porto di Manfredonia.

Ringrazio tutti i colleghi intervenuti e il relatore. Mi auguro che con l'approvazione della Camera si possa finalmente passare dalla fase dei programmi alla fase delle realizzazioni in ordine all'ammodernamento e all'ampliamento dei porti, che — come è stato detto — è una componente fondamentale dello sviluppo economico del nostro paese. (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Degli ordini del giorno Guarra, Grilli, Bassi, Taverna, Belci, Barba, Leopardi Diltaiuti, Reggiani, Romano e Castellucci è già stata data lettura nel corso di questa seduta. Si dia lettura degli altri ordini del giorno.

**PASSONI, Segretario,** legge:

« 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 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 ».

**URSO.**

« 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, ricevendone 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-settentrionale, 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 soffermi su una distribuzione di investimenti pubblici meccanicamente equiparata alla insoddisfante 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 ».

GAGLIARDI, MORO DINO.

« 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 ».

SANTAGATI, ROBERTI.

« La Camera,

rilevata la crisi nella quale versa il porto di Barletta che da anni attende particolari interventi governativi indispensabili per il traffico inerente al trasporto del sale proveniente con teleferica dalle saline di Margherita di Savoia ed a quello relativo a tutte le industrie di Barletta e del suo circondario, tra le quali importanti la Montecatini, la Cementeria meridionale, la Cartiera della Breda;

impegna il Governo

a tener conto nella ripartizione dei fondi stanziati dal disegno di legge in esame delle indilazionabili esigenze del porto di Barletta, considerato tra i più sicuri del basso Adriatico, e dei bisogni delle numerose maestranze che operano nell'ambiente portuale ».

CASSANDRO.

« 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 il sistema portuale pugliese del versante Adriatico, i cui porti di Manfredonia, Barletta, Trani, Molfetta, Bari, Monopoli, Brindisi, Gallipoli mantengono ancora oggi la caratteristica di assolvere una no-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

tevole funzione marinara e commerciale per la loro posizione rispetto all'immediato retroterra, come per quella rispetto alla intera penisola e ai paesi affacciatisi 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, Savellettri, Otranto ».

ALBA.

« La Camera

considerata la situazione dei porti in Calabria, specie con riferimento allo sviluppo dei rapporti con l'Africa,

fa voti

perché nel programma per la costruzione dei porti sia presa nella massima considerazione la costruzione ed il potenziamento dei porti di Calabria, particolarmente per quanto attiene al porto di Catanzaro, Reggio Calabria e Crotona ».

FODERARO, SPINELLI.

« La Camera,

rilevato che lo stanziamento è assolutamente insufficiente ai bisogni strettamente necessari,

fa voti perché il Governo

a) nel piano quinquennale non trascuri e tenga conto adeguato dell'intero settore dei trasporti che è struttura portante del piano di sviluppo;

b) nello stanziamento in esame riservi almeno il 40 per cento al Mezzogiorno dando precedenza ai grandi porti in base all'attuale traffico passeggeri e merci ed ai suoi prevedibili sviluppi;

c) consideri in particolare, per il porto di Napoli, i danni bellici non ancora del tutto riparati e le ingiustificate riduzioni degli stanziamenti, dal 1946 in poi, per la manutenzione ordinaria e straordinaria ».

COLASANTO.

« La Camera,

tenuto conto che la Puglia, con i suoi ottocento chilometri circa di coste, è la regione peninsulare che misura il maggior perimetro costiero; che per la sua posizione geografica è la punta avanzata per i naturali e spontanei contatti e commerci con i popoli dell'Europa sud-orientale, del medio oriente e dell'Africa nord-orientale; che lo sviluppo degli scambi e dei rapporti commerciali, delle correnti turistiche culturali, deve trovare adeguate strutture proprio in questa regione;

considerato che componente determinante della evoluzione produttiva della regione pugliese sono le strutture portuali e la loro incidenza (positiva o negativa a seconda della rispondenza alle esigenze commerciali, industriali e turistiche) nel reddito globale della regione e, in conseguenza, del Mezzogiorno,

invita il Governo

a riservare una quota del 40 per cento degli stanziamenti previsti dal presente disegno di legge all'esecuzione, all'ammodernamento ed ai lavori inerenti alle opere portuali del Mezzogiorno; a tenere conto nella distribuzione percentuale degli stanziamenti, dello sviluppo costiero e della posizione geografica della Puglia; ad intervenire nelle esistenti attrezzature portuali, non trascurando i porti a preminente interesse turistico, come quelli di Otranto, Gallipoli, Castro, Tricase e le richieste per modesti interventi per dighe foranee, per San Cataldo e San Foca di Lecce e Porto Cesareo ».

BONEA.

« La Camera,

considerato:

che lo sviluppo turistico ha incontrato larga espansione nel promontorio del Gargano (Foggia);

che l'immediato collegamento marittimo di tale suggestivo comprensorio con le correnti turistiche nazionale ed internazionali è rappresentato dal porto di Vieste, capace, per i profondi fondali, di poter ricevere navi di ogni tonnellaggio;

che, inoltre, il precitato porto è stato classificato come porto-rifugio proprio per la

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

sua speciale ubicazione e tale da poter offrire l'immediato ricetto al naviglio peschereccio, frequentemente percosso da improvvise tempeste, cagione di luttuosi naufragi;

che per le suesposte ragioni urge la realizzazione di opere portuali, già insistentemente sollecitate da numerosi convegni e previste da un preciso progetto,

invita il Governo

a finanziare e realizzare le opere indispensabili, indicate nell'apposito progetto, per rendere finalmente funzionale il porto di Vieste (Foggia) sia per assecondare lo sviluppo turistico del Gargano sia per provvedere alla sicurezza delle popolazioni pescherecce dello esteso litorale garganico ».

DE LEONARDIS.

« La Camera,

considerato che il disposto dell'articolo 5 della legge 26 giugno 1965, n. 717, che riserva al Mezzogiorno per altri cinque anni il 40 per cento della spesa pubblica di investimento, avrebbe posto in discussione se tale riserva debba intendersi operante in ciascun settore di intervento o sulla spesa globalmente considerata, e quindi con possibilità di maggiori o minori percentuali di riserva sui differenti settori;

ritenuto che, nello specifico settore delle opere portuali, maggiori sono le necessità del Mezzogiorno che presenta, rispetto alla superficie compresa, un più lungo sviluppo di coste e le due maggiori isole, per le quali i collegamenti marittimi sono condizione pregiudiziale di sviluppo;

a prescindere dalla interpretazione che al suddetto articolo 5 sia più opportuno dare,

impegna il Governo

a riservare al Mezzogiorno, in sede di ripartizione della spesa autorizzata con il disegno di legge in esame, una quota in ogni caso non inferiore al 40 per cento del suo totale ».

GIOIA, BASSI, ISGRÒ, BARBA.

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

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso accettarli tutti soltanto come raccomandazione.

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

Onorevole Belci ?

BELCI. Insisterei per la votazione della seconda parte dell'ordine del giorno.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se l'onorevole Belci è disposto a sostituire alla parola « impegna » l'altra « invita », possiamo accettare l'ordine del giorno. La materia di esso, infatti, riguarda il Governo nella sua responsabilità collegiale ed io, come rappresentante di un solo Ministero, non posso assumere impegni di tale natura.

PRESIDENTE. Onorevole Belci ?

BELCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Urso ?

URSO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gagliardi ?

GAGLIARDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Guarra ?

GUARRA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati ?

SANTAGATI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Barba ?

BARBA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Leopardi Dittaiuti ?

LEOPARDI DITTAIUTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cassandro ?

CASSANDRO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Taverna ?

TAVERNA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Alba ?

ALBA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole De Leonardis ?

DE LEONARDIS. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Grilli ?

GRILLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Reggiani ?

REGGIANI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto ?

COLASANTO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bonea ?

BONEA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bassi ?

BASSI. Non insisto.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

PRESIDENTE. Onorevole Romano ?

ROMANO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Castellucci ?

CASTELLUCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Foderaro ?

FODERARO. Non insisto.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura degli articoli (identici nei testi della Commissione e del Senato), che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

PASSONI, *Segretario*, legge:

## ART. 1.

Per l'esecuzione di opere portuali sono autorizzate le spese di:

- 15 miliardi nell'esercizio 1965;
- 15 miliardi nell'esercizio 1966;
- 15 miliardi nell'esercizio 1967;
- 15 miliardi nell'esercizio 1968;
- 15 miliardi nell'esercizio 1969.

Dette somme saranno iscritte per lire 10 miliardi annui nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ciascuno degli esercizi d'anzì indicati.

All'onere di lire 10 miliardi relativo all'esercizio 1965 si fa fronte mediante riduzione del fondo iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

In ciascuno degli esercizi indicati nel presente articolo, il Ministro del tesoro è autorizzato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche per un ricavo netto di lire 5 miliardi. Per l'anno 1965, il mutuo comprenderà, oltre al ricavo netto di cui sopra, la somma per interessi ed oneri relativi allo stesso esercizio.

Il netto ricavo di cui sopra sarà portato in ciascun esercizio ad incremento degli stanziamenti indicati nel precedente secondo comma. Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, negli esercizi dal 1965 al 1969, alle variazioni di bilancio conseguenti ai mutui previsti dal presente articolo.

(È approvato).

## ART. 2.

Con la legge di approvazione del bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1966 al 1969, in relazione al prevedibile andamento dei tributi

erariali ed alla possibilità del mercato finanziario, potranno, sulla base del programma di sviluppo economico, essere autorizzate maggiori spese per opere portuali in aggiunta a quelle previste dall'articolo 1, e stabilite le modalità per il finanziamento delle stesse.

(È approvato).

## ART. 3.

I mutui di cui all'articolo 1 da ammortizzarsi in un periodo non superiore ai 20 anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi fra il Ministero del tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreti del Ministro medesimo.

Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro. Le rate di ammortamento saranno iscritte negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche a decorrere dall'esercizio successivo a quello nel quale i mutui saranno stipulati.

(È approvato).

## ART. 4.

A carico delle spese previste dalla presente legge e di quelle che potranno essere autorizzate in base all'articolo 2 della legge stessa possono essere disposte assegnazioni per opere portuali da eseguirsi dagli enti portuali abilitati all'esecuzione delle opere medesime.

Le opere possono essere finanziate da parte dei suddetti enti portuali anche con il ricorso a mutui in base a delibere che dovranno ottenere la preventiva approvazione dei Ministeri dei lavori pubblici, della marina mercantile e del tesoro.

In tale senso si intendono integrate le norme che regolano gli enti portuali medesimi.

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.

(È approvato).

## ART. 5.

A carico delle spese previste dalla presente legge e di quelle che potranno essere autorizzate in base all'articolo 2 della legge stessa

si provvederà agli oneri per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti.

(È approvato).

ART. 6.

Con decreti del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e della marina mercantile, sarà provveduto per lo esercizio 1965 al riparto delle somme autorizzate dalla presente legge fra le spese per opere portuali e quelle per i mezzi effossori di cui all'articolo 5.

Correlativamente, il Ministro del tesoro provvederà, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Per gli esercizi successivi tale riparto sarà disposto con la legge di approvazione del bilancio per gli esercizi stessi.

(È approvato).

ART. 7.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni in ciascun esercizio per importi non superiori all'autorizzazione di spesa dell'esercizio medesimo e di quello successivo.

(È approvato).

ART. 8.

I progetti da finanziare in base alla presente legge debbono riguardare opere complete, per natura idonee a soddisfare il servizio cui sono destinate. Tra le opere contemplate dalla presente legge sono compresi i mezzi meccanici fissi o mobili per il carico, lo scarico, il deposito e il trasporto di merci.

(È approvato).

ART. 9.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministeri della marina mercantile, del bilancio e del tesoro, predispone il piano delle opere da finanziarsi nel quinquennio con i fondi di cui al primo comma dell'articolo 1.

I programmi esecutivi del piano di cui al precedente comma sono predisposti, con riferimento ai singoli esercizi, dal Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministeri della marina mercantile e del bilancio.

Entro il 31 marzo di ogni anno, il Ministro dei lavori pubblici presenterà al Parlamento, in allegato alla Relazione sulla situa-

zione economica del paese, una relazione sui programmi esecutivi realizzati nell'anno solare precedente.

(È approvato).

ART. 10.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta di disegni di legge.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Ratifica ed esecuzione del trattato che istituisce un Consiglio unico ed una Commissione 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).

Sarà votato per scrutinio segreto anche il disegno di legge n. 2553, testé esaminato.

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

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

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione sui disegni di legge:

« Ratifica ed esecuzione del trattato che istituisce un Consiglio unico ed una Commissione 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):

Presenti e votanti . . . . .	324
Maggioranza . . . . .	163
Voti favorevoli . . . . .	208
Voti contrari . . . . .	116

(La Camera approva).

« Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

del servizio escavazione porti » (*Approvato dal Senato*) (2553):

Presenti e votanti . . . .	324
Maggioranza . . . . .	163
Voti favorevoli . . . . .	203
Voti contrari . . . . .	121

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Abate	Bologna
Abenante	Bonaiti
Accreman	Bonea
Alatri	Borghi
Alba	Borra
Albertini	Borsari
Alboni	Bosisio
Alessandrini	Bova
Alessi Catalano Maria	Brandi
Amadei Leonetto	Breganze
Amadeo	Bressani
Amasio	Brighenti
Ambrosini	Bronzuto
Amendola Pietro	Brusasca
Amodio	Buffone
Angelino	Busetto
Armani	Buttè
Armaroli	Buzzetti
Arnaud	Cacciatore
Assennato	Caiazza
Astolfi Maruzza	Calabrò
Badini Confalonieri	Calasso
Balconi Marcella	Calvaresi
Baldi	Calvetti
Barba	Calvi
Bardini	Canestrari
Bártole	Cannizzo
Bassi	Cappugi
Bastianelli	Caprara
Battistella	Carocci
Beccastrini	Carra
Belci	Castellucci
Bemporad	Cataldo
Beragnoli	Cattaneo Petrini
Berlinguér Luigi	Giannina
Berloffa	Cavallaro Francesco
Bernetic Maria	Céngarle
Berretta	Ceravolo
Bertinelli	Cervone
Biaggi Francantonio	Chiaromonte
Biaggi Nullo	Cinciari Rodano
Biagini	Maria Lisa
Biagioni	Cocco Maria
Biànchi Fortunato	Codignola
Biasutti	Colasanto
Bima	Colleselli
Bisantis	Colombo Emilio
Bo	Colombo Vittorino

