

758.

SEDUTA DI MARTEDÌ 14 NOVEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

CINCIARI RODANO MARIA LISA

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	40499	
Disegni di legge:		
(Annunzio)	40499	
(Deferimento a Commissione)	40499, 40543	
(Presentazione)	40525	
(Trasmissione dal Senato)	40499	
Disegno di legge (Discussione):		
Norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri e modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul Consorzio autonomo del porto di Genova approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni (3322)	40507	
PRESIDENTE	40507	
AMASIO	40525	
DAGNINO	40531, 40541	
D'ALEMA	40510	
FORTINI, <i>Relatore</i>	40537, 40542	
GATTO	40535	
GHIO	40521	
MACCHIAVELLI	40522	
		NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i> 40511, 40516, 40520, 40538, 40540, 40541, 40542
		SERBANDINI 40539
		TROMBETTA 40507, 40542
		Proposte di legge:
		(Annunzio) 40499
		(Deferimento a Commissione) 40499, 40543
		(Ritiro) 40501
		(Svolgimento) 40506
		(Trasmissione dal Senato) 40499
		Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):
		PRESIDENTE 40544
		NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i> 40544
		TOGNONI 40544
		Interrogazioni (Svolgimento):
		PRESIDENTE 40501
		AMENDOLA PIETRO 40504
		GAGLIARDI 40505
		GREGGI 40503
		GUADALUPI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i> 40502, 40504, 40505
		Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio) 40501
		Ordine del giorno della seduta di domani 40544

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

FRANZO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'8 novembre 1967.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Dal Canton Maria Pia, De Pascalis, Gennai Tonietti Erisia, Lombardi Riccardo, Napoli, Sabatini e Scarascia Mugnozza.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

ORIGLIA e RICCIO: « Modificazioni alla legge 27 gennaio 1963, n. 19, sulla tutela giuridica dell'avviamento commerciale » (4551);

MORO DINO ed altri: « Disposizioni in favore del personale docente della scuola media in possesso della qualifica di perseguitato politico e razziale, mutilato e invalido di guerra, combattente » (4552);

GAGLIARDI ed altri: « Modifica del sistema di promozione alla qualifica di primo collocatore » (4553);

CODIGNOLA ed altri: « Istituzione della università per la Calabria » (4546);

STORTI ed altri: « Revisione dei ruoli organici del Ministero del commercio con l'estero » (4554).

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

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

« Norme sulla documentazione amministrativa e sulla legalizzazione e autenticazione di firme » (approvato da quella I Commissione) (4555);

« Concessione di contributi per le opere ospedaliere ed estensione delle norme previste dalla legge 30 maggio 1965, n. 574, alle cli-

niche universitarie » (approvato da quella VII Commissione) (4556);

Senatore ZANNIER: « Disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche » (approvata da quella VII Commissione) (4557);

Senatore TRABUCCHI: « Modificazione dell'articolo 6 della legge 5 agosto 1962, n. 1336, in materia di agevolazioni fiscali in favore delle ville venete » (approvata da quella V Commissione) (4558);

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 ottobre 1967, n. 867, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento di prodotti petroliferi nell'attuale momento internazionale » (approvato da quel Consesso) (4559).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di disegni di legge.

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri ha presentato i seguenti disegni di legge:

« Assistenza tecnica, culturale, economica e finanziaria alla Somalia » (4547);

« Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e la Cecoslovacchia sul regolamento delle questioni finanziarie e patrimoniali in sospenso tra i due paesi, con scambi di note, concluso a Praga il 27 luglio 1966 » (4548);

« Ulteriore finanziamento della collaborazione tecnica bilaterale con i paesi in via di sviluppo » (4549);

« Contributo alla società nazionale Dante Alighieri per la pubblicazione dell'Opera del genio italiano all'estero » (4550).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni, con riserva di stabilirne la sede.

Deferimenti a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti alle sottoindicate Commissioni, in sede legislativa:

alla I Commissione (*Affari costituzionali*):

« Norme integrative della legge 4 agosto 1965, n. 1027, concernente l'organico del per-

sonale della carriera ausiliaria delle soprintendenze alle antichità e belle arti » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (4503) (*con parere della V, della VIII e della XIII Commissione*);

alla II Commissione (Interni):

FODERARO: « Costituzione del comune di Lametia Terme, in provincia di Catanzaro » (729);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

«Esonero daziario per determinate merci originarie e provenienti dalla Libia per il periodo dal 1° gennaio 1965 al 31 dicembre 1967 » (*approvato dalla V Commissione del Senato*) (4502) (*con parere della III e della V Commissione*);

alla VIII Commissione (Istruzione):

« Impiego di personale direttivo e docente della scuola elementare in attività parascolastiche inerenti all'istruzione primaria » (*approvato dalla VI Commissione del Senato; modificato dalla VIII Commissione della Camera e modificato dalla VI Commissione del Senato*) (4115-ter-B);

alla XI Commissione (Agricoltura):

FRACASSI: « Ulteriore aumento del contributo statale a favore dell'Ente autonomo del parco nazionale d'Abruzzo » (*approvato dalla XI Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (3931-B) (*con parere della V Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

« Proroga per la durata di un triennio della legge 27 febbraio 1958, n. 130, sull'assunzione obbligatoria dei profughi » (*Approvato dalla X Commissione del Senato*) (4508);

« Concessione di un contributo annuo a favore dell'Unione internazionale degli organismi familiari (UIOF) » (*approvato dalla X Commissione del Senato*) (4510) (*con parere della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti altri provvedimenti sono, invece, deferiti alle sottoindicate Commissioni, in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

ZUCALI: « Norme integrative alla legge 14 luglio 1965, n. 902, concernente il perso-

nale non insegnante delle scuole medie e degli istituti di istruzione classica, scientifica e magistrale » (3827) (*con parere della V e della VIII Commissione*);

FODERARO: « Esercizio del diritto di voto da parte degli elettori italiani domiciliati all'estero » (4163) (*con parere della V Commissione*);

COLLESELLI ed altri: « Interpretazione autentica degli articoli 17 e 19 della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, sulla istituzione e ordinamento della scuola media statale » (4301) (*con parere della V e della VII Commissione*);

BONTADE MARGHERITA: « Diritto di voto ai marittimi in navigazione, per le elezioni politiche » (4477) (*con parere della IV e della V Commissione*);

« Integrazione alla legge 12 agosto 1962, n. 1340, concernente il trasferimento al Ministero dell'interno e la istituzione dei ruoli organici dell'AAI » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (4507) (*con parere della II e della V Commissione*);

alla II Commissione (Interni):

SIMONACCI: « Estensione agli ex graduati e militari dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e del Corpo degli agenti di custodia dei benefici della legge 22 giugno 1954, n. 523 » (*urgenza*) (2458) (*con parere della IV, della VI e della VII Commissione*);

FODERARO e VILLA: « Onoranze al "Presidente della Vittoria", Vittorio Emanuele Orlando, nella ricorrenza del cinquantesimo anniversario della vittoria italiana nella guerra 1915-1918 » (*urgenza*) (4210) (*con parere della V, della VII e della VIII Commissione*);

alla IV Commissione (Giustizia):

BALDI ed altri: « Disciplina della raccolta dei funghi » (4481) (*Con parere della XI Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

VEDOVATO ed altri: « Adeguamento dei termini legali e misure fiscali a favore delle imprese colpite dall'alluvione e dalle mareggiate dell'autunno 1966 » (*urgenza*) (4366) (*con parere della IV Commissione*);

« Esodo volontario del personale dell'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (4475) (*con parere della I e della V Commissione*);

VENTUROLI ed altri: « Nuove norme per l'assunzione di mutui e relativa delegabilità

da parte degli enti locali » (4482) (con parere della II Commissione);

« Conversione in legge del decreto-legge 30 ottobre 1967, n. 967, recante disposizioni concernenti l'incremento del fondo di cui all'articolo 7 del decreto-legge 23 gennaio 1958, n. 8, convertito nella legge 23 febbraio 1958, n. 84, e l'utilizzazione della disponibilità del fondo medesimo » (4521) (con parere della V Commissione);

alla VII Commissione (Difesa):

MATTARELLI GINO ed altri: « Allevamento e impiego dei colombi viaggiatori » (4480) (con parere della IV e della XI Commissione);

alla VIII Commissione (Istruzione):

LETTIERI e FINOCCHIARO: « Norme integrative alla legge 24 ottobre 1966, n. 932, concernenti gli insegnanti di educazione fisica compresi negli elenchi speciali » (4459);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

BOLOGNA: « Nuove norme per l'assegnazione di alloggi ai profughi » (4512) (con parere della II Commissione);

« Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente ulteriori finanziamenti per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino » (4522) (con parere della I, della V e della X Commissione);

alla XII Commissione (Industria):

GITTI e ARIOSTO: « Modifiche alla legge 23 febbraio 1960, n. 186, concernente l'obbligatorietà della punzonatura delle armi da fuoco portatili » (urgenza) (4437) (con parere della II e della VII Commissione);

alla XIII Commissione (Lavoro):

ROBERTI ed altri: « Aumento delle pensioni minime e miglioramenti dei trattamenti di pensione della previdenza sociale » (urgenza) (4464) (con parere della V Commissione);

LONGO ed altri: « Modifiche alla legge 21 luglio 1965, n. 903 » (urgenza) (4519) (con parere della V, della VI e della VII Commissione);

« Conversione in legge del decreto-legge 30 ottobre 1967, n. 968, concernente il contributo straordinario dello Stato per il ripianamento di alcune gestioni dell'assicurazione obbligatoria contro le malattie » (4520) (con parere della V, della VI e della XIV Commissione).

Ritiro di proposte di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Belci ha dichiarato di ritirare, anche a nome dell'altro firmatario, la seguente proposta di legge:

« Aumento della dotazione del fondo di rotazione, istituito con legge 18 ottobre 1955, n. 908, per iniziative economiche a Trieste e Gorizia » (4033).

Il deputato Orlandi ha dichiarato di ritirare, anche a nome dell'altro firmatario, la seguente proposta di legge:

« Registrazione delle istituzioni private con fini culturali e di assistenza sociale, e disciplina tributaria degli enti predetti » (4403).

Le proposte di legge saranno, pertanto, cancellate dall'ordine del giorno.

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Cuttitta, per il reato di cui agli articoli 31 e 41 lettera b), della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 (esecuzione di costruzione senza prescritta licenza) (Doc. II, n. 222).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, entrambe dirette al ministro della difesa, saranno svolte congiuntamente:

Abelli, « per conoscere se non ritenga che, dopo tanti anni di promesse e di studi, sia giunta finalmente l'ora di definire la questione relativa al riscatto degli alloggi INCIS occupati da militari, essendo più che legittimo che questa categoria possa finalmente conoscere quali prospettive ha per l'avvenire » (5754);

Greggi, « circa le disposizioni impartite con la circolare n. 7620/AV, in data 14 marzo 1967, del Ministero della difesa, Segretariato generale, relativa al rilascio degli alloggi demaniali e INCIS-militari. In particolare l'interrogante gradirebbe conoscere: i motivi delle disposizioni ed il numero degli alloggi che dovrebbero rendersi liberi con l'applicazione della pre-

detta circolare (e quindi il numero delle famiglie che verrebbero a trovarsi in gravissima difficoltà). L'interrogante chiede infine di sapere se tale circolare annulla o meno le proroghe precedentemente concesse alle famiglie occupanti gli alloggi dai comandi militari territoriali, e se — di fronte alla delicatezza e gravità del problema e secondo assicurazioni precedentemente date — il Governo non intenda prendere o sollecitare positivi provvedimenti in favore delle famiglie dei dipendenti del Ministero della difesa, che anche nel futuro potrebbero venire a trovarsi colpite dallo obbligo di abbandonare la casa di abitazione, senza in pratica aver avuto la possibilità di provvedere in qualche modo e con qualche facilitazione a procurarsi la disponibilità sicura e continua di un alloggio familiare » (6070).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Gli alloggi INCIS occupati dal personale militare sono di massima già ammessi alla cessione in proprietà, al pari di quelli assegnati alla generalità dei dipendenti statali. Fanno eccezione gli alloggi costruiti tramite contributi a carico del bilancio della difesa, aventi lo specifico scopo di far fronte alle necessità dei trasferimenti ai quali i militari sono frequentemente soggetti, più degli altri dipendenti dello Stato.

Tali alloggi sono esclusi dal riscatto a norma dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2.

Il problema del riscatto anche di questi alloggi, che presenta aspetti non facilmente superabili, è da tempo all'esame dei competenti organi della difesa, nonché dei ministeri dell'interno e delle finanze, anch'essi interessati in relazione al personale militare dipendente da detti dicasteri. Si farà il possibile per giungere con sollecitudine a concrete soluzioni, compatibilmente, com'è ovvio, con gli interessi del servizio.

Gli alloggi demaniali e quelli INCIS-militari (mi riferisco in particolare all'interrogazione n. 6070 dell'onorevole Greggi) sono assegnati per esigenze di servizio. In particolare gli alloggi INCIS per i militari sono costruiti con lo specifico scopo di far fronte alle necessità dei trasferimenti, appunto perché il personale militare è frequentemente soggetto a trasferimenti da una sede all'altra.

In relazione a questa finalità, le norme in vigore prevedono la revoca della concessione

all'atto della cessazione dal servizio, o del trasferimento in altra sede, rinviando a disposizioni regolamentari la determinazione dei casi particolari in cui possono essere concesse proroghe, e la fissazione della loro durata, ai sensi dell'articolo 386 del testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165.

In mancanza di detto regolamento, l'amministrazione militare, con la circolare richiamata dall'onorevole interrogante, ha ritenuto di fissare, sia per gli alloggi INCIS-militari sia per quelli demaniali, in tre mesi il periodo massimo di proroga, elevato, in sede di prima applicazione, a mesi quattro e a mesi sei nei confronti di coloro che abbiano perduto il titolo, rispettivamente, da oltre un anno o da tempo inferiore. In caso di decesso del militare, ai congiunti può essere concessa una proroga non superiore a due anni.

A parte, per altro, la necessità di adeguamento all'accennata norma di legge, l'amministrazione è stata indotta ad emanare le nuove disposizioni soprattutto in relazione alla sempre più pressante esigenza di avere alloggi disponibili, per poter fornire le abitazioni spettanti al personale trasferito in conseguenza delle indilazionabili esigenze di addestramento dei reparti e delle diverse unità delle forze armate.

È stato inoltre considerato che, nel complesso, la situazione del personale interessato può ritenersi migliorata, specie in relazione alle più favorevoli norme di liquidazione delle indennità di buonuscita. In ogni modo non si deve intendere che le nuove disposizioni, attraverso le quali è riaffermato in via generale il principio dell'assoluta precedenza delle esigenze di servizio nell'assegnazione e nel mantenimento degli alloggi di cui trattasi, abbiano carattere tassativo; l'amministrazione, cioè, si riserva di esaminare con ogni possibile comprensione tutti quei casi che, per particolari condizioni di famiglia o di bisogno, suggeriscano in via di eccezione opportune ed ulteriori proroghe.

Pertanto si può assicurare l'onorevole interrogante che in tal senso sono state già impartite apposite e chiare direttive ai competenti comandi territoriali. Si aggiunge che il personale che perde il titolo all'assegnazione di alloggi INCIS-militari sarà sollecitato a partecipare ai concorsi per l'assegnazione di altri alloggi di tipo popolare ed economico (INA-Casa, Gescal, Istituti autonomi case popolari) e che i comandi militari da parte

loro non mancheranno di intervenire in sede competente, affinché le richieste siano esaminate con particolare considerazione.

Oltre i suddetti interventi intesi ad assicurare al personale militare l'assegnazione definitiva di un alloggio, l'amministrazione della difesa ha allo studio, d'intesa con i Ministeri dell'interno e delle finanze, del pari interessati per quanto riguarda il personale militare da essi rispettivamente dipendente, il problema del riscatto degli alloggi INCIS-militari.

Pur rilevando la delicatezza e la complessità della questione, si spera di poter giungere in breve tempo a concrete soluzioni.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Abelli non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole Greggi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GREGGI. Ringrazio innanzitutto l'onorevole sottosegretario per la dettagliata risposta, per l'assicurazione data circa l'interessamento dell'amministrazione a casi particolari e per la promessa — se ho ben capito — di interpretare con larghezza e con spirito di comprensione quanto stabilito dalle norme regolamentari in vigore.

Desidero però osservare (e in questo senso non posso ancora ritenermi soddisfatto della risposta) che, nel corso di questa legislatura, è forse la terza volta che affronto il problema insieme con altri colleghi, sollecitato come sono stato da decine e in qualche caso da centinaia di famiglie interessate.

Già tre anni fa mi è stato risposto che il problema era allo studio. Vorrei che questo studio approdasse a risultati solleciti e concreti, perché le disposizioni attuali, pur essendo formalmente e rispettosamente osservate dall'amministrazione militare, potrebbero essere definite (se non offendessi in questo modo i Borboni) « borboniche ». Credo, infatti, che neanche nel regno borbonico agli ufficiali che andavano in pensione fosse riservato il trattamento che viene oggi fatto in Italia a questa categoria, in base a disposizioni risalenti al 1938.

Si tratta di persone che hanno prestato servizio per anni alle dipendenze delle forze armate, e che non hanno potuto usufruire delle abitazioni INCIS e neanche hanno potuto riscattare l'appartamento di servizio, sicché si trovano ad essere contemporaneamente collocati in pensione e mandati fuori dalla casa che abitavano. Qualche volta

la stessa cosa avviene — sia pure con una certa proroga di tempo — nel caso in cui la liberazione dell'appartamento si renda necessaria non per il pensionamento ma per il decesso dell'ufficiale o del militare interessato. Questi sono casi veramente gravi.

È ovvio che certi appartamenti costruiti a spese del Ministero della difesa debbono servire innanzitutto per scopi istituzionali, come alloggi di servizio; ma è altrettanto vero che è quanto mai drammatica la condizione nella quale vengono a trovarsi ogni anno, in tutta Italia, centinaia e migliaia di famiglie di dipendenti statali che hanno servito con onore lo Stato; e c'è da aggiungere che una notevole percentuale è rappresentata da vedove di ufficiali e sottufficiali, le quali perdono contemporaneamente il capofamiglia e l'alloggio. La stessa cosa vale per coloro che sono collocati in pensione: anche questi ultimi perdono contemporaneamente lo stipendio del servizio attivo e l'alloggio. La situazione è inoltre aggravata dalla crisi edilizia in atto.

Vorrei perciò pregare il sottosegretario e il Governo di sollecitare la definizione del problema in discussione attraverso la presentazione di un apposito disegno di legge; altrimenti dovremo prendere una iniziativa parlamentare. Ma mi pare doveroso, sia da parte del Governo sia da parte delle forze armate, risolvere questo gravissimo problema.

Vorrei sottolineare in particolare che avevo chiesto delle cifre (e forse sarò costretto a presentare un'altra interrogazione) perché ritengo opportuno che il Parlamento e il Governo si rendano conto che il numero delle famiglie colpite dal provvedimento di sfratto da alloggi, che alle volte sono occupati da decenni, è notevolmente alto. A Roma (anche se questa città è un centro in cui il numero dei militari in servizio è abbastanza elevato) il provvedimento tocca ogni anno complessivamente qualche centinaio di famiglie; in Italia esso interessa ogni anno migliaia di famiglie di servitori dello Stato che, una volta sfrattati, si trovano ad affrontare situazioni pressoché impossibili.

Nel concludere, non posso dichiararmi soddisfatto (e del resto credo che neanche il Governo sia soddisfatto della situazione), ma vorrei formulare il mio convinto augurio che questo problema trovi una soluzione legislativa e amministrativa che eviti il perpetuarsi di questa gravissima condizione di disagio. Mi riservo, nel tempo, di sollecitare, con altri colleghi, un provvedimento legislativo. Mi

sembra strettamente doveroso per il Governo prendere, nell'ambito dei suoi maggiori poteri di informazione e decisione, una iniziativa legislativa che eviti l'incubo dello sfratto che annualmente grava su migliaia forse di famiglie di onesti servitori dello Stato e delle forze armate.

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Data la delicatezza dell'argomento, desidero confermare all'onorevole Greggi che lo studio, per quanto forse un po' in ritardo rispetto alle esigenze, incontra difficoltà proprio nella mancanza di un concerto interministeriale, come ho già detto. Comunque, grazie a questo ulteriore intervento di stimolo, il Governo farà in modo che detto studio si concluda al più presto possibile in un apposito disegno di legge, per la cui copertura finanziaria occorrerà, ovviamente, l'approvazione anche da parte del Ministero del tesoro.

GREGGI. Le sono grato, onorevole sottosegretario.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Pietro Amendola e Tagliaferri, al ministro della difesa, « per conoscere, con carattere di urgenza: 1) se sia vero che, per una modifica burocratica interna, sono stati sospesi da circa tre mesi i pagamenti dei supplementi d'indennità di esodo dovuti agli ex salariati dell'amministrazione, in corrispondenza della 13^a mensilità; 2) se ritenga ingiusto e gravemente iniquo che tali supplementi, negati dodici anni fa dall'amministrazione agli interessati per un'illegitima interpretazione della legge 27 febbraio 1955, n. 53, censurata dal Consiglio di Stato, siano stati poi corrisposti nello spazio degli ultimi due anni a sole 2.000 unità circa, su 15.000, e per giunta siano oggi sospesi, quando molti degli aventi diritto, per l'età avanzata e le disagiate condizioni, sono deceduti nel periodo suddetto senza aver potuto riscuotere le dette spettanze; 3) se non ritenga doveroso, dal punto di vista giuridico e morale, disporre che l'erogazione dei supplementi dovuti per legge e riconosciuti come innanzi sia subito ripresa, ed esaurita nel corso del corrente esercizio » (5976).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La liquidazione agli operai dipendenti dal Ministero della difesa del supplemento dell'indennizzo di licenziamento, secondo i criteri affermati dal Consiglio di Stato, computando ai fini di detto indennizzo anche la tredicesima mensilità e la indennità integrativa speciale, ha subito un rallentamento nell'ultimo periodo di tempo a causa della riorganizzazione degli uffici centrali del Ministero della difesa, prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1478. Detta riorganizzazione, oltre a determinare una nuova distribuzione degli uffici e del personale, con ovvi riflessi sul normale ritmo di lavoro nel periodo di assestamento, ha tra l'altro comportato, nel particolare settore della revisione delle pratiche di liquidazione dell'indennizzo di licenziamento, operazioni di chiusura dei relativi capitoli di bilancio, prima amministrati da direzioni generali diverse, e di apertura del capitolo unico, gestito dalla nuova direzione generale unificata. Tenuto conto di queste difficoltà e del notevole numero delle pratiche da riliquidare, il pagamento della spettanza agli aventi diritto non può che avvenire gradualmente, entro un certo periodo di tempo.

Si fa comunque presente che un notevole numero di pratiche sono state definite, e che viene posto continuamente il massimo impegno per risolvere la situazione nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. L'onorevole Pietro Amendola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

AMENDOLA PIETRO. Per la verità, signor Presidente, non ho ragioni per dichiararmi soddisfatto, poiché mi aspettavo dichiarazioni più impegnative. L'onorevole Guadalupi ha tenuto a sottolineare che la liquidazione di queste spettanze arretrate deve necessariamente avvenire con gradualità, anche se poi, concludendo la sua risposta, ha auspicato che gli aventi diritto siano soddisfatti al più presto. Mi sembra che restiamo così sempre nel vago e nell'indeterminato, mentre invece sta di fatto che, a distanza di ormai quasi tredici anni dalla legge 27 febbraio 1955, n. 53, che ha riconosciuto la spettanza di che trattasi a questi ex lavoratori alle dipendenze del Ministero della difesa, appena duemila unità pochi mesi addietro risultavano aver avuto liquidata tale spettanza su ben 15 mila aventi diritto. Quindi, la stragrande maggioranza non era stata ancora soddisfatta.

L'onorevole sottosegretario dice che bisogna procedere con la necessaria gradualità. Non so perciò quanti anni ancora dovranno passare prima che tutti siano liquidati. Il fatto più grave è che si tratta di ex dipendenti anziani, perché in quiescenza da oltre 12 anni, in qualche caso da 15; e molti di essi, via via che passano gli anni, muoiono senza aver avuto liquidate le proprie spettanze.

Pertanto — ripeto — non vedo alcuna ragione sostanziale per potermi dichiarare soddisfatto, e annuncio all'onorevole sottosegretario che, dopo aver avuto l'opportunità di leggere e di valutare il testo della sua risposta, mi farò carico di interessarlo di nuovo attraverso un contatto personale per la effettiva, più sollecita ed integrale soluzione di questa questione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gagliardi al ministro della difesa, « per sapere se intenda smentire in forma inequivocabile le voci, sempre più insistenti, secondo le quali, entro il 31 dicembre 1967, verrebbe soppresso e smembrato tra Padova e Treviso il distretto militare di Venezia. A prescindere da possibili questioni di prestigio, riguardando la ventilata soppressione il capoluogo di regione, resta il fatto che — ove la notizia fosse fondata — si verificherebbe una nuova, quanto mai deprecabile spoliazione di attività statali (60 famiglie verrebbero sottratte a proficue attività nel centro storico) nel confronto di una città come Venezia che troppi ormai si affannano a dichiarare di voler salvare e assai pochi concretamente sostengono. Fra l'altro, la ventilata deprecata ipotesi lascerebbe da un lato priva di ogni attività una vasta zona del sestiere di Cannaregio, dall'altro vuoto e, quindi, destinato a inesorabile decadenza un antico edificio di notevole dignità architettonica » (6148).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

GUADALUPI, Sottosegretario di Stato per la difesa. La soppressione del distretto militare di Venezia si inquadra nel piano di riordinamento dell'organizzazione militare territoriale, inteso tra l'altro ad eliminare gli enti non strettamente indispensabili, sia per conferire a quelli destinati a sopravvivere una struttura più moderna ed efficiente, sia per realizzare ogni possibile economia ai fini del potenziamento di settori di maggiore importanza.

In particolare, la decisione di sopprimere il distretto militare di Venezia e di mantenere

in vita quelli di Padova e di Treviso è stata consigliata dalle seguenti considerazioni: i giovani iscritti nelle liste di leva dei comuni della provincia di Venezia affluiscono già per la selezione attitudinale a Padova e a Treviso; la posizione geografica di Venezia è eccentrica rispetto ai numerosi comuni della provincia, talché, tenuto conto anche del costo dei mezzi di trasporto per gli abitanti della stessa provincia — fatta eccezione per quelli delle isole e della laguna — e più agevole ed economico recarsi a Padova o a Treviso; i dipendenti civili impiegati e salariati operai in forza al distretto militare di Venezia possono essere reimpiegati nella stessa sede di Venezia o in località vicine, dove per altro alcuni di essi già risiedono; l'assorbimento delle funzioni del distretto di Venezia da parte di quelli di Padova e di Treviso non comporterà disagi per la popolazione, in quanto gli interessati potranno chiedere e ritirare i documenti ad essi necessari tramite i comandi territoriali della arma dei carabinieri, come già attuato in altre zone con risultati pienamente positivi.

Vorrei aggiungere che la soppressione del citato distretto non ritengo possa risultare lesiva al prestigio della città, perché, tra l'altro, la città di Venezia è stata compensata a suo tempo dalla costituzione del comando unità di fanteria (comando designato III armata), retto da un generale di brigata.

PRESIDENTE. L'onorevole Gagliardi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GAGLIARDI. Confesso che sono veramente rammaricato della risposta dell'onorevole sottosegretario, soprattutto perché ho l'impressione che egli non abbia letto la seconda parte della mia interrogazione, ovvero, se l'ha letta, non abbia provveduto a rispondere.

Avverto, fra l'altro, un notevole senso di disagio non soltanto nell'esprimere un giudizio negativo sulla risposta datami da un così cortese membro del Governo, ma anche perché naturalmente, direi fisiologicamente, non mi è congeniale sostenere tesi rivendicative come questa, che una città di prestigio, della storia e della grandezza di Venezia, non avrebbe alcun bisogno di sostenere.

Comprendo lo stato d'animo esacerbato di una città come Sulmona che, attraverso la soppressione del distretto militare, si è vista privata di una delle poche attività che la mantenevano in vita. Ma la mia interrogazione, il cui significato mi pare non sia stato colto dal Governo, apre un discorso di ordine generale

che travalica il problema del distretto militare per toccare tutte le branche dell'amministrazione statale; il discorso è quello relativo alla esigenza che lo Stato per primo debba dare l'esempio, non abbandonando mai, in alcun caso e per alcun motivo, una città la quale, allorché è privata di un'attività viva e vitale, corre il rischio di lasciar decadere inderogabilmente e fatalmente le sue strutture edilizie.

Appunto questo era il problema sollevato nella seconda parte della mia interrogazione. Non ponevo tanto il problema del prestigio (ad esempio, la sostituzione di un generale con un colonnello), cosa del tutto secondaria e di importanza niente affatto determinante, quanto invece l'esigenza di conoscere che cosa il Ministero della difesa intendesse fare di un immobile demaniale di centinaia di vani, con due chiostri monumentali (si tratta, infatti, di un ex convento), che rimarrà, come molte altre cose dismesse, abbandonato all'incuria del tempo, privo di manutenzione. Sappiamo, infatti, che il demanio militare e quello civile non hanno fondi per mantenere le loro proprietà. Così si corre l'alea di dare un nuovo colpo alle strutture edilizie di Venezia.

Quando si professa amore per Venezia, quando si parla di monumenti di civiltà che Venezia ha lasciato come segno intangibile ed insuperabile, quando si dicono tutte queste cose (e pensiamo che siano dette in perfetta buona fede e siano dettate da animo nobilissimo), non sappiamo poi renderci conto di come, quando si tratta di arrivare a scelte concrete, queste scelte siano contrarie all'affetto e all'amore dimostrati a parole per la nostra città.

Inoltre, onorevole sottosegretario, ella adduce fra l'altro il motivo della posizione geografica decentrata di Venezia e dell'eccessivo costo dei mezzi di trasporto. Si tratta di un vecchio luogo comune, che serve a tutti coloro che vogliono trovare una giustificazione per abbandonare la città, ma non è affatto vero. Tutti gli urbanisti insegnano che le grandi città dovranno arrivare alle dimensioni e alle strutture tipiche di Venezia, cioè con un grande centro storico isolato (a Venezia dalle acque, nelle città di terraferma da una grande fascia di rispetto alberata o comunque destinata a costituire un limite all'accesso di mezzi meccanici); altrimenti, come già accade ad esempio qui a Roma, il traffico sarà paralizzato e la possibilità di muoversi del tutto inesistente. Venezia rappresenta già una struttura urbanistica ideale; quindi è da respingere la tesi secondo la quale sarebbe stato

il disagio dei trasporti a condurre a queste decisioni.

Ed allora il discorso che io faccio, onorevole sottosegretario, al suo dicastero è questo: circola a Venezia la voce che in questo edificio — ed aspettavo che ella me lo dicesse, ma non è avvenuto — si dovrebbero installare alloggi di rappresentanza per generali e ufficiali superiori. Anche questa, per carità, potrebbe essere, al limite, una soluzione da adottare, per evitare che vada in decadenza l'immobile. Però lascio a lei giudicare, ove questo fosse vero, se sarebbe facile collegare l'idea dello smobilizzo del distretto con l'esigenza di sistemare alcune famiglie; questo renderebbe ancor più amara la beffa — direi quasi — che ancora una volta è stata fatta alla mia città. Io vorrei quindi rivolgere una raccomandazione: poiché avete deciso di sopprimere il distretto, fate almeno qualcosa di diverso, organizzate un ostello per giovani militari di passaggio o un centro di sosta per militari magari in licenza di convalescenza o in licenza premio, militari che voi vogliate premiare con questo soggiorno per atti particolari compiuti. Insomma, costituite un'altra attività all'interno di questo immobile, non abbandonatelo, non chiudetelo! Tra l'altro, esso è sito in una delle zone più periferiche della città e quindi meno facilmente potrà essere recuperato dall'iniziativa privata o da qualsiasi altra iniziativa.

Questo è il mio appello conclusivo: il Ministero della difesa, accogliendo la mia appassionata invocazione, si adoperi per realizzare, in luogo del cessato distretto, un'altra iniziativa che impedisca la degradazione di questo monumento che risale ad alcuni secoli fa ed ha un notevole rilievo architettonico.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Svolgimento di proposte di legge.

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

CERUTI CARLO e DE LEONARDIS: « Provvedimenti per lo sviluppo della tecnica in agricoltura » (3642);

NANNINI, GHIO, CERUTI CARLO, PICCINELLI, IMPERIALE, PATRINI, ALBA, SINESIO, CAVALLARO NICOLA e BIASUTTI: « Interventi in favore

delle rivendite di generi di monopolio danneggiate dalle alluvioni » (4321).

La Camera accorda altresì l'urgenza per la proposta di legge n. 4321.

Discussione del disegno di legge: Norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri e modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul consorzio autonomo del porto di Genova approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni (3322).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri e modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul consorzio autonomo del porto di Genova approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Trombetta. Ne ha facoltà.

TROMBETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, questo provvedimento, che giunge con molto ritardo al nostro esame e al nostro voto, è non solo indispensabile, ma urgente. E noi concordiamo su di esso; quindi il mio intervento vuole essere di ricalzo più che di contrasto.

Indispensabile ed urgente, dicevo, perché occorre adeguare al più presto la potenzialità del nostro primo porto nazionale alle necessità attuali e a quelle prospettive dell'economia generale del paese. Infatti ogni ritardo non solo inferisce un danno immediato alla economia nazionale, ma pregiudica lo sviluppo avvenire del processo ormai chiaro e delineato di dilatazione dell'economia nazionale e di crescente competizione internazionale.

Se noi guardiamo ai nostri traffici di *import-export* in questi ultimi anni, vediamo che essi, proprio per effetto di questa dilatazione dell'economia generale del paese, hanno raggiunto i seguenti tonnellaggi, che cito brevisimamente per dare un'idea, una sensazione ed una documentazione dell'importanza del provvedimento: nel 1965 l'*import* è stato di 123 milioni di tonnellate e l'*export* di 39, con un totale quindi di movimento mercantile di 162 milioni di tonnellate. Nel 1966 siamo balzati a 181 milioni di tonnellate, con un aumento del 10 per cento, confermando quello

che già in precedenti periodi, come dirò più avanti, si era verificato. Infine, nei primi otto mesi del 1967, vediamo che il movimento di *import-export* raggiunge la cifra di 126 milioni di tonnellate, lasciando quindi prevedere che nel totale dei 12 mesi, tenuto conto anche della spinta maggiore di determinate correnti stagionali che si sviluppano particolarmente negli ultimi mesi dell'anno, la cifra di 181 milioni di tonnellate registrata per il 1966 sarà superata, confermando probabilmente un aumento del 10 per cento.

Possiamo calcolare con sufficiente approssimazione che annualmente, del nostro movimento globale di *import-export*, passi attraverso i porti, cioè *via mare*, circa il 90 per cento. Pertanto il tonnellaggio complessivo registrato, per esempio, nel 1966 vuol dire che sono passati attraverso i porti, cioè *via mare*, circa 160 milioni di tonnellate di merci. Di quest'ultima quantità, poi, circa 40 milioni di tonnellate, cioè il 25 per cento, sono passati per Genova, mentre per tutto il complesso dei quattro porti liguri sono transitati circa 70 milioni di tonnellate, cioè poco meno del 43 per cento.

Nei primi otto mesi del 1967, il porto di Genova ha movimentato all'*import-export* in totale tonnellate 28,4 milioni, le quali, in rapporto all'*import-export* globale negli stessi primi otto mesi del 1967, rappresentano il 23 per cento, mentre rispetto a quel 90 per cento che passa *via mare*, come dicevo, presumibilmente rappresentano già oltre il 24 per cento. Tenuto conto, anche in questo caso, della spinta che riceve la cifra negli ultimi quattro mesi dell'anno per la stagionalità di determinate correnti di traffico, si può dire con tutta tranquillità che si supererà il 25 per cento di partecipazione che si è già registrato nel 1966.

L'incremento dell'*import-export* generale del paese è stato, dicevo, mediamente di circa il 10 per cento nel periodo dal 1953 al 1963; e tale aumento medio del 10 per cento annuo sembra volersi confermare nel periodo dal 1963 al 1967, in base alle cifre che sono venute riferendo.

Occorre dunque che il primo porto nazionale sia in grado di sopperire alle maggiori prestazioni richieste, con un aumento di potenzialità almeno corrispondente all'aumento del traffico nazionale. Dico di più: non occorre solo corrispondere all'aumento del traffico, ma occorre anche corrispondervi tempestivamente. Il che implica la necessità di predisporre con un certo anticipo quelle opere portuali e tutte quelle infrastrutture, anche nel

campo del collegamento dei porti con l'interno del paese, che devono servire a predisporre la potenzialità e la capacità ricettiva del porto nel momento in cui i traffici si dilatano.

