

95.

SEDUTA DI LUNEDÌ 10 MARZO 1969

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi	5441	
Disegni di legge:		
<i>(Deferimento a Commissione)</i>	5481	
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	5441	
Proposte di legge:		
<i>(Annunzio)</i>	5441	
<i>(Deferimento a Commissione)</i>	5441	
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	5441	
Interrogazioni (Annunzio):		
PRESIDENTE	5480	
GASTONE	5481	
LIBERTINI	5480	
RAUCCI	5480	
Interpellanze e interrogazioni sulle strutture portuali italiane (Svolgimento):		
PRESIDENTE	5442, 5451, 5452, 5453 5458, 5478, 5479	
AVOLIO	5475	
BIONDI	5468	
CARADONNA	5470	
CATTANEI	5465	
D'ALEMA	5451, 5467	
DAGNINO	5447, 5465	
GIACHINI	5444, 5460, 5462, 5463	
INGRAO	5452, 5458, 5459	
LUPIS, <i>Ministro della marina mercantile</i>	5453, 5455, 5458, 5464 5465, 5473, 5477	
RAUCCI	5473	
Corte costituzionale (Annunzio di sentenza)	5441	
Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	5441	
Per la discussione di una proposta di legge:		
PRESIDENTE	5479	
COTTONE	5479	
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	5441	
Ordine del giorno della seduta di domani	5481	

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

FINELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 6 marzo 1969.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Pitzalis e Scarascia Mugnozza.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

PELLEGRINO ed altri: « Norme per il collocamento a riposo, per limiti di età, degli appartenenti al Corpo degli agenti di custodia » (1168);

QUILLERI e SERRENTINO: « Proroga dei termini per l'ultimazione dei lavori di costruzione relativi alle licenze edilizie rilasciate entro il 31 agosto 1968, in base alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, modificata dalla legge 6 agosto 1967, n. 765 » (1169).

Saranno stampate, distribuite e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

« Provvidenze per il comune di Roma » (approvato da quella I Commissione) (1165);

Senatori DAL CANTON MARIA PIA ed altri: « Agevolazioni fiscali in favore delle famiglie numerose » (approvato da quella V Commissione) (1166);

Senatori ZANNIER e BURTULO: « Proroga del termine previsto dalla legge 16 dicembre 1961, n. 1525, relativo alle agevolazioni tributarie a favore degli stabilimenti industriali del territorio del comune di Monfalcone e del territorio della zona portuale Aussa-Corno in provincia di Udine » (approvato da quel Consesso) (1167).

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

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che il seguente provvedimento è deferito alla XII Commissione (Industria) in sede referente, con il parere della II e della IV Commissione:

BALDANI GUERRA ed altri: « Istituzione dell'albo dei commercianti, sospensione del rilascio delle licenze di commercio e nuove norme per i comuni » (1125).

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, primo comma, lettera b), della legge 17 agosto 1942, n. 1150 (esecuzione di costruzione senza la prescritta licenza) (doc. IV, n. 57).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Annunzio di una sentenza della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, la Corte costituzionale ha trasmesso con lettera in data 5 marzo 1969 copia della sentenza n. 28 della Corte stessa, depositata in pari data in cancelleria, con la quale la Corte ha dichiarato « l'illegittimità costituzionale dell'articolo 553, n. 2, del codice di procedura penale limitatamente alle parole: " se in conseguenza di essa il condannato è stato dichiarato contravventore abituale o professionale " » (doc. VII, n. 36).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni.