Corgi	Gessi Nives
Corona Giacomo	Gex
Curti Aurelio	Ghio
Dal Cantón Maria Pia	Giachini
D'Alessio	Gioia
Dall'Armellina	Giorgi
D'Amato	Girardin
D'Antonio	Gitti
D'Arezzo	Golinelli
Dárida	Gombi
De Capua	Gorreri
De Florio	Granati
Degan	Greggi
Del Castillo	Grilli
De Leonardis	Grimaldi
Della Briotta	Guariento
Dell'Andro	Guerrieri
Demarchi	Guerrini Giorgio
De Maria	Guerrini Rodolfo
De Meo	Guidi
De Mita	Gullotti
De Ponti	Illuminati
De Zan	Imperiale
Diaz Laura	Ingrao
Di Benedetto	Jacazzi
Di Giannantonio	La Bella
Di Lorenzo	Laforgia
Di Mauro Ado Guido	La Malfa
D'Ippolito	La Penna
Di Primio	Lenoci
Donát-Cattín	Leonardi
Dosi	Leone Raffaele
Dossetti	Leopardi Dittaiuti
Élkan	Levi Arian Giorgina
Ermini	Li Causi
Fabbi Francesco	Lizzero
Fada	Lombardi Ruggero
Failla	Longoni
Fasoli	Loperfido
Ferrari Riccardo	Lucchesi
Ferrari Virgilio	Lucifredi
Ferraris	Lupis
Ferri Giancarlo	Lusóli
Fiumanò	Macaluso
Folchi	Magno
Forlani	Malagugini
Fornale	Malfatti Francesco
Fortini	Malfatti Franco
Fracassi	Mancini Antonio
Franco Raffaele	Mannironi
Franzo	Marchesi
Fusaro	Marchiani
Gagliardi	Mariconda
Galli	Marotta Michele
Galluzzi	Marras
Gambelli Fenili	Martino Gaetano
Gasco	Martuscelli
Gerbino	Marzotto

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

Maschiella	Romita
Matarrese	Romualdi
Mattarelli	Rosati
Mazza	Rossi Paolo
Mazzoni	Rossi Paolo Mario
Melloni	Rossinovich
Mengozzi	Rubeo
Merenda	Ruffini
Miceli	Russo Vincenzo
Micheli	Russo Vincenzo
Migliori	Mario
Miotti Carli Amalia	Salvi
Misasi	Sammartino
Mitterdórf	Sarti
Monasterio	Scaglia
Montanti	Scalfaro
Morelli	Scarpa
Moro Dino	Scionti
Mussa Ivaldi Vercelli	Sedati
Nannini	Sforza
Nannuzzi	Sgarlata
Negrari	Silvestri
Nicolazzi	Sinesio
Nicoletto	Soliano
Nicosia	Sorgi
Nucci	Spagnoli
Olmini	Spinelli
Origlia	Stella
Pagliarani	Storchi
Pala	Sullo
Passoni	Sulotto
Patrini	Tagliaferri
Pellegrino	Tántalo
Pennacchini	Taverna
Pezzino	Tedeschi
Piccinelli	Tempia Valenta
Picciotto	Terranova Corrado
Piccoli	Titomanlio Vittoria
Pigni	Todros
Pintus	Togni
Poerio	Tognoni
Prearo	Toros
Pucci Ernesto	Trentin
Quaranta	Urso
Quintieri	Usvardi
Racchetti	Valiante
Radi	Vedovato
Raffaelli	Venturoli
Raia	Veronesi
Rampa	Vespignani
Raucci	Vicentini
Reale Giuseppe	Villani
Reggiani	Vincelli
Riccio	Zanibelli
Rinaldi	Zappa
Ripamonti	Zóboli
Romanato	Zugno
Romano	

*Sono in congedo* (concesso nelle sedute precedenti):

Amatucci	Graziosi
Bertè	Iozzelli
Bianchi Gerardo	Jacometti
Botta	Mattarella
Bottari	Natoli
Carcattera	Pedini
Castelli	Sabatini
Cavallari	Sangalli
Cavallaro Nicola	Scarascia
Conci Elisabetta	Simonacci
Cottone	Spádola
Finocchiaro	Tozzi Condivi
Gennai Tomietti Erisia	Villa

(concesso nella seduta odierna):

Colleoni	Martino Edoardo
Dagnino	

#### Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

PASSONI, *Segretario*, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

#### Ordine del giorno della seduta di domani:

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di giovedì 21 ottobre 1965, alle 16:

1. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FABBRI 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.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

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

— *Relatore:* Bressani.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

3. — *Discussione del disegno di legge:*

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

— *Relatore:* Fortuna.

4. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

— *Relatore:* Degan.

5. — *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 sessantesimo 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 sessantesimo 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.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

LEONE RAFFAELE ed altri: Concessione di assegno vitalizio ai mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (157);

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.

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

Modifiche alla legge 10 febbraio 1963, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

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

8. — *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.

MICELI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICELI. A nome del gruppo comunista avanzo formale richiesta perché al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di domani sia posto il seguito della discussione del disegno di legge n. 1062 sull'ordinamento regionale. (*Commenti al centro*). È la terza volta in meno di un mese che il nostro gruppo avanza una simile richiesta, e ciò mi dispensa dal ripetere questa sera quanto i miei colleghi hanno detto nelle precedenti occasioni.

La nostra insistenza è mossa dalla necessità di provocare una chiarificazione politica, cioè dall'esigenza di rendere esplicita la posizione dei partiti e del Governo su un argomento che è qualificante per ogni indirizzo economico, politico e sociale, quale quello dell'ordinamento regionale.

I partiti della destra hanno espresso chiaramente i motivi di rigetto della nostra pro-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

posta, ma il Governo e i partiti che lo sostengono non hanno potuto addurre tale motivazione (anche se da molti di essi condivisa) perché l'istituzione delle regioni, oltre che un dettato costituzionale, è un impegno preciso ed esplicito dei loro programmi di partito e di governo. Partiti di maggioranza e Governo perciò sono stati costretti, per respingere le nostre proposte, a ricorrere a giustificazioni ridicole che, oltre a rivelare la insostenibilità delle loro posizioni, offendono la serietà del Parlamento.

Non è che non vi siano nel paese problemi angosciosi e indifferibili, quale quello del trattamento degli invalidi civili, o quello degli invalidi di guerra. Ma non questi problemi vuole trattare il Governo per opporsi alla trattazione delle regioni: esso continua ad opporre la ripresa della discussione del provvedimento sugli insegnanti che, come tutti sanno, allo stato degli atti esigerà molte modifiche e non potrà andare in vigore, come è noto, prima dell'anno scolastico 1966-67.

Insistendo con la nostra richiesta, noi invitiamo Governo e maggioranza ad abbandonare questi ridicoli pretesti e a mostrare la loro vera faccia, affermando o che non vogliono l'istituzione delle regioni, oppure che vogliono creare delle regioni diverse da quelle stabilite dalla Costituzione.

BONEA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONEA. Dichiaro che voterò contro la proposta di modificazione dell'ordine del giorno, perché, pur non facendo parte della maggioranza governativa, faccio parte della maggioranza di coloro che non vogliono la modificazione dell'ordine del giorno. Tale modificazione noi avversiamo per il semplice fatto che il gruppo liberale è da sempre nettamente contrario all'ente regione.

CACCIATORE. Chiedo di parlare a favore.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CACCIATORE. È veramente paradossale che proprio in quest'aula, che ha elaborato ed approvato la Carta costituzionale, si debba ricordare che alcune norme di essa, pur essendo passati 18 anni dal 1° gennaio 1948, non sono ancora state attuate dal Parlamento. Non vi accorgete, onorevoli colleghi della maggioranza, che in tal modo siamo in un continuo stato di illegalità in quanto giorno

per giorno legiferiamo su materie di esclusiva competenza dell'ente regione?

Inoltre è ridicolo parlare di programmazione, di piani regionali quando mancano le regioni.

Molto più giusto sarebbe, e leale, se proprio non si vuole l'ente regione, modificare, con la procedura dell'articolo 138, la Costituzione che le prevede.

Il nostro voto alla proposta di modificazione dell'ordine del giorno sarà dunque favorevole perché si tratta di reagire contro un sopruso, cioè contro la violazione della Costituzione conquistata dal popolo italiano con tanti eroici sacrifici.

SCAGLIA, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCAGLIA, *Ministro senza portafoglio*. Spero che la Camera vorrà scusarmi se non trovo argomenti nuovi per respingere richieste vecchie e ripetute.