Diversamente, si corre un duplice rischio. Il primo rischio è quello di appesantire lo scorrimento del traffico, con evidenti riflessi negativi sul suo costo complesso: parlo di costo complesso, perché nel valutarlo non ci si può soffermare soltanto all'entità economica, netta e cruda, del costo del trasporto, del maneggio delle merci, dello sbarco e delle operazioni portuali in genere, ma occorre anche riferirsi al tempo nel quale queste operazioni avvengono. È chiaro infatti che il tempo si traduce in moneta, soprattutto in questo campo, cioè nel campo delle operazioni portuali. Basta pensare alle stallie e alle controstallie, che fotografano immediatamente in moneta il tempo che si perde o che maggiormente si impiega in determinate operazioni. Non dimentichiamo le dure esperienze che abbiamo fatto con il porto di Genova in materia di scorrimento del traffico allorché il porto stesso, investito dal *boom* economico, non ha potuto, per mancanza od insufficienza di mezzi, di opere e, soprattutto, di comunicazioni con l'interno, sopperire alle necessità.

Il secondo rischio è rappresentato dal dover cedere il traffico a porti esteri, soprattutto di altri paesi del mercato comune: porti che, attraverso il sistema del trasporto misto terra-fiumi e dello stesso autotrasporto, sono già oggi in grado — parzialmente, per nostra fortuna — di fornire talune materie prime e merci estere all'Italia settentrionale in concorrenza con gli stessi nostri porti del Tirreno e dell'Adriatico (senza dire che, con i *containers*, anche talune nostre correnti d'esportazione prendono già la via del nord per andare oltremare attraverso i porti dell'Europa settentrionale). Sono porti — notiamo — che, pur già superiori ai nostri, continuano a venir migliorati nelle attrezzature.

Ma v'è anche la necessità, a proposito del porto di Genova, di rimercantilizzarlo, cioè di dargli spazio e mezzi tecnologicamente adeguati per trattenere le merci nel porto a fini di mercato, sia per il necessario smercio successivo all'interno del paese sia per la riesportazione. Inutile dire l'importanza che una piazza mercantile di transito riveste per un'economia a prevalente sfondo industriale, qual è oggi diventata l'economia italiana. La maggior disponibilità e presenza di merci pronte allo Stato estero migliora senza dubbio le condizioni d'approvvigionamento del-

l'industria stessa, offre alimento al commercio interno ed estero, con ovvi vantaggi economici e valutari, estende l'impiego dei servizi bancari, assicurativi, di mediazione commerciale, di comunicazione, di conservazione, di maneggio e di trasporto delle merci, e, inoltre, offre all'armamento nazionale una massa maggiore di noli.

Genova ha in sé, nella sua posizione geografica — che ne fa, direi, la naturale porta del mercato comune sul Mediterraneo, e ne fa anche un quadrante dei traffici europei con il continente asiatico e con il continente africano — la necessaria premessa per sviluppare questa massa di lavoro e per riversarne i vantaggi sull'intera economia nazionale. Ma occorre confortare questa premessa con il necessario supporto di attrezzature portuali, di comunicazioni e di servizi tecnologicamente — e non solo tecnologicamente, ma anche quantitativamente — adeguati e sufficienti.

A questo mira, sostanzialmente, il provvedimento che oggi è al nostro esame. Dicevo, però, che esso è già tardivo: e lo è, anzitutto, per una causa intrinseca di fondo, identificantesi in quella generale arretratezza dei servizi e delle infrastrutture dello Stato che è dovuta, in parte, alla pochezza di mezzi che tutti conosciamo, in parte ad una certa artrosi burocratica che tutti riconosciamo e un po' anche, e forse molto, al fatto che nella politica della spesa pubblica — diciamocelo chiaro — non sempre, per non dire quasi mai, si segue quella gradualità in forza della quale si dovrebbero prima fare gli investimenti più urgenti e più produttivi, e successivamente dar corso agli altri, secondo, appunto, una gradualità di utilità.

Si è poi interposto un ritardo nell'*iter* parlamentare di questo provvedimento, dovuto alle due eccezioni sollevate a suo tempo dal gruppo dei colleghi comunisti. Tali due eccezioni sono riferite — e anche confutate, in parte — nella relazione: sicché su di esse non occorre che mi soffermi, perché sono d'accordo con le argomentazioni del relatore.

Mi si consenta di aggiungere solo qualche considerazione per quanto riguarda il rilancio di una nuova politica portuale che dovrebbe essere basata sul criterio della specializzazione dei numerosi nostri porti e su un conseguente coordinamento dei traffici in modo da suddividerli (se ho ben compreso questa nuova tesi), a seconda delle loro caratteristiche, fra i vari porti considerati in un sistema pluriportuale integrato.

È una tesi apparentemente allettante, specie nel quadro di una programmazione eco-

nomica, e soprattutto nel quadro della programmazione economica di una regione — come quella ligure — nella quale convergono, e purtroppo anche concorrono, quattro porti i quali potrebbero esser visti, nell'ambito di un sistema portuale dell'alto Tirreno, in una prospettiva di preordinata suddivisione di traffico, così da compensare squilibri e prevalenze naturali.

Ma ho i miei dubbi circa la validità sostanziale di questa tesi, pur affermando che tutti i porti liguri debbono essere visti nel quadro programmatico economico della regione, nelle loro naturali possibilità e prospettive di traffico da e verso i rispettivi *Hinterland*, e debbono essere attrezzati e potenziati (qui è il dovere dello Stato) con conseguenti piani particolari che valorizzino le loro naturali possibilità — le quali sono una cosa certa, perché, se non ci fossero state le possibilità naturali, quei porti non sarebbero neppure nati — con le necessarie infrastrutture e con le necessarie opere, che vanno dai mezzi portuali alle comunicazioni stradali e ferrate con l'interno, dai servizi di cabotaggio a quelli doganali.

Sarà proprio l'efficienza di ciascun porto a determinare una naturale integrazione ed una ripartizione automatica di traffico nel sistema regionale. Diversamente, si pregiudica non solo l'economia produttiva, che si alimenta anche del trasporto di materie e prodotti e del suo più basso costo, ma anche l'armamento nazionale e tutto il movimento marittimo — estero e nazionale — che fa capo al nostro paese, per destinazione diretta o per transito.

I porti sono fatti anche per servire l'armamento, e non possono prescindere dalle sue necessità tecniche ed economiche, tanto più se si considera che l'armamento ha carattere internazionale e deve obbedire, a sua volta, a leggi internazionali, soprattutto nel campo della concorrenza. Ora, l'esperienza insegna che un grande porto, per essere tale (ed essere un grande porto vuol dire essere un porto internazionale), non può subire mutilazioni aprioristiche di traffico, neppure in omaggio ad una specializzazione di traffico, la quale potrà richiamare o scoraggiare determinati tipi di carico e di trasporto attraverso maggiori o minori vantaggi economici, ma non escluderli *in toto* e *a priori*, sotto pena di dar luogo a dirottamenti anche di quei traffici per i quali i porti in questione sono invece particolarmente attrezzati. È l'armamento poi, con le sue necessità di carico, con il suo adattamento alle esigenze variabili del

mercato di approvvigionamento di materie prime, con le sue esigenze di adattamento al mercato dei noli e delle stesse costruzioni navali, che determina anche in certa misura, e in certa misura subisce, le rotte dei trasporti e quindi determina le maggiori o minori fortune dei porti.

Fra Amburgo e Brema, ad esempio, non si è mai fatta una questione di coordinamento. I tedeschi sono partiti da un concetto ben chiaro, che si può esemplificare in questa tesi: facciamo due porti compiutamente attrezzati per qualsiasi tipo di trasporto. Così hanno raggiunto il coordinamento! Ma sono partiti dall'altra premessa: che è necessario cioè rendere economicamente fungibili i porti al giudizio e all'esame di chi li utilizza, ossia dell'armamento e dell'importatore od esportatore. Allora sì, in questo piano di concorrenza e in questo piano di parità e di uguaglianza di capacità ricettive e di smaltimento del traffico, i porti raggiungono automaticamente il coordinamento tra di loro.

E non si creda che questo ragionamento valga solo per le navi volanti, cioè per i *tramps*: è un ragionamento che vale anche per le navi di linea. Non si possono, senza fare il gioco delle linee straniere, privare i porti che vogliono essere davvero grandi di determinati servizi di linea. Non si può infatti ritenere che, se spostiamo una linea da un mare all'altro o le facciamo far capo ad altri porti d'armamento, tutto il traffico sia senz'altro dirottato sulla nuova linea. Non è vero. Il traffico segue le sue rotte; e, invece di scegliere la bandiera italiana, sceglierà la bandiera che si sarà sostituita alla bandiera italiana in quella determinata linea che, magari in funzione di un'esigenza politica o demagogica, avremo rimosso.

Dunque occorre estendere il porto di Genova a Voltri (come si fa approvando il piano regolatore a cui questo provvedimento dà attuazione), e occorre costruire il porto di Vado: occorre, insomma, mentre si potenzia Genova, preoccuparsi parallelamente di potenziare gli altri porti liguri, e *in primis* Savona, la quale attende di avere comunicazioni attive col suo *Hinterland* naturale costituito dal grande Piemonte industriale e commerciale. Occorre poi potenziare i porti della Spezia e di Imperia, sempre in ordine al traffico che i loro rispettivi *Hinterland* naturali possono offrire ed offriranno in misura sempre maggiore in relazione alla dilatazione dei traffici che abbiamo prima configurato con le cifre statistiche che mi sono permesso di portare all'attenzione dei colleghi.

La prevista dilatazione dei nostri traffici mercantili marittimi non lascia dubbio sulle possibilità di lavoro per tutti i porti liguri, sol che si pensi che tra dieci anni il volume di quei traffici sarà raddoppiato. La premessa vera e sostanziale ad un coordinamento tra le politiche dei vari porti della regione ligure è dunque un potenziamento dei porti stessi, affinché il traffico vi sia richiamato. Diversamente, si rischia di « coordinare » quello che in realtà non ci sarà. Bisogna anche curare il collegamento autoferroviario tra i porti, così da renderli — come dicevo dianzi — il più possibile fungibili tra loro agli occhi e nel giudizio dei nostri importatori ed esportatori.

È dunque lo Stato, con valutazione unitaria e globale delle necessità dell'economia nazionale e con doverosa e responsabile ansia di coordinamento, che deve intervenire con gradualità accelerata, riguadagnando il tempo perduto con ben coordinati provvedimenti e con congrui stanziamenti, a potenziare il sistema dei porti nazionali, e liguri in particolare.

GOEHRING. Con ricorso al fondo globale.

TROMBETTA. Venendo ora brevemente, onorevoli colleghi, al provvedimento nella sua sostanza, noi gli riconosciamo anzitutto il valore di concreta premessa tecnico-amministrativa e giuridica per il necessario potenziamento del porto di Genova.

Bene, dunque, l'estensione della giurisdizione territoriale del consorzio autonomo del porto di Genova; e bene la proroga della durata dell'attuale legislazione vigente in materia. Ma riteniamo che, proprio per l'impegnativo processo di riorganizzazione e di potenziamento al quale si darà l'avvio con questa legge, sia utile inserire nell'assemblea consortile la rappresentanza di due categorie di operatori che sono particolarmente vicine alla vita giornaliera del porto, e che ne conoscono meglio di chiunque altro le necessità tecniche e le possibilità, sicché possono arrecare un contributo concreto per una migliore gestione del porto. Si tratta della categoria degli spedizionieri marittimi e di quella degli agenti marittimi: di queste due categorie noi chiediamo, attraverso un emendamento da me presentato unitamente al collega Dagnino, la rappresentanza nell'assemblea consortile, confortati anche dal fatto che proprio recentemente, nella legge istitutiva del consorzio autonomo del porto di Trieste, siffatte due rappresentanze sono state ammesse nel consiglio d'amministrazione di quell'ente. Ed

in effetti questa rappresentanza, ripeto, non può essere giudicata che concretamente utile, per quell'apporto di esperienza e di capacità tecnica che potrà recare ad una migliore soluzione dei problemi del porto di Genova.

Noi confidiamo che il relatore ed il rappresentante del Governo concordino circa la necessità di approvare il nostro emendamento; confidiamo anche che da parte comunista possa riconoscersi nel nostro emendamento un reale fondamento, non solo per il fatto che nel porto di Trieste simili rappresentanze sono già state riconosciute, ma anche e soprattutto per la sostanziale concretezza di questa integrazione, della cui necessità ci siamo fatti portatori anche nell'assemblea del consorzio del porto. (*Applausi*).

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

D'ALEMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tra noi comunisti ed i colleghi della maggioranza non vi è alcun dissenso circa il fatto che nei porti italiani si è complessivamente investita, in venti anni, una somma pari a quella che l'Olanda ha speso solo per il grande porto di Rotterdam. La differenza tra noi sta solo nel fatto che voi, onorevoli colleghi della maggioranza, ne portate la responsabilità, avendo votato tutti gli atti e tutte le scelte del Governo, che, in modo diretto o indiretto, hanno influito in modo negativo sullo sviluppo dei nostri empori marittimi. Il porto di Genova non ha conosciuto uno sviluppo costante delle sue strutture e della sua dotazione tecnica, come i grandi scali del nord d'Europa: di New York, di Londra e così via. Esso non si è sviluppato, non è stato ammodernato. Lo si è solo ricostruito come era prima della guerra; e ciò fu un errore evidente, fu una manifesta, grave miopia. Poi lo si è costretto tra un aeroporto e gli impianti della fiera del mare: e ciò è stato (e non lo dico io per la prima volta) una pazzia, o per lo meno una colpevole imprevidenza.

La dura fatica dei portuali, che hanno sopportato un numero incredibile di infortuni sul lavoro, l'esperienza e l'organizzazione dei lavoratori, l'opera delle compagnie e dei sindacati hanno dovuto supplire all'arretratezza tecnico-organizzativa dell'emporio genovese.

Come si sarebbe potuto altrimenti, onorevoli colleghi, far fronte al grande aumento dei traffici avvenuto in questo ventennio in direzione del maggior porto italiano, mentre

le sue strutture rimanevano, come sono rimaste, pressoché ferme agli anni trenta?

È del tutto intollerabile che vi siano armatori, affaristi e politici che pretenderebbero di imputare all'insaziabilità dei lavoratori l'alto costo delle operazioni portuali: siffatte affermazioni svelano il vero volto e — permettetemi di dirlo — la bassezza morale di quelle persone.

In un porto vecchio, arretrato, congestionato, non si poté evitare e non considerare legittimo che il salario fosse soltanto a cottimo e che il portuale dovesse contrattare in prima persona, senza un valido ausilio delle organizzazioni di categoria, e svolgere un lavoro faticoso, di notte e di giorno, con un elevato margine di insicurezza.

In questi ultimi tempi, onorevoli colleghi, lo stesso aumento della produttività del lavoro è stato notevole: del 4,4 per cento dal 1965 al 1966. Tale incremento è stato ottenuto quasi esclusivamente accrescendo il ritmo del lavoro e della fatica dei portuali. Il numero di quelli occupati si è ridotto, minore è il numero delle giornate lavorate: e ciò accade soprattutto per uno sviluppo tecnologico esterno, perché i settori marittimi sono sempre più moderni e specializzati ed autosufficienti relativamente alle strutture e alle attrezzature portuali, sicché il salario complessivo è stazionario e talvolta regredisce.

Le conseguenze dell'arretratezza tecnico-organizzativa portuale, insieme con altre cause, ha determinato condizioni addirittura drammatiche nel settore industriale del nostro porto marittimo, settore nel quale centinaia di operai, anche assai qualificati, non guadagnano più di 15 o di 25 mila lire al mese.

Non credo che su tutto ciò, almeno con i colleghi socialisti, ci possa essere un dissenso. I portuali, in primo luogo, e l'intera Liguria stanno pagando duramente le conseguenze di una forsennata politica marittima portuale, della politica perseguita in generale dall'intervento pubblico; intervento questo che, subordinato come è ai programmi dei grandi operatori privati, ha fatto dei nostri porti — e in Liguria, è ben noto, ve ne sono tre fra i primi quattro d'Italia — autentici pezzi da museo, se confrontiamo il loro stato attuale con l'aumento dei traffici *via mare*, con le profonde trasformazioni che investono il naviglio, sempre più grande, veloce e specializzato, con la rivoluzione che sta provocando la « containerizzazione », il trasporto, cioè, da porta a porta, che modifica

profondamente il sistema del trasferimento delle merci sia *via mare* sia *via terra*.

Ne è derivato quel terremoto industriale che in questi ultimi tempi ha espulso in Liguria più di 25 mila operai dal processo produttivo, di cui solo una piccola parte è stata assorbita da altre attività, mentre tutto ci permette di affermare che ci troviamo quasi sempre in presenza di un processo di riorganizzazione, di trasferimento, di disinvestimento, di limitati ammodernamenti e di privatizzazioni di aziende di Stato, non conformi, anzi contrari agli interessi della collettività non solo della Liguria, ma di tutto il nord e del Mezzogiorno.

Tra noi, onorevoli colleghi della maggioranza, non vi è neppure dissenso sul fatto che, quando si pone il problema dello sviluppo del porto di Genova, si sollevi una questione nazionale, anche sotto l'aspetto della competitività del principale porto italiano con i grandi porti nordeuropei, nella cui direzione vengono dirottati i traffici che già affluivano a Genova e che si dovrebbero attirare nuovamente in questo porto italiano. Questo è perfettamente vero.

Ma di chi la responsabilità, dopo che da venti anni conduciamo nel paese e nel Parlamento una lotta contro l'intera politica marinara dei Governi di ogni colore?

Politica, questa, incapace di saldare lo sviluppo portuale a quello della flotta e della cantieristica, bloccando il primo e liquidando il carattere pubblico degli scali, svendendo la seconda — la flotta di Stato — ai privati e sviluppando le attività della Finmare nel campo del trasporto di passeggeri per una politica di prestigio che ha portato questo settore delle partecipazioni statali, onorevole ministro, a più di 80 miliardi di *deficit*, dando agli armatori somme favolose, con le quali si sarebbe potuto invece rendere competitivi i nostri cantieri a carattere pubblico.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. A quali 80 miliardi fa riferimento? Forse a 80 miliardi dati alla Finmare?

D'ALEMA. No, questo non è successo. Sulle responsabilità di questa situazione voi stessi non potete avere dubbi, soprattutto quando di quella politica nulla è mutato nel piano quinquennale governativo. Del resto, voi stessi non potete non denunciare l'irrisorietà degli investimenti previsti per i porti e la scarsa considerazione di questo problema nel piano Pieraccini: la emarginazione, cioè, del proble-

ma di una infrastruttura decisiva e di crescente importanza, in rapporto diretto con ogni espansione produttiva ed ogni allargamento delle relazioni internazionali.

E che cosa ha insegnato, almeno a tutti noi, onorevoli colleghi della mia circoscrizione, il dibattito acceso nella regione ligure dopo che il gruppo comunista richiese il rinvio in aula di questo disegno di legge? (E voi stessi avete finito per convenire che dovesse essere modificato, e avete anzi contribuito a definirne la nuova edizione, oggi di fronte alla Camera). Ci ha insegnato che tutta la gente che lavora, produttori e intellettuali liguri, condannano in stragrande maggioranza, insieme con le assemblee elettive della Liguria (e sapete che queste mie affermazioni possono essere facilmente documentate), la vostra politica portuale. Ma ancor più importante è l'aver potuto constatare il fatto che, una volta affermata la tesi dell'imprescindibilità di una politica di piano, non si può più impunemente procedere sulla via dei provvedimenti frammentari, settoriali, o addirittura sub-settoriali, e che, una volta affermata la interdipendenza fra il ruolo dei porti e gli obiettivi di sviluppo economico regionale e nazionale, non si possono più impunemente ripetere nel quadro della regione rivendicazioni di miope concorrenza municipale, né riproporre, con un'impostazione meramente settoriale, la politica portuale che fu propria del piano decennale dei porti elaborato dal Ministero della marina mercantile e che abbiamo ritrovato « pari pari » nel piano quinquennale. In questo documento, accanto alle belle parole sull'esigenza di coordinamento, di porre fine al tradizionale settorialismo, ecc., ecc., viene collocata una serie di capitoli di spese per le autostrade, per la viabilità ordinaria, le ferrovie, la marina mercantile, i porti, al di fuori di ogni organicità e secondo una gerarchia che neppure è stata stabilita dai tecnocrati dell'ufficio del piano e dell'alta burocrazia, ma dalle spinte, spesso non indirette, che provengono dalle grandi potenze finanziarie e dai loro piani di investimento. Voi, onorevoli colleghi della maggioranza e onorevole ministro, non avete elaborato una politica marinara e tanto meno una politica dei trasporti e delle comunicazioni basata su di una visione unitaria dei problemi e in rapporto all'importanza centrale che nei riflessi sullo sviluppo complessivo del paese tale politica potrebbe avere.

È importante, dunque, constatare che al livello locale e regionale avanza l'idea della programmazione democratica, e nella misura in cui avanza e in cui ha contatto con gravi e

drammatici problemi, quali quello portuale, del lavoro, industriale, si formano in modo democratico nuovi orientamenti e si esprimono nuove volontà politiche; si allarga la consapevolezza che la vostra politica di piano altro non è che la riduzione della politica ad un più moderno strumento al servizio delle scelte espresse dal mercato monopolistico.

Abbiamo sperimentato, dunque, in occasione del dibattito che ha investito a tutti i livelli la nostra regione e che ha tratto origine dalla cosiddetta questione di Voltri e dalla nostra ferma opposizione al disegno di legge n. 3322 nella sua prima edizione, la giustezza dei giudizi di fondo che noi esprimeremo sul piano del Governo nella nostra relazione di minoranza.

È in questo quadro, onorevoli colleghi, che le assemblee elettive della regione ligure hanno respinto la visione grettamente localistica ed assurdamente concorrenziale nei confronti di grandi e vicinissimi porti cui si sono ispirati gli autori del progetto del consorzio portuale per la costruzione del porto satellite di Voltri. A questa visione è stata invece contrapposta l'esigenza, come vi è ben noto, di rivedere tutti i singoli piani di sviluppo portuale della regione allo scopo di giungere alla integrazione delle funzioni degli impianti degli scali liguri per dar luogo ad un sistema regionale e ad un ente regionale che ne coordini lo sviluppo e le attività.

Questo problema del resto si ripresenta a proposito della gestione portuale in tutte le regioni italiane; al fine appunto di avviarlo a soluzione abbiamo elaborato un progetto di legge recentemente presentato alla Camera.

Si pensi, onorevole Presidente, che la distanza tra Marsiglia e il suo porto satellite (lo diceva l'altro giorno anche il nuovo presidente del CAP) è maggiore di quella tra Genova e Savona, e che la tesi della necessaria concentrazione del traffico in un solo grande porto come migliore soluzione economica, onorevole ministro, è smentita tra l'altro dalle tendenze internazionali che rivalutano la funzione dei sistemi pluriportuali, specialmente in relazione all'esigenza di equilibrare lo sviluppo degli *Hinterland*. È questo pure lo orientamento, onorevoli colleghi, di tutti i sindacati genovesi e liguri, e della maggioranza dei nostri concittadini. Ma su questo fondamentale argomento dovrò ritornare più avanti.

Così dunque si è giunti alla modificazione del progetto di legge n. 3322 e allo stesso ordine del giorno che presenteremo all'Assemblea dopo un anno non perduto, onorevole Trombetta, perché abbiamo cominciato ad

unire una regione profondamente divisa intorno ad uno dei suoi fondamentali problemi, così che possiamo cominciare a parlare come deputati liguri e non esclusivamente come rappresentanti di Genova o La Spezia o Savona o Imperia, la qual cosa per degli europeisti è un passo avanti, anche se modesto.

A respingere il progetto del CAP per Voltri ha contribuito innanzi tutto e decisamente l'Istituto regionale di ricerche economiche e sociali presieduto dall'onorevole Pertusio, istituto che è l'unico strumento democratico di elaborazione del piano regionale, istituto contro il quale si è accanita la presidenza del CAP e del cui lavoro non ha voluto tener conto il comitato regionale per la programmazione, dominato come è da quegli interessi e da quegli uomini che portano la responsabilità del malfamato progetto del consorzio portuale.

Hanno inoltre contribuito a respingere quel progetto la sezione locale dell'Istituto nazionale di urbanistica, l'Istituto nazionale degli architetti, e in particolare la commissione nominata dalla giunta di centro-sinistra genovese per la revisione del piano regolatore della città, il cui presidente, professor Astengo, ancora viene perseguitato. Questi ebbe a dire che Genova, resa mostruosa a causa della forsennata speculazione edilizia e del caos urbanistico, riceverebbe un colpo mortale dalla esecuzione del progetto di Voltri.

Debbo denunciare di fronte alla Camera il fatto vergognoso che la commissione Astengo fu defenestrata. Di qui la crisi, indecorosamente prolungatasi per nove mesi, della presidenza del consorzio portuale genovese, conclusasi dopo la sconfitta sul campo del generale Gatti, vicepresidente, messi in guerra contro le indecifrabili scritte inalberate dai marinai cinesi su una nave di quella repubblica popolare, e dopo che i portuali genovesi minacciarono lo sciopero.

Ma la crisi del consorzio autonomo del porto (sia detto qui per inciso, onorevole Trombetta, che a questo riguardo non è possibile proporre emendamenti al disegno di legge che stiamo discutendo) è più profonda: essa risiede nelle sue strutture non democratiche, nella sua impotenza a governare la vita portuale e a garantire la necessaria unità tecnico-economica, condizionato com'è questo ente dalla massiccia presenza privata, dalla presenza intollerabile, onorevole ministro, di imprese parassitarie e truffaldine. Esso è incapace perciò di promuovere una politica dei costi e dei ricavi del servizio portuale, una politica

comparata all'intero porto e non al singolo imprenditore privato, una politica che sia in grado di garantire la collettività degli utenti e di giustificare il ricorso all'intervento dello Stato nel campo degli investimenti.

A questo proposito, mentre assicuriamo il nuovo presidente socialista del consorzio portuale di Genova che, per quanto ci consta, le compagnie portuali sapranno essere all'altezza dei problemi nuovi, siamo lieti di constatare che egli stesso, in un'intervista rilasciata in questi giorni, si propone di affrontare il problema degli « insolubili costi portuali ». Di questi, però, si conoscono solo quelli relativi al lavoro portuale, avendo tutti gli altri operatori rifiutato, onorevole Trombetta, qualsiasi utile indicazione.

Ma, tornando al nostro tema più specifico, siamo sodisfatti di aver letto che il nuovo presidente intende affrontare il problema della integrazione dei porti di Genova e di Savona quale unica soluzione per costituire un grande porto internazionale ligure che poggi funzionalmente alle sue estremità sui porti della Spezia e di Imperia, potenziati e sviluppati. Attendiamo il professor Dagnino alla prova e senza preconcetti.

Egli stesso ha dichiarato di rifiutare il piano di Voltri elaborato in precedenza dal consorzio portuale, per il cui rigetto lo stesso Ministero dei lavori pubblici poteva facilmente individuare sufficienti motivi politici e tecnici, anche senza un nostro specifico intervento, attraverso le vie previste dalla legge.

Il professor Dagnino afferma di voler accettare gli elaborati dell'Istituto regionale di ricerche economiche e sociali, i quali dal punto di vista tecnico ed economico e per la visione che prospettano del rapporto tra lo sviluppo portuale e quello degli *Hinterland* sono in aperto contrasto con il progetto del consorzio portuale, che sotto tutti questi aspetti ormai è universalmente criticato.

Si è dunque perduto del tempo, onorevole Trombetta, se la nostra azione ha permesso che un diverso e più valido progetto venisse elaborato in armonia con gli interessi più generali, regionali e interregionali? Il tempo si è perduto per la lentezza con cui è stata erogata la prima *tranche* degli stanziamenti per i porti e per il fatto che 5 dei 15 miliardi destinati a Genova per opere urgenti, onorevole ministro, sono stati accantonati per dare inizio ad alcune opere del piano del CAP per Voltri, allo scopo di precipitarne non tanto l'attuazione (perché neanche oggi sappiamo se vi siano i denari per provvedere all'espansione dei nostri porti), ma per mettere l'in-

tera regione di fronte ad un fatto ormai compiuto e per scoraggiare ogni opposizione.

Che dicono, ad esempio, tutti i sindacati? Che questi 5 miliardi bisogna erogarli subito per il porto attuale, così come la restante parte dei fondi stanziati per l'infrastruttura portuale. I sindacati affermano che per i nuovi impianti portuali ci vorranno 15 anni: occorre rivedere i piani regolatori, impostando concretamente le più rapide procedure. Di qui l'importanza — essi affermano — per la tutela del porto di Genova nel quadro dei traffici internazionali di apportare le necessarie innovazioni alle sue strutture attuali. Qui vi è stato e vi è un gravissimo ritardo; ad esempio, nelle opere per la viabilità portuale e in particolare per l'allestimento dello sporgente Nino Ronco e del relativo centro per *containers*.

Occorrono più di 30 miliardi per impedire il definitivo declassamento dell'attuale emporio genovese. Che cosa è stato fatto, onorevole ministro, per il superbacino di carenaggio e per la stazione di degasificazione, senza i quali il settore industriale del porto di Genova è destinato a morte lenta? Non avete fatto nulla o quasi nulla. Se si è perduto quindi del tempo (e quanto tempo!), la responsabilità ricade tutta e interamente sulla maggioranza.

Ma — si obietta — si poteva intanto cominciare a fare qualcosa per l'ampliamento del porto. Vi pare davvero, onorevole colleghi, che si potesse dare credito al vostro impegno di modificare il progetto del consorzio portuale via via che si provvedeva, ad esempio, alla costruzione della diga foranea o di altre opere? Ma quali amministratori della Liguria, di Torino, del basso Piemonte hanno accolto la vostra obiezione? E chi era in grado di assicurare la compatibilità di quelle opere con le strutture di un sistema regionale dei porti che era ancora di là da venire? Comunque, credete proprio che potesse favorire questo vostro intendimento il fatto che nel frattempo il processo di sviluppo del porto di Vado fosse stato insabbiato?

Vogliamo tuttavia apprezzare, onorevoli colleghi, il fatto che, mentre nel passato il porto di Savona veniva dai genovesi interrato, oggi la loro classe dirigente si limita ad insabbiarne in modo burocratico il progetto di sviluppo. Perché ci si è rifiutati di accettare le tesi che oggi vengono accolte, e in particolare la proposta di costituire una commissione regionale di rappresentanti di enti locali o di enti di gestione portuale per ri-

vedere i singoli piani regolatori e per dar luogo ad un sistema regionale dei porti, e all'integrazione più stretta, in tale ambito, dei porti di Genova e di Savona? Avete forse dimenticato, onorevoli colleghi — cercate di non dimenticarlo in questa sede? — che cosa è accaduto al convegno interregionale dei porti, tenutosi a Genova nel 1965, più di due anni fa, allorché si impose brutalmente la rottura dell'accordo intervenuto fra gli enti locali, accordo che aveva per fondamento le stesse tesi che voi oggi accogliete?

Quando si è giunti a liberare dalla polvere il progetto di Vado e a votare l'ordine del giorno degli enti locali genovesi in favore di quella commissione? Quando si decise di rivedere il disegno di legge n. 3322 per giungere all'accordo che ci ha portato a questo dibattito, e cioè pochissimo tempo fa. Perché non si è voluto farlo prima? Ebbene, ora questa commissione si faccia davvero, e sia essa stessa a decidere quali siano le opere cui si debba dare inizio a Genova come a Savona e negli altri porti, contestualmente al piano di attuazione di un sistema regionale degli scali; e decida essa un programma di finanziamenti mettendo il Governo di fronte a precise scadenze e responsabilità. Noi dovevamo e dobbiamo ancora evitare di correre il rischio di un cattivo impiego e quindi di uno sperpero delle scarse risorse finanziarie messe a disposizione del settore portuale. Questo per parte nostra abbiamo fatto, e questo faremo ancora una volta se sarà necessario.

Onorevoli colleghi, in assenza dell'intervento pubblico per lo sviluppo dei porti, la iniziativa di gruppi di pressione economica e politica ha spinto e spinge ad affrontare in maniera approssimata ed unilaterale gli acuti problemi delle strutture e della produttività degli scali marittimi. E quanto è accaduto per il porto-satellite di Livorno. Noi respingiamo la tesi che l'intervento finanziario dello Stato debba realizzarsi in funzione di scelte deliberate dagli armatori, dalla grande industria privata, con il concorso talvolta delle partecipazioni statali e dei grandi gruppi commerciali. Solo forti investimenti, lo orientamento ed il controllo degli investimenti globali ad opera del potere pubblico rappresentano, specialmente nel settore portuale, la condizione di fondo per formulare una politica e un programma. Si tratta di decidere se la funzione portuale — l'abbiamo già detto altre volte — debba essere orientata da quei gruppi economici, o se debba essere invece la collettività a servirsene come strumento per agire sullo sviluppo generale e

per influire opportunamente sulle singole attività economiche e sulle scelte di ristrutturazione e di organizzazione del territorio. Nel primo caso, che è quello che si sta appunto verificando, si compromette definitivamente la natura di servizio di interesse pubblico dei porti, perché le prospettive della funzione portuale vengono incorporate nelle politiche dei grandi gruppi finanziari, industriali e armatoriali.

Ed infatti, con la loro politica, con il progetto di Voltri, quali scopi tentano di perseguire tali gruppi? Essi mirano a soddisfare alcune esigenze di economicità verticale dei costi per determinate industrie torinesi e milanesi; a risolvere, specialmente a Genova, alcuni problemi di celerità e di economicità delle operazioni portuali che riguardano le merci generali, allo scopo di accelerarne e razionalizzarne la commercializzazione, sia verso il mercato interno sia per l'esportazione, nonché per agevolare il movimento di alcuni prodotti finiti dell'industria manifatturiera del nord (in questo senso — sottolineo — sono concepiti specialmente per i prodotti alimentari, e in primo luogo per quelli ortofrutticoli e zootecnici, il centro di Rivalta Scrivia e la catena dei sili privati); in terzo luogo a rafforzare la posizione competitiva dei gruppi interessati (gruppo FIAT, gruppo Costa, nonché altri), anche in previsione di una più estesa applicazione dei trattati di Roma, che prevedono il libero insediamento di imprese e capitali esteri nei trasporti e nei porti.

Ma davvero credete che in tal modo possiamo risolvere i problemi che ci stanno di fronte in tutta la loro grandezza, i problemi cioè della competitività del nostro apparato economico nazionale? Credete davvero che attraverso misure settoriali di tipo produttivistico (riguardanti alcuni porti, due o tre, anche uno solo, si dice) si possa saldare la funzione portuale ad una visione di autonomo sviluppo dell'economia nazionale che esige, fra l'altro, una revisione dei rapporti economici e degli scambi internazionali?

Perciò, onorevoli colleghi e onorevole ministro, si pone non soltanto il problema di un sistema pubblico ligure dei porti, gestito da enti pubblici democratici che ne garantiscano pienamente il carattere di servizio pubblico, ma anche la più importante questione concernente il contributo che un articolato sistema portuale nazionale, gerarchizzato nelle sue funzioni (e a questo problema non si sfugge, oggi), può dare allo sviluppo economico dell'intero paese e delle singole regioni. In altri termini, noi proponiamo un sistema na-

zionale e regionale dei porti la cui funzione, come dicevo poco fa, venga collegata con la soluzione dei problemi dell'organizzazione del territorio e della diffusione dello sviluppo industriale, con i bisogni delle zone depresse del nostro paese e quindi, in particolare, del Mezzogiorno. Noi crediamo che la soluzione di tali problemi non contraddica la necessità di assicurare un notevole potenziamento dei grandi scali internazionali, tra i quali è appunto il porto di Genova; al contrario, il ruolo del grande porto internazionale dell'arco ligure può essere esaltato nel quadro di uno sviluppo economico nazionale, non monopolistico e non subordinato ai programmi della CEE, nel quadro, cioè, di un sistema nazionale dei porti e dei traffici marittimi che svolga un'importante funzione sia al fine di combattere la subordinazione economica dell'Italia, dell'Europa, dell'Asia e dell'Africa agli Stati Uniti d'America, sia allo scopo di cercare nuovi rapporti di collaborazione nell'ambito della stessa Europa occidentale, contrastando la tendenza all'espansione tedesca nell'ambito della CEE. I programmi della CEE assegnano al porto di Rotterdam la funzione di testa di ponte della penetrazione americana in Europa, e nello stesso tempo — non facciamo finta di non accorgercene, onorevoli colleghi — al sistema dei porti olandesi e tedeschi del Mare del nord la funzione di struttura portante principale della penetrazione commerciale tedesca nei mercati internazionali. Noi ci opponiamo con estrema energia a che la funzione di un grande porto internazionale dell'arco ligure venga determinata, ai fini di una più stretta integrazione dello sviluppo economico del bacino padano, nel cuore della CEE (la Germania dell'ovest). Non solo il porto internazionale dell'arco ligure, ma anche i porti meridionali della CEE, concepiti come « europorti » del sud, sarebbero strategicamente subordinati rispetto a quelli del nord, contribuendo a determinare la subordinazione dell'intero sviluppo economico delle nazioni interessate — e perciò dell'Italia — nel quadro di una ben determinata visione dell'integrazione economica dell'Europa occidentale.