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sulle strutture portuali italiane.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

Giachini, Ceravolo Sergio, Lombardi Mauro Silvano, Arzilli, D'Ippolito, Bastianelli, Pirastu, Speciale, Amasio, Fasoli, Vianello, Malfatti Francesco e Skerk, al ministro della marina mercantile, « per conoscere quali siano gli intendimenti del Governo in ordine alla crisi strutturale che — da tempo ormai — investe gli scali marittimi del paese; considerando che questa crisi non è stata avviata a soluzione con il programma economico quinquennale, che non ha affrontato organicamente i problemi presenti nel settore marittimo dell'economia, riducendosi a indicare obiettivi generali, contraddetti poi dalle indicazioni di strumenti e mezzi inadeguati; rilevando, con preoccupazione, come, nella carenza dei pubblici poteri, il capitale privato preme per una sua partecipazione diretta sul terreno finanziario nel settore portuale, con la esplicita volontà di disarticolarne ancor più il carattere pubblico per adeguarlo alle " convenienze " private; chiedono al Governo se non intenda: a) predisporre il finanziamento delle cifre indicate dal programma nazionale di sviluppo (260 miliardi, di cui 40 della Cassa per il mezzogiorno, dei quali solo 75 sono stati finanziati con la legge del 1965, n. 1200); b) rivedere le cifre del programma — da tutti riconosciute insufficienti — sulla base della elaborazione di un piano nazionale dei porti, articolato regionalmente, rispondente alle necessità del costante aumento di traffico e di uno sviluppo dell'economia nazionale, teso a superare gli squilibri e le contraddizioni esistenti nell'interesse della collettività; c) riaffermare l'indispensabilità del carattere pubblico dei porti e la gestione democratica degli stessi su base regionale » (2-00019);

Dagnino, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della marina mercantile, dei lavori pubblici e del tesoro, « per sapere se ritengano di effettuare un " bilancio " del programma per il potenziamento dei porti italiani. I recenti provvedimenti economici approvati dal Governo, aventi lo scopo di stimolare gli investimenti, non hanno infatti previsto alcuno stanziamento per i porti, malgrado l'accresciuta importanza che essi assumono per la nostra economia. Infatti, dei 16 milioni di tonnellate di incre-

mento del nostro commercio con l'estero verificatosi dal 1966 al 1967, ben 13 sono stati assorbiti dal " trasporto via mare " (nel 1967 sono passati attraverso i porti 164 milioni di tonnellate su di un totale di 192). Pare all'interpellante che, dati i tempi lunghi tecnicamente necessari per l'attuazione delle opere marittimo-portuali, se non si imposta subito la seconda fase del programma di potenziamento dei porti italiani, si rischia di disattendere un preciso impegno assunto dal Parlamento e dal Governo e previsto dal programma economico che scade tra poco più di due anni; ma soprattutto si rischia di disattendere ad una notevole esigenza del nostro sistema economico. L'efficienza del sistema portuale, e quindi l'incidenza dei costi dei servizi portuali sulla produzione, ha infatti particolare rilevanza per l'Italia, che importa dall'estero quasi tutte le materie prime di cui abbisogna la sua industria, e che esporta una notevole aliquota della sua produzione » (2-00079);

D'Alema, Ceravolo Sergio e Amasio, ai ministri delle partecipazioni statali, della marina mercantile e dei lavori pubblici, « per sapere quali siano le reali intenzioni del Governo circa l'assegnazione all'IRI, e per esso all'Italstat, del compito di finanziare e costruire grandi opere portuali in alcuni centri marittimi del paese. Gli interpellanti rilevano che di fronte all'ormai manifesta carenza della politica governativa in ordine ai problemi del settore marittimo-portuale dell'economia nazionale si può contemplare anche l'eventualità di forme di intervento straordinario per accelerare i finanziamenti e l'esecuzione di opere portuali. Gli interpellanti ritengono che a tali forme di intervento si possa giungere in maniere diverse, ma preferibilmente conferendo direttamente agli enti portuali il contributo di istituti finanziari e creditizi di natura pubblica e che per l'esecuzione delle opere non si debba escludere di assegnarla ad una azienda IRI se questa assicura tempi di esecuzione più celeri e garanzie tecniche. Gli interpellanti affermano però: a) che sia da condannare ogni tentativo di ricorrere alla prassi di creare nuovi enti o istituti che col pretesto della maggiore agilità in effetti tendono, invece, a nascondere la reale crisi delle strutture dello Stato ed il fallimento di tutta la politica marittimo-portuale governativa, che vanno risolti invece con un cambiamento di politica e affrontando il problema delle riforme di struttura; b) che si debba richiamare l'IRI all'assolvimento