Ho già detto altra volta che il Governo ha nel suo programma l'approvazione delle leggi relative alla istituzione delle regioni. (*Proteste all'estrema sinistra*). Quindi non è vero che non vogliamo le regioni o che non le vogliamo come le vuole la Costituzione.

È abbastanza comprensibile che in uno scorcio di lavori parlamentari, quale è questo, di fronte a provvedimenti urgenti da approvare, non sia possibile inserire la discussione di un argomento evidentemente complesso, che richiede molto tempo. Questo non servirebbe assolutamente a realizzare le regioni, ma soltanto a disturbare il corso normale dei lavori parlamentari. (*Proteste all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Miceli di porre al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di domani il prosieguo della discussione dei provvedimenti relativi all'ordinamento regionale.

(*Non è approvata*).

Resta pertanto confermato l'ordine del giorno da me annunziato.

**La seduta termina alle 21,30.**

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI  
Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. VITTORIO FALZONE

**INTERROGAZIONI  
E INTERPELLANZE ANNUNZiate**

*Interrogazioni a risposta scritta.*

**SERVADEI.** — *Al Governo.* — Per conoscere se intenda, attraverso l'« Enel » o una serie di comitati tecnici nazionali e provinciali affiancati dai rappresentanti dei comuni, sviluppare un piano di elettrificazione delle zone rurali.

Ciò come coerente conclusione dell'opportuno censimento delle zone buie operato nazionalmente dal citato Ente, in riferimento alle troppe leggi che dispongono senza adeguati fondi provvidenze per la elettrificazione, alle conseguenti dispersioni finanziarie, tecniche e burocratiche.

L'interrogante ritiene il problema della massima importanza ed urgenza, in quanto dalla soluzione dello stesso dipenderà in larga misura il mantenimento di popolazioni, in zone importanti sotto l'aspetto umano ed economico. (13351)

**FODERARO.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non ritenga di proporre la istituzione di un ruolo speciale in favore del personale già addetto alle sopresse Sottosezioni degli archivi di Stato, soddisfacendo così le aspettative degli interessati e creando in tal modo condizioni di uguaglianza nei riguardi di quei dipendenti che, provenienti dai comuni ed addetti alle segreterie delle scuole di avviamento, sono stati sistemati in apposito ruolo. (13352)

**COCCIA.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere per quali ragioni permanga l'ingiustificato regime commissariale nella amministrazione separata dei beni civici di Vazia, malgrado la scadenza del termine di legge; e per sapere quando intenda restituire a quella comunità autonoma il diritto alla gestione democratica nell'interesse della popolazione e nel rispetto della legge. (13353)

**ARMATO.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i motivi che non hanno fatto concedere le ferie retribuite ed il congedo per malattia al personale assunto in base all'articolo 24 della legge n. 959 del 1962, in netto contrasto con quanto sancito dalla Costituzione. (13354)

**GAGLIARDI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non intenda applicare alle cooperative agricole

ricadenti nei comprensori danneggiati dalle alluvioni le norme di legge relative ai prestiti quinquennali di esercizio.

L'interrogante chiede ancora se non si ritenga per dette cooperative di aumentare il contributo statale sugli interessi relativi al primo anticipo sui conferimenti, considerato che le uve quest'anno scarseggiano o sono gravemente danneggiate.

Si renderebbe necessario ancora disporre prestiti speciali a basso tasso di interesse per l'acquisto di uve, mosti concentrati e vini. (13355)

**CINCIARI RODANO MARIA LISA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza che, anche quest'anno, non hanno ancora avuto inizio le lezioni alla scuola elementare, speciale, per subnormali G. Mameli di Roma;

che negli anni scorsi le lezioni hanno avuto inizio in tale scuola con ben due mesi di ritardo sul calendario scolastico;

che tale ritardo provoca grave danno agli alunni ed è fonte di seria preoccupazione per famiglie già duramente provate;

che tale ritardo si deve alla difficoltà di provvedere del personale specializzato che dovrebbe esser adibito alla sorveglianza dei bambini durante il tragitto negli autobus riservati messi a disposizione dal comune di Roma;

per sapere altresì se non intenda, anche promuovendo gli opportuni accordi col comune di Roma, adottare gli opportuni provvedimenti per la sollecita soluzione del problema. (13356)

**CINCIARI RODANO MARIA LISA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che nella zona di Tor de' Schiavi (Roma) essendo pericolante l'edificio scolastico della scuola elementare, si deve provvedere al trasporto giornaliero in pullman di 1.300 bambini alla scuola Ciro Menotti in via Dall'Oro; se sia a conoscenza, altresì, del fatto che il direttore didattico ha attribuito alle insegnanti il compito di vigilare sull'incolumità dei bambini durante il tragitto, e che, di conseguenza, poiché i pullman disponibili sono in numero limitato e debbono fare più volte il percorso, parte dei bambini resta in attesa, senza sorveglianza, presso l'una o l'altra scuola, mentre le lezioni possono avere inizio soltanto con molto ritardo.

Per sapere, infine, se non intenda, anche mediante opportune intese col comune di

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

Roma, provvedere a personale apposito per la sorveglianza dei bambini durante il tragitto dall'una all'altra scuola. (13357)

ISGRÒ. — *Ai Ministri della marina mercantile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritengano di aderire all'istanza urgente presentata da circa 90 famiglie di pescatori di Sant'Antioco in Sardegna per ottenere la concessione per l'esercizio della pesca con l'attrezzo a strascico denominato « Gangaro » nel golfo di Palmas e nel golfo di Carloforte per il periodo invernale — e precisamente nei mesi di ottobre, novembre, dicembre e gennaio di ogni anno — tenendo presente lo stato di miseria in cui versano durante l'inverno non avendo altra fonte di reddito e tenuto altresì conto che l'esercizio di questo tipo di pesca, in quel periodo, non arreca alcun danno. (13358)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza dei fatti verificatisi all'Ospedale « Cardarelli » di Napoli, dove i 4 infermieri di gruppo A Larucci, Barberio, Donnarumma e Smiraglia, furono sospesi per essersi rifiutati di svolgere anche mansioni di inservienti e successivamente puniti con sole lire 1.000 di multa.

Che con apposito comunicato il Consiglio di Amministrazione degli Ospedali Riuniti di Napoli, ha preteso imporre al personale infermieristico anche mansioni di pulizia, in contrasto coi compiti loro spettanti a norma del D.R. 2 maggio 1940 n. 1310 (*Gazzetta ufficiale* 25 settembre 1940 n. 225), senza curarsi delle gravi conseguenze igienico-sanitarie che l'esercizio di tali contrastanti compiti comporta per la sanità degli infermi.

Se non ritiene, pertanto, dover energicamente intervenire con provvedimenti atti ad assicurare il rispetto delle norme legali nei confronti dei dipendenti e a garantire l'efficienza organizzativa ed igienico-sanitaria dell'Ospedale « Cardarelli », dove recentemente la carenza di personale è stata causa della morte di un bimbo, e ciò anche per evitare che la categoria sia costretta a difendere i propri diritti con azioni sindacali, che in una simile situazione sarebbero più che giustificate, qualora non dovesse essere revocato il cennato provvedimento. (13359)

FRANCHI E GRILLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi che, ad un anno di distanza, ancora osano all'emanazione dei decreti di promozione ad « Ordinario » dei professori di ruolo straordi-

nario di educazione fisica vincitori del concorso per titoli n. 2 a 563 cattedre di educazione fisica indetto con decreto ministeriale 15 marzo 1960 e nominati in ruolo con decorrenza dall'1° ottobre 1962. (13360)

BONEA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se sia possibile istituire una tenenza di 1° grado nella stazione di carabinieri di Martina Franca (Taranto), sia per l'ampiezza del territorio — montano e rurale a cavallo di tre province — sia perché lo stesso è esposto ai frequenti reati contro le persone ed il patrimonio, come quello dei comuni limitrofi di Ceglie Messapico e Villa Castelli (Brindisi).