La concentrazione dei traffici su un solo polo industriale, come pretende il progetto del consorzio portuale per Voltri, si muove in questo ambito. E noi siamo tutt'altro che sicuri — anche se tuttavia ce lo auguriamo — che l'aver conseguito un certo successo verso il sistema dei porti liguri possa in qualche misura contribuire a modificare quell'indirizzo di politica portuale espresso a Genova

dall'onorevole ministro della marina mercantile. Questi ha affermato la necessità di concentrare i traffici marittimi in pochi porti, forse anche in uno solo. Si tratta comunque da parte nostra di agire, e di agire con tutto il nostro impegno, in ogni regione d'Italia per fare accettare il nostro punto di vista, che non è soltanto il nostro.

Abbiamo accennato, signor Presidente, al centro di Rivalta Scrivia. Esso è frutto, come è noto, dell'iniziativa del grande capitale finanziario italiano e internazionale, cui si è collegato, in modo equivoco e in condizione del tutto subalterna, il capitale di alcune aziende di Stato. Si tratta — e anche ciò è noto — del trasferimento nell'entroterra, deciso da privati, di strutture portuali genovesi che i privati controllano in modo assoluto ed esclusivo.

Questa concentrazione di grandi magazzini privati è stata voluta dagli stessi ispiratori del progetto del consorzio portuale di Voltri, e le due iniziative congiuntamente mirano alla più alta concentrazione dei traffici sullo scalo genovese, che diverrebbe, come abbiamo scritto, una sorta di pompa aspirante privata verso il centro dei Costa-Pirelli-FIAT-Shell-Montedison. Si accentuerebbe così, con ogni evidenza, il pieno controllo privato monopolistico su tutte le fasi attraverso cui passano le merci: dal trasporto, allo stoccaggio, al consumatore. Il centro privato di Rivalta, collegato all'area portuale da sistemi preferenziali di trasporto, è un episodio, sia pure macroscopico, della trasformazione dei porti da strutture pubbliche a servizio privato, già in atto da parecchio tempo attraverso ogni sorta di concessioni di privilegi a grandi utenti, e in particolare attraverso le autonomie funzionali. Voi potete invocare finché volete, onorevoli colleghi, le esigenze di ammodernamento e di razionalizzazione. Ma qui ci troviamo in presenza di una drastica riduzione dell'area dell'intervento pubblico, della sua totale perdita di autonomia, dell'espansione del potere dei grandi gruppi monopolistici e dei loro profitti a danno dell'intera collettività nazionale.

D'altra parte, non si accresce, per la via della concentrazione dei traffici in un solo porto, la stessa produttività dello scalo genovese.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ma io ho parlato di questo in riferimento ai *containers*. Se ella vuole citarmi, citi almeno esattamente, e non continui in una generalità che non ha ragion d'essere.

D'ALEMA. Signor ministro, quando parla dei *containers*, mi permetta di dirle che ella non parla di una cosa da nulla, ma parla del futuro dei traffici marittimi. Comunque, torneremo su questa questione.

Si sottrarrebbe al porto di Genova tutta una parte delle operazioni portuali; si cancellerebbe quasi totalmente il suo carattere commerciale. I vantaggi dell'acquisizione di nuove aree al porto, tenuto conto anche dell'ambito geofisico in cui si trova, quali che fossero le soluzioni date ai problemi infrastrutturali connessi al suo funzionamento, verrebbero distrutti con la concentrazione dei traffici; e in un breve volger di tempo riassorbiti dalla spirale dei costi crescenti. E ciò anche perché gli scali privilegiati — e noi, onorevoli colleghi di Genova, sappiamo che cosa voglia dire questo — manterrebbero parzialmente inutilizzata una parte delle attrezzature portuali. In realtà — lo ribadisco — per questa strada si tenta, su scala più vasta rispetto a quella realizzata dalle autonomie funzionali, di incorporare più strettamente i servizi portuali nel ciclo produttivo delle grandi aziende monopolistiche del nord, sollevando tutto un complesso di esigenze infrastrutturali, di vie di comunicazione e servizi, e imponendo enormi investimenti pubblici, dettati appunto dai piani di potenti operazioni private.

Ecco perché lo scontro su Voltri è divenuto anche uno scontro sulle scelte infrastrutturali, sulla ferrovia dei Giovi, su quella di monte Ovada, eccetera.

In questo quadro, noi siamo orientati a considerare positivamente il programma dell'Istituto regionale di ricerche economiche e sociali, che, prendendo in considerazione un sistema di porti regionali in funzione dello sviluppo ligure e dell'*Hinterland* padano, propone il trasferimento di magazzini pubblici nella val di Bormida e nell'Ovadese, collegati rispettivamente a Savona e a Genova con opportuni assi attrezzati.

Noi abbiamo ragione dunque di pensare che ci siano modi diversi per soddisfare esigenze oggettive di ammodernamento, di adeguamento allo sviluppo tecnologico e di maggiore competitività. Noi siamo per scelte che vadano in favore dell'intera economia nazionale, risolvendo i grandi problemi delle classi lavoratrici, della classe operaia, delle masse popolari. Noi siamo per il più ampio e profondo ammodernamento dell'apparato economico nazionale. Ma siamo anche convinti che questo non possa avvenire se non nell'ambito di una politica di riforme antimonopolistiche.

I padroni, quelli genovesi della Rivalta, non guardano agli interessi della loro città. E volpina la loro tesi secondo la quale con Rivalta si aiuta il decongestionamento del porto potenziandolo. Essi guardano a Genova come a Venezia, ai porti italiani come a quelli del nord d'Europa. Essi sanno assai bene di agire contro la loro città, i suoi lavoratori e contro importanti gruppo sociali che agiscono positivamente nel settore portuale. Ed è ipocrisia, onorevoli colleghi, quella di molti che piangono quando da taluni porti del nord e non da Genova giunge a Milano qualche treno pieno di *containers*. Questo non è che il risultato della politica governativa e dei monopoli italiani, che hanno il loro ufficio della programmazione più che a Roma a Bruxelles, e che comunque sono abituati a considerare quello di Roma un'appendice di quello della CEE.

E voi che cosa fate, onorevoli ministri? Mentre sussistono tutte le condizioni e la più stretta esigenza di un più vasto intervento pubblico coordinato ed organico nel campo dei trasporti marittimi e della costruzione e della gestione dei *containers* nel campo dei trasporti terrestri voi — utilizzando l'industria di Stato, l'azienda delle ferrovie, la FINMARE, il denaro pubblico, sollecitando nuovi interventi in tal senso del potere legislativo — consegnate l'economia italiana alla FIAT, alla Montedison, alla Pirelli, al capitale straniero, alla Rinascenza. Fate quindi il contrario di quello che la collettività richiede allo Stato.

Voi, con una politica priva di autonomia, priva di una visione globale dei costi e dei benefici delle vostre iniziative, condannate alla concentrazione dello sviluppo industriale le residenze del bacino padano, il che richiamerà inesorabilmente un'ulteriore, crescente concentrazione in quell'area della spesa pubblica. E poi ci venite a dire che l'Alfa-Sud aprirà una nuova epoca per la rinascita del Mezzogiorno!

Noi non abbiamo respinto e non respingiamo l'iniziativa delle partecipazioni statali, ma respingiamo con fermezza la vostra politica dei consumi — incoraggiata anche dai fondamentali mercati di sbocco delle esportazioni adiacenti all'area padana, cioè dei paesi CEE — che fomentano ancora di più gli squilibri sociali, territoriali e settoriali. In tal modo voi condannate soprattutto il Mezzogiorno, ma anche vaste zone del nord e del centro, alla degradazione definitiva.

Ed ecco ora — sottolineo questa parte, avviandomi alla conclusione — alcuni progetti di legge di iniziativa governativa attraverso i quali, con la solita giustificazione che in tal

caso fa riferimento ad oggettivi ed effettivamente urgenti problemi di svecchiamento della nostra legislazione, voi tentate di portare manifestamente e senza pudore acqua al mulino dei programmi di questi grandi gruppi privati cui ho fatto cenno. Questi gruppi neppure nascondono di avere sollecitato il Governo e di avere concordato con esso le proposte legislative, come del resto hanno ripetutamente affermato i fratelli Costa (in particolare Giacomino, che credo sia ancora presidente dell'Azione cattolica di Genova).

In primo luogo, il progetto di legge che riguarda la proroga della Cassa per il mezzogiorno all'articolo 11 stabiliva che le imprese industriali (ne abbiamo parlato già in questa Camera di fronte all'onorevole Pastore) potessero installare fuori dell'area del Mezzogiorno, con contributi a fondo perduto — oltre a quelli europei, come risulta dai regolamenti aggiuntivi della CEE in ordine all'organizzazione dei mercati ortofrutticoli — impianti per la conservazione, la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli.

In tal modo ci si apprestava con ogni evidenza a rendere una cortesia al presidente della Confindustria e ai suoi amici, che a Rivalta Scrivia, in collegamento con impianti di stoccaggio portuali, hanno preparato un complesso piano per la realizzazione della nota centrale per le carni, i prodotti ittici e quelli ortofrutticoli. Questi ultimi sarebbero trasferiti a Rivalta dai paesi del Mezzogiorno attraverso una flotta specializzata, naturalmente privata. E da Rivalta il prodotto, dopo essere stato trasformato e commercializzato, sarebbe distribuito nell'Italia del nord e nell'Europa centro-settentrionale. Le stesse potenze finanziarie stanno attuando un analogo progetto a Trieste. Intanto leggiamo su *Nord e Sud*, una rivista napoletana, l'appello all'IRI perché contribuisca ad attuare a Napoli, in Campania, una analoga iniziativa pubblica, come suggerisce il comitato regionale per la programmazione campana. Costa e i suoi amici hanno avuto bisogno, probabilmente, di fare soltanto una telefonata a qualche membro del Governo.

L'articolo 11 del progetto di legge citato è stato profondamente modificato per iniziativa dei comunisti; noi abbiamo affermato, in alternativa all'indirizzo governativo, che si deve accrescere il contributo dello Stato per lo sviluppo del movimento associativo nelle campagne, e che si devono incrementare gli investimenti pubblici per impianti del genere, da attuarsi attraverso il movi-

mento cooperativo e degli enti locali, anche con un intervento delle partecipazioni statali.

Il reddito contadino, specialmente nel sud, verrebbe ad essere ulteriormente tagliato dalla grande intermediazione, mentre diffusa industrializzazione e sviluppo democratico sono stati, sono e saranno parole, come appunto il meridionalismo facile ed elettoralistico della democrazia cristiana e dell'onorevole Colombo.

Il secondo punto riguarda il progetto per la concessione al Governo di una delega legislativa per la modifica dell'attuale legislazione doganale; a parte alcuni suoi contenuti anticonstituzionali, riconosciuti da questo ramo del Parlamento, e trascurando in questo momento molti altri motivi della nostra opposizione, desidero richiamare la vostra attenzione, onorevoli colleghi, sul fatto che al Senato si è giunti a proporre, da parte della maggioranza, un emendamento al testo governativo che escludeva l'istituzione di punti franchi fuori dei confini marittimi, proprio per favorire il centro di Rivalta Scrivia. I senatori Pesenti e soprattutto Adamoli, come è noto genovese, ed anche altri, hanno già sollevato il problema, ottenendo qualche successo; dare al Governo la delega perché autorizzi punti franchi fuori dei confini marittimi in connessione, come a Rivalta, con magazzini privati — che già sono stati creati, del resto, data la prospettiva di ottenere la promessa autorizzazione — significherebbe consentire, e addirittura creare le condizioni per le quali il Governo stesso potrebbe compiere discriminazioni tra i vari operatori economici e dare enormi privilegi, come sta dando o vorrebbe dare, a grandi gruppi privati. È questo un fatto che bisogna assolutamente impedire; sarebbe una cosa pericolosa e, come è stato detto autorevolmente al Senato, sarebbe una cosa sporca.

I moralizzatori liberali, e non voglio dire democristiani, si indignano, giustamente, per le banane e il tabacco di Trabucchi; ma non si indignarono quando Trabucchi al Senato, in qualità di relatore per la maggioranza, a proposito del disegno di legge di cui sto parlando, giunse persino a dire che Rivalta è, tutto sommato, una cooperativa.

In terzo luogo, infine, c'è la proposta di legge per la modifica dell'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, sui limiti di peso per i veicoli da trasporto. Noi chiedemmo a suo tempo alla Camera la sospensione della discussione di questo progetto di legge. Lo

chiesero anche deputati della maggioranza: l'onorevole Armato, mi sembra, ed altri ancora.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ella è un Pico della Mirandola: sta sviscerando tutto lo scibile umano.

D'ALEMA. Io mi sono studiato le cose, signor ministro.

GHIO. È andato a ripetizione.

D'ALEMA. I contenuti di questo progetto di legge sono contrari alla economia della nostra rete autostradale, tanto che aumenterebbero ulteriormente i costi sia per la manutenzione sia per la costruzione di nuove arterie, con un maggior disagio per la circolazione. Gli obiettivi di questo provvedimento (è stato detto qui, in questa Assemblea) violano il principio della specializzazione imposta dal progresso tecnico; cioè, come ebbe a dire il collega Leonardi, il principio secondo il quale l'uso di tutti i mezzi per i diversi tipi di traffico deve essere determinato con criteri di preferenza che dipendono dalle caratteristiche dei mezzi stessi.

Anche qui, dunque, onorevoli colleghi, è giusto quanto già abbiamo affermato: voi potete ripetere fino al ridicolo che siamo contro il progresso tecnico, ma spetta a noi in realtà il compito di imporre a voi di stabilire le basi e i criteri di una moderna politica dei trasporti. In Italia infatti c'è chi fa una flotta per suo conto, chi fa una politica portuale, chi la politica dei cantieri, chi quella dei *containers*; c'è chi taglia gran parte della rete ferroviaria, che in altri paesi più avanzati del nostro si sta sviluppando e potenziando; c'è chi fa la politica degli autotrasporti, chi quella delle autostrade: e tutto ciò, cioè la negazione della stessa idea di piano, riesce a stare dentro il piano Pieraccini.

In tutti i paesi del mercato comune europeo si pongono vincoli al trasporto su strada per utilizzare meglio tutti i mezzi di trasporto disponibili. In Italia Costa, Pirelli e soci debbono creare una grande compagnia europea di autotrasporti collegata al centro di Rivalta Scrivia, sicché chiedono al Governo di permettere l'aumento del peso degli autotrasporti, se non erro, fino a 38 tonnellate: e il Governo presenta al Parlamento un progetto di legge in tal senso. Il liberale onorevole Alpino, con un altro progetto di legge concernente la costituzione dell'albo degli au-

totrasportatori, per i criteri che suggerisce, si muove nella stessa direzione, quella cioè della concentrazione monopolistica del settore.

Così stanno le cose, onorevoli colleghi. Questi sono fatti incontrovertibili, onorevole Ghio: non avevo bisogno di venire da lei per avere una lezione su questi fatti, perché ella questi fatti non può capirli.

GHIO. Andrò a ripetizione dallo stesso « cervellone » presso il quale è stato lei.

D'ALEMA. Sono fatti concatenati gli uni con gli altri; rappresentano l'intelaiatura di una politica; sono gli elementi nella cosiddetta « politica concertata » tra Governo e monopoli; questi sono i fatti che accelerano il processo di ampliamento del potere politico ed economico dei grandi monopoli del nostro paese.

Onorevoli colleghi, bisogna trasformare il centro di Rivalta Scrivia in un fatto di natura pubblica. Non è più questione di rispettare le prerogative dell'ente portuale, che vanno rispettate. È ovvio che l'ente portuale, il quale si vede sottrarre da privati dei magazzini e se li vede portare oltre Appennino, non dica una parola: è abituato ad eseguire gli ordini del padrone. Non è più questione — ripeto — di rispettare le prerogative dell'ente portuale genovese, ma si tratta di qualcosa di assai più importante, che riguarda il controllo dell'intera rete distributiva nazionale: essa non deve essere consegnata alla FIAT, alla Montedison, alla Rinascente, che stanno riempiendo l'Italia di *supermarkets*, sempre allo scopo di « ammodernare » l'apparato distributivo.

Bisogna ripristinare il carattere pubblico dei porti, bisogna limitare il potere dei monopoli. Questo è il problema che in definitiva solleva la questione cosiddetta di Voltri.

Per concludere, tornerò ancora una volta al sistema portuale ligure, alla situazione della Liguria, ai drammatici problemi che si pongono ai portuali, agli operai, a tutti i lavoratori liguri. Essi, come tutti gli altri lavoratori italiani e più di altri lavoratori di altre regioni tra le più avanzate, pagano nelle fabbriche, nei porti, nelle campagne, insieme con gli emigrati, in modo sempre più inumano, le conseguenze di uno sviluppo squilibrato, diretto dai grandi gruppi monopolistici che hanno subordinato ai loro fini i poteri pubblici. Il trasferimento di attività portuali da Genova si accompagna al ridimensionamento e alla crisi di quasi tutta l'industria meccanica ligure, ed anche di altri settori.

La FIAT e la GECO hanno assunto il controllo dei settori strategici pubblici presenti in Liguria; tutto ciò va riducendo drasticamente l'intervento diretto e autonomo dello Stato, colpendo al cuore la stessa struttura del mercato del lavoro e sbarrando la porta — come dicono i sindacati — all'occupazione delle nuove leve operaie e intellettuali, e soprattutto delle donne lavoratrici, il cui livello di occupazione è quasi quello della Sardegna, regione che si trova all'ultimo posto della graduatoria nazionale.

La disoccupazione, quindi, viene a rendere più drammatica la condizione operaia. Di qui tutte le lotte di questi anni, nonché le prossime annunciate agitazioni e una diffusa esasperazione: alla quale, onorevole ministro, il Governo ha risposto con false promesse e con falsi programmi — come quelli del CIPE — oppure, addirittura, con la galera!

Non vi potrà mai essere soluzione del problema occupazionale nella nostra regione, senza un articolato sviluppo industriale. Non può esservi, del pari, prospettiva di uno sviluppo per aree come quelle del Piemonte meridionale e per altre zone che non cadono direttamente sotto l'influenza dei centri di Torino e di Milano, senza la soluzione del problema industriale della nostra regione e senza un potenziamento, secondo un sistema integrato, dei porti e degli scali marittimi. Il tema regionale, interregionale e nazionale dell'assetto del territorio — connesso ad un certo tipo di soluzione portuale — riveste per noi e per l'intero paese un'importanza eccezionale. In Liguria non esiste un piano territoriale; eppure, si tratta di una delle regioni più avanzate d'Italia. Non si capisce con quale senso di responsabilità e in base a quali elementi concreti il sindaco di Genova (lui, presidente del comitato regionale per la programmazione!) abbia annunciato l'altra sera, in contrasto con le linee indicate dal piano regionale, che le industrie del ponente genovese devono trasferirsi nella pianura padana. Proprio il sindaco di Genova è uno dei maggiori responsabili — insieme con altri, prima di lui — del caos esistente: e ciò per il suo costante rifiuto di attuare il piano intercomunale interessante Genova e i comuni di oltre Appennino, come ad esempio quelli dell'Alessandrino.

Noi non respingiamo il concetto di una stretta connessione tra lo sviluppo ligure e quello delle zone vicine del basso Piemonte. Anzi, lo abbiamo rivendicato e lo rivendichiamo. Ma ci opponiamo — e ci opporremo sempre — a decisioni particolari concernenti i porti o la localizzazione dello sviluppo in-

dustriale, finché si continuerà a non porre mano risolutamente ad una diversa politica portuale, ad una diversa politica delle partecipazioni statali, ad una ristrutturazione e riorganizzazione del territorio.

È una politica, quella da noi propugnata, da determinarsi in modo democratico. Sono gli enti locali che debbono decidere; non Costa, non i vecchi presidenti del consorzio autonomo del porto, non i grandi padroni: si tratta delle sorti e dell'utilizzazione del suolo della nostra regione e del nostro paese!

Ecco dunque il significato complessivo della nostra battaglia contro il primitivo disegno di legge n. 3322. Ai lavoratori portuali abbiamo detto e diciamo: il vasto disegno, che noi combattiamo, del grande padronato e del Governo sarebbe, se fosse attuato, un colpo mortale soprattutto per il lavoro portuale. Già ora, come ho detto al principio del mio intervento, la disoccupazione dei portuali aumenta, ristagnano i salari, aumenta la fatica e, con la fatica, aumentano gli infortuni. La sola sezione « Stefano Canzio » della Compagnia unica merci varie ha denunciato l'anno scorso 17 mila infortuni, e quest'anno 20 mila, di cui uno mortale. L'onorevole Macchiavelli conosce queste cose.

MACCHIAVELLI. Non è colpa mia, se il numero degli infortuni aumenta!

D'ALEMA. Non dico che sia colpa sua. Dico soltanto che ella conosce questi dati.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ritieni che sia colpa del Governo?

D'ALEMA. Neanche. Vi è però una responsabilità generale del Governo, non per i casi specifici di infortunio ma per le condizioni in cui si svolge il lavoro dell'operaio. Non capire questo è davvero strano.

Noi appoggiamo le proposte dei portuali di ridurre l'orario di lavoro, di istituire un salario occupazionale, di prevedere forme di pensionamento anticipato (cioè che servirebbe anche per mandare avanti gli « occasionali »). Sosteniamo l'esigenza di un nuovo contratto di lavoro elaborato dai sindacati e più adeguato alla situazione che si sta creando; invitiamo anzi l'onorevole ministro a tenere ciò in grande considerazione. Appoggiamo il difficile sforzo che le compagnie portuali stanno compiendo. Esse sanno assai bene che non siamo più all'epoca delle pale: si accingono perciò ad adeguarsi tecnicamente alla nuova organizzazione del lavoro. I portuali, le compagnie e i sindacati hanno compreso non sen-

za difficoltà la nostra lotta contro il primitivo disegno di legge n. 3322. Ma si è trattato di una lotta contro i loro nemici di classe, quegli stessi che hanno sfornato numerosi progetti per liquidare le compagnie e aprire il « fronte del porto ».

A lei, onorevole ministro, che ha aperto e concluso il convegno sui *containers* alla fiera di Genova, ricordiamo le parole di un sindacalista socialista, il quale denunciò in quell'occasione il fatto che nessuno si era occupato dei problemi dei lavoratori connessi alle nuove tecniche dei trasporti. Non so se ella ne abbia parlato in quel convegno, onorevole ministro.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente, su questo punto, ella non si è documentato.

D'ALEMA. Non ero presente.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Un discorso che non si è ascoltato si può anche leggere.

D'ALEMA. Ella mi promise che mi avrebbe mandato il suo discorso di Genova, ma poi non mantenne la promessa.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Molto probabilmente non l'ha letto perché legge solo *l'Unità*: infatti era pubblicato su tutti i giornali. Comunque, glielo manderò senz'altro.

D'ALEMA. Onorevole ministro, lo sviluppo tecnico e i processi di razionalizzazione, fin quando non saranno promossi e diretti in maniera democratica, si rivolgeranno contro la maggioranza della popolazione, contro la classe operaia e quindi anche contro i portuali. È quello che sta avvenendo.

Non si tratta perciò di opporsi alla necessaria soluzione dei problemi posti dallo sviluppo scientifico e tecnico, né si tratta di dire, stravolgendo la realtà delle cose, che i lavoratori e le loro organizzazioni sono retrogradi e le loro organizzazioni sono retrogradi e conservatori. Tali, in realtà, sono coloro che calunniano i lavoratori e le loro organizzazioni.

Le profonde contraddizioni provocate dallo sviluppo diretto dal grande monopolio e dalla vostra politica costituiscono, ed ancora più costituiranno, un limite al progresso e al moderno sviluppo dell'intera società nazionale. Questa, con la forza che voi date alle grandi potenze finanziarie, è minacciata ogni giorno di più anche nelle sue istituzioni democratiche.

che. È soprattutto per questo che voi troverete in noi comunisti i più tenaci oppositori della vostra politica !

Noi approveremo oggi il nuovo testo elaborato dalla Commissione per il disegno di legge n. 3322: lo consideriamo un primo successo. Ma ci impegnamo a condurre con tutte le nostre energie, insieme con tutti coloro che con noi hanno combattuto contro l'attuazione del progetto del consorzio portuale di Genova per Voltri, una lotta affinché lo Stato faccia fronte alle proprie responsabilità nel finanziare lo sviluppo del sistema nazionale dei porti e nell'assicurare a questi una direzione pubblica e democratica, in armonia con il loro carattere di servizi pubblici. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

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

GHIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ritengo che dopo l'ampio *excursus*, che non ha lasciato da parte alcuno dei settori dell'enciclopedia popolare, tenuto or ora, dall'alto della sua smisurata presunzione, dal collega D'Alema, non avrò molto da dire su questo argomento, anche perché, signor ministro (sono in buona compagnia), con una espressione altamente « parlamentare », egli ha detto che né ella né io comprendiamo qualcosa, anzi ha detto esplicitamente che non capiamo niente.

Le assicuro, onorevole ministro, che, per quanto mi concerne, questo giudizio mi è assolutamente indifferente; e ritengo, interpretando i suoi sentimenti, che anche il suo parere sia in proposito allineato al mio.

Fatta questa doverosa premessa, penso che debba essere invece richiamata l'attenzione della Camera sul fatto che il problema del porto di Genova attende da troppo tempo di essere affrontato, per lo meno con un disegno di legge parziale come questo: esso, pur non risolvendo che una modesta parte dei problemi, è tuttavia l'indizio di una volontà tesa a riorganizzare i porti italiani ed in particolare quello di Genova.

Credo che si possa aderire alle parole con le quali l'onorevole Fortini conclude la sua relazione al disegno di legge, quando afferma: « Siamo purtroppo già in notevole ritardo di fronte a molti altri paesi del nord Europa ed extra europei, che, pur essendo molto più di noi dotati di efficienti attrezzature portuali, le potenziano ulteriormente ».

Questa purtroppo è una grave verità, di fronte alla quale occorre che il Parlamento e il Governo adottino al più presto una serie di

provvedimenti tali da far sì che il porto di Genova ritrovi il posto che gli compete nei traffici nazionali, internazionali, mondiali. L'economia genovese, che in questi tempi ha attraversato situazioni assai difficili e le sta tuttora attraversando, ha sempre guardato al porto come al polmone che le consente di vivere e di dare lavoro non soltanto ai cittadini di Genova, ma a larghi strati della popolazione italiana.

Non parlo qui per una miope politica di campanile, perché ritengo che il problema di Genova debba essere affrontato non nei meschini termini di un deputato che si considera genovese, savonese, spezzino o, in una parola, ligure, ma nei termini di un deputato che ritiene di rappresentare, come dice la Costituzione, la nazione, perché questo è un problema di importanza nazionale.

E che lo sia è dimostrato dal fatto che altri paesi, i quali hanno anch'essi uno o due porti-pilota, concentrano i loro sforzi in quei porti, che permettono alle loro economie di svilupparsi, ai loro traffici di estendersi, alle loro esportazioni di moltiplicarsi. Ritengo però che non si debba affermare, così come qualcuno ha voluto artatamente sostenere, che il problema del porto di Genova viene visto dai genovesi in contrapposizione a quello di Savona o di altri porti. Perché non credo che ci fosse bisogno di così alto e cerebrale intervento per indurre i genovesi autentici, quelli che in questa città sono nati e sono vissuti, a comprendere come in Liguria non si possa e non si debba dissociare il problema di Genova da quello degli altri porti, e segnatamente da quello di Savona che per territorio gli è vicino: Genova vede in quell'arco di costa il prolungamento di un'opera che un giorno consentirà la realizzazione di un unico grande porto tale da avere la stessa estensione dei grandi porti del nord d'Europa, i quali coprono talvolta superfici più vaste e distanze maggiori di quelle che intercorrono fra Genova e Savona. Credo anche che noi saluteremo con viva simpatia e sincero entusiasmo la presentazione alla Camera di provvedimenti urgenti anche per il porto di Savona, che assolutamente non contrastano con il disegno di legge ora al nostro esame: infatti solo una unilaterale interpretazione dei progetti tecnici già approvati potrebbe far considerare questo provvedimento come una misera limitazione di intervento al solo territorio di Genova in contrapposizione al territorio di Savona o all'azione degli altri porti della Liguria, che, se anche non sono geograficamente vicini, sono per altro notevolmente specializzati in funzione anche

complementare rispetto a quella del porto di Genova.

Ho premesso che il mio intervento sarebbe stato estremamente breve. Giungo quindi alla conclusione, auspicando che ella, onorevole ministro, possa al più presto dare ulteriori assicurazioni sul fatto che a questo disegno di legge ne seguano rapidamente altri, tali da concorrere con la necessaria energia e con la dovuta celerità non soltanto a dare a Genova una sistemazione adeguata, ma a dare all'intera economia dell'alta Italia e — credo di poter dire — di tutta la nazione italiana uno strumento idoneo, efficace, agile, moderno che permetta ancora una volta all'Italia di portare alto per i mari del mondo il suo tricolore. (*Applausi al centro*).

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

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi auguro di riuscire a mantenere le mie osservazioni in un ristretto limite di tempo, anche perché questo era un po' l'accordo intervenuto dopo lunghe considerazioni, meditazioni ed anche incontri per riuscire a far veleggiare verso il porto questo travagliato disegno di legge propostoci dalla Commissione in un testo che in sostanza, a mio modo di vedere, non si discosta da quello che era stato presentato dal Governo.

Dirò a questo proposito che, sì, vi è del compiacimento da parte nostra per esserci adoperati insieme con colleghi di altri gruppi per raggiungere un incontro e un accordo. Ma vi è altresì del rammarico, per due considerazioni: la prima, che saremmo ben potuti arrivare alle stesse conclusioni se ci fosse stata più comprensione e buona volontà da parte di tutti, se volete, senza perdere oltre un anno (il che, caro D'Alema, è per me un elemento nettamente negativo); la seconda si riferisce alla diffidenza con la quale si seguono questi problemi di grande importanza per l'economia nazionale e al fatto che siamo anche qui in grave ritardo nella politica di ammodernamento e di potenziamento dei porti italiani.

Siamo, ripeto, in grave ritardo. Basta pensare, come ricordava poco fa il collega Trombetta, a quello che avviene nei porti del nord d'Europa; basta pensare a quello che avviene in un grande porto concorrente di Genova nel Mediterraneo, il porto di Marsiglia; basta pensare ai problemi, che fino ad oggi abbiamo dovuto esaminare da un punto di vista negativo, creatisi con l'apertura dei va-

lichi alpini. Mi auguro che con il potenziamento che dovremo ottenere per il porto di Genova, così come dal nord d'Europa scendono verso Milano, verso Torino, verso la nostra stessa città, le merci che vengono sbarcate nei porti del nord d'Europa, si possa ottenere un riflusso specialmente delle merci che, venendo dai paesi del terzo mondo, hanno un indubbio interesse economico a sbarcare a Genova, anziché fare il periplo dell'Europa per risalire verso i porti del nord. Questo per altro si potrà ottenere solo se metteremo il nuovo porto di Genova e tutto il sistema portuale ligure in condizione di controbattere la pericolosa concorrenza straniera.

Un motivo di consolazione, in questo quadro negativo in conseguenza dei ritardi che vi sono stati, è rappresentato dal fatto che ci troviamo oggi nella condizione di poter affrontare le enormi trasformazioni che si presentano attualmente nel campo dei traffici marittimi. In questi ultimi anni abbiamo assistito ad una vera e propria rivoluzione, dovuta alle nuove tecniche del trasporto e delle costruzioni navali. Nel 1965 — mi si consenta questa citazione personale — denunziai già alla Camera in un mio discorso come il progresso tecnico e la dinamica economica avessero indubbiamente una importanza determinante nei traffici dei porti. Ogni anno noi vediamo che le navi acquistano requisiti e caratteristiche nuovi.

La tecnica marittima è legata a due componenti primarie: l'aumento della velocità e la dimensione della nave. Di conseguenza qual è l'obiettivo dell'armatore, sia esso pubblico o privato? Quello di far compiere alle navi un maggior numero di viaggi e, a parità di investimento, di trasportare durante questi viaggi la maggior quantità di merci possibile. Quindi un grande porto moderno deve essere attrezzato per ricevere queste grandi navi di nuova costruzione (purtroppo i porti che oggi abbiamo nel nostro paese non sono in condizione di farlo) e deve altresì essere in condizione di caricare e scaricare tali navi nel minor tempo possibile. Dunque il problema delle infrastrutture portuali si pone in tutta la sua gravità. In pochissimi anni abbiamo assistito — e tuttora assistiamo e assisteremo nel futuro — ad una continua rivoluzione in questo delicato settore. Più che giustificato quindi quanto dicemmo a proposito del piano regolatore del 1965, allorché il Governo presentò il suo originario disegno di legge che faceva riferimento al piano regolatore del porto di Genova. In quella occasione noi dichiarammo che, se si voleva essere aderenti alla realtà, non era possibile considerare il piano regolatore del 1965

come una cosa statica. I fatti ci hanno dato ragione, e l'evoluzione futura in questo settore confermerà il nostro pensiero.

Onorevoli colleghi, onorevole ministro, ebbi a denunciare qui, a questa Assemblea, una situazione veramente paradossale: ad eccezione del porto di Augusta, che può ricevere navi sulle 90-100 mila tonnellate, e del porto di Genova, che può ricevere navi sulle 65 mila tonnellate, gli altri porti italiani possono ricevere solo navi di bassissimo tonnellaggio. Così i porti di Taranto e di Piombino non possono ricevere che navi di 40 mila tonnellate; così i porti di Savona, La Spezia, Bagnoli, Napoli, Trieste e Brindisi non possono ricevere navi di tonnellaggio superiore alle 24-25 mila tonnellate; così il porto di Venezia può ricevere soltanto navi di 16 mila tonnellate.

È evidente, dunque, che quando si parla di infrastrutture portuali e di potenziamento dei porti e del sistema portuale del nostro paese, bisogna consolidare innanzitutto la necessità di avere porti capaci di ricevere le navi attuali e quelle del futuro.

Oggi si varano già navi da 240-250 mila tonnellate. Coloro che seguono questi problemi sanno che nei cantieri si progettano navi da 500 mila tonnellate. Ma a che serve questa trasformazione nel campo dei trasporti marittimi, se poi non vi sono porti in condizioni di ricevere queste enormi navi, frutto della evoluzione della tecnica?

Dicono gli economisti che ogni porto è paragonabile a una impresa che produce beni strumentali. Di qui la necessità di ridurre il costo del prodotto, quale che esso sia, non solo da parte delle imprese o delle imprese utenti (tanto per intenderci, quelle della cosiddetta manodopera), come è stato qui ricordato, specialmente dal collega D'Alema, ma anche di tutti gli stadi della produzione. Su questo io credo che non ci possa essere ombra di dubbio. Onorevoli colleghi del gruppo comunista, io credo che doverosamente anche da parte vostra si debba dare atto al Ministero della marina mercantile di avere svolto non molti anni addietro una interessantissima inchiesta a proposito delle imprese portuali. Il problema del parassitismo, il problema di organizzazioni che, con poca spesa e con posizioni di potere consolidate, in concreto fanno aumentare notevolmente il costo dello sbarco e dell'imbarco della merce, sono problemi che abbiamo denunciato, che tutti conosciamo, nei confronti dei quali dobbiamo svolgere indubbiamente una azione non soltanto chiarificatrice, ma anche moralizzatrice. Tuttavia

io credo (e questo lo dobbiamo dire appunto perché riteniamo di interpretare larga parte del pensiero del mondo del lavoro portuale) che il problema del progresso tecnologico non possa non interessare anche le maestranze portuali e le nostre gloriose compagnie. In altri termini, io penso che, come si riducono le spese di trasporto costruendo navi più grandi, così dobbiamo tutti renderci conto che si devono ridurre le spese del costo dello sbarco e dell'imbarco della merce. Evidentemente da parte di nessun elemento responsabile, sono convinto, vorrei dire tanto meno da parte del Governo e del ministro della marina mercantile, si può pensare di risolvere questo grave problema così come qualcuno vorrebbe, e cioè incidendo sugli stipendi e i salari delle maestranze portuali. Abbiamo ben presente davanti a noi il grave problema degli « occasionali »: anche a questo proposito mi sia consentito ricordare una recentissima iniziativa del ministro della marina mercantile a proposito dei lavoratori occasionali. Egli per la prima volta ha accolto le richieste delle organizzazioni sindacali al riguardo.

Questo è un problema che va esaminato e risolto in una visione nuova, moderna, concreta e razionale. Dai due colleghi che mi hanno preceduto è stata citata la questione dei *containers*. Se tale problema ha molto rilievo nel nostro paese e nel mondo, io credo che sarebbe un gravissimo errore fermarsi soltanto ad esaminare e costruire il nuovo porto di Genova con questa prospettiva, come da qualche parte si è detto.

Ella, onorevole ministro, mi darà atto che quindici o sedici mesi or sono, alla vigilia del ferragosto, io le chiesi, di fronte alle numerose discussioni sui *containers* nel mercato mondiale con esclusione del nostro paese, se ritenesse opportuno costituire una commissione di tecnici che studiasse in maniera approfondita il problema, non solo sulla carta, ma anche visitando i porti che si stavano attrezzando per questa nuova tecnica portuale, e specialmente alcuni porti del nord Europa, come Rotterdam, oltre al porto di New York.