della sua funzione primaria che è quella di potenziare, rinnovare e sviluppare le aziende industriali che ad essa fanno capo e che in Liguria sono investite da una profonda crisi per la lamentata mancanza di mezzi finanziari che invece poi l'Istituto di ricostruzione industriale investe largamente in opere autostradali e servizi in genere; c) che una politica portuale, se non può prescindere da scelte prioritarie, tuttavia deve permettere che queste avvengano nell'ambito di un piano di sviluppo dell'intero sistema portuale nazionale e che in particolare sia da evitare che qualsiasi decisione relativa alla progettazione dei piani di sviluppo portuali possa essere sottratta alle autorità competenti cioè agli enti portuali che in Liguria debbono dar luogo ad un sistema regionale dei porti sulla cui base deve realizzarsi lo sviluppo degli empori marittimi della regione; d) che tali piani si debbono concretizzare con i necessari finanziamenti che debbono essere a carico del bilancio dello Stato essendo questa la condizione che rende possibile anche ogni operazione di prefinanziamento; e) che sia da escludere in ogni modo la introduzione nei porti della presenza privatistica nella costruzione delle grandi opere portuali, che si vuole usare come veicolo per affermare il tradizionale obiettivo del grande padronato di assumere il pieno controllo della gestione dei porti e della direzione dei loro servizi, con particolare riguardo a quelli che hanno rilevanza strategica dal punto di vista tecnico ed economico; f) che anche di fronte ad un eventuale intervento straordinario questo non deve rappresentare in alcun modo una compartecipazione privata alla gestione delle attività portuali, che debbono interamente essere gestite soltanto dagli enti portuali ai quali deve essere garantito sempre più carattere pubblico, democratico e unitario » (2-00131);

e delle seguenti interrogazioni:

Dagnino e Cattanei, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri delle partecipazioni statali, della marina mercantile e dei lavori pubblici, « per conoscere il pensiero del Governo sulla possibilità che i lavori per la costruzione del porto di Genova-Voltri e di quello di Savona-Vado, siano prefinanziati e realizzati dall'IRI, eventualmente attraverso un'apposita società per azioni e l'emissione di obbligazioni, con il rimborso della spesa da parte dello Stato in un numero di anni da stabilirsi. Infatti il progresso dell'economia nazionale è indissolubilmente legato all'incremento degli scambi con l'estero, pas-

sati dal 1966 al 1967 da 176 a 192 milioni di tonnellate (+9 per cento), di cui l'85 per cento avviene via mare. Il porto di Genova, sbocco naturale sul mare dell'economia del nord-Italia ed il cui movimento merci è stato nel 1967 pari al 21 per cento dell'intero traffico portuale italiano con l'estero, riveste una fondamentale importanza, unitamente all'asse portuale Genova-Savona, ai fini della realizzazione di un grande "Europort" del sud. Ciò anche in relazione ai programmi in corso per il potenziamento del porto di Marsiglia, dei porti spagnoli (con il contributo della Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo) e dei porti del nord-Europa. Di fronte a queste esigenze, si rileva che l'attuazione dei piani dei porti, specie in riferimento allo stanziamento dei fondi necessari, suscita legittimi dubbi sulla possibilità della tempestiva realizzazione delle opere programmate. Inoltre la lunghezza e la complessità delle procedure tecnico-amministrative determinerebbero in ogni caso la perdita di un rilevante numero di anni, con il rischio di vedere tagliati fuori i nostri porti dall'acquisizione dei traffici basati sulle nuove tecniche dei *containers*, delle navi traghetto e dei nuovi prodotti chimici. A seguito di quanto sopra rilevato, si verifica conseguentemente che i lavori per la costruzione del porto di Genova-Voltri, comportanti una spesa di oltre cento miliardi, sono a tutt'oggi finanziati soltanto per cinque miliardi, e che non è stato finora predisposto alcun finanziamento per la costruzione del porto di Savona-Vado. Tutto ciò conferma quindi l'urgente necessità di ricorrere (ad evitare un grave pregiudizio per l'intera economia italiana), almeno per la realizzazione di taluni punti essenziali del piano dei porti, a procedure più spedite ed all'acquisizione di mezzi finanziari straordinari » (3-00427);