In linea molto subordinata, l'interrogante chiede se non ritenga opportuno coprire immediatamente i posti vacanti dell'attuale organico, per altro notevolmente insufficiente. (13361)

CALASSO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza della nomina di un commissario prefettizio, presso il comune di Gallipoli, per la compilazione del bilancio preventivo per il 1965;

per sapere se ritiene giustificato e pienamente conforme alla legge, il provvedimento, dato che il prefetto, prima di sostituirvisi, non ha tentato la convocazione d'ufficio, come avrebbe potuto, del consiglio comunale, dopo l'inutile tentativo attraverso l'invito fatto al sindaco;

per sapere infine se non creda di dover intervenire, sospendendo il decreto del prefetto ed invitando lo stesso ad esperire direttamente l'ultimo tentativo, perché il bilancio, prima che nelle mani di un commissario, sia portato dinanzi alla maggiore e legittima competenza del Consiglio comunale. (13362)

BONTADE MARGHERITA. — *Ai Ministri dell'industria e commercio e degli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se, a seguito della proroga fino al 31 dicembre 1980 dell'attività della Cassa, stabilita con la legge 30 giugno 1965, n. 159, si possono ora far conoscere alle commissioni provinciali per l'artigianato le modalità per l'inoltro delle domande raccolte fin dal 21 gennaio 1964, presentate dalle aziende artigiane, per essere ammesse a contributo. (13363)

BONEA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno ribadire la circolare ministeriale n. 62

del 20 febbraio 1964, inerente alla distribuzione dei carichi scolastici nelle scuole italiane. In particolare se non consideri conveniente raccomandare una limitazione dei compiti a casa per il lunedì, tenendo presente che, come per ogni normale giornata scolastica, il solo pomeriggio del sabato debba essere utilizzato per gli impegni di scuola, e la domenica sia disponibile a piacimento degli scolari e studenti. (13364)

**BONTADE MARGHERITA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali nella ripartizione dei fondi stanziati dalla legge 26 luglio 1965, n. 969, per i danni alluvionali, la Sicilia è stata esclusa. (13365)

**GOEHRING.** — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia, diffusa negli ambienti aeronautici e raccolta dalla stampa del ramo, che l'Alitalia si appresterebbe a chiedere la concessione, in forma diretta o indiretta, per la costruzione e la gestione di un terzo aeroporto in Milano.

Le notizie raccolte parlerebbero di pressioni esercitate da alcuni dirigenti della compagnia di bandiera sull'I.R.I., proprietaria della maggioranza del pacchetto azionario, per ottenere dallo Stato il finanziamento occorrente.

La notizia diffusa è legata al fatto che, essendo risultata l'Alitalia soccombente nei due giudizi da essa promossi innanzi al tribunale di Roma e avanti la corte d'appello di Roma contro la Società esercizi aeroportuali di Milano, è oggi tenuta a corrispondere a detta società oltre agli arretrati ammontanti a due miliardi e mezzo di lire, i corrispettivi per servizi espletati sugli aeroporti di Milano per legge dalla S.E.A., espressione del comune e della provincia di Milano, che con i soli mezzi finanziari locali e senza alcun intervento statale ha realizzato il complesso aeroportuale di Milano, il quale alla scadenza della concessione sarà gratuitamente trasferito, ancora per la stessa legge, al demanio dello Stato.

L'interrogante ritiene sia giunto il momento di un intervento dei Ministri interrogati per far desistere l'Alitalia da ulteriori manovre dilatorie e defatigatorie e chiede se non si ritenga di aprire un'inchiesta per esaminare la liceità di tale condotta, che pro-

voca per le ambizioni di alcuni dirigenti gravi danni materiali e morali alla collettività, da cui l'Alitalia attinge i suoi finanziamenti. (13366)

**BONEA.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se rispondano a verità le notizie correnti che lo scalo per le linee di navigazione da e per l'Oriente, verrebbe spostato dal porto di Brindisi a quello di Bari. (13367)

**BONEA E TAVERNA.** — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria e commercio.* — Per sapere se rispondano al vero le voci correnti su notevoli disfunzioni nella lavorazione degli stabilimenti siderurgici della Italsider a Taranto. Secondo tali voci, un altoforno sarebbe stato inattivo per oltre un mese in un recente passato ed un secondo dovrebbe esserlo per circa sei mesi, in un prossimo futuro, per difettoso funzionamento. Si desidera conoscere infine se circa trecentomila tonnellate di ghisa già fusa per particolari impieghi, siano state irrimediabilmente perdute, in quanto non utilizzabili. (13368)

**CURTI IVANO.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere le ragioni che ritardano la emanazione delle norme previste dalla legge 26 giugno 1965 n. 717 (recante provvedimenti per lo sviluppo del Mezzogiorno) e per quanto in particolare attiene al settore della pesca in considerazione delle innumerevoli domande pendenti presso le Capitanerie di Porto per la richiesta di contributi previsti dall'articolo 17 della legge medesima.

Un ulteriore ritardo nella emanazione di dette norme oltre che impedire l'esame delle domande già presentate, differirebbe la esecuzione di importanti opere indispensabili alla flotta peschereccia per il suo potenziamento, con grave pregiudizio per gli interessi di migliaia di pescatori e della economia del Paese. (13369)

**COLASANTO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se si intenda porre una remora all'eccessivo cambiamento dei testi scolastici e quindi ad inutili dispendi, specialmente nel caso di alunni ripetenti.

Non si comprende neppure perché nella stessa scuola, e peggio ancora, nelle diverse sezioni delle stesse classi debbano usarsi testi differenti.

A parere dello scrivente, le opinioni o le preferenze dei docenti debbono trovare qualche limite nell'interesse degli alunni e principalmente delle loro famiglie. (13370)

**TRIPODI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia al corrente del grave disagio che si è venuto a creare in seno alla popolazione del comune di Roccella Ionica (Reggio Calabria) e di numerosi altri comuni limitrofi, a seguito della mancata istituzione della terza classe dell'istituto tecnico industriale; ciò comporta che circa 40 alunni, non disponendo di mezzi economici per frequentare altrove lo stesso tipo di scuola, saranno costretti ad interrompere gli studi con grave pregiudizio del loro avvenire. (13371)

**FASOLI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali siano le opere previste per la sistemazione della parte valiva del torrente Mollarino in agro di San Biagio Saracinisco, Villalatina ed Atina (Frosinone) e quali di esse sono già state realizzate. (13372)

**DE LEONARDIS, IMPERIALE, SEMERARO, URSO E SCARASCIA-MUGNOZZA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se risponde a verità il proposito di sopprimere le sezioni staccate del Genio civile per le opere marittime di Manfredonia, Brindisi e Taranto. Tale deprecabile decisione comporterebbe grave danno e pregiudizievole ritardi al sollecito adempimento delle funzioni, che, se decentrate, possono importare minori spese e più facile assolvimento. È inconcepibile proprio in un clima di decentramento amministrativo, cui peraltro si ispira il disegno di legge governativo n. 1947 diretto ad istituire le sezioni autonome in Trieste, Ravenna e Reggio Calabria, voler eliminare servizi e competenze, che tendono ad assicurare la capillarità utile e, a volte, insostituibile.

Ma la presenza continua e diligente di funzionari specializzati è ormai indispensabile nella sicura prospettiva di sempre maggiore potenziamento dei porti di Manfredonia, Brindisi e Taranto, naturali sbocchi del rapido sviluppo industriale dei rispettivi retroterra.