Tuttavia nessuno ha ancora sentito parlare di un altro sistema, quello della « pallettizzazione », che rappresenta una nuova tecnica nel campo dei trasporti marittimi. Io non entro, in questa sede e in questo momento, nel merito della tecnica del trasporto per mezzo dei *pallets*; tuttavia è una grande iniziativa, io penso; perlomeno una iniziativa che merita una attenta considerazione da parte nostra: non soltanto perché proviene da po-

poli che sono tradizionalmente marinai e che hanno sempre insegnato qualcosa in questo campo, ma perché, proprio essendo una tecnica nuova, ritengo che debba essere seguita quanto meno con attenzione, se è vero, come pare sia vero, che attraverso il cosiddetto *pallet* si può ridurre il costo nello sbarco e nell'imbarco della merce e si può anche accelerarne la manovra.

Questo io ho voluto ricordare per dire che i problemi dei *containers*, i problemi dei *pallets*, sono grandi questioni che ci debbono preoccupare, anche in riflesso a quello che è il rilevante problema dell'occupazione operaia. Non facciamoci illusioni. Il collega D'Alema diceva poc'anzi di stare attenti, perché il lavoro nei porti non può ancora svolgersi come si svolgeva una volta, non tanto con la pala, quanto con la zappa (era una zappetta lo strumento del portuale all'inizio di questo secolo, e la gerla e la coppa con la quale specialmente il carbone veniva portato sulle spalle): allora era evidentemente necessaria molta manodopera, perché le operazioni erano quasi esclusivamente manuali e quindi il numero, oltretutto l'intelligenza del portuale, poteva sopperire alle necessità e alle esigenze dell'armamento di fare sbarcare sollecitamente le navi che arrivavano nei porti. Oggi con i *containers*, oggi con la meccanizzazione, con i *pallets* — se questa tecnica si affermerà sul mercato mondiale — noi dobbiamo porci il problema della specializzazione delle maestranze portuali. E, dato che è motivo di legittimo orgoglio per l'intero Parlamento — sia degli uomini di destra sia degli uomini di sinistra (perché questo non è un problema di colorazione politica) — quello di sapere che abbiamo in Italia, e specialmente nel porto di Genova, le maestranze più qualificate e più specializzate che si possano avere sul mercato (di fronte alle stesse maestranze dei porti del nord d'Europa e dell'America), come possiamo risolvere questo grave problema? Aumentando il volume della merce che si manipola nei porti: basta considerare che il porto di Genova in pochi anni è passato da otto milioni di tonnellate ai quaranta o quarantuno milioni di quest'anno, e che l'obiettivo, nel giro di pochi anni (cinque o dieci), sarà quello dei 100 o 120 milioni di tonnellate manipolate.

Se otterremo questo, risolveremo il problema occupazionale nell'unico modo serio possibile; e ciò credo si potrà ottenere soltanto con l'approvazione di questo strumento legislativo che si incentra sul caposaldo della proroga dei poteri del consorzio autonomo del

porto di Genova, anche per considerazioni di natura economica e finanziaria. E ciò evidentemente implica un'estensione territoriale maggiore, che dovrà essere determinata nei particolari dai tecnici. È il politico che dà le indicazioni di massima, che decide (il politico beninteso non nel senso dell'uomo di partito), mentre è il tecnico che deve provvedere alla realizzazione delle opere. Così sarà possibile adeguare lo strumento per il quale noi lavoriamo, e cioè il potenziamento del porto di Genova, a tutte queste nuove esigenze le quali — e in questo concordo con il collega Trombetta — non possono farci dimenticare anche quelle delle piccole navi, dei piccoli *cargos*. Infatti, a monte delle necessità dei grandi transatlantici, delle grandi navi, delle grandi petroliere, si collocano anche le necessità delle navi minori e la necessità di potenziare il porto industriale.

Ella sa, onorevole ministro, che questa è una delle più gravi preoccupazioni che da anni vado modestamente denunciando in questa ed in altre sedi. Mi permetto perciò di richiamare la sua attenzione sul fatto che non possiamo ulteriormente rimandare la soluzione del problema che riguarda il superbacino e la stazione di degasificazione. Quello che avviene nel Mediterraneo e nei paesi dell'Africa del nord ci deve fare attentamente meditare. Un grande porto non può vivere senza la vicinanza di un grande bacino industriale per le riparazioni navali. Anche se siamo fedeli sostenitori della politica cantieristica, dal punto di vista economico e remunerativo non si può negare che i bacini rendono più di quanto non rendano le stesse costruzioni navali, perché la riparazione, dal punto di vista economico, anche per la necessità di maestranze che richiede, è più remunerativa di quanto non sia la costruzione delle navi.

Concludo quindi, onorevoli colleghi, affermando che non potrà certo essere negato il nostro voto favorevole a questo progetto di legge, per il quale abbiamo cercato di contribuire con tutte le nostre capacità e possibilità; il nostro voto favorevole, desidero precisarlo, non è un voto coatto o di comodo, ma è un voto cosciente, positivo, ed è un voto che noi esprimiamo dando atto anche al Governo di quello che è stato il suo sforzo. Il Governo, infatti, ha resistito a pressioni di vario genere, pressioni molto pericolose perché di natura municipalistica e campanilistica; il problema del porto di Genova deve essere visto, a nostro avviso, non in un contesto regionale, ma in un contesto nazionale,

e, oserei dire, in un contesto internazionale. Se è vero, infatti, che noi dobbiamo guardare ai porti di Genova e Savona, e se è vero, inoltre, che dobbiamo guardare ai porti minori della Spezia e di Imperia, non dobbiamo dimenticare che una vera politica portuale deve avere non solo dimensioni nazionali, ma anche dimensioni internazionali; e questo non soltanto per quella che sarà in futuro la politica comunitaria, ma anche perché ci si avvia molto rapidamente alla saturazione del Reno. Noi, pertanto, dobbiamo essere pronti a entrare nel mercato mondiale dei traffici marittimi non solo con i porti minori, non solo con il porto di Savona, ma anche e soprattutto con un grande emporio, che dovrà essere adatto alle nuove tecniche, al volume dei traffici marittimi ed ai nuovi sistemi di trasporto. (*Applausi a sinistra*).

Presentazione di disegni di legge.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del ministro del tesoro, il disegno di legge:

« Aumento dei fondi di dotazione del Banco di Napoli, del Banco di Sicilia, del Banco di Sardegna, dell'ISVEIMER, dell'IRFIS e del CIS ».

Mi onoro presentare altresì, a nome del ministro del lavoro e della previdenza sociale, il disegno di legge:

« Formazione professionale dei lavoratori ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

AMASIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, credo che gli interventi che si sono svolti fino a questo momen-

to (in particolare quello dell'onorevole D'Alema) abbiano molto ampiamente ed efficacemente dimostrato che il disegno di legge al nostro esame (che in pratica, come tutti sappiamo, è destinato a consentire l'inizio dei lavori per la costruzione del cosiddetto « porto satellite » di Voltri e la cui approvazione da parte del Parlamento credo si possa dare ormai come scontata) solleva questioni molto importanti e non soltanto di politica portuale. Si tratta di problemi che riguardano direttamente non soltanto la città di Genova, ma gran parte del nostro paese: in modo particolare la regione ligure, che, come è noto, è sede di un complesso portuale il quale, nonostante le deficienze che tutti conosciamo, ha manipolato nel 1966 oltre 60 milioni di tonnellate di merci (il che significa circa il 30 per cento del complessivo movimento portuale italiano).

Per queste ragioni mi è parso doveroso, nella mia qualità di parlamentare savonese, chiedere di intervenire, sia pure brevemente, in questo dibattito allo scopo di richiamare modestamente l'attenzione della Camera e del Governo su alcune esigenze di fondo che, a nostro giudizio dovranno essere tenute in considerazione, se si vuole veramente, e non soltanto a parole, che questo provvedimento che riguarda l'inizio dei lavori del cosiddetto progetto Capocaccia di Voltri segni l'inizio di una moderna politica dei porti e dei traffici marittimi del nostro paese anziché ridursi, come taluni vorrebbero, e come certamente cercheranno ancora di fare, alla prosecuzione peggiorata delle vecchie impostazioni di politica marittima che stanno alla base della crisi gravissima in cui versa questo settore della nostra vita economica nazionale.

Credo che da questa premessa, onorevole ministro, risulti già chiaramente come io, deputato savonese, intenda tenermi ben lontano da qualsiasi intenzione di natura municipalistica, localistica o di contrapposizione concorrenziale nei confronti di questo disegno di legge. Debbo anche dire che la mia parte politica ha sempre apertamente e tenacemente rifiutato e combattuto ogni forma di municipalismo e di contrapposizione concorrenziale su questo e su altri problemi. Anche nel lungo e travagliato dibattito sui porti liguri — che in Liguria è in corso da lunghi anni, come è noto — non abbiamo mai mancato di sottolineare — a Genova come a Savona, alla Spezia come a Imperia — che la corsa affannosa e disordinata di tipo concorrenziale, che le impostazioni municipalistiche e clienteli-

stiche a favore di questa o di quell'altra provincia e di questa o di quell'altra soluzione portuale risultano alla fine — in questo settore, come in tutti gli altri settori della vita economica del nostro paese — sempre esiziali tanto per le singole comunità locali quanto per l'intera economia nazionale.

Al riguardo desidero anche ricordare che per diversi anni le amministrazioni comunali di Savona e di Vado Ligure, ambedue rette fino a poco tempo fa da amministrazioni di sinistra con sindaci comunisti (oggi l'amministrazione comunale di Savona è retta da una strana e singolare giunta di centro-sinistra che sta in piedi con l'appoggio dei liberali), si sono sempre opposte all'approvazione del piano regolatore della rada di Vado Ligure; e non soltanto perché questo piano era — e lo è oggi più di ieri — tecnicamente superato (come del resto è tecnicamente superato il piano Capocaccia, relativo al porto di Voltri, al quale fa esplicito richiamo il disegno di legge che stiamo discutendo); non ci siamo opposti soltanto per questa ragione, ma soprattutto perché il piano per la rada di Vado Ligure, il ben noto piano Zignoli, non era coordinato e integrato, in una visione organica e programmata dello sviluppo del sistema portuale ligure, con i piani regolatori degli altri scali marittimi della Liguria. Ed è stato soltanto quando il consorzio autonomo del porto di Genova, insieme con alcune forze politiche genovesi di destra e poi anche di centro-sinistra ha cominciato, sotto la spinta di interessi economici molto ben individuati, a pretendere dapprima l'approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici del piano Capocaccia, poi la emanazione da parte del ministro dei lavori pubblici del decreto relativo al piano Capocaccia e, infine, la presentazione al Parlamento del presente disegno di legge per la costruzione del porto di Voltri — compromettendo in questo modo qualsiasi prospettiva di programmazione portuale — che ci siamo visti costretti a Savona (forze di sinistra, ma in questo caso sempre appoggiate ampiamente da forze politiche democratiche) a rivendicare l'approvazione del piano della rada di Vado Ligure, allo scopo di avere a disposizione uno strumento giuridico — e soltanto uno strumento giuridico — di base, che ci consentisse (come dovrà consentirci domani) di non essere tagliati fuori dal discorso sull'assetto dei porti liguri. Siamo tuttavia ben consapevoli, onorevole ministro, che, se si vorrà veramente programmare lo sviluppo del sistema

portuale ligure e italiano, occorrerà procedere al più presto possibile a una radicale rielaborazione di ciascun piano regolatore dei principali scali marittimi della Liguria. Non siamo dunque noi i sostenitori di impostazioni anguste, settoriali, municipalistiche e concorrenziali. Al contrario, anche in questo caso (anzi, nel caso dei porti soprattutto), sono i grandi gruppi economici privati e le forze politiche che in un modo o nell'altro ne subiscono l'influenza a spingere verso quelle soluzioni frammentarie, improvvisate e incoordinate che concepiscono i porti non già come un servizio pubblico e quindi come strumenti finalizzati verso obiettivi di interesse generale, ma come semplici strutture accessorie rispetto al complesso di attività e di operazioni riservate a questi gruppi privati in funzione di un solo obiettivo: quello della massima esaltazione del profitto capitalistico.

Io non credo che vi possa essere qualcuno tra quanti si occupano di problemi portuali, in questa Camera e fuori, il quale possa onestamente contestare che il dibattito e lo scontro politico che sono in atto da alcuni anni in Liguria su questi problemi portuali vertano proprio su questa alternativa di fondo: o perseguiamo una politica regionale dei porti fondata su precisi obiettivi di programmazione economica e di sviluppo equilibrato del territorio che fa parte del cosiddetto *Hinterland* del sistema portuale ligure, o perseguiamo un'altra politica: quella che concepisce l'investimento pubblico nelle opere portuali e di conseguenza la stessa gestione dei porti in funzione di una politica di semplice razionalizzazione e di semplice efficienza delle attrezzature portuali, in modo da assicurare i massimi vantaggi agli operatori privati, agli armatori, agli industriali, agli operatori commerciali che agiscono nei porti. In questo modo tuttavia si sottrae — come ha già efficacemente osservato l'onorevole D'Alema — al potere pubblico la possibilità di redigere un conto globale di costi e benefici allo scopo di orientare la scelta di investimenti nel campo portuale sulla base di un giudizio di merito che deve coinvolgere gli obiettivi di sviluppo della regione e del suo intero entroterra. Questo è il fondo della questione. Qui è lo scontro tra le forze politiche ed economiche in Liguria, il quale rimane anche se oggi arriviamo a una concordanza di giudizio su questo disegno di legge.

* In sostanza, qui si tratta di sapere se tutte le affermazioni di principio fatte da ogni parte in ogni occasione e anche oggi nel corso

di questo dibattito intorno al carattere pubblico dei porti hanno un senso e un contenuto reali oppure se per taluni esse altro non rappresentano che un semplice alibi destinato a coprire inconfessabili interessi privati.

Né si possono ignorare, al riguardo, i numerosi e autorevoli pronunciamenti che si sono avuti in Liguria, e non soltanto in Liguria, nel corso di questi ultimi anni e che dimostrano la validità delle nostre preoccupazioni e delle nostre posizioni. Lo ha ricordato già l'onorevole D'Alema e desidero ricordarlo rapidamente anche io: non possiamo ignorare, ad esempio, le posizioni assunte dal convegno interregionale sui porti liguri del marzo 1965, che probabilmente, onorevole ministro, ella conosce molto bene; e non possiamo ignorare le posizioni che sono state assunte in quel convegno dalle amministrazioni comunali e provinciali di Savona, La Spezia, Imperia, Alessandria, Cuneo e così via. Non possiamo ignorare le posizioni assunte a questo proposito dalla commissione per la revisione del piano regolatore generale di Genova, presieduta dal professor Astengo, che è stata qui ricordata dall'onorevole D'Alema. Non possiamo ignorare le posizioni assunte a questo proposito dalla sezione ligure dell'Istituto nazionale di urbanistica e infine non possiamo, soprattutto, ignorare le posizioni che sono state assunte nel convegno interregionale sui porti liguri che si è svolto a Mondovì nel dicembre 1966, dove ha svolto la funzione di relatore un autorevole esponente della democrazia cristiana piemontese, l'onorevole Gasco; convegno al quale hanno partecipato, prendendo la parola, il sindaco di Torino Grosso, il presidente dell'amministrazione provinciale di Torino Oberlo e altri autorevoli esponenti del mondo politico economico piemontese.

In tutte queste prese di posizione, in tutti questi convegni, c'è stata sempre una convergenza di giudizi circa l'inopportunità di realizzare in modo unilaterale l'attuale progetto di Voltri e si è stati sempre concordi addirittura nel giudicare assurda, sbagliata e incompatibile con gli interessi di Genova, oltre che della Liguria e del paese, una simile soluzione.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Io vorrei sapere che cosa abbiano fatto, in sede di approvazione del piano regolatore, coloro che si opponevano a tale approvazione.

AMASIO. Questo non dipendeva da noi.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. E da chi dipendeva? Non certo da me.

AMASIO. Il fatto è che in tutte le occasioni, da parte di tutte queste personalità, di tutti questi enti, cui fanno capo uomini politici di tutte le correnti democratiche, si è ribadita l'assoluta inopportunità di dare luogo all'esecuzione del cosiddetto progetto Capocaccia, relativo alla costruzione del porto di Voltri, nelle attuali condizioni dello sviluppo portuale ligure. È stata proprio questa consapevolezza a indurre il nostro gruppo a chiedere la rimessione in aula del disegno di legge relativo al porto di Voltri, che non era e non è una « leggina », ma era ed è un provvedimento della massima importanza economica e politica.

Per il modo in cui era formulato inizialmente e per il contesto politico in cui veniva inserito, esso era tale da frustrare in quel momento, in quelle condizioni, qualsiasi prospettiva di sviluppo programmato dei porti liguri. Di qui la richiesta di rimessione in aula, che è stato un atto giusto e necessario, come del resto hanno apertamente riconosciuto a Savona, a La Spezia, a Imperia e in Piemonte autorevoli esponenti di quegli stessi partiti che viceversa a Genova si sono lanciati in una furibonda campagna polemica nei confronti del nostro partito, attribuendo anche all'onorevole D'Alema, tra l'altro, meriti che egli non ha, perché la decisione della richiesta di rimessione in aula di questo disegno di legge non è stata adottata personalmente dall'onorevole D'Alema, ma dal gruppo al quale entrambi apparteniamo.

Non possono essere accettate le recriminazioni, onorevole Trombetta e onorevole Macchiavelli, circa il ritardo relativo all'inizio dei lavori per la costruzione del porto di Voltri che la rimessione in aula avrebbe determinato. Anzitutto — come è stato già detto — questo ritardo sarebbe stato evitato solo che fossero state accettate subito, anziché attendere mesi, quelle modifiche al disegno di legge che sono state accettate soltanto adesso (con le quali si afferma la necessità di una rielaborazione del progetto di Voltri in funzione delle esigenze di coordinamento e di programmazione regionale), e se fossero state realizzate quelle condizioni politiche generali che hanno consentito recentemente di sbloccare la situazione, cioè la nomina di una commissione interregionale degli enti locali e portuali liguri, con il compito di elaborare concrete proposte di politica portuale, l'approvazione del piano regolatore relativo alla

rada di Vado, l'impegno delle forze politiche di contribuire in sede parlamentare a riformare rapidamente la struttura dell'ente portuale Savona-Piemonte, nel senso di attribuirgli maggiori poteri e mezzi, oltre che la necessaria autonomia e la necessaria democraticità. Ma, a parte questo, mi domando dove siano i mezzi finanziari per Voltri ed i mezzi finanziari da destinare agli altri porti liguri e allo sviluppo dell'intero sistema portuale nazionale. In realtà, se non si giungerà a una riconsiderazione del programma di sviluppo economico quinquennale, nel senso di correggere la visione sbagliata con cui viene affrontato nel programma il problema dei porti che sono relegati — come ella ben sa, signor ministro — agli ultimi gradini nella scala delle priorità politiche e finanziarie del piano quinquennale, se non si giungerà a una riconsiderazione di questa scelta di fondo, non si uscirà dalla situazione che travaglia i traffici marittimi del nostro paese, né dalla situazione particolare in cui ci troviamo in Liguria. Noi oggi sentiamo denunciare da ogni parte, e a giusta ragione, l'arretratezza del sistema portuale italiano come una delle strozzature più gravi dell'economia nazionale. Ricordo che poco tempo fa l'illustre presidente del comitato regionale della programmazione economica della Lombardia, dottor Piero Bassetti, nel corso di una tavola rotonda svoltasi a Genova proprio sui problemi dello sviluppo portuale ligure ed italiano, ha affermato in modo molto arguto, anche se probabilmente un po' paradossale, che se facessimo il computo di tutte le passività che derivano dalla inadeguatezza del sistema portuale italiano (maggiori costi delle merci, dirottamento di traffici verso porti stranieri o comunque verso altri scali marittimi, perdite di giornate di lavoro, soprannoli, eccetera) giungeremmo alla conclusione che ci stiamo mangiando un porto all'anno. Egli intendeva dire che l'economia nazionale perderebbe ogni anno per tutte le cause che ho enunciato una somma eguale a quella necessaria alla costruzione di un grosso porto.

Dal canto suo l'onorevole ministro della marina mercantile, molto meno paradossalmente, aprendo il primo convegno di studi marittimi che ha avuto luogo a Cagliari nell'ottobre dell'anno scorso, dopo aver ricordato il ruolo decisivo che i traffici marittimi esercitano su tutta la vita economica del nostro paese, ha parlato di « crisi profonda che travaglia da tempo il sistema portuale italiano » sottolineando — sono parole sue, signor ministro, che ho tratto dal bollettino del consor-

zio autonomo del porto di Genova, che riportava integralmente il suo discorso — « la esigenza di una politica di sviluppo tempestiva e programmata nel campo dei porti e dei trasporti marittimi ». Ottimi propositi, ma io di questa politica straordinaria, tempestiva e programmata in questo campo non vedo traccia nell'attività del Governo, né nel piano quinquennale, né nei propositi consapevolmente e seriamente espressi dal Governo che in questo momento ha la responsabilità della direzione del nostro paese.

260 miliardi in cinque anni per i porti sono una cifra assolutamente assurda, irrisoria rispetto alle imponenti necessità, e per di più questi 260 miliardi se non si cambia strada saranno anche spesi male; come sono stati spesi male, o meglio stanziati male, forse in larga misura non ancora spesi, i 75 miliardi riguardanti il primo stralcio di questi 260 miliardi. Del resto c'è un libro, pubblicato recentemente, di un certo professor Maccarone, che porta una prefazione dell'onorevole ministro, libro che denuncia apertamente il modo assurdo con cui si sono stanziati questi 75 miliardi relativi al primo stralcio dei 260 previsti dal piano quinquennale per lo sviluppo dei porti italiani.

Non ci si venga dunque a dire, a proposito di Voltri, o a scrivere, come si farà tra qualche giorno, che il primo problema è quello dell'urgenza, che bisognava far prima, che quindi la responsabilità dei comunisti, al di sopra di ogni altra considerazione, è stata quella di avere preteso la rimessione all'Assemblea di questo disegno di legge, quindi di averne ritardato l'approvazione; l'urgenza effettivamente c'è, ma essa non è di oggi e nemmeno di ieri: sono per lo meno 10 anni che noi stiamo qui a guardare (dico 10 anni perché mi riferisco a un fatto particolarmente legato all'evoluzione della tecnica nel campo dei trasporti marittimi) i porti di Rotterdam, di Amburgo, di Anversa, di Marsiglia, i quali stanno adeguando le loro strutture e le loro attrezzature non solo al crescente volume dei traffici ma alla rapida evoluzione tecnologica in atto nei trasporti marittimi.

In queste condizioni non è lecito, con l'argomento della fretta, dell'urgenza, tentare, come si è tentato, e si tenterà ancora, di far passare soluzioni assurde, tecnicamente già superate — ella lo sa bene, onorevole ministro — come quella di Voltri, così come era concepita nell'iniziale disegno di legge, soluzioni antieconomiche e incompatibili con gli obiettivi di sviluppo programmato nel no-

stro paese, perché per questa strada non si risolvono i problemi dei porti né si risolvono i problemi di una funzione promozionale dei porti stessi nel quadro di una politica di sviluppo equilibrato.

Per queste ragioni noi ci siamo battuti affinché il disegno di legge su Voltri fosse modificato, e siamo lieti che si sia giunti a quell'accordo il quale ha consentito di giungere in Commissione ad una nuova formulazione del disegno di legge, e particolarmente di quell'articolo 5 che prevede la necessità di una revisione del progetto Capocaccia, in modo non soltanto da superare gli elementi di arretratezza tecnica contenuti in questo progetto, ma da coordinarlo anche con gli impianti e le funzioni degli altri porti liguri.

Noi attribuiamo anche notevole importanza all'ordine del giorno che è stato concordato tra i rappresentanti della maggior parte delle forze politiche liguri, ordine del giorno nel quale, tra l'altro, si sanciscono alcuni importanti impegni in vista di uno sviluppo programmato dei porti liguri fondato sull'integrazione dei porti di Genova e Savona-Vado.

Noi confidiamo infine che, in base agli impegni assunti, si possa rapidamente giungere all'approvazione della legge di riforma dell'ente portuale Savona-Piemonte in modo da conferire a questo ente quell'autonomia e quella democraticità di gestione nonché quei poteri che sono necessari al fine di assicurare a esso una più incisiva capacità di intervento nelle decisioni relative allo sviluppo del sistema portuale integrato Genova-Savona.

Non intendo aprire qui un discorso generale sul problema della gestione dei porti che è — come tutti sanno — un problema di enorme importanza, come ha sottolineato ancora l'altro giorno l'onorevole ministro, parlando all'EUR non ricordo in quale occasione. Certo è che occorrerà uscire presto dalla confusione che regna attualmente nel campo della gestione dei porti, giungendo a una regolamentazione che a nostro avviso — comunque si potrà ampiamente discutere: noi non pretendiamo di avere la prerogativa delle soluzioni definitive — dovrebbe fondarsi sulla istituzione di enti di gestione regionali dotati di ampia autonomia, democratici nella composizione degli organi amministrativi e articolati territorialmente.

Comunque sia, è assurdo che oggi in Liguria, mentre il Consorzio autonomo del porto di Genova, nonostante i molti elementi di burocratismo che caratterizzano questo organismo, è dotato di un'ampissima sfera di po-

tere, sia nel campo operativo sia nel campo della costruzione e della manutenzione delle opere portuali (a Genova abbiamo questa situazione di un ente portuale che assomma in sé un'enorme quantità di poteri che esercita in modo molto burocratico), a Savona esista un ente le cui competenze si limitano soltanto a funzioni marginali (illuminazione e pulizia dello scalo marittimo), a Imperia esista un ente di fatto che non è riconosciuto giuridicamente e quindi privo di poteri, e a La Spezia non esista alcun ente portuale.

Ora noi, onorevole ministro, chiediamo una riforma democratica dell'ente portuale Savona-Piemonte. Quando noi chiediamo questa riforma riteniamo di non essere in contraddizione con la prospettiva — che abbiamo indicato — di una gestione unica, integrata, del porto di Genova con il porto di Savona e nemmeno con la prospettiva di un'eventuale gestione regionale. Infatti noi intendiamo, proprio attraverso una riforma di detto ente portuale che attribuisca a esso una maggiore sfera di potere e gli conferisca un più ampio contenuto democratico, fare un primo passo nella direzione di una integrazione della gestione dei porti di Savona e di Genova. Noi abbiamo però coscienza anche del fatto che al punto in cui siamo arrivati e con l'approvazione di questo disegno di legge da parte di questo ramo del Parlamento e — speriamo — anche dell'altro, la questione più importante è quella relativa ai finanziamenti, alla loro entità ed ai criteri con i quali questi verranno erogati. Per questa ragione noi chiediamo: 1) che, nella prospettiva di un congruo aumento dei mezzi finanziari destinati allo sviluppo del sistema portuale italiano, il Governo predisponga con la massima urgenza un disegno di legge per l'erogazione della seconda parte dei finanziamenti previsti nel piano quinquennale a favore del sistema portuale italiano; 2) che, come dice l'ordine del giorno che è stato concordato tra la maggior parte delle forze politiche presenti in questa Camera, nella distribuzione dei fondi ci si attenga a chiari principi di produttività e redditività ed a precisi obiettivi di sviluppo economico generale del paese; 3) che, per quanto concerne la Liguria, la ripartizione dei finanziamenti venga stabilita in base a criteri di interesse generale, tenendo presenti come esigenze prioritarie quelle capaci di offrire effetti più immediati sia per l'espansione dei traffici marittimi, sia per lo sviluppo economico e l'aumento dell'occupazione nelle zone dell'entroterra interessate al sistema portuale ligure.

Noi siamo convinti che se questi criteri ispirati all'interesse pubblico prevarranno su quelli dettati dai privati, la rada di Vado Ligure non potrà non essere presa in considerazione, sia per le sue caratteristiche naturali, che nessuno può contestare, sia per la funzione che essa può assolvere nello sviluppo economico e industriale di una larga parte della Liguria, oggi attanagliata da una grave crisi economica, e di altre importanti parti del paese, quali, per esempio, le zone depresse del basso Piemonte.

Su questi punti sappiamo benissimo, onorevole ministro, che, nonostante gli accordi raggiunti, nonostante che su questo disegno di legge convergeranno i nostri consensi insieme con quelli delle forze politiche di centro-sinistra e anche di destra, ci troviamo di fronte a problemi ancora da risolvere e che le soluzioni che verranno date dipenderanno dall'azione politica e dalla lotta unitaria che le forze democratiche liguri e anche non liguri sapranno condurre.

A questa azione politica, a questa lotta unitaria non mancherà, nelle prossime settimane e nei prossimi mesi, così come non è mai mancato nel passato, il nostro valido contributo. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Gasco. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Dagnino, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Russo Carlo, Macchiavelli, D'Alema, Gasco, Trombetta e Amasio:

« La Camera,

in relazione all'approvazione del disegno di legge n. 3322 contenente " Disposizioni sul consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri ";

riafferma la funzione preminente che nel quadro della programmazione nazionale, il sistema portuale deve esercitare per garantire lo sviluppo economico del paese;

riafferma l'esigenza di una direzione e di una gestione portuale corrispondenti alla funzione pubblica dei porti,

invita il Governo:

1) ad assumere le opportune misure affinché venga assicurato al sistema portuale nazionale un adeguato finanziamento in rapporto alle maggiori esigenze qualitative e quanti-

tative del traffico ed alla necessità di una crescente competitività a livello internazionale, attribuendo alla politica portuale un adeguato ordine prioritario sia nei programmi di intervento attinenti al settore dei trasporti e delle infrastrutture, sia nell'attuazione dello stesso piano nazionale;

2) a deliberare in conseguenza un accelleramento della spesa per investimenti in opere portuali e a predisporre al più presto un disegno di legge relativo alla seconda parte dei finanziamenti previsti nel piano quinquennale per lo sviluppo e l'ammodernamento del sistema portuale, attenendosi, nella distribuzione dei fondi, a chiari principi di produttività e redditività degli stessi investimenti portuali ed a precisi fini di sviluppo economico complessivo già riaffermati da questo Parlamento;

3) a proporre nel prossimo bilancio di previsione dello Stato un adeguato aumento degli stanziamenti per la manutenzione ordinaria delle opere marittimo-portuali.

La Camera, inoltre, riaffermata l'esigenza che, in relazione alla funzione pubblica dei porti, sia assicurata negli enti di gestione anche l'adeguata rappresentanza degli enti locali dell'entroterra servito dai porti medesimi; considerato che, in relazione alle imponenti iniziative in corso in Stati membri della Comunità europea dirette a creare un grande europorto mediterraneo, appare urgente provvedere alla creazione di un sistema dei porti liguri basato sull'integrazione tra i porti di Genova e di Savona-Vado,

invita il Governo:

1) a facilitare in ogni modo l'aumento delle competenze dell'ente portuale Savona-Piemonte e del consorzio portuale Imperia-Piemonte;

2) ad accelerare la realizzazione del piano regolatore di Savona-Vado;

3) a prendere ogni utile iniziativa al fine di avviare forme di consultazione e di collaborazione con appositi organismi rappresentativi tra gli enti portuali ed enti locali della Liguria, del Piemonte, della Lombardia e delle altre regioni interessate; mentre si auspica una maggior democratizzazione dell'assemblea del Consorzio autonomo del porto di Genova, da attuarsi anche attraverso una modifica della sua composizione;

4) a volere analogamente favorire, ovunque sia possibile e sia richiesto dagli enti locali, forme di coordinamento regionali ed interregionali del sistema portuale italiano ».

L'onorevole Dagnino ha facoltà di parlare.

DAGNINO. Desidero sottolineare uno dei punti indicati nell'ordine del giorno che ho presentato e che reca la firma anche di deputati di altri gruppi politici. Esso concerne la necessità di agevolare il finanziamento del programma di potenziamento dei porti italiani. Tale necessità è stata rilevata or ora nell'intervento dell'onorevole Amasio, il quale ha sostenuto il punto di vista del suo gruppo con un garbo ed un tono ben diversi da quelli dell'onorevole D'Alema, dal momento che la discussione si è svolta nell'ambito di un ordine del giorno concordato tra i gruppi politici.

Desidero ribadire questo punto, a mio avviso fondamentale, affinché l'onorevole ministro, il quale tanto tenacemente si batte per il progresso e lo sviluppo del settore di sua competenza e della nostra economia marittimo-portuale, possa avere anche l'incoraggiamento che rivolgiamo a lui — che però sappiamo già convinto di queste idee — ed a tutto il Governo, al Presidente del Consiglio e al ministro del tesoro.

Quando i ministri che precedettero l'onorevole Natali al Ministero della marina mercantile avviarono la politica per un piano nazionale dei porti, giunsero alla conclusione che, per potenziare i porti italiani, fosse necessaria una somma aggirantesi, per dieci anni, intorno ai seicento miliardi di lire. Nel piano quinquennale 1966-1970 è stata indicata la cifra di duecentosessanta miliardi, non molto lontana da quella complessiva prevista. Un aspetto essenziale del nostro ordine del giorno concerne l'urgente necessità che il Governo presenti il disegno di legge recante lo stanziamento della parte dei duecentosessanta miliardi che ancora non è stata stanziata, ossia dei residui centottantacinque miliardi.

Sappiamo tutti che una delle caratteristiche fondamentali delle opere marittimo-portuali è rappresentata dai tempi lunghi di esecuzione. Si tratta di opere di lenta realizzazione, perché occorre innalzare dighe, lavorare sul fondo marino e così via; e ciò a prescindere dal tempo occorrente per l'approvazione dei progetti tecnici. Pertanto, se attendiamo ancora mesi — e, speriamo, non anni — prima di approvare la legge che deve stanziare i rimanenti centottantacinque miliardi, rischiamo di realizzare il piano dei porti, non in cinque anni, bensì in dieci.

Ella, onorevole ministro, sa come noi e meglio di noi che i porti italiani abbisognano di tali opere e di tali interventi proprio perché negli ultimi dieci anni hanno sviluppato

i loro traffici e hanno utilizzato la loro potenzialità fino ai limiti estremi delle loro possibilità. Essi sono riusciti, in sostanza, a seguire il ritmo di sviluppo che ha assunto negli ultimi dieci anni la nostra economia. Non c'è bisogno che ricordi i dati: nel 1952, il traffico portuale complessivo era di 47 milioni di tonnellate, mentre si prevede per quest'anno un traffico di circa 230 milioni di tonnellate.

È noto che una larga parte di questo traffico è costituito dagli oli minerali; tuttavia le merci diverse, al di fuori degli oli minerali, rappresentano sempre una percentuale altissima e il loro traffico si sviluppa con un ritmo di incremento annuo che si avvicina al 5 per cento.

Ora, quando il traffico dei porti italiani si sviluppa secondo questa progressione (160 milioni di tonnellate nel 1964, 191 nel 1965, 213 nel 1966), si può dire che essi reggono; ciò vuol dire, in altri termini, che sono riusciti, sia pure un po' a fatica, a seguire lo sviluppo della nostra economia. E l'aver toccato tali vertici, l'aver realizzato tale traffico complessivo dimostra che ciò che sosteneva nel suo, per me infelice, intervento l'onorevole D'Alema, quando parlava della forsennata politica marittimo-portuale subordinata ai monopoli, è una tesi completamente propagandistica e sua personale, perché questa forsennata politica subordinata ai monopoli ha permesso che i porti, sia pure a fatica — non c'è niente di perfetto nella vita umana, e tanto meno in un sistema di porti — seguissero lo sviluppo dell'economia italiana realizzando quelle cifre e quel traffico che ho poco fa ricordato.

Ma, onorevole ministro, ella sa che, proprio perché i porti sono riusciti finora a seguire lo sviluppo della nostra economia e hanno raggiunto questi vertici del traffico, abbisognano dell'aiuto e del potenziamento da parte dello Stato.

Parlando recentemente al convegno sui problemi della « containerizzazione » alla fiera internazionale di Genova, ella ha pronunziato alcune parole che desidero ricordare in questa sede: « Ci si rende conto sempre più — ella ha detto — che i porti costituiscono i polmoni della nostra economia dai quali restano condizionati sia lo sviluppo dei traffici sia le modalità dell'estendersi delle industrie, del loro livello tecnologico e dai quali restano, più in genere, condizionati anche i livelli degli umani insediamenti ». Si tratta di una affermazione assolutamente esatta, perché credo che non vi sia economia al mondo (o ve ne siano ben poche) condizionata dall'ef-

ficienza del sistema portuale come quella italiana.

Dobbiamo tener conto che la nostra industria ha bisogno di importare dall'estero quasi tutte le materie prime che servono alla sua attività produttiva. Non c'è bisogno che ricordi ancora, perché si tratta di un fatto a tutti noto, come i maggiori porti del mondo e, per quel che più ci riguarda, dell'Europa, e in particolare Marsiglia, vadano sempre più potenziando, con finanziamenti notevoli, le loro attrezzature.