Biondi, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della marina mercantile, dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali, « per conoscere quali iniziative concrete il Governo intenda assumere per realizzare il potenziamento del porto di Genova, in collegamento con la realizzazione dei porti di Voltri e di Vado, nel quadro della improcrastinabile esigenza di adeguamento e sviluppo della struttura portuale ligure di fronte alla contestuale vigorosa azione concorrenziale dei porti di Marsiglia e di altri del nord-Europa, sostenuta da concreti programmi di ampliamento già predisposti dai governi di quei paesi e in via di attuazione. Le iniziative

che si sollecitano dovrebbero tenere in considerazione le convergenti possibilità di sostegno e di iniziativa pubblica (partecipazione statale) e privata, al fine di non veder compromessi i programmi per la modestia dei fondi stanziati e per le lungaggini e la difficoltà dei modi e dei tempi delle procedure burocratico-amministrative. L'interrogante chiede di conoscere il pensiero del Governo sulle indispensabili misure previste: 1) al fine di assicurare sufficiente tempestività di attuazione al piano dei porti, altrimenti inidoneo a conseguire le sue finalità; 2) per il superamento, con il concorso dell'iniziativa privata e pubblica, dei punti morti e comuni delle lentezze delle procedure e dei finanziamenti che rischierebbero di anchilosare l'essenziale sviluppo portuale genovese e ligure di fronte al più rapido e concorrenziale potenziamento di altri empori marittimi, mediterranei e non; 3) per rivedere, sul piano esecutivo ed operativo (oltre che nelle dimensioni) l'azione volta al potenziamento degli empori portuali liguri, al cospetto delle iniziative attualmente in corso per i porti di Marsiglia, Rotterdam, Anversa ed Amburgo; 4) per attribuire in questo particolare contesto un ruolo ed una funzione promozionali alla partecipazione statale, in obbedienza al preminente interesse pubblico che l'economia portuale ligure e nazionale indubbiamente riveste » (3-00541).

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze e interrogazioni, che concernono lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Giachini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

GIACHINI. Questa nostra interpellanza, presentata nella scorsa estate, avrà risposta da un Governo diverso da quello cui è stata diretta. Si potrebbe dire che i governi passano, si succedono l'uno agli altri, ma la crisi dell'economia marittima, e del settore portuale in particolare, rimane, anzi si aggrava. Da questo punto di vista si può dire che nell'azione dei governi che si sono succeduti vi sia stata una « continuità », perché i problemi dell'economia marittima si aggravano. La situazione infatti resta sempre uguale. Ripeto: i governi passano e ancora non si vede allo orizzonte una politica seria in questo settore e non soltanto in questo settore. È vero che, per ogni nastro che viene tagliato all'inaugu-

razione di questa o quella fiera, si fa un gran parlare di porti commerciali, industriali, petroliferi, di porti di sviluppo o turistici, così come si fa un gran parlare del traffico per *containers*, dell'unico scalo (e non si capisce bene perché ci si orienterebbe verso Cagliari) oppure dei tre scali nazionali. I ministri che si susseguono nella responsabilità del dicastero della marina mercantile parlano di commissioni che studiano questo o quel problema, ma la situazione si aggrava.

Da anni ormai il settore marittimo è travagliato da una profonda crisi; da anni tutti sono concordi nel riconoscere che si tratta di una crisi strutturale e da anni si sostiene da più parti la necessità che finalmente si adotti una organica politica marinara. Però tutte le voci che finora si sono levate sono rimaste inascoltate.

Per provarlo basta dare uno sguardo agli elementi costitutivi di quella che dovrebbe essere una politica marinara. Facendo questo esame ci si rende subito conto del tipo di situazione che ci sta dinanzi.