Gli ambienti marinari e le popolazioni interessate paventano le ventilate soppressioni ed auspicano che venga scongiurata una decisione anacronistica e dannosa. (13373)

**BUTTE, LONGONI, DOSI, COLOMBO VITTORINO E RIPAMONTI.** — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e delle parte-*

*cipazioni statali.* — Per conoscere se risponda a verità la notizia data dalla stampa che l'Alitalia intenderebbe costruire e gestire un terzo aeroporto a Milano, da destinarsi esclusivamente al suo traffico.

Poiché un progetto del genere, data la presenza dei due aeroporti perfettamente funzionanti di Linate e Malpensa, costituirebbe un inutile impiego di denaro pubblico e contrasterebbe con il piano programmatico, si chiede che questa notizia riceva immediata e chiara smentita. (13374)

**MOSCA, CUCCHI, DE PASCALIS, DI VAGNO, LOMBARDI RICCARDO E GREPPI.** — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se risponda a verità la notizia che l'Alitalia intenderebbe chiedere all'I.R.I. un finanziamento per la costruzione e la gestione di un terzo aeroporto a Milano da destinarsi esclusivamente al traffico della sua flotta.

Se ciò fosse vero si dovrebbe dedurre che l'Alitalia, azienda statale, ritenga lecito spendere pubblico denaro al solo scopo di porre praticamente nel nulla una legge dello Stato, una convenzione liberamente sottoscritta dallo Stato con la società per azioni Esercizi aeroportuali di Milano nonché i dispositivi delle sentenze emesse dalla magistratura alla quale l'Alitalia si è rivolta soccombendo per ben due volte consecutive.

Poiché la costruzione di un nuovo aeroporto nella metropoli lombarda non può non apparire del tutto superflua in una Milano, colpevole solo di aver realizzato senza alcun intervento statale attraverso la S.E.A. ciò che lo Stato avrebbe dovuto costruire, gli interroganti desiderano conoscere se non si ritenga di dover smentire una così inaudita notizia per la tranquillità di tutti i contribuenti italiani e di quelli milanesi in specie, oltre che per quanto si attiene all'applicazione del piano di programmazione nazionale in corso di esame e di approvazione. (13375)

**MATARRESE E SFORZA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere i motivi per i quali, finora, non è stato approvato e pubblicato il Regolamento di attuazione della legge 3 febbraio 1963, n. 112, concernente l'ordinamento della professione di Geologo.

Gli interroganti, nel ricordare che l'articolo 16 della suddetta legge prescriveva che il Regolamento sarebbe stato pubblicato entro un anno dalla entrata in vigore della legge stessa, richiamano l'attenzione del Mini-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

stro sul discredito che l'inadempienza governativa suscita fra gli interessati e fra i cittadini tutti. (13376)

ZUGNO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non ritenga urgente assegnare adeguati finanziamenti agli ispettorati agrari della Lombardia presso i quali sono giacenti da oltre un anno domande di mutui per la formazione della proprietà contadina e per miglioramenti fondiari.

Rileva l'interrogante che alcuni ispettorati provinciali, quali ad esempio quello di Brescia, da tempo respingono domande di miglioramenti fondiari per completa mancanza di fondi. (13377)

PELLEGRINO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono a conoscenza del deprecabile comportamento del direttore dell'ufficio comunale del lavoro di Mazara del Vallo, dottor Andrea Cullè, e conseguentemente del procedimento penale a suo carico esperito;

se non ritengano d'intervenire per un pronto allontanamento di esso Cullè dall'ufficio suddetto e definizione del suo processo penale per ristabilire normalità e legalità nell'ufficio del lavoro di Mazara del Vallo. (13378)

POERIO E MICELI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza della richiesta avanzata dagli abitanti di Piana di Curinga, in provincia di Catanzaro, al sindaco di quel comune per ottenere il ripristino della transitabilità dell'antica strada collegante Piana stessa allo scalo ferroviario di Curinga ed ora chiusa al traffico da alcuni proprietari terrieri del luogo;

per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda prendere affinché giustizia sia resa agli abitanti di Piana, dal momento che essi hanno necessità assoluta della suddetta strada che li collegherebbe rapidamente, attraverso un percorso di circa trecento metri, allo scalo di Curinga, mentre ora sono costretti ad una deviazione e ad un percorso pericoloso di oltre otto chilometri, di andata e ritorno; distanza che tutti i giorni sono costretti a percorrere i braccianti, i manovali, i contadini per motivi di lavoro e chiunque abbia bisogno di approvvigionamenti, ma soprattutto debbono percorrerla i bimbi che devono frequentare la scuola.

Il ripristino immediato della transitabilità della vecchia breve strada permetterebbe a tutti meno disagi ed eviterebbe disgrazie, come quella avvenuta tempo addietro con la morte del bambino Pettinato Bruno. (13379)

SAMMARTINO. *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per sapere se, in conseguenza dell'annunziata cessazione della integrazione viveri A.A.I. alle refezioni dei Patronati scolastici, nessuno dei quali può essere in grado di sopportarne gli oneri, non stiano per assumere provvedimenti perché tale forma di assistenza, tanto benemerita ed efficace, nelle scuole di province particolarmente bisognose, come quella di Campobasso, venga proseguita dai Patronati stessi. (13380)

POERIO E MICELI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a sua conoscenza l'azione di persecuzione e di ricatto che, a quanto viene riferito dai lavoratori interessati, va operando il collocatore comunale di Palermi, in provincia di Catanzaro, signor Vito Ranieri.

Attualmente il signor Ranieri, non si sa su mandato di chi e con quale autorità, sta procedendo alla cancellatura dagli elenchi anagrafici dei lavoratori dell'agricoltura, di molti braccianti agricoli e coloni, nonché di raccogliatrici di olive, che in quel comune di contadini poveri e di braccianti agricoli sono molti.

Gli interroganti chiedono un intervento urgente, che valga a frenare l'azione dannosa che il signor Vito Ranieri va compiendo e valga, nel contempo, a restituire i diritti violati ai lavoratori di Palermi. (13381)

BORRA E SABATINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere, a seguito dell'accoglimento come raccomandazione dell'ordine del giorno presentato durante la discussione della legge sulle pensioni del 21 luglio 1965, n. 903, circa la revisione dei trattamenti previsti per le pensioni facoltative, quali provvedimenti siano in corso o si intendano adottare per adeguare tali pensioni, rimaste ferme a limiti molto bassi, a livelli che meglio corrispondano alle esigenze attuali, anche in considerazione che la pensione sociale fissa un minimo non inferiore alle 12.000 lire mensili anche per categorie che non hanno pagato contributi in ragione di quelli pagati dagli assicurati alla facoltativa. (13382)

**BUFFONE.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se, per motivi igienico-sanitari, non ritenga dover disporre perché il problema idrico-fognante di San Giovanni in Fiore (Cosenza) venga risolto integralmente e con ogni possibile sollecitudine, in modo che, ultimati i lavori relativi al progetto stralcio di lire 300.000.000 già approvato, si possa dar corso all'esecuzione dell'intera opera.

(13383)

**BUFFONE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, allo scopo di promuovere e sviluppare la formazione professionale dei giovani, in una zona particolarmente adatta, non ritenga dover approvare ed adeguamente finanziare il piano di attività deliberato dall'istituto professionale di Stato per l'industria e l'artigianato di Cosenza, che prevede, tra l'altro, l'istituzione di una scuola coordinata per aggiustatori meccanici in Rogliano ed una scuola coordinata per installatori impianti idro-termo-sanitari in Paola.

(13384)

**BUFFONE.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro del turismo e lo spettacolo.* — Per sapere se non ritengano di dover accogliere l'ordine del giorno votato dal convegno dei sindaci marini e montani del golfo di Squillace, riunitosi a Soverato (Catanzaro) il 28 agosto 1965, con cui si fanno voti perché, in sede di predisposizione del primo piano quinquennale di coordinamento e di sviluppo economico, il territorio del golfo di Squillace (costiera jonica-montagne della Sila e delle Serre), venga considerato « comprensorio di sviluppo turistico ».