Vorrei concludere su questo punto dicendo che non dobbiamo eludere una prescrizione del programma economico quinquennale. È noto — ripeto — che le opere marittimo-portuali si realizzano in molti anni. Bisogna perciò che il Governo si impegni a presentare celermente un disegno di legge con il quale sia possibile stanziare i rimanenti centottantacinque miliardi, suddivisi in cinque annualità, come d'altronde sono stati suddivisi i primi settantacinque miliardi. Il che sarà in linea con la necessità di graduare almeno per alcuni anni la realizzazione di tali opere.

Vorrei toccare ora un secondo punto, per spiegare i motivi che rendono necessario il nuovo bacino di Voltri. Vorrei sottolineare, in particolare, che nell'ambito dello sviluppo dei traffici dei porti italiani, cui ho accennato prima, il porto di Genova si è inserito ormai con una forza propria in continua espansione. A conforto di tale affermazione citerò alcuni dati. Nel 1966, rispetto al 1965, il porto di Genova ha registrato il maggiore incremento di traffico tra i grandi porti del mercato comune. Infatti, l'incremento del traffico del porto di Genova è stato del 15 per cento mentre quello di Marsiglia è stato del 13 per cento, quello di Rouen del 12 per cento, quello di Le Havre del 10 per cento, quello di Amburgo del 7 per cento, quello di Rotterdam del 6 per cento, quello di Amsterdam del 5 per cento, quello di Anversa del 3 per cento.

Il porto di Genova, funziona, quindi, a stento, e si deve riconoscere che manca lo spazio e sussistono gravi difficoltà. Non si può, comunque, affermare che una forsennata politica abbia ridotto tutto in miseria ed abbia tutto distrutto, perché il porto di Genova in realtà — e possiamo dirlo con orgoglio nazionale, e non solo con orgoglio di liguri — ha avuto l'incremento maggiore tra tutti i porti del mercato comune. E questa una affermazione che noi possiamo e dobbiamo far ad onore del Governo e della classe politica, a

onore degli imprenditori, ed anche — vorrei sottolinearlo — ad onore dei lavoratori del porto di Genova, che devono essere fieri di questi risultati. È necessario quindi evitare di spargere a piene mani notizie pessimistiche.

Si potrebbe obiettare che, dopo l'entrata in funzione degli oleodotti, sono stati gli oli minerali ad incidere positivamente sul volume dei traffici. Si constata, invece, che l'incidenza del traffico del porto di Genova è minore, in percentuale, dell'incidenza degli oli minerali sul volume dei traffici del porto di Marsiglia, e quasi eguale a quella del porto di Rotterdam, che è il maggiore porto del mercato comune. L'incidenza degli oli minerali sul traffico complessivo è infatti dell'88 per cento a Marsiglia, del 63 per cento a Genova e del 58 per cento a Rotterdam.

Da questi dati si può trarre un'altra considerazione. Marsiglia è indubbiamente il primo porto del Mediterraneo, in quanto vi si svolge un traffico di 62 milioni di tonnellate rispetto ai 40 milioni di tonnellate del porto di Genova. Analizzando, però, la composizione del traffico del porto di Marsiglia rispetto a quella del porto di Genova, si constata che a Marsiglia, su 62 milioni di tonnellate, ben 55 sono state di oli minerali, e solo 7 di merci diverse, mentre a Genova, su 40 milioni di tonnellate, 23 sono state di oli minerali e 17 di merci diverse. Genova è, dunque, il secondo porto del Mediterraneo come traffico complessivo, ma, escludendo il traffico degli oli minerali, è il primo; e anche questo, onorevole ministro, è un risultato di quella fortunata politica complessiva di cui abbiamo precedentemente parlato.

A Genova — come ho già accennato — sussiste il problema dello spazio, dato che il suo porto è indubbiamente uno tra i porti più affollati d'Europa. Sono sufficienti alcuni dati per sottolineare la gravità di tale problema. Il rapporto traffico-ettaro, a Genova è di 58 mila tonnellate; Londra, che è considerato un porto superaffollato, ha un rapporto di 29 mila tonnellate, cioè di quasi la metà; Rotterdam di meno di un terzo; Anversa ancora minore. Per la stessa quantità di merci, Anversa ha disponibile uno spazio sette volte maggiore di quello di Genova; Rotterdam ha uno spazio tre volte maggiore. Le previsioni per il futuro sono di un incremento del traffico in sede nazionale e, in particolare, di quello del porto di Genova. Questa è la prima ragione per la quale noi riteniamo indispensabile che Genova abbia, dopo il porto vecchio naturale, dopo il bacino di Sampierdarena costruito alcuni decenni or sono, dopo il porto dei petroli

costruito in questo dopoguerra, dopo la ricostruzione del porto, il quarto grande settore: il porto di Voltri.

Sussistono poi ragioni tecniche dettate dai nuovi sistemi di trasporto marittimo. Vorrei citarne due (si è parlato di questo anche da parte degli oratori che mi hanno preceduto).

Il primo è quello delle navi traghetto. Genova è un po' il porto delle navi traghetto. Mi pare che l'anno prossimo sarà porto capolinea di ben sette navi traghetto in servizio con la Sardegna. È noto che tali navi trasportano nei loro ventri un gran numero di *camions* completi o di rimorchi o semirimorchi e hanno quindi bisogno di uno spazio notevole per i loro attracchi. L'altro è l'ormai famoso problema del traffico marittimo per *containers*. Si prevedono grandi sviluppi di questo tipo di traffico, sui particolari tecnici del quale non mi soffermo: e non solo per mancanza di tempo, ma perché non sarei all'altezza di parlarne con competenza mentre in Italia e nel mondo esiste in proposito una fioritura di studi, di pubblicazioni, di iniziative prese da enti pubblici e da privati.

Penso, tuttavia, di poter prevedere che, se questo traffico marittimo per *containers* avrà lo sviluppo che oggi si può prevedere, una larga parte, per non dire tutto, il porto di Voltri potrà essere destinato al traffico per *containers*. Si preparano a questo tipo di traffico tutti i più grandi porti nordamericani ed europei.

Mentre in un primo tempo il traffico per *containers* veniva considerato idoneo soprattutto per il traffico transoceanico, oggi lo si considera idoneo anche per il traffico nei mari più limitati come il nostro Mediterraneo. Al traffico per *containers* dobbiamo quindi guardare con molta attenzione, perché potrebbe rappresentare la « prova del nove » della efficienza e della produttività dei nostri porti.

Al convegno sul traffico a *containers* che ho citato prima, il direttore generale della società Italia ha affermato: « La "containerizzazione", agevolando al massimo il trasferimento delle merci e favorendo conseguenti riduzioni nei costi del trasporto, determinerà l'avvicinamento di ogni singolo porto in termini economici ai retroterra degli altri porti dai quali trovavasi precedentemente escluso ». Quindi, i porti del nord Europa, favoriti anche dai trafori alpini, rischiano veramente di far concorrenza ai porti italiani del nord, tanto del Tirreno quanto del mar Ligure e dell'Adriatico.

Sotto questo aspetto e portando il discorso dal porto di Genova sul piano nazionale, sotto-

lineo la necessità che il Governo realizzi al più presto (dato che la nuova tecnica dei trasporti per *containers* procede veramente al galoppo) una organica politica per i traffici a *containers*. Devo darle atto, onorevole ministro, di quanto ella ha già fatto in questo campo e ricordare che nell'autunno del 1966 si è istituito presso il suo Ministero un gruppo di lavoro per la soluzione dei problemi posti da questo tipo di traffico. Mi sembra, però, doveroso sottolineare che è urgente accelerare la realizzazione di una politica dei *containers* sul piano nazionale; e chiedere che si passi dal gruppo di studio — qual è quello istituito presso il suo Ministero — ad un comitato interministeriale da lei presieduto, il quale affronti tali problemi, che riguardano non un solo ministero ma più ministeri.

I problemi posti da questo tipo di traffico si possono all'incirca raggruppare in tre tipi. Il primo riguarda la scelta e l'attrezzatura dei porti per tale tipo di traffico. È noto infatti che non tutti i porti potranno essere attrezzati per i traffici con i *containers*, dato l'elevatissimo costo delle attrezzature occorrenti. In proposito, ella, onorevole Natali, in occasione della sua venuta a Genova per l'insediamento del nuovo presidente del CAP, ha dato già una indicazione sulla scelta dei porti. Esiste dunque già una indicazione da parte sua dei criteri di massima in base ai quali l'azione governativa potrebbe essere indirizzata.

Ma vi è poi il problema dell'adeguamento del sistema dei trasporti stradali e ferroviari e quello dell'adeguamento della nostra legislazione doganale e del relativo coordinamento di essa con le legislazioni straniere.

L'elaborazione di una politica del traffico per *containers* è dunque una delle esigenze più vive e pressanti sul fronte dei nostri traffici marittimi. Anche per la necessità di dotare il maggior porto italiano della possibilità di agire su questo terreno, noi crediamo che debba essere realizzato il bacino di Voltri.

Nel mio intervento vorrei toccare un terzo ed ultimo punto, riguardante la posizione e il coordinamento del porto di Genova e del porto di Voltri nei confronti degli altri porti liguri. Parlando del porto di Voltri (di questo aspetto tratta ampiamente il nostro ordine del giorno, che riguarda il coordinamento dei porti di tutta la regione ligure) mi pare che non soltanto si possa, ma che si debba parlare degli altri porti della Liguria e, in particolare, del porto di Savona-Vado.

Non può non sottolinearsi la notevole importanza che esso riveste, anzitutto per il suo traffico. Esso ha sfiorato nel 1966 gli 11 mi-

lioni di tonnellate di traffico, ponendosi di conseguenza al quinto posto tra i grandi porti italiani, dopo Genova, Augusta, Venezia e Napoli. È il porto di larghe zone del Piemonte, ed è dotato, a Vado, di una rada naturale, che può essere sede di un magnifico porto. Perciò siamo favorevoli alla realizzazione del nuovo grande porto di Vado, il cui progetto ha avuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici il 23 settembre scorso e la cui realizzazione prevede una spesa di circa 100 miliardi.

Ad esso siamo favorevoli non per motivi di campanile ligure, ma proprio guardando alle necessità complessive nazionali del traffico portuale. Guardando al traffico portuale italiano, al suo ritmo di incremento, alla percentuale del traffico nazionale (come diceva l'onorevole Macchiavelli e sottolineava l'onorevole Ghio) che viene smaltita dai porti liguri — circa un terzo — e ponendo per i prossimi 10 anni un tasso di incremento del traffico portuale italiano del 7 per cento (tasso inferiore a quello dello sviluppo del traffico nazionale degli ultimi 5-10 anni), si desume che fra 10 anni i porti liguri, in luogo dell'attuale traffico di 70 milioni di tonnellate circa, potrebbero dover sopportare un traffico complessivo di 140 milioni di tonnellate.

Tenendo conto che per costruire integralmente due porti di questo tipo ci vogliono certamente da 5 a 10 anni, se ne ricava l'importanza di disporre di uno strumento come quello rappresentato dal nuovo porto di Vado.

La seconda ragione per cui siamo favorevoli alla realizzazione del nuovo porto di Vado è la seguente. Per sostenere vantaggiosamente la concorrenza di Marsiglia e dei porti del nord Europa, non è chi non veda come Savona-Vado e Genova-Voltri siano destinati prima ad integrarsi e successivamente a fondersi in un unico porto. Tale prospettiva d'altronde è stata già delineata dal comitato regionale della programmazione della Liguria e dalle conclusioni degli studi di altri enti e istituti di ricerca. Ma soprattutto vi è da rilevare che ad essa aderiscono sempre più i dirigenti e l'opinione pubblica delle nostre due città.

Non vorrei dimenticare le esigenze dell'altro grande porto della Liguria, quello di La Spezia, il quale sviluppa un intenso traffico. Per esso evidentemente non si pongono problemi di integrazione con il porto di Genova, se non altro per la distanza. Infatti da Genova a La Spezia vi sono 75 chilometri, mentre meno di 20 separano Genova da Savona, e

Voltri naturalmente dista ancora di meno da Savona.

Il problema del coordinamento dei porti di Genova e di Savona con quello di La Spezia si pone in termini, in primo luogo, di appoggio e sostegno dei programmi di potenziamento del porto di La Spezia e, poi, di rispetto dei relativi *Hinterland*, cioè delle rispettive zone di servizio. Sappiamo che La Spezia serve egregiamente l'Emilia e le zone confinanti, l'alta Toscana, certe zone della bassa Lombardia e del Veneto sud-occidentale.

È invece nella forza delle cose che si avvenga alla integrazione tra i porti di Genova e di Savona. Il porto integrato di Genova-Voltri e di Savona-Vado può costituire veramente il grande europorto del sud, può contrastare su questo piano le ambizioni di Marsiglia e sorreggere la concorrenza dei grandi porti del nord-Europa. Anche per questo noi diciamo « sì » al porto di Voltri e al porto di Vado; e non — si badi — nell'interesse della regione, ma nell'interesse di tutto il paese e dell'economia nazionale. Questo problema, infatti, non è un problema genovese, né savonese, né ligure: è un problema nazionale. Noi sappiamo — lo ribadiamo — quanto l'efficienza del nostro sistema portuale condizioni lo sviluppo dell'intera economia nazionale.

I nostri prodotti, prima come materie prime, poi come prodotti semilavorati o finiti, passano in gran parte due volte attraverso i porti: mentre si assiste allo sforzo che tutti gli industriali compiono per ridurre i costi unitari dei loro prodotti, non dobbiamo dimenticare che il costo del servizio portuale incide sui prodotti così come incide il costo di produzione vero e proprio.

Il mio amico e collega Ghio, che è un valentissimo economista, potrebbe a questo punto ricordarmi che la ricchezza (come ricordava lo Jannaccone) è produzione di utilità e non produzione di un bene materiale; ché se, per esempio, fosse al polo nord, non servirebbe a nessuno. Così è produzione di ricchezza, se ben organizzato, il servizio portuale, come lo è la produzione del bene prodotto dall'industria.

A nulla varrebbe cercare di ridurre i costi industriali, se poi li gravassimo di un super-costi nel servizio portuale nei due passaggi (in gran parte due passaggi obbligati) che gli stessi prodotti della nostra industria devono sopportare.

È per queste ragioni che desideriamo il potenziamento del porto di Genova, del porto di Savona e del porto di La Spezia, nel quadro dell'interesse generale. Perciò siamo sicuri

che il Governo opera ed opererà su questa strada, con il nostro appoggio e con il nostro conforto. L'approvazione del disegno di legge che abbiamo al nostro esame è un passo su questa strada; gli altri atti della politica del Governo — e mi permetto di tornare ad insistere sul finanziamento della parte residua dei duecentosessanta miliardi previsti dal piano quinquennale per i porti — saranno gli anelli di questa catena che si deve realizzare, atti di una politica organica per i trasporti in Italia, per i porti in particolare, nell'interesse dell'intera economia nazionale. (*Applausi al centro*).

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

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prenderò la parola brevemente non soltanto perché il coro autorevole delle voci liguri ha approfondito questo problema, ma anche perché è opinione del gruppo a nome del quale parlo, il gruppo del PSIUP, che il discorso sulla politica portuale, lungi dall'esser chiuso, trovi nella votazione di quella legge un punto di partenza. Il mio intervento è volto, quindi, soprattutto a motivare il nostro voto favorevole a questo disegno di legge. A fronte degli entusiasmi cauti o meno cauti che sono stati qui manifestati, non abbiamo timore di dire che votiamo questo provvedimento senza alcun entusiasmo, quasi che si trattasse di un atto dovuto. In sostanza è un voto che trae origine da una necessità di carattere obiettivo.

La stessa polemica sul tempo perduto ha ragion d'essere fino ad un certo punto. Le condizioni di competitività del porto di Genova in rapporto ai grandi porti europei pongono il problema dell'efficienza del porto genovese, nei cui confronti non è possibile procrastinare le soluzioni più idonee. Del resto, molti dati sono stati qui citati a questo riguardo, dati che danno vita ad un quadro abbastanza chiaro e preoccupante della situazione.

Certo non vorremmo che la nostra posizione fosse interpretata fuori di qui come un giudizio negativo sull'efficienza e sul ruolo del porto di Genova. Non avrebbe senso. D'altronde questa non è una preoccupazione soltanto dei liguri, ma anche tutti i parlamentari, che, da qualunque parte d'Italia provengano, sono interessati, a mio avviso, allo sviluppo del porto di Genova e quindi a tutta la politica portuale generale.

Come parlamentare siciliano, guardo con grande simpatia allo sviluppo e all'efficienza del porto di Genova. Non si può ignorare,

però, che lo spazio-acque del porto di Genova è un dodicesimo di quello del porto di Rotterdam, e che il rapporto fra l'area di calata ed il metro lineare di banchina è 1.340 per Rotterdam e 110 per Genova. Non è possibile, inoltre, trascurare il livello delle attrezzature, né ignorare che ciò che questo provvedimento apporta è un progresso di puro carattere tecnico, che non c'è ragione di valutare in termini di profezia, sia essa prudente o entusiastica: è una realtà che si impone. Ormai, negli Stati Uniti d'America e in tanti paesi europei, sono posti in atto investimenti di notevole dimensione per modificare il sistema del trasporto marittimo. E noi ben sappiamo quel che significa tutto questo: il trasporto marittimo è destinato, per la sua attuale struttura, a modificarsi. Proprio in relazione a questi fattori ed alla necessità di rendere economica ed efficiente la gestione di un grande emporio, allargandone il respiro e ponendolo a livello della dimensione europea e mondiale degli empori marittimi, noi siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge.

Noi non attribuiamo soverchia importanza, ai fini del nostro giudizio di merito, al mutamento ultimamente apportato al testo. Lo dico con estrema chiarezza, com'è nel nostro costume, anche se la nuova formulazione costituisce, dal punto di vista della manifestazione di una volontà concorde di quasi tutti i gruppi, un fatto importante. Intanto, non lo chiamerei « nuovo testo », perché questo potrebbe avere effetti spiacevoli sulla normalità dello svolgimento futuro dei lavori della Camera, introducendo un precedente assai grave. Io lo definirei un testo che accoglie certi emendamenti concordati, che la Presidenza stabilirà come dovranno essere considerati ai fini dell'iter successivo e del voto finale. Se noi dovessimo ammettere che un nuovo testo della Commissione possa essere redatto all'infuori di ogni garanzia procedurale, commetteremmo un errore assai grave. Non ne faccio — sia chiaro — una questione formale: mi limito a rivolgere un sommesso avvertimento, che spero possa essere ascoltato ad evitare inconvenienti futuri. Noi non ci leghiamo tanto all'elemento di novità di questi emendamenti concordati, perché siamo piuttosto scettici in proposito, non ritenendo che essi rappresentino un punto effettivamente innovatore.

Ho detto che lo sviluppo del porto di Genova, nel quadro del sistema portuale ligure, non è nell'interesse soltanto dei genovesi o dei liguri, ma è nell'interesse generale della

economia del paese. Però consentitemi di aggiungere alcune altre cose. Anzitutto, un sistema portuale deve prevedere un piano di sviluppo e di sistemazione portuale generale, pur tenendo conto delle singole differenziazioni. Né mi si dica che il piano Pieraccini o il piano per lo sviluppo dei porti hanno già risolto questo problema. La dimensione nuova che si afferma nel campo della politica portuale e dei trasporti marittimi dimostra subito infondate le previsioni che sono state assunte a base degli investimenti e degli stanziamenti operati. Quando leggiamo attentamente il piano Pieraccini, notiamo che, a fronte di 4 mila miliardi per la politica autostradale, sono previsti 260 miliardi per quella portuale: e subito ci rendiamo conto che vi è uno squilibrio, che deve essere prontamente corretto. Quei 260 miliardi poi, in parte già spesi, sarebbero insufficienti anche se fossero destinati tutti al porto di Genova o al sistema portuale ligure. Figuriamoci se dovranno risolvere il complesso problema della differenziazione e specializzazione dei porti italiani! Perché, se è vero che vi è in questo momento un grosso, grossissimo problema che riguarda la capacità competitiva del porto di Genova con i grandi porti europei e mondiali, vi è anche un altro problema: quello di un sistema di trasporti e di traffici interni e internazionali differenziati. Esso pure ha la sua importanza. Non per nulla, accanto alla tendenza ad aumentare la stazza delle navi, vi sono anche tendenze contrastanti. Lo stesso armatore Costa pare che si avvii a costruire un certo numero di navi di modesta portata — intorno alle 1200-1500 tonnellate — per il trasporto degli ortofrutticoli dal Mezzogiorno, ed in particolare dalla Sicilia, verso il nord. Quindi il fenomeno è più complesso, non può essere troppo schematicamente definito.

Qual è la parte che il trasporto marittimo deve avere in un'economia generale del trasporto? Da uno studio si rileva che il costo del trasporto via mare fra Trapani e Genova è di 12,50 lire alla tonnellata, mentre il tempo impiegato per il trasporto è di 36 ore; con il trasporto per via ferrata, il tempo sale a 186 ore, ed il costo è di poco superiore: lire 13,60; con il trasporto su strada, il tempo arriva a 91 ore e il costo sale a 33 lire. Non intendo con questo dire che si deve preferire l'un sistema di trasporto all'altro: smentirei me stesso, poiché proprio in occasione di un dibattito sulla politica generale dei trasporti io ebbi a sostenere che non si tratta di far prevalere un sistema su un altro, ma di ar-

monizzare il sistema generale dei trasporti secondo un criterio di razionalità e di economicità. Tuttavia questo quadro ripropone immediatamente alla nostra attenzione l'importanza dei traffici marittimi anche interni. Ed è proprio a causa dell'insufficiente politica generale dei trasporti seguita dal Governo, che noi assumiamo a questo proposito un atteggiamento decisamente contrario, un atteggiamento di opposizione e di lotta.

Vi è un secondo aspetto però e questo riguarda la gestione del sistema portuale ed anche il sistema della gestione generale dei trasporti. Una armonizzazione dei trasporti e una scelta che non sia una lotta cannibalesca nella giungla, ma sia l'armonizzazione di interessi generali della produzione e della economia, richiede una gestione di carattere pubblico. Oggi, allo stato attuale delle cose, i porti — anche il porto di Genova e il sistema portuale ligure — rappresentano un elemento terminale del processo di dominio dell'economia da parte dei grandi gruppi. È proprio questo elemento che bisogna eliminare, dando alla politica portuale un ruolo pubblico, nell'interesse dell'economia generale. Infatti, al di fuori di questa previsione, un accentrato nell'area del triangolo industriale, per quanto attiene alla politica portuale, un accentrato nel sistema portuale ligure potrebbe avere effetti gravemente deleteri sull'equilibrato sviluppo dell'economia italiana. Se permettessimo la realizzazione di un simile fenomeno noi, alla fine, ci ritroveremmo non solo a non aver fatto gli interessi dei lavoratori e di tutta la popolazione ligure — che sono interessi che stanno a cuore a noi tutti — ma avremmo favorito una politica di accentrato dei grandi gruppi monopolistici a danno dello sviluppo equilibrato dell'intera economia nazionale. Noi dobbiamo sottrarre dalle mani dei grandi monopolisti l'utilizzazione di questa chiave, di questa valvola equilibratrice che sono, appunto, gli strumenti di una politica dei trasporti, per affidarla a una gestione di carattere pubblico.

Personalmente ritengo che questa non sia la sede né il momento per fare un dibattito di questo genere. Sappiamo che pronunciamenti già vi sono stati nella stessa Liguria. Qui si è parlato dell'ISLE e sappiamo che vi è stato da parte di forze di derivazione cattolica un pronunciamento per la gestione pubblica regionalizzata del sistema portuale. Noi siamo di opinione diversa, noi siamo dell'opinione che nel campo della politica dei trasporti l'armonizzazione debba avvenire fra i tre settori, anzi fra i quattro settori,

cioè la ferrovia, la strada, la via aerea e la via marittima. Quindi l'armonizzazione non può non essere realizzata da una gestione a carattere nazionale. Nel quadro dell'attuale gestione indiscutibilmente un peso importante ha anche il ruolo dell'istituto regione come forza e come elemento di contrattazione e di contestazione. Quindi, in relazione ai problemi che si propongono, vi è questo nostro atteggiamento di riserva nei confronti del provvedimento. Però il provvedimento come tale è un provvedimento di emergenza, che deve essere adottato per cercare di portare il porto di Genova e l'intero sistema portuale ligure a livello e nel quadro di una competizione di carattere europeo. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

L'ordine del giorno Dagnino è già stato svolto nel corso della discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Fortini.

FORTINI, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i vari oratori che sono intervenuti nella discussione generale si sono in linea di massima, dopo avere svolto considerazioni di carattere generale, pronunziati favorevolmente al disegno di legge in esame. Io non avrei altro da aggiungere a quanto già contenuto nella relazione scritta. Vorrei solo sottolineare che la normativa in parola persegue finalità chiare e limitate al tempo stesso: rendere possibile, cioè l'avvio del processo assolutamente indispensabile di potenziamento dello scalo genovese giusta quanto previsto dal piano regolatore generale approvato dal ministro dei lavori pubblici fin dal maggio 1965.

Certamente non è stato facile l'iter del nuovo piano regolatore. Esso non è dovuto ad isolate iniziative, ma è la risultante armonica di lunghi studi, di severe indagini e di approfonditi dibattiti a tutti i livelli, sia tecnici sia amministrativi. Al termine di tale disamina è emersa in modo del tutto evidente la necessità di ampliare verso Voltri l'attuale bacino portuale se si vuole consentire al porto di Genova di risolvere i suoi problemi attuali e quelli che si presenteranno allorquando nel giro di pochi anni, secondo fondate stime, il movimento nel massimo porto italiano dovrebbe raggiungere un'entità di quasi 60 milioni di tonnellate.

Né possono sussistere perplessità sull'esigenza del previsto ampliamento, considerato che la medesima è stata già attentamente vagliata in sede di approvazione del piano regolatore senza dar luogo ad opposizione alcuna.

D'altra parte, anche l'affermata necessità di una specializzazione degli scali in una visione integrata dei medesimi non esclude — come ha riconosciuto anche l'onorevole Ghio — che il porto di Genova sia adeguatamente potenziato attraverso il previsto ampliamento verso ponente.

Il nuovo piano regolatore indica una spesa complessiva di centodiciotto miliardi, di cui ventitré a carico del Ministero dei trasporti. Alla spesa stessa si provvede sia con parte degli stanziamenti straordinari già assicurati con legge 27 ottobre 1965, relativa al potenziamento delle infrastrutture portuali del paese, sia con oneri del Consorzio. Detto ente, com'è noto, oltretutto ai fondi ordinari di bilancio, può far ricorso, per la spesa a suo carico, alla contrazione di mutui, a ciò essendo abilitato dalle norme statutarie. Anche sotto tale aspetto si manifesta la necessità di prorogare al 2002 la durata del consorzio, tenuto conto del tempo occorrente per l'ammortamento dei mutui.

E da sottolineare ancora che, fino a quando la normativa in esame non diverrà operante, non sarà possibile mettere a disposizione del consorzio, mediante apposita convenzione, la somma di lire cinque miliardi già destinata all'ampliamento di Voltri nei programmi di utilizzazione dei settantacinque miliardi autorizzati con la citata legge. Né potranno aver corso i lavori, non essendo consentito un intervento diretto dello Stato.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, al fine di eliminare ogni eventuale dubbio e incertezza sul disegno di legge n. 3322, la Commissione ha ravvisato l'opportunità di sottoporre all'esame e alla approvazione della Camera un nuovo testo in sostituzione di quello originale. Con le innovazioni apportate — che non alterano per altro la sostanza del testo governativo, come ha riconosciuto anche l'onorevole Macchiavelli — si è provveduto ad una più organica ristrutturazione del disegno di legge e all'aggiunta di una norma, contenuta nell'articolo 5, diretta a favorire un piano regolatore non rigido, ma aperto alle necessità del traffico, e quindi capace di corrispondere alle esigenze che i futuri indirizzi di politica dei trasporti marittimi potranno indicare.

L'approvazione della legge in esame è vivamente attesa, poiché la mancanza di spazio

nel porto di Genova, che è avvertita da oltre un quarantennio, contrasta con l'assoluta e da tutti riconosciuta necessità per quello scalo marittimo, di un'adeguata attrezzatura e di una più efficiente organizzazione.

Con l'approvazione della legge in esame, seguiremo anche le direttive del programma economico nazionale, che — nell'interesse del paese, e non di quello di gruppi e categorie particolari — sottolinea la necessità e l'urgenza, per i grandi porti industriali e commerciali a carattere nazionale, di opere, attrezzature ed impianti che siano al passo con lo incremento della produttività. (*Applausi al centro e a sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ascoltando poco fa l'onorevole D'Alema veniva alla mia mente una osservazione. Oggi è san Giosafat e mi sembrava che l'onorevole D'Alema facesse il profeta quando illustrava quella che dovrebbe essere o che è la situazione nella valle di Giosafat dell'economia marittima del nostro paese. Io non mi farò trascinare dalle argomentazioni e dalle polemiche che sono state qui sviluppate dall'onorevole D'Alema e, in misura molto ridotta, anche dal suo collega onorevole Amasio, poiché evidentemente, se io dovessi affrontare il discorso di carattere generale che riguarda la vita portuale, l'attività portuale nel nostro paese, questo discorso si trascinerebbe per le lunghe.

Io vorrei subito dire all'onorevole D'Alema che — come hanno rilevato gli onorevoli Macchiavelli e Dagnino — il Governo non rimane fermo e immoto di fronte ad una realtà che si va modificando e ristrutturando. Forse esiste una diversità fra la sua posizione, onorevole D'Alema, e la posizione del Governo. La sua è una posizione, se me lo consente, da buon marxista, estremamente schematica; quella del Governo è una posizione che tenta di adattarsi, con una duttilità quale è richiesta dal particolare settore, alle esigenze dei tempi nuovi.

Potrei ricordare ancora una volta che nessuno si è mai sognato, nel discutere del problema dei costi portuali italiani, di addebitare la responsabilità dell'elevatezza di essi soltanto ed esclusivamente alla manodopera. Così come evidentemente debbo aggiungere, riprendendo un'osservazione che faceva lo onorevole Macchiavelli, che certamente i pro-

blemi legati alle nuove tecniche dei trasporti ci propongono soluzioni che dovremo affrontare con coraggio, con senso di responsabilità e, oso aggiungere, anche con senso di gradualità.

Io mi permetterò — non volendo far perdere tempo alla Camera — di inviare alcuni brani del mio discorso, fatto proprio a Genova nel salone dei *containers*, all'onorevole D'Alema. Evidentemente la realtà portuale italiana è una realtà estremamente complessa: non si tratta di una complessità dovuta alla arretratezza delle strutture o delle attrezzature direi anche fisiche. Si tratta di una realtà estremamente complessa soprattutto per ciò che riguarda le attività che si innestano e vivono nei porti.

Ma i discorsi di carattere generale ci porterebbero molto lontano. Evidentemente l'importante discorso sulla gestione portuale non può essere approfondito in questa occasione e in questo momento. Penso di poter dire che in occasione dei dibattiti, ad esempio, sul bilancio della marina mercantile, in sede di Commissione, abbiamo a lungo discusso di questo grave problema e abbiamo individuato le linee di una soluzione e cercato di sviluppare un'azione che ci permettesse di avere idee chiare in proposito.

L'onorevole Macchiavelli ha ricordato lo schema: oggi si parla tanto di razionalizzare i trasporti, si parla tanto di « containerizzazione » e si dice che bisogna agire esclusivamente in quella direzione. Ma bisogna anche tener conto che vi sono nuove tecniche. Anzi posso assicurare l'onorevole Macchiavelli che, per quello che riguarda il problema legato allo sviluppo delle tecniche della « pallettizzazione », il Ministero della marina mercantile ed io personalmente abbiamo avuto già una serie di contatti con esperti e tecnici svedesi che sono sostenitori di questo sistema il quale presenterebbe alcuni lati positivi nei confronti del sistema della « containerizzazione ». È evidente che dobbiamo seguire gli sviluppi di una realtà in movimento. Il nostro sforzo deve tendere a sottolineare sempre di più l'esigenza, richiamata anche dall'onorevole Dagnino, di valorizzare la funzione dei porti nel quadro dell'economia del nostro paese.

Qui il discorso si farebbe ancora più lungo. In un regime democratico il discorso circa l'intensità dell'azione da svolgere in certi settori deve essere recepito e capito anche e soprattutto dall'opinione pubblica. Ed è anche, e soprattutto, un problema di scelte; a questo proposito vorrei chiedere a tutte le parti poli-

tiche rappresentate in Parlamento, e a me stesso, quale rappresentante del Governo, se veramente si sia fatto in questo settore tutto quanto avrebbe dovuto essere fatto sul piano delle scelte; esse a volte possono essere scelte non piacevoli, ma devono assolutamente essere fatte. In altre parole, non si può, a mio avviso, sottolineare una carenza di intervento nei singoli settori, quando contestualmente si presentano domande di intervento per tutti i settori della vita pubblica del nostro paese.

È stato presentato un ordine del giorno con cui, fra l'altro, si invita il Governo ad assumere le opportune misure per assicurare al sistema portuale nazionale un adeguato finanziamento; desidero subito dire che ringrazio i presentatori di quest'ordine del giorno, che mi trova favorevole.

SERBANDINI. Scusi, onorevole ministro, vorrei richiamare alla sua attenzione il fatto che noi, non da due o tre anni, e non in base alla posizione di un singolo deputato, ma come volontà di gruppo, sin dalla prima legislatura abbiamo posto il problema delle scelte relative alla politica marittima; a testimonianza di questa nostra posizione restano, del resto, diversi documenti.

Fin da allora il problema era un problema di scelte; si doveva cioè decidere se operare nell'interesse dei grandi armatori che avevano fatto la politica delle *Liberty*, o se invece operare nel senso di considerare i porti come un servizio di carattere pubblico. Noi oggi paghiamo le conseguenze di venti anni di questa politica. Non desidero comunque dare a questa mia osservazione un carattere particolarmente polemico, in considerazione degli elementi positivi contenuti nell'ordine del giorno, frutto di un accordo tra noi e i colleghi democristiani e socialisti. Ella, comunque, onorevole ministro, non può negare la verità di quanto ho affermato.

PRESIDENTE. Onorevole Serbandini, questo è un intervento e non una interruzione. Proseguo, onorevole ministro.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Avremo senz'altro modo di discutere più a fondo i problemi cui ha accennato l'onorevole Serbandini. Probabilmente non mi sono spiegato troppo bene; ho detto che esiste un problema di scelte, il che comporta naturalmente un problema di priorità. Desidero quindi chiedere a me stesso, come rappresentante del Governo, e agli onorevoli colleghi rappresentanti di tutte le parti politiche, se sul piano della priorità abbia-

mo saputo veramente operare in funzione di un potenziamento dell'economia marittima del nostro paese, in rapporto a quelle che sono le risorse globali dell'economia italiana.

Ma, se mi addentrassi in un discorso di carattere generale, noi probabilmente correremo il rischio questa sera di non poter esaminare il disegno di legge in discussione. È un disegno di legge, questo, che credo possa senz'altro giustificare l'ampiezza della discussione che qui si è svolta (e chiedo scusa se non posso rispondere ad ogni singolo argomento) perché interessa — come ha rilevato l'onorevole Dagnino, con ampiezza di cifre e di documentazioni — il maggior porto del nostro paese, e direi anche del Mediterraneo.

È chiaro che, partendo da questa constatazione e da questa considerazione, il Governo non può ancora una volta non sottolineare che i problemi dei porti (del porto di Genova in particolare) non possono essere considerati soltanto come problemi legati ad esigenze di carattere locale, sia municipalistiche, sia a carattere regionale.

Nel nuovo testo della Commissione, ma più esplicitamente nell'ordine del giorno Dagnino, si parla di un sistema portuale regionale ligure. Io devo esprimere le mie perplessità su questa definizione, non la mia ostilità, poiché — come ho già detto — sono favorevole all'ordine del giorno. Esprimerò le mie perplessità facendo una piccola e modesta osservazione: forse vi è proprio una contraddizione nella tesi di quegli onorevoli colleghi, che hanno voluto a tutti i costi enunciare questa teorica schematica dei sistemi portuali regionali, quando nel contempo hanno criticato altri colleghi, che avevano rilevato l'importanza della funzione del porto di Genova, accusandoli di seguire un criterio di grezzo municipalismo. Infatti, sia pure con una estensione di carattere regionale, ho la sensazione che il municipalismo sia emerso anche da alcuni discorsi degli onorevoli colleghi del gruppo comunista.

D'ALEMA. È un problema di metodo, onorevole ministro. Ella confonde.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Evidentemente è da attribuirsi alla stanchezza, ma devo confessarle, onorevole D'Alma, che non capisco la sua osservazione, così come non ho capito buona parte del suo discorso.