In primo luogo la nostra flotta, malgrado gli aumenti di tonnellaggio registrati, non riesce ad essere competitiva. I dati sulla bilancia dei noli annualmente pubblicati dalla Banca d'Italia dimostrano all'evidenza tale affermazione. In secondo luogo, la soluzione — se di soluzione si può parlare — sbandierata per il settore dei cantieri con il cosiddetto « piano CIPE », se ha colpito direttamente la economia di intere zone della nostra nazione — e per tutte basti citare Trieste —, non si può dire abbia risolto il problema della riorganizzazione cantieristica, riorganizzazione che avrebbe fatto dell'industria navalmeccanica uno dei settori propulsivi dell'industria nazionale.

Dirò, *en passant*, che proprio in questi giorni, malgrado gli impegni solenni presi nel documento della commissione Caron, il ministro Preti ha comunicato ai lavoratori spezzini che per quel cantiere non vi è più niente da fare. Non si parla nemmeno più dell'eventualità dello studio della cosiddetta « industria sostitutiva ». Questa è un'altra prova del fatto che le questioni riguardanti i cantieri vengono considerate con una visione aziendalistica, senza alcun raccordo né con i problemi della flotta né con quelli dello sviluppo industriale di intere zone.

Oggi tutta la nostra struttura portuale è vecchia e cadente e sta diventando — e forse è già diventata — una strozzatura per l'economia del nostro paese. A questo punto, signor ministro, non si può fare riferimento al pro-

gramma quinquennale — del quale, tra l'altro, in questi tempi non parla più nessuno, forse per pudore — dal momento che tutti gli obiettivi in esso previsti sono stati quotidianamente contraddetti dalla realtà. Tra l'altro, tale programma quinquennale, per quanto si riferiva all'economia marittima, non solo non affrontava i nodi che erano alla base della sua crisi, ma prevedeva soluzioni generiche, già superate dai fatti: sarebbe stato sufficiente, nel momento in cui il piano veniva compilato, fare un semplice calcolo aritmetico per rendersene conto. Si volle allora respingere ogni proposta del nostro gruppo, ma oggi, dopo tre anni, si deve riconoscere che certe cifre, certi dati che erano stati ritenuti validi non avevano alcun valore.

Signor ministro, nella nostra interpellanza chiedevamo l'estate scorsa (e chiediamo ancora oggi, perché purtroppo alla domanda non è stata ancora data risposta) se il Governo fosse disposto a stanziare subito le cifre residue previste dal piano quinquennale. Non solo i settori interessati affermano che i 260 miliardi previsti sono troppo pochi rispetto alle esigenze del nostro sistema portuale; ma di quei 260 miliardi soltanto 75 (più 5 che non si sa bene se siano venuti dal bilancio ordinario o da qualche altra parte) sono stati effettivamente stanziati. A questi si devono aggiungere i 40 della Cassa per il mezzogiorno.

Chiediamo, quindi, se il Governo sia disposto a stanziare subito le cifre residue. Si sentono in proposito discorsi abbastanza strani, e sarebbe bene che il ministro dicesse una parola di chiarezza. Qualcuno vorrebbe, per esempio, includere nel conto delle cifre previste dal piano anche tutte le leggi speciali, come quella per i bacini di carenaggio di Livorno, di La Spezia e di Trieste, ed altre opere consimili, per dimostrare che le spese effettive sono state superiori ai 75 miliardi. È un giochetto che non possiamo accettare, perché quando abbiamo discusso il piano e la inadeguatezza dei 260 miliardi, si affermò, e con forza, che questi dovevano essere considerati tutti straordinari; prescindendo cioè da leggi speciali o da stanziamenti ordinari di bilancio.

Ma vi è un altro aspetto. Non soltanto solo una piccola parte è stata finanziata, ma come sta andando avanti l'esecuzione reale delle opere per le quali quelle cifre sono state devolute? Nella presentazione programmatica del suo Governo, l'onorevole Leone, citando i porti, parlò della necessità, tra l'altro, di utilizzare altri strumenti per rendere l'esecuzione delle opere marittime più rapida, più tem-

pestiva di quanto non fosse stata in precedenza. Dopo tale accenno, che fu ripetuto nel corso del dibattito sul bilancio dello Stato per il 1969, non abbiamo saputo più niente o, meglio, abbiamo saputo che è stata costituita una commissione di studio. Tale commissione ha partorito risultati? non lo sappiamo.