(13385)

**BUFFONE.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se non ritenga debbasi disporre d'urgenza e con intervento straordinario della Cassa per il Mezzogiorno, per la normalizzazione dell'approvvigionamento idro-potabile di Cosenza e la valorizzazione della Valle del Crati.

(13386)

**BUFFONE.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se, allo scopo di alleviare la disoccupazione operaia nella zona di San Giovanni in Fiore (Cosenza), non ritenga dover disporre perché possa essere al più presto finanziato, appaltato ed eseguito il progetto (primo stralcio) dei lavori di costruzione della diga, per l'irrigazione del comprensorio dell'Alto

Neto e della Valle di Ariamacina (approvato dal Comitato di coordinamento dei provvedimenti straordinari per la Calabria - verbale del 10 dicembre 1964).

(13387)

**CACCIATORE.** — *Al Ministro dell'interno ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se non ritengano doveroso adottare con urgenza i necessari provvedimenti per dotare l'importante borgata Corticelle del comune di Lustra (Salerno) di acqua potabile.

(13388)

**BOVA.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per conoscere se i Ministri interrogati intendano intervenire per sanare la precaria ed insostenibile antigienica situazione dell'attuale mattatoio del comune di Catanzaro.

In particolare l'interrogante desidera conoscere, se, stante la situazione così grave, si intenda accogliere la richiesta di contributo avanzata da quell'amministrazione comunale ai sensi della legge n. 589 con i prossimi stanziamenti per la costruzione di un nuovo mattatoio.

(13389)

**BOVA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali sono i motivi per cui non è stato istituito a Roccella Ionica il triennio superiore dello istituto tecnico industriale a completamento del biennio inferiore già esistente.

L'istituzione dell'intero corso tecnico nel detto centro assume carattere di vitale importanza, non solo per Roccella Ionica, ma per tutta la fascia del litorale, che comprende i centri che vanno da Badolato in provincia di Catanzaro a Brancaleone in provincia di Reggio Calabria con il rispettivo entroterra.

Inoltre, il mancato completamento del corso finirà con l'annullare anche i benefici già in atto della istituzione del biennio, che fino a ora ha egregiamente funzionato, non trovando più i giovani della fascia sopra precisata convenienza a frequentare un corso che sanno incompleto e senza prospettive.

I rappresentanti degli Enti locali, comune e provincia, hanno già fatto conoscere di essere disposti ad assumere qualsiasi iniziativa, in collaborazione con il ministero, per facilitare l'istituzione di detto corso, prospettato favorevolmente dal provveditore di Reggio Calabria, che si è fatto inoltre portavoce del malcontento sorto nell'ambiente per essere venuta meno la legittima aspettativa degli studenti di proseguire *in loco* gli studi già iniziati.

(13390)

*Interrogazioni a risposta orale.*

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se, a seguito dei gravi addebiti mossi all'amministrazione comunale di Desio in materia di aree fabbricabili, l'autorità tutoria non abbia ritenuto di disporre che contemporaneamente all'indagine giudiziaria in corso venisse svolta una inchiesta amministrativa non limitata solo ai casi lamentati e agli anni nei quali si sarebbero determinati.

(3063)

« SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere, con urgenza — premesso che gli atti relativi al concorso per la cattedra di storia della Chiesa nell'Università di Pisa, conclusosi all'inizio del decorso anno accademico 1964-65, furono sottoposti, come per legge, all'esame della I sezione del Consiglio superiore della pubblica istruzione, la quale, a quanto risulterebbe, ne constatò la piena regolarità solo per i primi due ternati, mentre sollevò talune riserve circa le ragioni che avevano indotto la commissione giudicatrice a non attribuire il terzo posto; considerato altresì che siffatto parere, che pare sia stato successivamente confermato dalla stessa sezione, non può costituire ostacolo all'ulteriore corso degli atti concernenti la nomina dei primi due ternati Alfredo Marchesi (Padre Ilarino da Milano) e Raffaele Belvedere — i motivi per i quali sino a questo momento non risultano ancora firmati i decreti di nomina dei due vincitori del predetto concorso.

« Gli interroganti non possono mancare di richiamare l'attenzione del Ministro sulle gravi conseguenze derivanti agli interessati, qualora fosse ulteriormente ritardata la firma dei loro decreti di nomina, data l'imminenza dell'inizio dell'anno accademico 1965-66.

(3064)

« FERIOLI, BOZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere quali siano le ragioni dell'annunciato ritiro dell'A.G.I.P. dal mercato britannico, per sapere quali siano stati gli investimenti su quel mercato e a quali condizioni se ne realizzerrebbe la cessione.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere l'indirizzo attuale dell'A.G.I.P. nella sua politica di espansione all'estero, in relazione agli impegni finanziari assunti in passato.

(3065)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali urgenti e coordinati interventi intendano promuovere, per venire concretamente e tempestivamente in aiuto delle popolazioni della Sicilia sud-orientale e specificatamente di quelle di alcuni comuni delle province di Siracusa e Ragusa duramente colpite dal violento nubifragio che si è abbattuto in quelle zone il 19 ottobre e che ha provocato vittime, ingenti danni ai terreni, alle colture, ai fabbricati rurali e a numerose arterie e ponti.

(3066)

« SPADOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della difesa e dell'interno, per sapere se sia vero che gli agenti di pubblica sicurezza, anche dopo aver maturato il diritto regolamentare non vengono promossi appuntati con evidente loro danno morale e materiale;

per conoscere il numero di coloro che tale diritto hanno e se non ritengano di provvedere sollecitamente alla promozione di tutti gli interessati.

(3067)

« PELLEGRINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se siano a conoscenza dei licenziamenti effettuati in provincia di Sondrio da parte del cotonificio Fossati di Sondrio, della SIO di Ardenno e della società Berkel di Chiavenna, per un totale di diverse centinaia di unità.

« Consta agli interroganti che al reparto confezioni manifatture dell'Adda sono stati licenziati 12 impiegati, 140 operai, fra i quali tre membri della commissione interna, che alla SIO di Ardenno si profila il licenziamento di 60 unità delle 80 attualmente occupate, che alla società Van Berkel di Chiavenna si parla addirittura della chiusura totale dello stabilimento.

« Ciò premesso, gli interroganti chiedono quali iniziative urgenti intendano prendere i Ministri per impedire un ulteriore peggioramento della situazione e per assicurare a centinaia di lavoratori, ora licenziati, di riprendere la loro normale attività.

(3068)

« DELLA BRIOTTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria e commercio, per sapere se corrispondono al vero le notizie relative allo sviluppo di trattative volte al pratico assorbimento nel

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1965

gruppo industriale C.G.E. di Milano dello stabilimento Ansaldo San Giorgio di Genova.

« Se così fosse, gli interroganti intendono conoscere quale orientamento adotta il Governo, contro una misura di riprivatizzazione di un'azienda a partecipazione statale e le conseguenti minacce, che ne derivano, ai livelli di occupazione negli stabilimenti C.G.E. (3069) « ROSSINOVICH, SACCHI, RE GIUSEPPINA, LAJOLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se e come intenda porre fine alle sistematiche violazioni di legge ed al sabotaggio antidemocratico, messi da tempo in atto, nell'amministrazione comunale di Crotona da una maggioranza consiliare ibrida e pericolante, che da mesi si rifiuta di far discutere il bilancio preventivo del comune e, dopo numerose manifestazioni popolari e reiterati richiami anche presso la autorità prefettizia, ha costretto i consiglieri di opposizione di sinistra ad una severa protesta, attraverso il loro permanente insediamento nell'aula consiliare sino alla trattazione del bilancio.