Detto questo, non ho nulla in contrario al nuovo testo elaborato dalla Commissione, rilevando che esso — l'hanno sottolineato l'onorevole Macchiavelli e il relatore onorevole

Fortini — non contiene innovazioni di carattere trascendentale; forse comporta una migliore sistemazione degli articoli; comporta l'inserimento, all'articolo 5, della norma che prevede la possibilità di adeguare le competenze del consorzio del porto alle eventuali variazioni che dovessero verificarsi sul piano del coordinamento delle funzioni e degli impianti dei porti liguri.

Che questo disegno di legge non fosse ispirato ad una visione municipalistica, onorevole D'Alema, lo dimostra il fatto che abbiamo sempre sostenuto l'esigenza che il problema del porto di Genova fosse riguardato nella sua vera dimensione di problema a carattere nazionale. Abbiamo sempre sostenuto l'esigenza, onorevole D'Alema, che il problema del porto di Genova non fosse riguardato con una visione esasperatamente autonomistica, frutto forse anche di una legislazione che dovremo rivedere, ma che fosse strettamente legato al suo *Hinterland*: in altre parole, il porto di Genova, non è un bene soltanto dei genovesi o dei liguri, ma è un bene dell'intera comunità nazionale. E questo l'abbiamo anche sottolineato quando il vicepresidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, generale Gatti, su cui ella, onorevole D'Alema, ha esercitato la sua facile ironia (è sempre molto comodo e molto facile attaccare persone che non possono rispondere), ha preso l'iniziativa di aprire un ufficio per il Consorzio autonomo del porto in Milano, proprio a testimoniare che bisogna creare questi legami con l'*Hinterland* che è interessato alla vita e al futuro del porto di Genova.

Abbiamo avuto occasione, parlando a Genova, di ricordare che occorre certamente un sistema di coordinamento dei trasporti marittimi. Onorevoli colleghi, il Governo ha presentato al Parlamento, già da tempo, un disegno di legge per la costituzione di un comitato consultivo dei trasporti presso il Comitato interministeriale della programmazione economica. Esso ha inteso, cioè, sottolineare, con la presentazione di detto disegno di legge, l'esigenza che il settore dei trasporti, fondamentale per la vita e l'economia del nostro paese, abbia addirittura un organismo a parte, che segua tutto lo sviluppo della politica dei trasporti. Il disegno di legge, presentato al Parlamento insieme con il disegno di legge sulla riforma dell'amministrazione ferroviaria, non è andato avanti. Io non so quali siano state le parti politiche contrarie al provvedimento; queste tuttavia hanno dimostrato di intravedere ancora in una politica setto-

riale, spinta da determinati interessi, la politica da seguire nel settore dei trasporti.

Per quel che riguarda il porto di Genova, è logico che bisognerà inquadrare tutte le attività del porto medesimo con le attività portuali liguri e con quelle del paese. Certamente, l'integrazione con il porto Savona-Vado e la prospettiva della creazione di un grande aeroporto è cosa alla quale dobbiamo tendere. Ma noi potremo fare tutto questo quanto meno saremo schiavi di determinati schematismi e di determinate impostazioni, le quali (e qui torniamo al discorso del metodo) specie per quanto attiene al sistema portuale possono non essere corrispondenti alla realtà economica e sociale, diversa da regione a regione e da situazione a situazione.

Comunque, a parte queste ulteriori osservazioni di carattere generale, mi riallaccio a quanto ho dichiarato in sede di Commissione. Desidero soprattutto richiamare gli interventi degli onorevoli colleghi Trombetta, Macchiavelli, Dagnino e Ghio e del relatore onorevole Fortini per la parte che hanno risparmiato a me nella replica. Desidero ringraziare l'onorevole Gatto per le sue interessanti osservazioni sul complesso del problema, anche se mi permetto di fargli osservare che questo provvedimento non è che debba essere votato perché siamo con l'acqua alla gola e non si può fare diversamente; deve essere approvato a prescindere dall'urgenza, perché può rappresentare veramente un passo in avanti per Genova, e in definitiva per l'intera economia del nostro paese.

Dopo il ringraziamento a tutti gli oratori che hanno partecipato a questo dibattito, compresi l'onorevole D'Alema e l'onorevole Amasio — la polemica non può impedire di apprezzare alcuni argomenti che sono stati svolti — invito la Camera ad approvare al più presto questo disegno di legge, che è particolarmente atteso, che ha sostato a lungo — non diciamo per colpa o per responsabilità di chi — e che perciò ci auguriamo abbia la possibilità di camminare più speditamente verso la definitiva approvazione. (*Applausi al centro e a sinistra*).

PRESIDENTE. Dell'ordine del giorno Dagnino è già stata data lettura nel corso di questa seduta. Qual è il parere del Governo su questo ordine del giorno?

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 NOVEMBRE 1967

PRESIDENTE. Onorevole Dagnino, dopo le dichiarazioni del Governo, insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

DAGNINO. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Dagnino, accettato dal Governo di cui è stata data lettura poc'anzi.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli. Il Governo accetta il nuovo testo della Commissione?

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei primi tre articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

FRANZO, *Segretario*, legge:

ART. 1.

La durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, prorogata al 30 giugno 1984, con l'articolo 11 della legge 16 aprile 1954, n. 156, è ulteriormente prorogata al 31 dicembre 2002.

(È approvato).

ART. 2.

Sono prorogate al 31 dicembre 2002 le disposizioni della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernenti l'applicazione nel porto di Genova di speciali tasse portuali e la loro devoluzione al Consorzio autonomo del porto di Genova.

(È approvato).

ART. 3.

La giurisdizione del Consorzio autonomo del porto di Genova è estesa verso ponente dalla sponda destra del torrente Varenna fino alla sponda sinistra del rio Lavandè.

Tutte le zone e i beni appartenenti al demanio marittimo, compresi tra il vecchio ed il nuovo confine, ad eccezione di quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato, saranno consegnati al Consorzio stesso con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

Qualora per le esigenze dei suddetti servizi di spettanza dello Stato si renda necessario disporre di beni facenti parte della giurisdizione del Consorzio, esso dovrà riconsegnarli al Ministero della marina mercantile su richiesta dello stesso.

Al nuovo territorio di giurisdizione consorzile è estesa l'applicazione delle disposizioni del testo unico delle leggi sul Consorzio autonomo del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni.

(È approvato).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 4.

FRANZO, *Segretario*, legge:

Le opere per l'ampliamento del porto di Genova-Voltri, contemplate nel progetto del piano regolatore generale in data 29 aprile 1964, approvato dal Ministero dei lavori pubblici con decreto del 31 maggio 1965, n. 4746, sono dichiarati urgenti ed indifferibili. Il Consorzio autonomo del porto di Genova provvede alla esecuzione delle opere contemplate nel previsto piano regolatore, nonché alla manutenzione ed alla riparazione di dette opere e di quelle già esistenti nell'ambito del piano regolatore stesso.

Le espropriazioni necessarie all'attuazione di detto piano regolatore generale devono iniziarsi entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge ed essere condotte a termine entro sei anni.

I lavori per la costruzione delle opere previste dal primo comma devono essere iniziati entro tre anni ed essere portati a termine entro quindici anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Per ottenere, ai sensi degli articoli 31 e 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, la stima dei beni soggetti ad espropriazione per i quali i proprietari non abbiano accettato la indennità offerta ai termini dell'articolo 24 della predetta legge, il prefetto si avvale dell'Ufficio tecnico erariale di Genova, le cui perizie equivalgono, ad ogni effetto previsto dall'articolo 46 della legge citata, alle perizie di cui al richiamato articolo 32.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Aggiungere il seguente comma:

Sono chiamati a far parte dell'assemblea del consorzio, con decorrenza dall'entrata in

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 NOVEMBRE 1967

vigore della presente legge, in aggiunta a quelli già previsti dall'articolo 4, lettera *d*) del testo unico approvato con regolamento 16 gennaio 1936, n. 801, un rappresentante degli spedizionieri marittimi ed un rappresentante degli agenti marittimi, designati dai presidenti delle rispettive associazioni sindacali locali.

Trombetta, Dagnino.

Questo emendamento è stato già svolto nel corso della discussione generale.

Qual è il parere della Commissione sull'emendamento presentato all'articolo 4?

FORTINI, Relatore. Onorevole Presidente, l'emendamento Trombetta mira ad inserire due rappresentanze che potrebbero dare una valida collaborazione nella valutazione tecnica dei problemi del porto e nella scelta delle soluzioni. Darei pertanto parere favorevole, ma desidero osservare che, in considerazione del nuovo testo proposto dalla Commissione, il comma in esame andrebbe aggiunto all'articolo 1, e non già all'articolo 4.

PRESIDENTE. Il Governo?

NATALI, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, vorrei pregare l'onorevole Trombetta di non insistere sul suo emendamento. Non conteso che rappresentanze come quelle indicate nell'emendamento stesso possano apportare vantaggio nell'assemblea consortile, e so perfettamente che nel consiglio d'amministrazione dell'ente del porto di Trieste tali rappresentanze sono state inserite. Credo però che questo discorso, legato all'amministrazione dell'ente, sia un discorso che dovrà essere sviluppato in modo più ampio e più completo a breve scadenza, cioè quando dovremo cominciare a discutere anche sulle leggi-quadro per gli enti portuali. Allora potranno essere esaminate anche richieste per aumentare la rappresentanza sindacale dei lavoratori nell'assemblea. È un discorso, quindi, che solleva una problematica che non ritengo possa essere conclusa in occasione dell'approvazione di questo provvedimento.

Dandole perciò, onorevole Trombetta, assicurazione che la sua richiesta potrà e dovrà essere tenuta nel giusto conto, la pregherei di non insistere per non aprire un discorso globale, che in definitiva esula dal tema di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Trombetta, insiste?

TROMBETTA. Signor Presidente, a seguito delle assicurazioni dell'onorevole ministro, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4.

(È approvato).

Si dia lettura dei rimanenti due articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

FRANZO, Segretario, legge:

ART. 5.

Qualora, in conseguenza di varianti al piano regolatore generale indicato nel precedente articolo che si renderanno necessarie per realizzare il coordinamento delle funzioni e degli impianti dei porti liguri ai fini della creazione di un sistema portuale organico nonché per attuare gli opportuni adeguamenti tecnici del piano stesso, si verifichi la necessità di modificare la giurisdizione consortile, si provvederà a questa necessità secondo la procedura stabilita dall'articolo 126, quinto comma, del regolamento, approvato con regio decreto 11 aprile 1926, n. 736/1037, per l'esecuzione della legge 22 febbraio 1903, n. 50, relativa all'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova.

(È approvato).

ART. 6.

Il secondo comma dell'articolo 30 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« È fatta eccezione per i progetti esecutivi di importo non eccedente lire 200 milioni quando all'appalto dei lavori si intenda provvedere mediante asta pubblica o licitazione privata o mediante appalto concorso, ovvero di importo non eccedente 100 milioni, quando all'esecuzione dei lavori si intenda provvedere a trattativa privata o in economia ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani, con il nuovo titolo: « Disposizioni sul Consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore di ampliamento del porto di Genova-Voltri ».

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti alle sottoindicate Commissioni, in sede legislativa:

alla II Commissione (Interni):

GAGLIARDI ed altri: « Modificazioni ed integrazioni alla legge 12 febbraio 1955, n. 44, relativa al reimpiego ed al trattamento di quiescenza degli ex dipendenti da enti pubblici delle zone di confine cedute per effetto del trattato di pace o comunque sottratte all'amministrazione italiana » (*approvato dalla II Commissione della Camera e modificato dalla I Commissione del Senato*) (289-B);

« Proroga delle disposizioni sulle anticipazioni da parte dello Stato delle rette di ospedalità dovute dai comuni agli ospedali e alle cliniche universitarie » (*approvato dalla I Commissione del Senato*) (4534) (*con parere della V e della XIV Commissione*);

alla III Commissione (Affari esteri):

« Ulteriore finanziamento della collaborazione tecnica bilaterale con i paesi in via di sviluppo » (4549) (*con parere della V Commissione*);

alla IV Commissione (Giustizia):

Senatori GENCO ed altri: « Modificazioni alla legge 5 luglio 1965, n. 798, recante disposizioni in materia di previdenza e assistenza forense » (*approvato dalla X Commissione del Senato*) (4491) (*con parere della XIII Commissione*);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

BASSI: « Norme integrative delle leggi 30 gennaio 1962, n. 18 e n. 28, concernenti l'attuazione dei piani di risanamento della città di Palermo » (4545) (*con parere della I Commissione*);

alla X Commissione (Trasporti):

« Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » (*approvato dal Senato*)

(4509) (*con parere della V, della VI, della VII e della XII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Considerato che le proposte di legge d'iniziativa dei deputati AMATUCCI: « Modifica dell'articolo 14 della legge 5 luglio 1965, n. 798, relativa all'assistenza sanitaria a favore degli avvocati e procuratori legali » (2717) e AMATUCCI ed altri: « Modifiche alle leggi sulla previdenza e assistenza degli avvocati e procuratori legali, dei dottori commercialisti e dei ragionieri e periti commerciali » (3672), assegnate alla IV Commissione (Giustizia) in sede referente, trattano la stessa materia della proposta di legge d'iniziativa dei senatori GENCO ed altri n. 4491 testé deferita alla stessa Commissione in sede legislativa, ritengo che anche le proposte di legge Amatucci debbano essere deferite alla IV Commissione (Giustizia) in sede legislativa con parere della XIII Commissione.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti altri provvedimenti sono, invece, deferiti alle sottoindicate Commissioni, in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

SCALIA: « Norme sulle relazioni delle commissioni d'inchiesta nominate per legge » (4514);

alla III Commissione (Affari esteri):

« Assistenza tecnica, culturale, economica e finanziaria alla Somalia » (4547) (*con parere della I, della II, della V, della VI e della VII Commissione*);

alla XII Commissione (Industria):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 ottobre 1967, n. 867, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento di prodotti petroliferi nello attuale momento internazionale » (*approvato dal Senato*) (4559) (*con parere della IV, della V e della VI Commissione*);

alle Commissioni riunite IV (Giustizia) e XIV (Sanità):

CAVALLARO FRANCESCO ed altri: « Obbligo della visita medica prematrimoniale ai fini dell'accertamento dell'esistenza di tare microcitemiche » (4504).

**Annunzio
di interrogazioni e di interpellanze.**

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

TOGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNONI. Con altri colleghi del mio gruppo ho presentato l'interpellanza n. 1240 sull'agitazione nel settore dell'armamento peschereccio. Poiché è presente uno dei ministri interpellati, l'onorevole Natali, vorrei chiedere alla sua cortesia, signor Presidente, se sia possibile ottenere dal Governo l'assicurazione di un sollecito svolgimento di questa importante interpellanza.

È a tutti noto che da molti giorni ormai l'armamento della pesca mediterranea è in sciopero (o, se si preferisce, in serrata), e non si vede al momento attuale uno sbocco per questa agitazione che coinvolge centinaia di migliaia di lavoratori. Abbiamo chiesto al Governo di formulare precise richieste per addivenire ad una soluzione del problema.

Se il ministro Natali potesse già da oggi anticiparci una risposta, questa potrebbe anche costituire la premessa per sbloccare la situazione veramente grave che si è creata in questo importante settore dell'attività marinara.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, non sono in condizione di rispondere dettagliatamente a tutti i temi trattati nell'interpellanza di cui l'onorevole Tognoni ha sollecitato lo svolgimento. Vorrei per altro far presente che il Governo sta cercando di reperire i fondi necessari per soddisfare l'impegno a favore del settore, assunto una prima volta in occasione dell'approvazione della legge sulla previdenza marinara e una seconda volta in sede di approvazione del bilancio del Ministero della marina mercantile al Senato.

Stiamo effettuando i conteggi necessari per individuare esattamente l'onere finanziario, e ritengo pertanto che quanto prima il provvedimento in materia possa essere approvato nelle sedi competenti.

Non posso ovviamente dire altro, anche perché l'interpellanza tratta temi che esulano dalla mia competenza. Consulterò pertanto gli altri ministri interpellati.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di mercoledì 15 novembre 1967, alle 15,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

BELCI ed altri: Retrodatazione della nomina in ruolo di insegnanti delle scuole elementari statali di Trieste (3902);

REALE GIUSEPPE e SARTOR: Norme modificative ed integrative della legge 1° marzo 1952, n. 113, concernente modificazioni alle disposizioni del testo unico sull'edilizia economica e popolare, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 (3929);

SAVIO EMANUELA: Concessione di un contributo annuo per il finanziamento dell'Istituto universitario di studi europei con sede in Torino (4069);

BELCI: Applicazione alle navi giuliane, perdute o danneggiate durante la guerra 1940-1945, del trattamento in materia di indennizzi previsto dall'articolo 51 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, a prescindere dal luogo in cui è avvenuto il danno (4401).

3. — Votazione per la nomina di un Segretario.

4. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

Senatori GAVA ed altri: Modificazione dell'articolo 135 della Costituzione e disposizioni sulla Corte costituzionale (*approvata, in seconda deliberazione, dal Senato, a maggioranza di due terzi*) (4117-B);

— *Relatore:* Ballardini.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 11 ottobre 1967, n. 900, recante proroga delle disposizioni concernenti la sospensione dell'applicazione dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sui filati di lana e la istituzione di una addizionale speciale all'imposta generale sull'entrata per le materie prime tessili (4466);

delle proposte di legge:

NANNINI e CENGARLE: Proroga della validità del decreto-legge 7 ottobre 1965, n. 1118,

concernente la sospensione dell'imposta di fabbricazione sui filati di lana ed istituzione di un'addizionale sull'IGE per le materie prime tessili di lana, convertito con modificazioni nella legge 4 dicembre 1965, n. 1309 (4184);

CAIAZZA: Proroga della sospensione dell'imposta di fabbricazione sui filati di lana e della sua sostituzione con una addizionale sull'IGE (4269);

— Relatore: Bima;

e della proposta di legge:

FRANZO e BIANCHI FORTUNATO: Inapplicabilità dell'addizionale speciale all'imposta generale sull'entrata istituita con il decreto-legge 7 ottobre 1965, n. 1118, convertito con modificazioni nella legge 4 dicembre 1965, n. 1309, per gli atti economici relativi al commercio delle materie prime tessili di cui all'articolo 3 del decreto-legge medesimo compiuti dal 10 ottobre 1965 al 21 dicembre 1965 dalle imprese produttrici di filati contenenti lana in quantità non superiore al 10 per cento (Urgenza) (4033);

— Relatore: Bima.

6. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Disposizioni sul Consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri (3322).

7. — *Discussione della proposta di legge:*

DARIDA ed altri: Miglioramenti al trattamento economico degli infortunati del lavoro già liquidati in capitale o in rendita vitalizia — Relatore: Del Castillo (3021).

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Variazioni al bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1967. (Primo provvedimento) (4391);

Variazioni al bilancio dello Stato ed a quello dell'Amministrazione del fondo per il culto per l'anno finanziario 1967. (Secondo provvedimento) (4393).

— Relatore: Curti Aurelio.

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

Norme sui referendum previsti dalla Costituzione e sulla iniziativa legislativa del popolo (1663);

— Relatori: Martuscelli, per la maggioranza; Bozzi, di minoranza.

10. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

AZZARO ed altri: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'assemblea regionale siciliana e dei consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (2493);

— Relatore: Gullotti.

11. — *Discussione della proposta di legge:*

CASSANDRO ed altri: Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica (2287);

— Relatore: Dell'Andro.

12. — *Discussione del disegno di legge:*

Adesione alla Convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958 e sua esecuzione (Approvato dal Senato) (3036);

— Relatore: Russo Carlo.

13. — *Discussione del disegno di legge:*

Modifiche agli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e ritocchi alla tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali (3419);

— Relatori: Cavallaro Francesco e Amodio;

e delle proposte di legge:

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);

BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840);

— Relatori: Cavallaro Francesco e Sammartino.

14. — *Discussione del disegno di legge:*

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

— Relatore: Fortuna.

15. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

— Relatore: Degan.

16. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

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

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

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

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

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

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

— *Relatore:* Zugno.

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

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

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

18. — *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.*

19. — *Discussione della proposta di legge:*

BOZZI ed altri: Controllo parlamentare sulle nomine governative in cariche di aziende, istituti ed enti pubblici (1445);

— *Relatore:* Ferrari Virgilio.

20. — *Discussione del disegno di legge:*

Deroga temporanea alla Tabella 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sostituita dall'Allegato A alla legge 16 novembre 1962, n. 1622, concernente il riordinamento dei ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Esercito (*approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (3594);

— *Relatore:* De Meo.

La seduta termina alle 20,55.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 NOVEMBRE 1967

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZiate**

Interrogazioni a risposta scritta.

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno disporre la revisione della modifica della tabella organica disposta con decreto del Presidente della Repubblica del 13 ottobre 1966, n. 1394, dell'Istituto tecnico agrario statale specializzato per la viticoltura e l'enologia di Alba (Cuneo), secondo i voti espressi dal Consiglio di amministrazione dell'Istituto stesso nella seduta del 19 ottobre 1967 e le conseguenti richieste avanzate al Ministero della pubblica istruzione.

L'interrogante pone in rilievo che i recenti provvedimenti vengono giudicati sia dagli Enti fondatori e sostenitori dell'Istituto (Amministrazione comunale di Alba, Amministrazione provinciale e Camera di commercio di Cuneo), sia dalle eminenti personalità del campo vitivinicolo che fanno parte del Consiglio di amministrazione, gravemente lesivi per la funzionalità e rendimento della azione didattica che ha reso l'Istituto di Alba uno dei più efficienti ed apprezzati d'Italia. (24751)

BOZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Al fine di conoscere le ragioni per le quali egli non abbia sino ad oggi ricevuto il Presidente dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra nonostante che la richiesta di colloquio sia stata da questo avanzata in ripetute volte da quattro mesi.

L'interrogante fa presente che — tenuto anche conto dell'oggetto della visita, volta a rappresentare a viva voce al Governo le legittime e morali aspirazioni della eroica categoria — il rifiuto di colloquio potrebbe acquistare un significato non conforme allo stile e alla sostanza della correttezza democratica. (24752)

FERIOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga indispensabile chiedere il parere dell'Avvocatura dello Stato, al fine di avere un giudizio della stessa, in ordine alla legittimità o meno delle procedure di sfratto che vengono instaurate dagli Istituti autonomi delle case popolari nei confronti di inquilini che, a seguito della pubblicazione dei bandi a termini di legge e del versamento della somma prescritta, abbiano già acquisito il diritto ad ottenere la proprietà degli alloggi. (24753)

FODERARO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per avere notizie (specie in ordine all'accertamento delle responsabilità) circa il grave incidente ferroviario verificatosi sulla Battipaglia-Reggio Calabria, e particolarmente per conoscere quali provvedimenti siano stati adottati in soccorso dei passeggeri feriti. (24754)

SCALIA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se è stato informato dello stato di estremo disagio del personale di ragioneria di Marina che, in seguito alla preannunciata istituzione delle Direzioni di amministrazione, vede compromettere le attribuzioni e le responsabilità espressamente riconosciute dalle leggi in vigore.

Per conoscere, inoltre, se non giudichi opportuno consentire ai sindacati ed alle commissioni interne, che ne hanno fatto più volte richiesta, di prendere visione dello schema del Regolamento di amministrazione e di prospettare le legittime aspettative del personale civile, anche al fine di evitare che l'emanando provvedimento, per difetto di adeguate informazioni, risulti illegittimo per violazione dello spirito e della lettera delle leggi 12 dicembre 1962, n. 1862, e 9 ottobre 1965, n. 1058.

L'interrogante chiede, infine, che in questa occasione l'Amministrazione voglia fornire una concreta prova della volontà di riconoscere il ruolo delle commissioni interne le quali, in base al contenuto dell'articolo 3 dell'apposito Accordo interconfederale hanno, fra l'altro, il compito di prendere in esame gli schemi dei regolamenti interni. (24755)

SCALIA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per sapere se è a loro conoscenza che la Direzione UPIM di Messina il giorno 27 ottobre 1967 ha convocato nei propri uffici la dipendente Bonarigo Anna invitandola a rassegnare le proprie dimissioni e che, al rifiuto di quest'ultima, l'ha trattenuta per cinque ore consecutive (dalle ore 12,30 alle 17 circa) nei locali della Direzione stessa impedendole di uscire ed intimidendola a tal punto da farle perdere i sensi. Ciò risulta da un certificato rilasciato da un medico fatto chiamare da un appuntato dei carabinieri.

Il grave fatto ha provocato lo sciopero del personale aderente alla CISL.

L'interrogante rileva che l'atto intimidatorio e l'atteggiamento palesemente illegittimo della Direzione UPIM rientrano in un metodo adottato dall'azienda che ha creato un

clima di terrore e di preoccupazione fra tutto il personale dipendente.

L'interrogante chiede di conoscere quali interventi intendano operare i Ministri interrogati per un fatto tanto inaudito. (24756)

D'AMATO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere in quali forme intenda intervenire per risolvere la gravissima crisi in cui viene a trovarsi la flottiglia da pesca di Civitavecchia; e per conoscere con urgenza quali provvedimenti immediati intenda promuovere, anche d'accordo col Ministro del lavoro e della previdenza sociale, a favore dei duecento marinai rimasti disoccupati a seguito del disarmo delle imbarcazioni. (24757)

FERIOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se i lavori attualmente in corso sulla strada statale Piacenza-Torino in comune di Sarmato preludano ad una totale e definitiva sistemazione dell'intero tronco stradale della stessa statale corrente in territorio piacentino e specificamente nel comune di Rottofreno.

Si fa presente che un'adeguata ed urgente sistemazione del predetto tronco stradale è già stata ripetutamente segnalata ed è richiesta dall'intenso traffico che sullo stesso si svolge. (24758)

LAFORGIA. — *Ai Ministri della difesa e delle finanze.* — Per conoscere quali iniziative intendano adottare affinché sia disposta la più sollecita consegna al comune di Bari della porzione del locale compendio patrimoniale denominato ex Panificio militare e porzione della Caserma Picca e Guadagni la cui vendita è stata autorizzata con legge 14 luglio 1967, n. 567, e ciò in considerazione della indilazionabile necessità di realizzare sulle aree predette alcune indispensabili opere pubbliche. (24759)

GAGLIARDI. — *Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere quali provvidenze (sussidi, contributi, ecc.) intendano adottare in favore dei coltivatori diretti dell'isola di Sant'Erasmus ancora una volta gravemente colpita dalla mareggiata e dall'alta marea del 5 novembre 1967.

In particolare si fa presente che le colture agricole hanno subito danni assai gravi con ulteriore riduzione dei già insufficienti redditi agricoli. (24760)

SPINELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per

sapere se sono a conoscenza che è stata decisa la chiusura della colonia permanente della Croce rossa italiana di Catona di Reggio Calabria che da oltre 25 anni svolge opera altamente umanitaria a vantaggio di migliaia di bambini predisposti alla tubercolosi e che in atto ospita ben 187 bambini.

La Croce rossa italiana ha deliberata la chiusura perché impossibilitata, per temporanea difficoltà di bilancio, ad acquistare per 50 milioni il suolo della GI (alla quale, per altro, paga un canone annuo di lire 2.500.000 che corrisponde al reddito del 5 per cento).

La gestione della Colonia ha un bilancio attivo che ogni anno ha integrato i deficit di altre gestioni della Croce rossa italiana provinciale.

La notizia della chiusura ha allarmato le famiglie dei ricoverati, la popolazione del Rione Catona, legata alla vita della Colonia per ragioni sentimentali ed economiche e le organizzazioni sindacali preoccupate della sorte dei lavoratori ivi impiegati.

Si chiede pertanto un intervento di urgenza che faccia reperire i mezzi per evitare simile iattura e che valga a restituire la calma in tante famiglie bisognose, a garantire la salute a centinaia di bambini e a prevenirne le malattie. (24761)

LUCCHESI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere se non ritengano opportuno intervenire presso il Servizio contributi unificati della provincia di Livorno il quale continua a cancellare dagli elenchi indiscriminatamente i coltivatori dell'Isola d'Elba.

Uno dei casi più recenti è quello relativo alla signora Mazzei Caterina in Anselmi residente a Marciana frazione Patresi, che ha sempre fatto la coltivatrice diretta nella famiglia cui appartiene. (24762)

GIOMO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda prendere, anche di concerto con gli enti locali milanesi, comune e provincia, per ovviare alla limitazione delle iscrizioni al primo anno del Liceo artistico di Brera di Milano.

Anche quest'anno infatti la direzione della Accademia di Belle arti di Brera per mancanza di aule e di una idonea sede scolastica ha dovuto limitare notevolmente le iscrizioni al primo anno di liceo artistico in parola respingendo ben 215 domande di giovani in possesso del regolare titolo di studio per l'ammissione.

Tale situazione che si ripete ormai da alcuni anni, alla quale non si è mai posto un sicuro ed efficace rimedio, è divenuta questo anno gravissima, appunto perché il numero dei giovani che, a causa della scarsità di locali e di una insufficiente politica scolastica, devono mutare il loro indirizzo di studi è veramente impressionante, tale da destare non poche preoccupazioni nell'opinione pubblica anche per le conseguenze che vengono a riflettersi su tante famiglie.

Inoltre, a causa di questo stato di cose, molti insegnanti di materie artistiche, che, in seguito a regolari concorsi annuali del Ministero della pubblica istruzione, figurano nelle graduatorie del Liceo artistico di Brera per l'insegnamento delle materie di loro competenza, sono rimasti senza posto.

L'accoglimento delle oltre duecento domande d'iscrizione rimaste bloccate per mancanza di aule, oltre a soddisfare le aspirazioni di un così elevato numero di giovani e a rasserenare gli animi delle loro famiglie, consentirebbe, con l'istituzione di diverse nuove sezioni del Liceo artistico, l'assunzione immediata di tanti ottimi professori riconosciuti idonei all'insegnamento in regolari concorsi.

Tali limitazioni annunciate ufficialmente dalla direzione dell'Istituto costituiscono un fatto gravissimo soprattutto per una città come Milano, all'avanguardia della cultura, ed ancora più grave se si pensa che invece la direzione dell'Accademia Albertina di Torino ha accolto ben quattrocento domande di iscrizione al primo anno di liceo artistico, e cioè tutte quelle presentate a norma di legge, mentre a Milano ne sono state accettate circa centonovanta e, come già si è detto, ben duecentoquindici sono state respinte. (24763)

RAIA E ALESSI CATALANO MARIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se — a conoscenza dei gravi soprusi compiuti dalla Direzione dello Stabilimento Cementiere siciliane di Porto Empedocle per impedire la presentazione della lista CGIL per l'elezione della commissione interna, e della inusitata procedura che detta Direzione ha adottato inviando essa stessa alla locale Camera del lavoro le lettere di dimissioni dalla lista CGIL di tre lavoratori — quali provvedimenti intenda adottare affinché tali atti d'intimazione, lesivi delle libertà democratiche dei lavoratori non abbiano a ripetersi e quali iniziative intendano prendere per ripristinare i diritti sindacali all'interno della fabbrica. (24764)

ALPINO, ALESI E DEMARCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se sia a conoscenza di quanto avvenuto (come ha riferito *La Stampa* dell'8 novembre 1967) nell'assemblea di una vecchia e importante società privata, la ITALGAS di Torino, ove il consiglio di amministrazione si è presentato dimissionario « perché in seguito a un maggior consolidamento e rafforzamento del possesso azionario da parte di enti pubblici, questi hanno espresso il desiderio di ottenere nel consiglio una più adeguata rappresentanza ». Per il vero, tale pudico desiderio era già realizzato da parecchio tempo, con un vasto rimaneggiamento di cariche e di dirigenti, che ha dato all'ENI il pieno controllo e la guida di fatto della società.

A richiesta di alcuni azionisti, è stato precisato che il sindacato della mano pubblica (ENI-SNAM, IMI, Banca d'Italia) possiede meno di un terzo del capitale sociale.

Si chiede di conoscere se questi e altri episodi di « nazionalizzazione surrettizia », col temuto sacrificio dei legittimi interessi di una maggioranza sia pure disorganica e disorganizzata di risparmiatori azionisti privati, siano ritenuti coerenti con gli appelli ufficiali alla ripresa dell'impiego azionario, tanto necessario a ricostituire un buon rapporto di capitale di rischio nelle imprese, e con gli affidamenti e incitamenti espressi nelle varie celebrazioni della « giornata del risparmio », sottolineati quest'anno nei messaggi inviati, in occasione del 31 ottobre, dallo stesso Presidente del Consiglio. (24765)

ALPINO. — *Ai Ministri delle finanze e di grazia e giustizia.* — Per conoscere, in merito alla controversia giudiziaria tra un gruppo di privati (Campanino, Zappulli e altri) e l'Amministrazione del demanio e del Fondo del culto sul testamento di Giovanni Benedetto Tercasio e sui beni del Monastero dei santi Filippo e Giacomo in Campagna (Salerno), se e quale esecuzione abbia avuto la sentenza n. 1652 in data 26 novembre 1959 della Corte d'appello di Roma, oppure se contro tale sentenza siano state interposte ulteriori resistenze. (24766)

DURAND DE LA PENNE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se non ritenga urgente e necessario provvedere alla inclusione di un rappresentante con voto deliberativo degli agenti marittimi raccomandatori e degli spedizionieri marittimi in seno agli organi collegiali del Consorzio autonomo del porto di Genova.

Considerato che detta inclusione è stata già prevista per i Consorzi ed Enti autonomi dei porti di Civitavecchia, Palermo e Trieste, e costituisce un giusto riconoscimento dell'importanza ed utilità dell'opera svolta dagli agenti marittimi raccomandatari e dagli spedizionieri marittimi, la quale investe l'80 per cento del movimento portuale, l'interrogante auspica che tale inclusione sia sollecitamente attuata nell'interesse dei traffici e dell'economia nazionale, anche per il porto di Genova e per gli altri porti ove esiste una amministrazione autonoma, non risultando ormai più sufficiente né adeguata la partecipazione, a puro titolo consultivo, dei suddetti agenti alle funzioni amministrative dei grandi scali marittimi. (24767)

RUSSO VINCENZO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in favore dei pescatori di Margherita di Savoia (Foggia), le cui imbarcazioni sono state infestate dal mollusco *teredo navalis*.

La teredine, che ha seriamente danneggiato 130 motopescherecci, rendendone rischiosa la navigazione, porterà alla completa distruzione dei natanti e minaccia di estendersi ad altri distretti pescherecci, se non si provvederà ad una immediata e radicale disinfezione.

La grave situazione e le conseguenze che ne derivano, rendono necessario un tempestivo e rapido intervento. (24768)

GOLINELLI E VIANELLO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere, premesso che:

a) otto mesi fa il Consiglio di amministrazione dell'ENEL decise di attuare una ristrutturazione tecnica di alcuni servizi riguardanti principalmente i Centri di progettazione e costruzione termici ed idraulici;

b) da allora ad oggi i funzionari preposti hanno operato nella più assoluta segretezza e l'ENEL di fatto ha rifiutato ogni contributo e suggerimento che provenisse dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori;

c) solo recentemente i dipendenti interessati di Venezia hanno avuto comunicazione delle decisioni prese e ricevuto l'ordine di trasferimento, che può essere definito coatto e che per le sue caratteristiche va al di là delle stesse norme contrattuali;

d) le decisioni dell'ENEL hanno provocato la opposizione e la indignazione dei lavoratori e programmi di lotta di tutte le orga-

nizzazioni sindacali di categoria al fine di tutelare i diritti e le aspirazioni dei lavoratori e contro una azione assolutistica con la quale si relegano i dipendenti ai margini della vita aziendale, se non intendano intervenire perché l'ENEL soprasseda dalle decisioni prese per assicurare un esame preventivo della situazione e una soluzione concordata con i lavoratori e le loro organizzazioni sindacali. (24769)

DURAND DE LA PENNE. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere se sono stati fatti o sono in corso accertamenti intesi a stabilire l'attuale numero di ex combattenti della guerra 1915-18, allo scopo di determinare l'effettivo onere che deriverà dalla concessione a tutti i suddetti ex combattenti di un assegno mensile pari a quello previsto dalle leggi regionali sarde 31 marzo 1965, n. 5, e 7 giugno 1967, n. 4.

L'interrogante chiede di conoscere l'esito dei sopraindicati accertamenti. (24770)

MAZZONI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere se non ritenga originare un riesame della decisione presa dal Comitato dei ministri di escludere il comune di Tavarnelle Val di Pesa dalle aree depresse agli effetti della legge 22 luglio 1967, n. 614, anche in relazione al fatto che detto comune venne già incluso nelle zone economicamente depresse con decisione 30 luglio 1959 ed oggi le condizioni economiche del comune non sono affatto migliorate, avendo anzi subito un ulteriore e grave processo di degradazione. (24771)

MAZZONI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere se non ritenga di sottoporre all'esame del Comitato dei ministri, ai sensi della legge 22 luglio 1967, n. 614, la richiesta di inclusione fra le zone depresse il territorio del comune di San Casciano Val di Pesa, le cui condizioni economiche hanno sicuramente le caratteristiche volute dalla legge citata, pur da tempo precarie, avendo da anni subito un continuo peggioramento. (24772)

GIOMO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi che lo hanno indotto a ridurre i compensi agli insegnanti degli istituti tecnici industriali serali. Ciò è tanto più grave dal momento che migliaia di studenti milanesi sono entrati in sciopero provocando grave turbamento nello ambiente scolastico della metropoli lombarda. (24773)

FODERARO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti precauzionali saranno adottati in previsione delle elezioni per il rinnovo del consiglio comunale che si svolgeranno il 3 dicembre 1967 nel comune di Castiglione Cosentino, in provincia di Cosenza. L'interrogante si permette di far presente che nello stesso comune, in precedenti consultazioni, ebbero a verificarsi incidenti di una certa gravità, ivi comprese azioni di minacce ed intimidazioni per coartare la volontà dell'elettorato. (24774)

FODERARO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quali provvedimenti saranno adottati nei confronti di tutte le pratiche prodotte al Ministero del turismo e dello spettacolo in base alla legge 15 febbraio 1962, n. 68, e successive modificazioni, richiedenti l'applicazione delle provvidenze previste dalla legge stessa per l'attuazione di iniziative di interesse turistico ed alberghiero.

L'interrogante si permette far presente che molti titolari di dette pratiche, avendo seguito le relative istruttorie che si svolgevano senza difficoltà, han fatto concreto assegnamento sulle provvidenze previste dalla legge, che viceversa non possono essere erogate per mancanza di fondi, venendo così a danneggiarsi una categoria di benemeriti del turismo, che — stante le risultanze delle istruttorie delle singole pratiche — avrebbe avuto senz'altro titoli per usufruire delle provvidenze stesse. (24775)

RADI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se non intenda promuovere, date le condizioni non solo di completo abbandono ma anche di grave pericolosità dal punto di vista igienico nelle quali si trovano molti cimiteri dei numerosissimi piccoli comuni della provincia di Rieti, un piano organico di concessioni di contributi alle amministrazioni comunali che di regola per la grave depressione della zona, non hanno mezzi finanziari per intervenire per la loro tempestiva sistemazione. (24776)

RADI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali sono le ragioni che hanno consigliato i dirigenti dell'ENEL a trasferire il servizio idroelettrico di regolazione di Terni a Roma e per sapere se non ritenga di richiamare l'attenzione del Consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale per l'energia

elettrica — tenendo conto che il servizio di Terni è caratterizzato da un'alta efficienza, ed è dotato di locali idonei e di ottima attrezzatura — sull'utilità per l'Ente non solo di mantenere a Terni il servizio idroelettrico di regolazione ma di trasferirvi anche quello del Lazio e delle Marche — data la felice ubicazione della città rispetto agli impianti e le esigenze del Compartimento di Roma. (24777)

RADI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è vero che è stato predisposto un piano di riorganizzazione delle ricevitorie del comune di Perugia che comporta la chiusura di molte di esse e se ciò fosse vero se non ritenga di riesaminare il problema della riduzione del costo del servizio tenendo conto delle particolari caratteristiche dell'assemblamento delle popolazioni rurali umbre e della primaria esigenza di assicurare anche alle comunità meno estese un servizio di così fondamentale ed inderogabile utilità pubblica. (24778)

BELOTTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quanto si intenda promuovere in sede governativa — dopo le gravi devastazioni e distruzioni operate dai colossali incendi boschivi della scorsa estate — per assicurare una migliore difesa del nostro patrimonio boschivo dai pericoli d'incendio, anche in relazione ai risultati del recente Convegno internazionale di Bergamo. (24779)

RAFFAELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi che ritardano l'approvazione del progetto di costruzione del Ponte Solferino a Pisa in luogo di quello crollato l'11 novembre 1966 e per conoscere le caratteristiche dell'opera da costruire, i tempi di approvazione e di esecuzione e il costo dell'opera predetta. (24780)

PICCINELLI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere — premesso: a) che i competenti organi ministeriali inserirono nei programmi di intervento per le zone depresse del centro-nord, rispettivamente per il biennio 1958-59 e per il quadriennio 1960-1964, il finanziamento dei lavori di sistemazione idraulica del torrente Chiarone per un importo complessivo di lire 234 milioni; b) che l'Ente Maremma provvide a predisporre due singoli progetti, inviati ai superiori organi, rispettivamente nel febbraio 1962 e nel giugno 1965, i quali furono nel marzo 1965 unificati ed aggiornati

nei prezzi a seguito di formale richiesta degli organi tecnici competenti; c) che tale progetto unificato fu esaminato ed approvato dal Provveditorato regionale alle opere pubbliche nel gennaio 1966; d) che la Terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici lo esaminò nella seduta del marzo 1966, concludendo di chiedere al servizio idrografico del Genio civile di Pisa di esprimere un parere sui valori massimi di portata del Chiarone, espressi in progetto; e) che tale servizio formulò il richiesto parere, concordando con quello dell'Ente Maremma ed inviò i dati raccolti alla Quarta sezione del Consiglio superiore precisando la quale chiese di aggiornarli, alla luce degli eventi straordinari verificatisi nei primi mesi del 1966; f) che i nuovi studi (effettuati tenendo conto anche dei dati dell'alluvione del novembre 1966), portarono ad elevare la portata del torrente Chiarone da 135 a 237 metri cubi al secondo per cui il progetto dovrebbe essere ridimensionato completamente con una spesa notevolmente superiore a quella prevista; g) che nel giugno 1967 l'Ente Maremma, in una sua relazione, espresse il parere che dovessero essere adottate soltanto alcune cautele nell'esecuzione del progetto, da ritenersi assolutamente adeguato per le sue valutazioni idrauliche agli scopi economici della bonifica; h) che recentemente il Ministero dell'agricoltura e foreste ha finanziato un terzo progetto dell'importo di lire 60 milioni per opere di pronto intervento sul torrente Chiarone; i) che lo stesso torrente ha nuovamente esondato nelle zone di Torre Palazzi-Sud Aurelia-Pedemontana-Pescia Fiorentina producendo danni valutabili in alcune decine di milioni — se non ritengano indispensabile ed urgente accelerare al massimo le procedure al fine di poter procedere — nel più breve tempo possibile — alla esecuzione di tutti i lavori previsti e di tranquillizzare le popolazioni interessate. (24781)

FINOCCHIARO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza della situazione creatasi nel cantiere GESCAL n. 18418 del Rione Barberini di Barletta (Bari), dove dieci alloggi, regolarmente assegnati, non possono essere ultimati a causa di un elettrodotto che attraversa la zona interessata.

E, inoltre, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per eliminare gli inconvenienti lamentati. (24782)

BENOCCI E TOGNONI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono a conoscenza dei gravi

danni prodotti in agro di Capalbio (Grosseto) dalle piogge torrenziali degli scorsi giorni che, provocando la rottura degli argini e la fuoriuscita del « Fosso Chiarone », hanno causato l'allagamento di oltre 180 ettari di terreno coltivato e l'evacuazione con barche e canotti di alcune famiglie coloniche della zona; e per conoscere se, dato il continuo ripetersi di simili calamità nella zona — a scadenza quasi annuale — e il sempre accresciuto ammontare dei danni alle colture che in questa circostanza hanno superato quelli valutati durante la alluvione dello scorso anno, non intendano finalmente e sollecitamente provvedere affinché siano eseguiti i lavori lungo il corso del Chiarone, secondo il progetto da molto tempo elaborato dall'Ente Maremma (Ente di sviluppo) e che prevedeva una spesa di 234 milioni di lire, rimasto ad oggi inattuato nonostante le assicurazioni a suo tempo date dal Ministro dell'agricoltura e foreste per un rapido svolgimento dell'istruttoria relativa.

(24783)

ALMIRANTE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere a che punto siano le pratiche per la sdemanializzazione del complesso della « Linguella » all'Isola d'Elba; sdemanializzazione a suo tempo (1958) richiesta dal Comune per la valorizzazione di Portoferraio. (24784)

BIGNARDI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio estero.* — Per conoscere — premesso che, come è stato recentemente rilevato anche dal Comitato permanente per l'agricoltura della Camera di commercio di Forlì, attraverso le possibilità di importazioni agevolate di bestiame bovino destinato all'allevamento, a causa dei controlli scarsi ed inefficienti, viene importato un notevole numero di capi di peso superiore ai 4 quintali avviati successivamente alla macellazione, con comprensibili gravi danni della produzione nazionale e turbamenti di mercato —:

1) quali provvedimenti intendano adottare affinché, come più volte richiesto dalle categorie interessate, venga riesaminata la situazione delle importazioni del bestiame bovino d'allevamento in particolare dai Paesi dell'Europa orientale;

2) se non ritengano opportuno limitare le importazioni di bestiame da allevamento a capi che siano tassativamente al di sotto dei 280 chilogrammi, nonché stabilire controlli rigidi per la destinazione con assoluto rispet-

to dell'impegno a non effettuare la macellazione prima del raggiungimento di un determinato peso. (24785)

SCRICCIOLO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le ragioni che ritardano il pagamento dei compensi ITAV al personale dell'aeronautica militare distaccato presso i posti di osservazione, e per conoscere altresì se ha qualche fondamento la voce secondo cui detti compensi sono sul punto di essere aboliti. (24786)

DE CAPUA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti ritiene opportuno adottare per eliminare il malcontento venuto a determinarsi fra gli utenti del servizio autobus che collega Foggia con Lucera sulla strada statale n. 17, istituito recentemente in sostituzione della coppia di automotrici FS che servivano le due città.

A parte il fatto che il tempo impiegato dalle automotrici risulta ora raddoppiato dal servizio sostitutivo, vengono soprattutto lamentati gli orari delle corse, non rispondenti alle esigenze dei viaggiatori, e l'uso di automezzi di linea caratterizzati da insufficiente capienza e da materiale antiquato e scomodo. (24787)

BRIGHENTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere in base a quali criteri è stata autorizzata la parificazione dell'Istituto privato tecnico professionale fratelli Calvi che notoriamente risulta inidoneo alla formazione e alla preparazione tecnico-professionale e se è a conoscenza della vivace protesta che il provvedimento in parola ha provocato tra gli studenti dell'Istituto di Stato ed in larga parte del corpo insegnante.

L'interrogante chiede di conoscere le misure che il Ministro intende adottare in proposito per eliminare le cause di tale malcontento che investe l'opinione pubblica ed anche i circoli economici della provincia. (24788)

LANDI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se non ritiene di far luogo, limitatamente al corrente anno, alla concessione di un assegno a favore dei combattenti della guerra 1914-18 nella misura proposta dall'Associazione nazionale combattenti e reduci, in attesa dell'approvazione delle proposte di legge riguardanti la concessione della pensione ai combattenti. (24789)

LANDI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria, commercio e*

artigianato e del tesoro. — Per sapere se sono al corrente della situazione di grave disagio che, fra le categorie artigiane, ha creato l'esclusione della Mutualità artigiana dai benefici previsti dal decreto-legge 30 ottobre 1967, n. 968, « per il ripianamento delle gestioni dell'assicurazione obbligatoria contro le malattie » e per sapere se non si ritenga di provvedere con la necessaria tempestività e con opportune iniziative all'eliminazione di tale assurda discriminazione. (24790)

LUCCHESI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere le ragioni in base alle quali si è provveduto a rinnovare la Giunta camerale di Livorno, disattendendo, in alcuni casi completamente, le indicazioni (terne) legittimamente richieste e date dalle varie organizzazioni di categoria. (24791)

CRUCIANI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere in base a quali criteri nell'assegnazione di contributi di lire 50.000 a studenti bisognosi iscritti all'Università di Perugia e provenienti da Paesi medio-orientali, non siano stati tenuti nella opportuna e doverosa considerazione quegli studenti — palestinesi, giordani e siriani — che provengono dalle zone direttamente colpite dagli eventi bellici, e per sapere per quali motivi non sia stato chiesto il parere dei rappresentanti studenteschi, in modo particolare dell'organismo rappresentativo universitario perugino. (24792)

DAGNINO. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e dell'industria, commercio e artigianato.* — In merito alle assicurazioni date dal Ministro dei trasporti nella risposta alla interrogazione dell'interrogante n. 23920 sulla urgente necessità di affidare una commessa per la costruzione di almeno 50 nuove carrozze ferroviarie alla società « Rinaldo Piaggio » di Genova Sestri nell'ambito della seconda fase quinquennale del piano di potenziamento delle ferrovie italiane.

Per sapere le decisioni cui in proposito sia giunto il Ministero dei trasporti, tenuto conto che nella citata risposta il Ministro comunicava che il sondaggio di mercato relativo alle carrozze a cui aspira la Piaggio sarebbe stato esperito entro la fine di ottobre.

Per far presente ai Ministri dei trasporti e dell'industria che la sopravvivenza della Rinaldo Piaggio di Sestri è legata almeno per il prossimo futuro alla concessione della detta commessa. (24793)

BATTISTELLA. — *Ai Ministri delle finanze, dei lavori pubblici, degli affari esteri e del commercio con l'estero.* — Per conoscere se non ritengano opportuno prendere contatto e di concerto sollecitare le autorità competenti del Governo italiano e svizzero per la realizzazione del progettato vallico stradale in località Lavena (Italia) Torazza (Svizzera).

Dato che per la parte che riguarda l'Italia le spese per le attrezzature di primo impianto vengono assunte dall'Amministrazione provinciale di Varese che ha già provveduto ad approntare il progetto di costruzione di un ponte che congiunge le due sponde del Lago di Lugano nella località prescelta, e ad acquistare i terreni su cui costruire le attrezzature doganali per i servizi necessari.

L'interrogante chiede ai Ministri competenti di conoscere definitivamente il loro parere in merito:

- a) sulla validità dell'iniziativa;
- b) se pensano di dare corso subito a tutti quegli adempimenti che si rendono necessari per la realizzazione dell'opera;
- c) se il nuovo valico prevalentemente destinato al traffico commerciale, non sarà precluso al traffico turistico che, per essere assai intenso nella zona ed in fase di continuo sviluppo, si svolge ora in condizioni assai disagiati attraverso il valico di Ponte Tresa causa il traffico normale in continuo aumento. (24794)

BATTISTELLA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e del commercio con l'estero.* — Per sapere, se sono a conoscenza che il traffico automobilistico (commerciale camionista) del tratto della strada statale n. 394, da Luino a Zenna (confine Italo-Svizzero) si svolge in una situazione precaria con negative conseguenze di ordine economico, causa la inadeguata viabilità della suddetta strada.

Il traffico commerciale da e per la Svizzera che potrebbe gravitare su Luino dove esiste una dogana internazionale abilitata a svolgere operazioni in regime TIR, deve essere invece dirottato su altre dogane più decentrate e congestionate di lavoro con le inevitabili conseguenze negative.

L'interrogante chiede ai Ministri competenti se non ritengono opportuno sollecitare la realizzazione dei lavori già programmati su questo tronco di strada, ed in relazione al fatto che detto ammodernamento previsto è inadeguato al traffico in continuo aumento, prendere in seria considerazione la necessità

di un completo e radicale miglioramento da apportare a tutto il tratto Luino-Zenna in modo da consentire il soddisfacimento del notevole sviluppo del traffico commerciale che interessa la vasta categoria di operatori economici impegnati nel lavoro da e per la Svizzera. (24795)

DE CAPUA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti ritengono di poter adottare in favore della popolazione scolastica delle scuole elementari di Palese Macchie (Bari), costretta in gran parte ad astenersi dal frequentare le lezioni per la manifesta e pericolosa instabilità dell'unico edificio scolastico elementare di quella frazione cittadina. (24796)

SINESIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se si trova al corrente delle lungaggini burocratiche che bloccano per lunghi periodi di tempo negli uffici competenti le pratiche riguardanti la richiesta di sovvenzioni da parte degli agricoltori e quelle che si inquadrano nelle agevolazioni concesse dal Piano verde.

L'interrogante chiede che vengano eliminate le remore esistenti, in particolare presso gli Ispettorati all'agricoltura e che si proceda — comunque — ad eliminare la lunga e snerbante attesa degli agricoltori. (24797)

SINESIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritiene opportuno di diramare, ai dipendenti provveditori agli studi, le relative disposizioni per quanto riguarda i turni pomeridiani di lezione negli istituti di secondo grado, dei capoluoghi e delle città dove la popolazione scolastica è rappresentata anche da studenti che provengono da altri centri.

Infatti, risulta che parecchi presidi, invece di includere nei turni pomeridiani quelle classi dove la popolazione scolastica è composta da studenti residenti *in loco*, fanno funzionare, al secondo turno, quelle classi dove sono largamente rappresentati i cosiddetti « studenti viaggiatori », con grave danno per questi ultimi e per le loro famiglie. Gli studenti che frequentano il secondo turno, sono costretti, a causa di questo stato di cose, a partire, molto spesso, dalle loro sedi, alle 11,30 o alle 12, per rientrare a sera inoltrata.

Ciò, ovviamente, si ripercuote sfavorevolmente sul rendimento degli alunni residenti in altri centri, per non dire dei pericoli cui

sono esposti, specialmente se si tratta di ragazze, e della costante e più che fondata preoccupazione delle loro famiglie. (24798)

SINESIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere se corrisponde al vero la notizia della ventilata progettazione di un impianto per la desalinizzazione dell'acqua marina che dovrebbe essere realizzato in provincia di Agrigento, onde venire incontro alle gravi condizioni in cui versano decine di migliaia di cittadini, l'agricoltura e le industrie, a causa della persistente penuria d'acqua.

L'impianto in questione solleverebbe dalla preoccupazione costante coloro i quali hanno la responsabilità dell'approvvigionamento idrico in una provincia assai depressa anche sotto questo profilo. (24799)

SINESIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere cosa ci sia di vero nella cosiddetta « frode del latte zootecnico » che verrebbe operata su larga scala, ed in quale maniera intende intervenire per stroncare uno scandalo che rende un utile di miliardi a quanti introducono nell'industria alimentare italiana latte in polvere importato con le agevolazioni riservate agli agricoltori per uso zootecnico.

Tale frode non solo favorisce i concorrenti del Mercato comune e quindi frena la nostra industria dei mangimi, ma nuoce anche agli allevatori di bestiame che, in realtà, godono solo in parte dei fondi che lo Stato stanziava per lo sgravio doganale del latte in polvere. L'interrogante suggerisce in proposito, ed allo scopo di eliminare tale abuso, di denaturare all'origine il latte « zootecnico » con polvere di carbone di legna. (24800)

SINESIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non intende studiare la possibilità di porre a disposizione degli alunni delle scuole medie le biblioteche delle stesse, non soltanto per quello che riguarda i libri dati in lettura, servizio — questo — che viene disimpegnato, tramite il bibliotecario, dagli insegnanti di lettere che ne curano, successivamente, la circolazione, ma, principalmente per le opere di consultazione e di ricerca. Infatti, è proprio sulle « ricerche » che si impernia lo studio nella nuova scuola media mentre la stragrande maggioranza di alunni, ovviamente, non dispone, a casa, di alcuna di tali opere. Si potrebbe ov-

viare alla lacuna conferendo un particolare incarico, beninteso retribuito, ai bibliotecari di questi istituti, i quali, per almeno due volte alla settimana e nelle ore pomeridiane, dovrebbero mettere a disposizione degli alunni le opere richieste. - (24801)

SINESIO. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti intendono adottare dopo la grave decisione presa dalle competenti autorità militari di chiudere la caserma dei carabinieri di Naro (Agrigento) e di trasferire a Cametra il personale dipendente.

Tale decisione pare che abbia trovato origine del fatto che i locali della caserma risultavano pericolanti, mentre né le autorità comunali, né quelle provinciali hanno provveduto ai lavori di restauro. Intanto, a Naro si è diffuso un certo allarmismo tra la popolazione. Detto centro, che conta ben 15.000 abitanti, è sede di quattro istituti di credito, di un carcere mandamentale, di pretura e di ufficio registro per cui è necessario che il provvedimento venga abrogato. (24802)

SINESIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se si trova a conoscenza delle gravissime ed insostenibili lacune esistenti a Palma Montechiaro (Agrigento) nel settore dell'istruzione primaria.

Infatti, in questo centro, su 2500 alunni iscritti, risultano in funzione soltanto trenta aule, per cui si assiste al poco edificante triplo turno di lezione, a tutto danno degli alunni.

Inoltre, delle trenta aule funzionanti, queste non usufruiscono di energia elettrica essendo stato tale servizio sospeso per morosità del comune, alcune di esse risultavano lesionate mentre alcuni locali, come quello della direzione didattica, sono privi di pavimenti.

Un altro grave particolare è il funzionamento dei servizi igienici dove non vi affluisce una sola goccia di acqua.

Questo stato di cose, tra l'altro, impedisce l'apertura di corsi serali e dei corsi di doposcuola. (24803)

SINESIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non intende venire incontro ai « desiderata » delle popolazioni delle Madonie che hanno chiesto, purtroppo senza successo, la istituzione a Petralia Sottana (Palermo) di una sezione staccata del liceo scientifico « Cannizzaro » di Palermo.

Fin dal 1966, l'amministrazione comunale di questo centro avanzò regolare richiesta per tale istituzione, approntando idonei locali,

completi di servizi igienici e di riscaldamento ed ottenendo il consenso del provveditore agli studi di Palermo e dell'assessorato della pubblica istruzione della provincia.

Malgrado tutto questo, il Ministero della pubblica istruzione non ha creduto opportuno accogliere la richiesta, non considerando il fatto che Petralia Sottana dista dal capoluogo ben 116 chilometri e che su di essa gravita la popolazione scolastica dei seguenti comuni: Petralia Soprana, Bompietro, Alimena, Geraci Siculo, Gangi, Castellana Sicula, Polizzi Generosa (popolazione complessiva risultante dal censimento del 1965: abitanti n. 43.685). (24804)

SINESIO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.*

— Per conoscere le ragioni per cui, ancora oggi, alcune zone agricole di Palma Montechiaro (Agrigento), non risultano allacciate all'impianto di energia elettrica.

Una di queste zone è quella di Capreria-Balate, sede di alcune aziende agricole e di numerose case coloniche, dove l'allacciamento dell'energia elettrica risulta incompleto.

Detta linea, che doveva proseguire fino al Castello dei Chiaramonte, non è stata prolungata, lasciando al buio alcuni territori che rivestono una certa importanza, sia dal lato agricolo che da quello turistico.

In particolare, l'interrogante desidera conoscere se corrisponde a verità (e, in caso positivo, quali provvedimenti si intendono adottare in merito) la richiesta avanzata dall'ENEL ad un agricoltore della zona che aveva chiesto l'allacciamento elettrico, di un versamento di circa un milione di lire. (24805)

SINESIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non intenda diramare opportune disposizioni affinché venga eliminato il sovraccarico di compiti e di lezioni cui sono sottoposti, malgrado le istruzioni impartite tempo addietro, gli studenti degli istituti superiori, ed in particolar modo quelli dei licei classici e scientifici. Questo grave inconveniente, oltre a vietare ai ragazzi la partecipazione attiva alla vita sportiva, li priva di quella libertà necessaria assai utile al loro stato di salute in un periodo assai delicato della loro fase di crescita, sottoponendoli ad un affaticamento mentale che, col tempo, a detta di illustri studiosi, può provocare dannose ripercussioni.

Si rende necessario, quindi, un « coordinamento » tra i vari insegnanti ed una equa distribuzione delle materie più impegnative negli orari, in maniera che non vengano concentrati, compiti e lezioni, nei medesimi giorni. (24806)

SINESIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti a carattere d'urgenza intende adottare per sbloccare la grave situazione finanziaria del comune di Marsala (Trapani) che da cinque mesi (periodo: giugno-ottobre 1967), non è in grado di corrispondere ai dipendenti le mensilità a questi spettanti. Naturalmente, questo stato di cose ha esasperato gli stessi dipendenti e provocato la presa di posizione dei sindacati per cui si sono susseguiti lunghi scioperi che hanno totalmente paralizzato ogni servizio. Intanto, è emerso che le difficoltà in cui si dibatte il comune di Marsala sono dovute al fatto che non si sono potuti mantenere gli impegni contratti per anticipazioni di cassa a causa della riduzione dell'integrazione del bilancio 1966 al 40 per cento del mutuo, nonché alla lentezza con cui vengono esaminati i bilanci.

Per cui si rende necessario che il Comune suddetto venga messo nelle condizioni di far fronte ai suoi impegni, mediante la realizzazione al 100 per cento del mutuo ad integrazione del bilancio 1966, mentre è opportuno che la regione siciliana soprasseda al rientro dei crediti che vanta da parte del comune di Marsala. (24807)

SINESIO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste ed al Ministro degli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere se non ritengano opportuno sollevare dalle misere sorti in cui versa l'ampia zona occupata dai territori dei comuni di Raffadali, Siculiana, Joppolo Giancaxio, Aragona e Santa Elisabetta, in provincia di Agrigento, mediante l'attuazione di un piano di rinascita che preveda:

- 1) la trasformazione delle trazzere in strade percorribili, sia d'estate che d'inverno;
- 2) la ricerca e l'utilizzazione di energie idriche a scopo irriguo e per uso industriale;
- 3) la elettrificazione delle zone rurali dei suddetti comuni;
- 4) lo sviluppo di una attiva industria per la conservazione e la vendita dei prodotti ortofrutticoli;
- 5) la istituzione di una condotta per l'assistenza agraria.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 NOVEMBRE 1967

Lo stato di abbandono in cui versa questo versante della parte più depressa della Sicilia, induce centinaia di lavoratori a cercare lavoro all'estero, col conseguente impoverimento delle migliori energie che potrebbero essere utilizzate « in loco ».

(24808)

SCIONTI E MATARRESE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della situazione di estremo disagio nella quale si trovano i giovani dell'Istituto tecnico Giulio Cesare di Bari (sezioni staccate ex Romanazzi) e dell'Istituto tecnico Panetti sempre di Bari.

Questi ultimi a metà novembre fanno lezione a giorni alterni per mancanza di locali. Quanto ai giovani delle sezioni staccate nell'ex edificio Romanazzi questi si sono trovati in aule di fortuna, con materiale didattico e suppellettili anch'essi di fortuna, privi di attrezzature sportive e con servizi igienici insufficienti.

Gli interroganti chiedono se davanti all'agitazione in corso che si è manifestata con ripetute e giustificate assenze dalla scuola appoggiate anche dalle famiglie e dal corpo docente, non ritiene di dover intervenire perché l'Amministrazione provinciale metta a disposizione della scuola più idonei locali anche presi in fitto.

(24809)

SCIONTI E MATARRESE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza di quanto di anormale si sta verificando nel comune di Capurso (Bari) che ricorda tempi da ritenere che fossero stati definitivamente sommersi dalla crescita democratica del nostro Paese.

Il 1° giugno 1967, e precisamente dieci giorni prima dello svolgimento delle elezioni per il rinnovo del Consiglio comunale di Capurso, il commissario prefettizio del comune, dottor Levante, deliberò una donazione alla Chiesa di Santa Maria del Pozzo di una parte dell'ex convento degli Alcantarini e di un suolo edificatorio di 4.600 metri quadrati ad esso adiacente siti in Capurso.

Ad elezioni avvenute, insediatosi il regolare Consiglio comunale il 7 agosto, in attesa che il nuovo sindaco prestasse il giuramento di rito e precisamente l'8 agosto, il commissario prefettizio si mise alla ricerca di un notaio per redigere l'atto pubblico di donazione alla Chiesa. Di fronte al rifiuto opposto dal notaio di Capurso stante, tra l'altro, l'esistenza di una regolare amministrazione comunale, il dottor Levante si rivolse ad un

notaio di Casamassima dal quale fece redigere l'atto di donazione.

Il nuovo Consiglio comunale di Capurso ha adottato immediatamente una delibera di revoca della donazione, ma si è visto negata dalla Giunta provinciale amministrativa l'approvazione.

Gli interroganti chiedono al Ministro che cosa intende fare di fronte ad un atto così grave sia sotto il profilo giuridico che sotto quello del costume di moralità democratica.

(24810)

SCIONTI E MATARRESE. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e degli affari esteri.* — Per conoscere quali sono le ragioni che hanno spinto il Ministero della pubblica istruzione a ripristinare un accordo italo-greco, da tempo desueto, per il quale gli studenti greci che chiedono l'iscrizione ad una università italiana sono obbligati a sostenere degli esami-sbarramento che, per l'iscrizione al corso di laurea in scienze politiche, vertono sulla lingua italiana, sul latino e sul greco antico (!) mentre fino all'anno scorso veniva loro richiesto un solo esame preliminare e generale di lingua italiana.

Gli stessi interroganti chiedono inoltre se è a loro conoscenza che il Magnifico Rettore dell'università di Bari ha comunicato, agli studenti greci richiedenti l'iscrizione, detta circolare ministeriale concedendo un tempo ristrettissimo, e comunque inferiore al tempo massimo previsto dalla stessa circolare ministeriale, per la presentazione agli esami, determinando con ciò una notevole aggiunta di disagio agli studenti greci che si trovano a dover studiare in condizioni particolarmente difficili.

Gli interroganti chiedono pertanto al Ministro della pubblica istruzione quali provvedimenti intenda prendere per facilitare l'afflusso di studenti greci nella nostra università.

(24811)

GAGLIARDI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per conoscere se di fronte all'inasprirsi della vertenza nel settore dei bancari, non ritengano — anche al fine di evitare gravi conseguenze per l'economia nazionale e disagio ai cittadini — di riprendere, con rinnovato impegno, l'azione di mediazione finora svolta.

(24812)

CALABRO'. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio in cui versa l'ospedale Vittorio Emanuele di Catania, i cui dipendenti

a tutt'oggi non hanno percepito lo stipendio maturato, mentre abbastanza oscure appaiono le prospettive immediate;

per conoscere quali provvedimenti intende adottare per assicurare al personale il puntuale pagamento degli stipendi, gli arretrati maturati, il regolamento organico, il conglobamento, ecc...;

per conoscere i risultati conseguiti dai due anni di gestione commissariale;

per sapere quale azione finalmente intende svolgere per garantire il funzionamento dell'ospedale suddetto;

per conoscere l'effettiva situazione debitoria, nonché i crediti dell'ospedale ed i provvedimenti del Governo intesi a risanarne la amministrazione e così ridare tranquillità agli ospedalieri, agli ammalati ed alla cittadinanza tutta. (24813)

BIMA. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per conoscere il motivo della mancata attuazione della legge n. 151 del 1963 per quanto riguarda l'integrale applicazione al personale sanitario (medici, veterinari, ostetriche) alle dipendenze dei comuni della provincia di Cuneo.

La mancata applicazione delle provvidenze contemplate dalla surriferita legge, oltre alle distorsioni che determina sul piano nazionale (dove dipendenti comunali della stessa categoria, che svolgono mansioni identiche percepiscono un trattamento fortemente sperperato che va dalle 60 mila lire mensili corrisposte mediamente in provincia di Cuneo sino al doppio ed oltre corrisposto in moltissime altre province) provoca gravissime conseguenze di natura economica sui sanitari all'atto del collocamento a riposo, per i quali il trattamento di quiescenza viene ad essere di gran lunga inferiore a quello percepito dalle sia pur benemerite categorie dei netturbini e dei necrofori a cui dovrebbero per lo meno essere equiparate le pensioni dei sanitari condotti.

L'interrogante ritiene quindi indispensabile un intervento dei Ministri interessati a presidio della dignità morale e professionale dei sanitari condotti della provincia di Cuneo prima ancora della salvaguardia di una rivendicazione meramente economica. (24814)

RAUCCI E JACAZZI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non ritenga di dover disporre un'inchiesta nei confronti dell'amministrazione comunale di Curti al fine di stabilire se risulti al vero che è stata sistemata una strada interna senza che vi fosse

una regolare delibera; e ove tanto dovesse risultare vero per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare nei confronti del sindaco del comune. (24815)

BO, LENTI, BIANCANI, LAJOLO E SULLOTTO. — *Ai Ministri della ricerca scientifica, del bilancio e programmazione economica e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere l'opinione del Governo in relazione alle giuste proposte formulate in sedi autorevoli (Accademia nazionale della vite e del vino, enti locali, ecc.) per la trasformazione della stazione enologica sperimentale di Asti in Istituto nazionale per l'enologia;

per sapere se — analogamente a quanto già si prevede per la stazione sperimentale di viticoltura di Conegliano ai fini di una sua trasformazione in Istituto nazionale per la viticoltura — non si ritenga di accogliere in sede di progetto di riforma della sperimentazione agraria l'esigenza di affidare alla stazione enologica di Asti, con la qualifica di Istituto nazionale per l'enologia, quei compiti che richiede sempre più un'enologia moderna e che solo un istituto del genere — unico in Italia ed operante dal 1872 — può assicurare nell'ambito di un sistema di ricerca e sperimentazione per settori specifici dell'agricoltura e che nel settore enologico potrebbe articolarsi in diverse sezioni operative (enochimica, microbiologia enologica, tecnologia enologica);

per sollecitare un provvedimento che accolga le suddette esigenze evitando di declassare la stazione enologica di Asti dal suo ruolo nazionale di istituto di grado universitario, ben apprezzato in Italia ed all'estero, a quello di sezione interregionale di un istituto nazionale per la trasformazione e valorizzazione dei prodotti agricoli, il che — oltre a significare assurdo misconoscimento e liquidazione di un prezioso patrimonio scientifico — sarebbe in contraddizione con tutte le esigenze di ricerca e sperimentazione prospettate da una moderna produzione vinicola di qualità, quale si impone sempre più ad un Paese come l'Italia, che risulta al primo posto nella produzione vinicola mondiale. (24816)

BERLINGUER LUIGI, MARRAS E PIRASTU. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

a) se risponde a verità che a Cagliari è stato istituito un liceo artistico statale;

b) qual'è la data in cui si dato corso ufficiale all'eventuale provvedimento;

c) quali eventuali misure si sono approntate perché l'inizio dei corsi di lezione si svol-

gessero con regolarità, e gli adempimenti preparatori con sufficiente tempestività;

d) se è stata valutata la necessità di consentire agevolmente l'eventuale passaggio all'istituto liceo statale degli studenti del locale liceo artistico privato.

Per sapere — a causa del gravissimo disagio in cui si trovano attualmente oltre 250 studenti cagliaritari — quali urgenti provvedimenti saranno adottati dall'autorità scolastica per assicurare una rapida e soddisfacente soluzione, che tenga essenzialmente conto degli interessi degli studi artistici e dei giovani che vi si dedicano. (24817)

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per sapere se non ritenga necessario ed opportuno rendere note in Parlamento con l'urgenza che la gravità del caso richiede, le circostanze in cui si è verificato all'alba del 9 novembre 1967 il tragico disastro sulla linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria. Poiché questo è il terzo grave incidente ferroviario verificatosi in un brevissimo periodo di tempo l'interrogante si permette di chiedere al Ministro se non ritenga di esporre in Parlamento i provvedimenti che l'Amministrazione ferroviaria intende adottare per garantire la sicurezza dei viaggiatori nelle nuove condizioni di velocità e di viabilità imposte dal progresso tecnico.

(6674)

« VALITUTTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere le cause e le responsabilità del grave disastro ferroviario avvenuto nei pressi della stazione di Battipaglia e per sapere quali misure intenda adottare per garantire in avvenire l'incolumità dei passeggeri

(6675)

« SPECIALE, GRIMALDI, DI MAURO
LUIGI, DI LORENZO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per conoscere l'esatta dinamica dell'incidente ferroviario verificatosi il giorno 9 novembre 1967, alle ore 4,50, sulla linea Napoli-Reggio Calabria e precisamente fra le stazioni di S. Nicola Varco e Battipaglia, ove il treno 904 proveniente dal Sud ed il treno MP proveniente dal Nord e viaggiante sul binario attiguo venivano a collisione con una mandria vagante di bufali e conseguentemente sviavano dalla sede ferroviaria con alcune vetture, incidente a

causa del quale hanno perso la vita ben 12 viaggiatori e che ha causato numerosi feriti.

« L'interrogante vorrebbe altresì conoscere se siano state adottate da parte dell'Azienda ferrovie dello Stato e del suo personale tutte le precauzioni necessarie ad impedire tale sinistro e quali salvaguardie si intendano prendere perché nel futuro simili eventi non possano verificarsi, dotando di radio-telefono i locomotori al fine di rendere possibile la trasmissione di disposizioni o allarmi ai macchinisti durante la corsa del treno.

L'interrogante chiede infine se è nell'intenzione del Ministro, superando intralci burocratici e senza attendere l'esito dell'inchiesta che potrebbe protrarsi nel tempo, adottare immediati provvedimenti di carattere assistenziale in favore dei parenti delle vittime e dei numerosi feriti.

(6676)

« DI VAGNO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri della pubblica istruzione e degli affari esteri per conoscere se ritengano corrispondere alla posizione ripetutamente assunta dal Governo, e pienamente condivisa dall'opinione pubblica, di solidarietà e di ospitalità nei confronti del popolo greco, privato delle elementari libertà politiche a seguito del recente colpo di stato militare, adottare provvedimenti restrittivi, di carattere vessatorio, nei confronti dei moltissimi studenti greci che, secondo un'antica tradizione, frequentano le università italiane.