« In tale situazione, anche per evitare giustificate esplosioni e la collera cittadina, che è arrivata ormai al massimo e che si esprime attraverso continue imponenti manifestazioni, gli interroganti chiedono se non sia indispensabile un pronto e decisivo intervento per il ripristino della legalità, che garantisca il funzionamento democratico dell'amministrazione comunale di Crotona.

(3070) « MESSINETTI, GULLO, MICELI, FIUMANÒ, PICCIOTTO, POERIO, TERANOVA RAFFAELE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere quali misure di pronto intervento sono state adottate per andare incontro alle popolazioni dell'Ogliastra e della Gallura in Sardegna, colpite duramente dal nubifragio abbattutosi in quelle zone nei giorni 17 e 18 ottobre 1965;

per sapere se sono in corso gli accertamenti dei danni affinché possano adottarsi a vantaggio dei colpiti le provvidenze previste dal disegno di legge n. 2661, attualmente all'esame del Parlamento;

per sapere quali interventi urgenti sono stati disposti per consentire la riapertura del traffico interrotto dal crollo di due ponti sulla Orientale sarda, tra Tertenia e Gairo, per il ripristino delle opere d'arte travolte dall'alluvione e per la riparazione e il ripristino

della sede stradale sulla bivio Carmine-Gairo e sulla Gairo-Osini, che già prima del nubifragio erano franate in due punti.

(3071) « PIRASTU, MARRAS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'agricoltura e foreste e della ricerca scientifica, per sapere se sono a conoscenza dei risultati del simposio internazionale sui problemi della irrigazione con acque salse e della desalinazione dell'acqua marina, organizzato recentemente a Roma dall'Accademia nazionale di agricoltura e dal Consiglio nazionale delle ricerche;

per conoscere se, in base ai risultati di questo convegno e di altri studi sull'argomento, non ritengano di promuovere ulteriori approfondimenti del problema anche con più ampie prove di sperimentazione pratica, al fine di accertare le concrete possibilità, al momento presente, e i costi relativi all'utilizzazione dell'acqua marina nei processi agricoli e industriali.

(3072) « MARRAS ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere quali siano i tempi previsti per la totale apertura al traffico dell'autostrada dell'aeroporto di Fiumicino a Roma, di cui solo pochi chilometri sono attualmente in esercizio. (3073) « MARRAS ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del tesoro e dell'interno, per sapere se risulta che dall'agosto del 1962 al maggio 1963 siano stati utilizzati presso la Direzione generale dei danni di guerra in qualità di cottimisti le seguenti persone:

- 1) Alberto Bragaglia;
- 2) Umberto Di Sora;
- 3) Lorenzo Donati;
- 4) Teresa Munno;
- 5) Leda Vitelli in Gaibisso;
- 6) Stella Paolantonio in Lunghi;
- 7) Giuseppina Calderoni.

« Per sapere altresì:

1. — se l'assunzione come cottimisti della Direzione generale per i danni di guerra dei signori Bragaglia e Di Sora è stata concordata con l'Amministrazione provinciale di Frosinone, di cui i predetti sono, rispettivamente, dipendente di ruolo e dipendente non di ruolo, e quali sono i periodi in cui hanno effettivamente prestato tale attività di cottimisti, poiché risulterebbe che i suddetti di-

pendenti non hanno mai interrotto il loro servizio presso gli uffici dell'Amministrazione provinciale di Frosinone;

2. — in base a quali documentazioni risulta il servizio prestato come cottimisti presso la Direzione generale per i danni di guerra ovvero presso l'Ufficio periferico di Frosinone;

3. — se l'assunzione come cottimista del signor Donati è stata concordata con l'Amministrazione dell'ente da cui dipende, essendo il predetto allora e tuttora direttore dell'Ente provinciale del turismo di Frosinone;

4. — come la signora Vitelli ha potuto prestare il servizio di cottimista, risultando all'epoca effettivamente impiegata come insegnante presso la scuola media di Pofi;

5. — per quali mansioni è stata assunta come cottimista la signora Calderoni, che all'epoca risultava occupata come domestica presso la famiglia dell'onorevole Fanelli, Sottosegretario al tesoro, ed analogamente quale lavoro hanno svolto come cottimiste la signorina Munno, nipote dell'onorevole Fanelli, e la signora Paolantonio, parente dello stesso; e, infine, da quali documenti risulta l'effettivo servizio prestato dalle suddette persone;

6. — quale è stato il compenso liquidato a tutte le persone indicate, per quali periodi, e se ciò sia avvenuto esclusivamente in base ad apposite dichiarazioni rilasciate dalla Segreteria del sottosegretario Fanelli.

(3074)

« PIETROBONO, D'ALESSIO ».

#### Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere la verità sulla ventilata soppressione della linea ferroviaria Monza-Molteno.

« A tal proposito è necessario un intervento preciso e deciso, volto a tutelare gli interessi di parecchi lavoratori e studenti seriamente danneggiati, qualora si attuasse la soppressione.

« L'interpellante chiede, altresì, la sospensione del provvedimento, nonché un riesame del problema, così come hanno chiesto i sindaci delle amministrazioni interessate, per non danneggiare i legittimi e vitali interessi della popolazione Brianzola.

(589)

« LONGONI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei trasporti e aviazione civile e delle partecipazioni statali, per sapere se risponda a verità la strabiliante notizia divulgata in questi giorni da molte agenzie di stampa, tra cui la specializzata in questioni

aeronautiche « Air Press » di Roma, secondo la quale l'Alitalia — Linee Aeree Italiane S.p.A., del Gruppo I.R.I. — si appresterebbe a costruire un aeroporto a Milano, su cui operare con gli aeromobili della propria flotta.

« In tal modo, si precisa da parte degli informatori delle suddette agenzie di stampa, la Compagnia di bandiera non sarebbe più costretta a pagare a terzi né i diritti di approdo e partenza, ora dovuti alla Società p. A. Esercizi Aeroportuali per il movimento degli aeromobili sugli aeroporti di Milano, né i canoni per la cosiddetta assistenza di *handling*.

« L'interpellante fa presente in particolare che, in merito alla privatizzazione degli aeroporti milanesi, e al relativo diniego dell'Alitalia di riconoscere quanto prescritto in proposito dalla legge, si è verificata una lunga controversia giudiziale, voluta e promossa dall'Alitalia sia avanti il Consiglio di Stato sia avanti alla magistratura ordinaria.

« Abbandonato il giudizio avanti il Consiglio di Stato l'Alitalia è risultata soccombente sia in tribunale sia in Corte d'appello.

(590)

« FERRARI VIRGILIO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere se intenda accettare passivamente l'atto del Consiglio superiore dei lavori pubblici con il quale si approva la sistemazione prevista nel piano regolatore di Roma, attualmente all'esame del Consiglio di Stato, per la zona del parco dell'Appia Antica e, in particolare, della valle della Caffarella.

« Secondo la denuncia della benemerita associazione "Italia nostra", che si batte per la tutela dei valori storici, artistici e ambientali del nostro Paese, la sistemazione che si intende dare a tale zona significa praticamente la scomparsa di uno degli ambienti storici più cari alla cultura mondiale.

« Gli interpellanti chiedono, pertanto, che si dia la più ampia pubblicità ad un dibattito su questo tema prima che si giunga agli irreparabili danni di una decisione puramente burocratica.

(591)

« BIAGGI FRANCAANTONIO, FERIOLI, MARZOTTO, BONEA, CANTALUPO, GIOMO, DEMARCHI, BADINI CONFALONIERI, MARTINO GAETANO, CASSANDRO, BIGNARDI, TROMBETTA, MESSE ».