« Si fa riferimento al riguardo alla circolare G. 40616 in data 22 settembre diramata dal Ministero della pubblica istruzione d'intesa col Ministero degli affari esteri, in forza della quale si dispone, *con decorrenza dal 10 novembre*, che gli studenti greci non possano essere ammessi ad università italiane se non dopo aver sostenuto, oltre ad una prova di conoscenza della lingua italiana, altre tre o quattro prove su materie specifiche, espressamente prescritte dalla circolare medesima per quattro gruppi diversi di Facoltà. Si sottolinea il fatto che, finora, i giovani greci dovevano sostenere, ai fini della immatricolazione, soltanto una prova di conoscenza della lingua italiana ed una prova di cultura generale, così come è stato testè confermato da un comunicato della FASEI.

« La circolare in riferimento afferma che tale disposizione è resa necessaria dal fatto che in Grecia sono state ripristinate, dal regime dei colonnelli, le prove d'ammissione alle università, essendo stato ripristinato il « numerus clausus », e che di conseguenza de-

ve essere applicato l'articolo 3 della legge 19 luglio 1956, n. 901. Ora, a prescindere da ogni valutazione politica che pure in questo caso potrebbe essere opportunamente manifestata, si osserva che l'articolo 3 della predetta legge, relativa alla equipollenza dei diplomi sulla base della Convenzione europea di Parigi dell'11 dicembre 1953, non obbliga affatto il governo italiano ad assumere le determinazioni di cui alla menzionata circolare, che è quindi da ritenere illegittima.

« La legge infatti richiede, nel caso di « numerus clausus » adottato nel paese d'origine:

a) che gli studenti stranieri superino due distinte prove: e agli studenti greci se ne chiedono quattro o cinque;

b) che tali prove siano « dirette ad accertare la loro preparazione a seguire gli studi presso le Facoltà alle quali intendono iscriversi e la conoscenza della lingua italiana »: e agli studenti greci si richiedono, oltre a quest'ultima prova, altre prove specifiche fortemente impegnative, come per esempio greco e latino per le Facoltà di lingue, alle quali possono accedere studenti italiani che non conoscono né il greco né il latino;

c) che tali prove « si svolgeranno in forma di colloquio », mentre la circolare ministeriale parla di « esami » e di « prove », fra cui il disegno libero per architettura, materia questa che non sembra prestarsi ad un colloquio;

d) che le modalità delle prove saranno stabilite dalle singole Facoltà e Scuole: mentre la circolare ministeriale, sostituendosi arbitrariamente all'autonomia delle Università, prescrive analiticamente quali siano le materie oggetto di prova d'accertamento.

« L'interrogante, considerata l'evidente inopportunità politica ed infondatezza giuridica della circolare suddetta, chiede ai Ministri competenti se non ritengano urgente revocare le disposizioni in parola, che appaiono discriminatorie nei confronti di giovani studenti stranieri ai quali deve andare la particolare considerazione della democrazia italiana, e che sono in stridente contrasto con gli atteggiamenti anche ufficiali assunti dal nostro Governo nei confronti del regime liberticida instaurato in Grecia.

(6677)

« CODIGNOLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dei lavori pubblici, dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato, per sapere se sono a conoscenza del vivo malcontento che regna a Grosseto tra le categorie degli

artigiani e commercianti per il fatto che, a più di un anno dalla alluvione del 4 novembre 1966, centinaia di essi sono ancora in attesa di ricevere il previsto contributo per il ripristino degli immobili danneggiati, pur avendo già a loro spese provveduto ai lavori di ripristino con perizie debitamente autorizzate dal Genio civile, e perché molti di essi sono ancora addirittura in attesa di ricevere il previsto contributo a fondo perduto.

« Gli interroganti domandano altresì se i Ministri non intendano urgentemente intervenire perché:

1) sia data immediata evasione alle centinaia di pratiche relative al ripristino degli immobili danneggiati onde sia possibile provvedere alla liquidazione dei relativi contributi agli artigiani e commercianti;

2) ai numerosi artigiani e commercianti siano liquidati i contributi a fondo perduto di cui alla legge n. 1142 integrata dal decreto-legge dell'8 maggio 1967, n. 246.

(6678)

« BENOCCI, TOGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quale giustificazione abbia avuto il massiccio spiegamento di polizia in occasione dello sciopero proclamato dalle organizzazioni sindacali nell'ambito dei dipendenti delle imprese SIR di Portotorres ed in particolare per sapere le ragioni delle violente cariche operate contro lavoratori scioperanti.

« Questo tipo di intervento della polizia in occasione di scioperi, particolarmente in questo caso, si presentano con caratteri intimidatori al fine di ostacolare il libero esercizio dello sciopero, intervento tanto più grave se si considera che negli stessi giorni il Consiglio regionale della Sardegna approvava un documento in cui venivano denunciate le intollerabili condizioni di lavoro dei dipendenti della SIR e si propone ai Ministri interessati di condurre, in collaborazione con la Regione, una inchiesta col fine di denunciare e porre fine a tale situazione.

(6679)

« MARRAS ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei trasporti e aviazione civile per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per impedire che disastri ferroviari continuino ad arrecare lutti alle nostre popolazioni e danni incalcolabili al nostro patrimonio ferroviario.

« Se in considerazione del fatto che una rilevante percentuale di questi disastri è causata dalla mancanza di idonei ripari che impediscono l'accesso alle linee ferrate e ai passaggi a livello incustoditi, non intendano promuovere lo studio urgente di un piano tecnico, tendente a dotare le sedi delle linee ferrate, come già in atto per le autostrade, di opportune opere di recinzione che ne impediscano l'attraversamento e ad abolire tutti i passaggi a livello incustoditi.

(6680)

« MONTANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere la sua opinione sulle ripercussioni che l'aumento del tasso di sconto della sterlina può avere nella situazione monetaria e in particolare per conoscere:

a) se il Governo italiano sia stato preventivamente avvertito della decisione della Banca d'Inghilterra;

b) se si ritiene che il predetto aumento sia in contrasto o meno con gli accordi monetari di Londra e di Rio de Janeiro.

(6681)

« ANDERLINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere come intenda intervenire al fine di eliminare il grave disagio in cui versano oltre 300 alunni dell'Istituto tecnico di Canicattì (Agrigento), i quali provenendo da comuni vicini, dati gli orari della scuola e la mancanza dei mezzi di trasporto, sono costretti a perdere gran parte del pomeriggio in attesa di poter raggiungere le proprie abitazioni, il che spesso non avviene che a sera.

« L'interrogante fa rilevare come, benché da oltre dieci giorni gli studenti siano scesi in agitazione, astenendosi dal frequentare le lezioni, a tutt'oggi nessun provvedimento sia stato ancora adottato.

(6682)

« RAIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste per conoscere, di fronte ai pericoli di allagamento, gravi negli scorsi giorni e sempre presenti, di vaste zone ad orto nel comune di Chioggia, come quella del Bacucco e quella a lato, fra il Brenta e l'Adige, del Canale di Valle, le ragioni per le quali i lavori di rafforzamento dell'argine destro del Brenta sono stati sospesi a poche centinaia di metri dalla foce ed ancora non si è prov-

veduto a rafforzare l'argine-strada del Canale di Valle, e per conoscere se non ritengano di intervenire perché ai suddetti lavori si provveda con urgenza.

(6683)

« GOLINELLI, VIANELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste per conoscere, di fronte ai nuovi fatti alluvionali del 5 novembre che hanno visto l'allagamento di parte dell'isola di S. Erasmo nell'estuario nord di Venezia per la presenza ancora di rotte nelle difese verso il mare apertesi con la alluvione del 4 novembre dello scorso anno:

a) le ragioni per le quali non si è provveduto per tempo al tamponamento delle suddette rotte, sia pure con lavori di pronto intervento e se non ritengano di intervenire perché a ciò si provveda con urgenza;

b) le ragioni per le quali per le opere definitive per la difesa dell'isola si è cominciato dalla parte fronte Venezia anziché dalla parte a mare, dove il pericolo è ben più grave e se non ritengano di intervenire per assicurare una diversa priorità nei lavori;

c) quali iniziative il Governo intende prendere per risarcire i molti contadini dell'isola che hanno avuto danni ancor più gravi dello scorso anno non essendo questa volta i terreni inzuppati di acqua dolce.

(6684)

« GOLINELLI, VIANELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e della difesa, per sapere se siano al corrente che il quotidiano *Il Giorno* riferendo notizie trapeolate dal CERN ha riferito su possibili negative decisioni per l'impianto in Italia dell'acceleratore da 300 GEV e se siano altresì a conoscenza dell'intervento del professor Salvini, presidente dell'Istituto nazionale di fisica nucleare, il quale contestando l'esistenza attuale di tali negative disposizioni ha affermato che il CERN dopo aver raccolta da tutti i paesi membri interessati a ospitare il protosincrotrone da 300 GEV la documentazione ufficiale sullo stato dei terreni, attende ora di ricevere comunicazione dai Governi e quindi anche dall'Italia circa l'impegno a partecipare finanziariamente alla realizzazione della grande macchina.

« Per sapere, conseguentemente, se sia anche vero che il nostro Paese non ha ancora dato ai fisici nucleari italiani ed europei una indicazione definitiva circa il suolo italiano di-

sponibile per costruirvi l'acceleratore sia esso Doberdò del Lago (nel Friuli-Venezia Giulia) o Nardò in Puglia.

« Per sapere se corrisponda al vero quanto affermato dal presidente dell'Istituto nazionale di fisica nucleare relativamente alla assoluta urgenza di una tale indicazione dato che solo una scelta (o almeno una priorità) tra i due siti offerti dal nostro paese permetterà di difendere con chiarezza le possibilità italiane.

« Per conoscere inoltre l'orientamento del Governo sull'appoggio per una iniziativa di così grande respiro, com'è quella della macchina europea, nel Friuli-Venezia Giulia date le ottime caratteristiche tecniche ed ambientali di Doberdò ma anche in vista dell'intervento riparatore dello Stato per lo sviluppo economico regionale gravemente compromesso in ogni settore dal prevalente peso delle servitù militari che la regione predetta sopporta nell'interesse di tutta la collettività nazionale. (6685) « FORTUNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno per conoscere in quali condizioni abbia potuto ieri verificarsi, senza che alcuno intervenisse, la devastazione della sede della Federazione di Parma del PSIUP; quali risultanze siano a sua conoscenza: quali provvedimenti intenda adottare per rendere impossibili siffatte azioni delittuose di teppismo fascista, tristemente rievocatrici del peggiore passato. (6686) « LUZZATTO, LAMI, CURTI IVANO, RAIA, LIZZADRI, CACCIATORE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere l'opinione del Governo circa il contributo oggettivamente dato dalla rappresentanza italiana, alla funzionalità e al prestigio del Parlamento europeo. Tenuto conto che in duplice violazione dello Statuto di tale istituzione la delegazione italiana che doveva venire rinnovata all'inizio della attuale legislatura, al termine della medesima rimane quella eletta dal Parlamento nazionale in periodo anteriore al 28 aprile del 1963 e che essa risulta attualmente costituita, per una rilevante aliquota, da ex-parlamentari e da defunti; considerato che la discriminazione a sinistra, prevalsa nella attuale maggioranza, ha bloccato il rinnovo della rappresentanza richiesto anche in sede di Parlamento europeo, gli interroganti chiedono di sapere se il Governo apprezzi tale stato di fatto e ne condivida le ragioni, o se invece ritenga che la reite-

rata inosservanza dello Statuto del Parlamento europeo da parte italiana abbia concorso a indebolire ulteriormente le caratteristiche democratiche della " Comunità " oggi alle soglie della crisi.

(6687) « GALLUZZI CARLO ALBERTO, BARCA, SANDRI, AMBROSINI, PEZZINO, VIANELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali per conoscere quali siano gli strani motivi per i quali le Aziende metalmeccaniche napoletane FMI e Mecfond che separatamente lavoravano senza grandi difficoltà, dopo la fusione in unica azienda - disposta dall'IRI - si vedono sottrarre, l'una dopo l'altra, le varie commesse di lavoro, sia di sciolame (FMI), che di utensileria meccanica (Mecfond), per cui la azienda unificata, anziché ampliarla, va progressivamente riducendo la propria attività.

« Gli interroganti chiedono comunque, di conoscere quali urgenti misure la Direzione generale dell'IRI intenda adottare per arrestare il suddetto processo di smobilitazione della FMI-Mecfond, che ha già provocato il passaggio di 70 dipendenti a un corso di riqualificazione Cifap e di altri 130 a Cassa integrazione e che viene ad aggravare la già drammatica situazione delle aziende IRI nella provincia di Napoli. (6688) « ROBERTI, NICOSIA, GALDO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno per sapere quale significato e quale valore si debbano dare alle comunicazioni, che ogni tanto appaiono sulla stampa, circa il sequestro di pubblicazioni offensive del pudore e spesso propriamente pornografiche.

« In particolare l'interrogante vorrebbe sapere se è vero che è stato disposto il sequestro del numero 9 della rivista pornografica *Super-sex* in quanto, dopo qualche giorno dalla notizia del sequestro apparsa sul giornale, da molti cittadini e dall'interrogante stesso questa rivista è stata vista in vendita, ed anzi esposta in prima linea all'attenzione del pubblico, in molte edicole della stessa città di Roma. (6689) « GREGGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e della pubblica istruzione, per sapere quale giudizio il Governo e le responsabili pubbliche autorità italiane possono dare dalle affer-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 NOVEMBRE 1967

mazioni altamente qualificate e apertamente ripetute (vedi ad esempio il noto giornalista Altavilla recente autore di un libro di successo dal titolo "Svezia, inferno e paradiso") in un recente dibattito culturale che ha avuto luogo presso l'Associazione Italia-Svezia, secondo le quali "le pubblicazioni a fumetti e di fotoromanzi che da qualche mese stanno invadendo le edicole italiane non hanno uguali e non sarebbero anzi assolutamente permesse nella stessa Svezia".

«L'interrogante osserva che, anche da questo punto di vista, il dilagare di pubblicazioni pornografiche che supera - nelle forme italiane - forme ed abitudini subite in un paese come la Svezia, non possono, necessariamente, non costituire, in un Paese come l'Italia, chiara "offesa al pudore e alla pubblica decenza secondo il comune sentimento", e quindi reato da perseguire di ufficio e con assoluta severità, in rispetto alle esigenze di tutela generale del buon costume, esplicitamente prevista in Italia dalla stessa Costituzione.

(6690)

« GREGGI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se è a conoscenza che nelle vallate bergamasche (non avendo la RAI-TV provveduto alla installazione di appositi ripetitori che permettano la normale ricezione dei due canali televisivi), vengono favorite iniziative a scopo speculativo con il benessere dei comuni, della prefettura, del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, del Circolo delle costruzioni telegrafiche e telefoniche di Milano.

« Infatti il comune di Gazzaniga, con delibera di Giunta e il comune di Fiorano al Serio con delibera del Consiglio, delibere approvate dalla prefettura, hanno autorizzato la ditta Riva residente a Gazzaniga, dietro un compenso di 50.000 lire annue, ad utilizzare gli impianti pubblici per la posa di un cavo che allaccia gli abbonati alla TV della zona ad un apposito impianto di ricezione e ripetizione dei programmi televisivi. Tale impianto, in mancanza dei ripetitori della RAI-TV, facilita la ricezione dei programmi televisivi e praticamente diventa un circuito chiuso che si presta a diventare una specie di stazione televisiva privata, capace di inserire sul video degli abbonati normali, programmi di sua scelta.

« L'allacciamento, sempre con il benessere dei comuni, viene fatto pagare al singolo

utente senza il rilascio di una qualsiasi ricevuta, lire 30.000 all'atto dell'impianto e lire 2.000 annue per la manutenzione.

« Le delibere comunali fanno riferimento al parere favorevole espresso il 5 luglio 1966, a firma ingegnere E. Gotta, dal Circolo delle costruzioni telegrafiche e telefoniche di Milano che si limita a menzionare il parere del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni del seguente contenuto: "La disciplina legislativa dell'uso degli aerei interni per audizioni radiofoniche (regi decreti 1928, 1940, 1946) applicata per analogia agli aerei esterni per ricezioni televisive non contiene il divieto di installare un'unica antenna per due o più fabbricati". E con questo parere si è autorizzata un'unica antenna per più paesi, per un'intera zona.

« Tutto questo è avvenuto mentre i ripetitori installati dagli utenti che si erano consorziate versando lire 1.500 cadauno venivano rimossi per due volte dietro l'intervento delle autorità, con la conseguente denuncia alla magistratura di circa 400 persone, ossia quasi tutti gli abbonati TV che oggi per ricevere i programmi televisivi sono costretti a versare alla ditta Riva 30.000 lire più 2.000 lire annue, più il canone da pagare alla RAI-TV.

« Di fronte a questa situazione che ha creato e crea notevole malcontento fra i cittadini interessati, gli interroganti chiedono se il Ministro intende intervenire immediatamente per far cessare le speculazioni in atto e perché la RAI-TV provveda ad installare gli impianti necessari dal momento che per il pagamento del canone TV non vi sono discriminazioni di zone.

(6691)

« BRIGHENTI, LAJOLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se lo stabilimento tipografico "SIT-Quattrombrevembre" presso il quale da giovedì 9 novembre si stampa un nuovo quotidiano del pomeriggio si serve delle attrezzature tipografiche e dei macchinari appartenenti alla società UESISA e chiedono di sapere altresì se la "Società CEGA" editrice del nuovo quotidiano *La Luna* si serve dei locali di via Quattro Novembre n. 149, appartenenti anch'essi alla succitata UESISA.

« Gli interroganti chiedono di conoscere la natura dei rapporti che intercorrono fra la "Editrice CEGA", lo stabilimento tipografico "SIT-Quattrombrevembre" e la società UESISA e se tali rapporti sono conciliabili con la circostanza che la UESISA, i cui beni,

fra area immobiliare e stabilimento tipografico, superano il valore di 5 miliardi, è stata da tempo posta in liquidazione.

« Gli interroganti chiedono se il Ministero del tesoro che dovrebbe per legge essere il destinatario delle somme ricavabili dalla liquidazione dell'UESISA (dettrati ovviamente i debiti che si sono accumulati nel tempo) ha esercitato un sufficiente controllo sul nuovo legame che si è creato fra la società in liquidazione e la nuova attività editoriale la quale persegue evidenti fini politico-elettorali a favore della democrazia cristiana e se sia preoccupato dei danni che proprio agli effetti della realizzazione dei beni liquidanti, possono essere provocati dalla nuova attività.

« Gli interroganti chiedono in particolare assicurazione che nessun trattamento di favore è stato fatto alla " Editrice CEGA " e alla " SIT-Quattronovembre " nell'affitto dei locali e nella cessione degli stabilimenti tipografici; trattamento di favore che oltre a mettere in luce illeciti legami fra gruppi democratici e organi di Governo, si risolverebbe in un ulteriore aggravio della gestione deficitaria dell'UESISA e di conseguenza in una diminuzione del valore dei beni che la liquidazione vorrebbe realizzare.

(6692) « BARCA, LAJOLO, RAFFAELLI, ALATRI, NANNUZZI, TOGNONI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione per sapere se è a conoscenza della grave situazione creatasi a Milano e provincia, a seguito dello sciopero a tempo indeterminato proclamato dai docenti degli Istituti tecnici serali dello Stato.

« Tale agitazione, che ha raccolto la solida adesione degli studenti lavoratori, trae origine dalla decisione presa dal Ministero della pubblica istruzione di ridurre drasticamente i compensi agli insegnanti, in funzione della quale la stragrande maggioranza di essi si è vista imporre una notevole riduzione del proprio stipendio.

« Tenuto conto quindi delle negative conseguenze di ordine economico e morale che tale provvedimento ha avuto sul corpo degli insegnanti, parecchi dei quali hanno preannunciato le loro dimissioni e che centinaia di studenti oltre a risentire la ben nota situazione negativa della categoria, rischiano per di più di perdere l'anno, mentre a Milano più che altrove l'industria richiede elementi altamente qualificati e specializzati; l'interrogante chiede al Ministro se non ritenga opportuno disporre l'immediata revoca

del provvedimento in questione ed in particolare chiede di conoscere quali misure si intendano adottare a breve scadenza per l'esame e l'accoglimento delle rivendicazioni da tempo poste al Governo da parte delle Associazioni studenti serali, volte ad un tempo a qualificare l'insegnamento ed a garantire agli studenti lavoratori più idonee e democratiche condizioni di studio.

(6693)

« ALINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli affari esteri per sapere se il Governo non ritenga necessario rivolgere al governo della Repubblica federale tedesca l'invito a richiamare in patria il suo Console generale a Palermo, signor Franz Obermeier, che operò nel nostro paese come agente della Sicherheits Dienst nazista e che per la sua attività spionistica venne allontanato nel 1936 dal territorio italiano, su richiesta dell'allora governo.

« Gli interroganti chiedono inoltre di sapere se risulti anche al Governo la presenza a diversi livelli della rappresentanza diplomatica della RFT in Italia di altri funzionari gravemente compromessi col regime nazista. Se il Governo non ritenga doveroso consultare la documentazione posta a disposizione di tutti i governi europei dalla Cecoslovacchia, dopo il ritrovamento in Boemia degli archivi ministeriali del 3° Reich — e già utilizzata dall'Austria, Francia, Inghilterra, Jugoslavia — al fine di evitare che sia mantenuto o concesso il gradimento alla presenza di altri signori Obermeier nel nostro Paese.

(6694) « MACALUSO, GALLUZZI CARLO ALBERTO, SANDRI, D'ALESSIO, SPECIALE, PELLEGRINO, PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni per sapere se rispondono a verità le voci messe in giro dalla stampa relative alla sostituzione della tassa di circolazione sulle auto con un aumento del prezzo dei carburanti.

Senza entrare nel merito della materia, agli interroganti sembra necessario un chiarimento immediato per dare tranquillità a migliaia di lavoratori italiani preoccupati dalle conseguenze di un simile eventuale provvedimento ed ai dipendenti dell'ACI i quali da dieci anni attendono un regolamento organico, e si vedono ora minacciati nella continuità del loro lavoro.

(6695) « LIZZADRI, ALINI, PASSONI, MINASI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per avere notizie sul mancato pagamento dell'integrazione comunitaria ai produttori di grano duro in Calabria.

Tale inadempienza, unitamente al mancato ritiro da parte dell'AIMA a prezzo d'intervento ed al conseguente scatenarsi della speculazione privata, hanno messo in condizione di vero dissesto i piccoli e medi produttori specie nelle zone del crotonese (Catanzaro). Il disagio delle categorie contadine le quali, oltre alla disoccupazione ed alla mancata assegnazione delle terre disponibili per la coltivazione, si vedono defraudate dei finanziamenti disposti per legge, ha raggiunto i limiti dell'exasperazione in diversi comuni come Melissa, Strongoli, Cutro, Isola Caporizzuto.

« Invece che fare affidamento agli interventi polizieschi, i quali non attenuano ma esaltano il giustificato malcontento, gli interroganti chiedono se il Ministro interrogato non intenda disporre con priorità ed urgenza il pagamento immediato delle integrazioni del grano duro ancora insolute, ed affrontare, con realismo, il problema del lavoro e della terra per le masse contadine interessate.

(6696) « **POERIO, MESSINETTI, MICELI, GULLO, FIUMANÒ, PICCIOTTO, TERRANOVA RAFFAELE** ».

Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord, per conoscere se non ritengano opportuno procedere alla immediata convocazione dei sindaci dei comuni della Sicilia colpiti dai recenti movimenti tellurici in uno con i presidenti delle amministrazioni provinciali di Enna e Messina.

« Sarà a conoscenza dei Ministri che l'interpellante ha già richiesto telegraficamente tale convocazione anche con la presenza del presidente del Governo regionale e dell'assessore ai lavori pubblici della Regione siciliana per il coordinamento dell'opera di intervento e di soccorso.

« L'interpellante chiede che in questa occasione siano adottate misure di emergenza e di intervento almeno uguali a quelle a suo tempo intervenute per l'Irpinia in occasione di eventi analoghi a quelli lamentati recentemente in Sicilia.

« L'interpellante chiede infine, anche sulla base delle suddette considerazioni, di conoscere il volume di spesa che Stato e Regione siciliana sono disposte ad affrontare per riparare i gravi danni verificatisi nelle numerose città siciliane colpite.

(1243)

« **SCALIA** ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, in relazione ai gravi pericoli che minacciano la esistenza stessa di Venezia, fragile ed immenso patrimonio italiano ed universale, pericoli che la disastrosa mareggiata del 4 novembre 1966, e, ad un anno di distanza le alte maree del 5 novembre 1967, continuamente ripropongono dato lo sprofondamento della città storica, il mutato regime lagunare, l'erosione dei litorali che da Chioggia attraverso Pellestrina, San Pietro, Alberoni, Lido, le isole di Sant'Erasmo e Vignole, sino alla penisola del Cavallino, e a Treporti proteggono dal mare la laguna nel cui grembo è Venezia.

« Gli interpellanti chiedono al Presidente del Consiglio dei ministri di voler esporre quali siano gli intendimenti del Governo in relazione alla necessità di:

1) accelerare tempi e ritmi degli interventi di ripristino e consolidamento in corso dei Murazzi e delle difese a mare, data la gravità delle rotte e delle brecce verificatesi lungo le difese a mare, il ritardo in cui oggi si è nei lavori, conseguenza gravissima dell'aver sospeso per trent'anni, dal 1934, la manutenzione delle difese a mare affondando al piede delle stesse sasso d'Istria come scogliera frangiflutto;

2) affrontare organicamente i problemi dell'idraulica lagunare considerando gli effetti negativi che derivano dal continuo interramento compiuto e in corso di vaste zone di barena lagunari per ricavarne aree industriali o per servizi, dalla escavazione in corso di un grande canale di navigazione dal Porto di Malamocco alla zona industriale, dalla costruzione testé ultimata della strada Romea in barena nel tratto dal Nuovissimo a Chioggia tagliando la laguna con un argine pieno interrotto da soli tre ponti, dagli interventi in corso per gli interrimenti di zone di barena a San Giuliano e alle basi del Ponte della Libertà; cioè dalle continue modifiche empiriche e disorganiche del regime lagunare;

3) assicurare che i lavori del Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia finalmente insediato, e di cui occorre assicurare l'opportuno coordinamento

con studi internazionali, procedano senza proroghe e ritardi;

4) porre in esecuzione un organico piano di difesa del suolo, di riassetto idrogeologico dal monte al mare in tutto il territorio delle Tre Venezie, con una impostazione unitaria sia in fase di progettazione che di sperimentazione e di esecuzione, coordinando mezzi, intelligenze volonà oggi disperse quando non contraddittorie e in conflitto;

5) restituire in ordine a ciò al Magistrato alle acque le fondamentali attribuzioni previste dalla legge del 1907 dando a questo ente, insieme ai necessari poteri di direzione e di intervento, i mezzi finanziari occorrenti. La situazione dimostra l'assoluta necessità di una responsabile unità di direzione sui problemi idrogeologici almeno in tutto il territorio delle Tre Venezie, coordinando i poteri del Magistrato alle acque con quello delle Regioni a statuto speciale e con l'ordinamento regionale;

6) varare provvedimenti urgenti per un deciso intervento sui problemi dell'edilizia veneziana e dell'insediamento umano della città storica, con un piano di risanamento che ponga termine all'insostenibile ulteriore permanenza nei piani terra inabitabili e insalubri, di migliaia di famiglie;

7) risarcire i danni che l'ultima alluvione ha provocato a Venezia e nel suo territorio comunale, specie in agricoltura rinnovando le misure di legge già predisposte per gli avvenimenti del 1966;

8) impedire che da quanto avviene tragano ulteriore spinta a Venezia storica fenomeni di abbandono e di degradazione economica, il che significa affrontare i problemi della vita economica di Venezia, della politica marinara e cantieristica, della sua difesa e del suo sviluppo.

(1244) « VIANELLO, GOLINELLI, BARCA, CAPRARA, MICELI, NATOLI, SERONI, LEONARDI, Busetto, SCOTONI, LIZZERO, LI CAUSI, AMBROSINI, MARCHESI, FRANCO RAFFAELE, ASTOLFI MARUZZA, MORELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord ed i Ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali urgenti ed adeguati provvedimenti abbiano preso a favore delle popolazioni dei comuni di Mistretta, Nicosia, Cerami, Capizzi, Castel di Lucio, Reitano,

Tusa, Pettineo, Motta d'Affermo e S. Stefano di Camastra, colpiti dal grave fenomeno tellurico verificatosi il 31 ottobre 1967 e reiteratosi con ulteriori movimenti sismici nei giorni successivi e se non ritengano comunque, sia per i danni ingenti subiti dagli edifici pubblici e privati, sia per le sopravvenute difficoltà climatiche, sia per la mancanza di viabilità, sia per la indigenza della gran parte delle popolazioni colpite, di approntare alloggi di immediata consegna, consentendo l'utilizzo di quelli già pronti, di disporre adeguati stanziamenti in denaro per le molteplici necessità delle famiglie colpite, di consentire l'impiego dei fondi del piano verde a favore delle zone agricole colpite, di disporre l'immediata distribuzione di foraggi gratuiti agli allevatori dei centri colpiti, di effettuare sgravi fiscali, sospensione di pagamenti, moratorie di scadenze in tutti i predetti comuni sinistrati; infine di emanare, così come fatto in casi analoghi di precedenti pubbliche calamità, un decreto-legge d'immediata attuazione, che contempra organiche provvidenze in favore delle popolazioni e delle zone colpite che regoli integralmente la materia con una adeguata previsione di spesa, dell'ordine di svariati miliardi.

(1245)

« SANTAGATI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale per conoscere i loro intendimenti in ordine alle rivendicazioni avanzate dagli ingegneri, chimici ed assistenti tecnici dell'Associazione nazionale per il controllo della combustione, tendenti ad ottenere un nuovo adeguato trattamento economico, per il quale invocano il diritto, discendente dal decreto legislativo luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, ad un complessivo, per stipendio e per altri assegni fissi di carattere generale, fino alla eccedenza del 20 per cento del trattamento economico complessivo in godimento dei tecnici dell'IGMCTC, cui i tecnici dell'ANCC possono essere parificati in relazione alla importanza dell'Ente e, soprattutto, alle funzioni esercitate, tenuto conto che detto personale da oltre 50 giorni è in stato di sciopero, motivato per l'appunto dalla mancanza di ogni risposta da parte degli Organi di Governo interessati;

per sapere se risponda a verità che in occasione del pagamento delle retribuzioni relative al mese di ottobre 1967 non solo sia stata effettuata in unica soluzione la frat-

tenuta relativa alle giornate di sciopero per cui la " busta paga " è stata consegnata priva di qualsiasi importo — e quindi negando a questi lavoratori ed alle loro famiglie anche il minimo vitale — ma, quel che è più grave, giustificando l'assenza di ogni competenza con una motivazione non corrispondente alla realtà dei fatti come quella risultante su alcune buste " aspettativa senza assegni per servizio militare ";

per sapere, inoltre, in base a quali criteri, in netto spregio ai dettami dell'articolo 40 della Costituzione, il Commissario governativo dell'ANCC abbia diffidato i singoli ingegneri assunti a tempo determinato dal proseguire nello sciopero, minacciando in caso contrario di sottoporre la questione agli organi competenti per eventuali misure a loro danno;

per conoscere, ancora, se è vero che sia stato effettuato il richiamo in servizio di ex funzionari tecnici dell'ANCC attualmente in trattamento di quiescenza per raggiunti limiti di età ma per la maggior parte svolgenti attività di consulenza per ditte costruttrici e utilizzatrici di apparecchi soggetti alla vigilanza dell'ANCC, con la inammissibile conseguenza di incompatibilità tra l'attività di consulenza e le funzioni che si intenderebbero loro assegnare sia pure in via provvisoria da parte dell'ANCC;

per conoscere ancora se sia vero che le Prefetture, in accordo con gli organi del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, abbiano disposto i collaudi — *ope legis* di esclusiva pertinenza del personale tecnico dell'ANCC — a mezzo degli ispettori del lavoro, in antitesi con i disposti del regio decreto 12 maggio 1927, n. 824;

per sapere poi fino a qual punto rispondano al vero le notizie di stampa che preannunciano la richiesta di intervento della Cassa integrazione guadagni per migliaia di lavoratori dell'industria della meccanica varia, delle ditte cioè costrette a ridurre gli orari di lavoro per l'impossibilità di sottoporre le apparecchiature ai collaudi previsti dalla legge;

per chiedere infine se tutti questi interrogativi non comportino la necessità di un intervento da parte delle Autorità governative immediato e risolutivo, nel pieno rispetto dei diritti dei lavoratori.

(1246) « CRUCIANI, ROBERTI, ABELLI, ALMIRANTE, DE MARZIO, FRANCHI, ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per conoscere il motivo per cui i Consigli di amministrazione degli Enti previdenziali " allineati ", nel deliberare in ossequio alla legge del 29 maggio 1967, n. 337, hanno interpretata quest'ultima nel senso di ridurre le retribuzioni relative alle due qualifiche di direttore principale e di direttore e, contemporaneamente, trascurare la doverosa necessità di elevare al limite previsto dalla precitata legge, il trattamento economico del restante personale.

« A giudizio degli interpellanti tale procedura viene a violare in linea di diritto gli articoli 3 e 97 della Costituzione, e sotto il profilo morale, viene a mortificare ulteriormente quel personale che è già stato ingiustamente vilipeso dalla recente diffamatoria campagna di stampa.

« Si chiede inoltre, come mai lo stesso Ministro del lavoro non ha tenuto in alcun conto il contenuto del fonogramma indirizzato gli in data 18 ottobre 1967 dalla Federazione parastatali CISNAL, nel quale, fra l'altro, si denunciava il grave e giusto fermento della Categoria che trovasi, per difendere i suoi diritti, alla vigilia di un massiccio sciopero che provocherebbe dannose ed incalcolabili negative ripercussioni nell'assistenza dei lavoratori assicurati.

(1247) « ALMIRANTE, CRUCIANI, MICHELINI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e delle finanze per conoscere — in relazione alle vicende emerse sulla stampa a seguito dell'arresto operato dalla Guardia di finanza del noto mafioso Mancino Rosario da quattro anni latitante —:

1) quale azione è stata svolta dagli organi dello Stato per realizzare l'esecuzione del mandato di cattura emesso dal Tribunale di Palermo ed in particolare se, quando e con quale esito siano state effettuate le opportune richieste di estradizione nei confronti dei paesi dove il Mancino ha soggiornato in questi anni apertamente;

2) quali provvedimenti sono stati adottati a carico dei funzionari che con i loro pareri, informazioni e deliberazioni hanno consentito la concessione al Mancino dei permessi di detenzione di armi, e di porto di pistola, e di passaporti (più volte ritirati e più volte riconsegnati);

3) quali accertamenti sono già stati operati e quali sono in corso per confiscare e co-

munque colpire gli illeciti profitti del Mancino Rosario che lo hanno portato dalla condizione di povertà alla più sfacciata ricchezza.

(1248) « MACALUSO, SPECIALE, PELLEGRINO, DI BENEDETTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Ministro della sanità, per conoscere i motivi, per i quali a circa un anno dalla promulgazione della legge 1° dicembre 1966, n. 1081, soltanto in 21 delle 94 province italiane siano stati costituiti i comitati provinciali dell'ONMI mentre continuano a permanere delle discutibili gestioni commissariali, spesso faziose e di lampante ispirazione politica;

in particolare chiede di sapere se gli risultino i gravi abusi e le sfacciate inadempienze perpetrati dal commissario socialista di Catania, dove si sono verificati arbitrari licenziamenti e trasferimenti locali, mancati versamenti di contributi previdenziali, sistematici ritardi nel pagamento delle competenze ai medici consultoriali o addirittura gli incredibili casi di un'economia tenuta inoperosa, per circa un anno in una Casa della madre e del bambino chiusa per disposizione della presidenza dell'ONMI e per converso un inserviente non di ruolo alla quale in una altra istituzione della provincia è stato affidato l'incarico di economia;

infine per sapere in che modo intenda regolarizzare immediatamente una situazione insostenibile denunciata fin dal 28 e 29 set-

tembre 1967 da espliciti ordini del giorno, approvati dal consiglio direttivo del sindacato nazionale dipendenti ONMI.

(1249)

« SANTAGATI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per sapere se esistono particolari ragioni che lo inducono a non provvedere, come sarebbe suo preciso dovere, alla nomina dei nuovi Consiglieri di Amministrazione e dei componenti del Collegio sindacale all'Istituto nazionale della previdenza sociale il mandato dei cui consessi non solo è scaduto fin dal 15 dicembre 1966 ma avrebbe dovuto essere revocato alla luce dei pesanti rilievi mossi, sia al Consiglio che al Collegio sindacale ancora in carica, dalla Commissione senatoriale d'inchiesta per l'INPS.

(1250)

« MICHELINI, ALMIRANTE, CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Governo per sapere quali provvedimenti intenda disporre per alleviare i danni ed i disagi ai cittadini di Nicosia, di Mistretta, di Cesarò, di Capo d'Orlando, di Santo Stefano di Camastra e degli altri centri siciliani colpiti recentemente dal terremoto.

(1251)

« CALABRÒ ».