Ma vi è di più. La domanda contenuta nella nostra interpellanza è precisa: chiediamo cioè se il Governo sia disposto a versare le cifre residue previste dal piano. In sede di Commissione, discutendo il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, il relatore disse che nel corso del 1969 il Ministero avrebbe provveduto ad un finanziamento di 60 miliardi per questi porti. Ma anche questo è rimasto un accenno campato in aria. Vorremmo sapere dal signor ministro se il silenzio debba essere interpretato nel senso che qualche cosa di organico è andato avanti o se invece indichi la continuità della politica di inerzia verso tutti i settori dell'economia marittima.

Vedendo che si è deciso di rispondere a questo gruppo di interpellanze che si riferiscono ai problemi portuali, ci siamo domandati se, almeno sul terreno di stanziamenti immediati, in rapporto alle cifre previste dal piano, il ministro avrebbe annunciato qualche buona novità. Vedremo; ma va detto subito che, se il finanziamento delle cifre residue è un'urgenza immediata, purtroppo esso non risolve il grande problema di tutta la crisi del settore portuale. È per questo che nell'interpellanza poniamo l'accento su un altro punto: è disposto il Governo, finalmente, ad elaborare e ad attuare una politica democratica (sottolineo la parola democratica) del mare, che implichi l'organizzazione di un sistema portuale nazionale, articolato regionalmente e gestito democraticamente? E — come necessaria conseguenza di questa elaborazione — è disposto il Governo a rivedere le cifre del piano destinando ai porti cifre ben più consistenti di quelle previste col primo programma quinquennale di sviluppo?

Ci rendiamo conto che non è domanda da poco: essa infatti implica la necessità di affrontare le cause di fondo dell'attuale crisi strutturale che investe tutta l'economia marittima e particolarmente i nostri porti. Agli antichi squilibri che gravavano sul nostro paese si sono infatti aggiunte nuove contraddizioni in conseguenza del fatto che il processo di sviluppo avuto dall'Italia negli ultimi anni è stato diretto dai grandi monopoli; ed una di queste contraddizioni è data appunto dalla crisi di tutto l'assetto portuale.

È, del resto, tutto l'insieme del sistema dei trasporti che è coinvolto. Avremo fra poco — e ce ne gloriamo — la prima rete autostradale d'Europa, ma, contemporaneamente, avremo la rete della viabilità ordinaria ultima d'Europa. Le ferrovie, affannosamente e dietro la spinta dei lavoratori e dei sindacati, cercano di rimediare alle « buche » che si sono formate nel corso di tutti questi tempi; e i porti, con le strutture che sono praticamente quelle dell'anteguerra (perché sono stati ricostruiti così com'erano), devono far fronte ad un traffico quadruplicato, che tende ai 300 milioni di tonnellate nel 1970, senza nemmeno avere la prospettiva di potere in qualche modo sopprimere a ciò che si presenta.

Quanto e come, onorevole ministro, pesa su tutto questo aspetto la scelta incontrollata della diffusione della motorizzazione privata? Quanto e come questa scelta — che la settimana scorsa l'ingegner Agnelli in Commissione industria di questo ramo del Parlamento ha ribadito come essenziale per lo sviluppo generale del paese — determina ulteriori storture rispetto a quelle che ci sono già?

A ben osservare i problemi aperti nella economia marittima, signor ministro, si è indotti ad affermare che i governi che si sono succeduti alla direzione del paese, pur difendendo e mediando gli interessi generali della borghesia, non sono stati neppure in grado di mediarli razionalmente. Infatti l'attuale situazione di crisi dell'economia marittima non si giustifica nemmeno dal punto di vista degli interessi del capitalismo. Sovente si parla dei grandi scali anseatici, della loro efficienza, della concorrenza che minacciano di fare ai nostri e che in parte già fanno. Il nostro è un paese importatore di materie prime: il 90 per cento delle importazioni ci giunge via mare. Ciò significa che, essendo mancata finora anche una politica di razionalizzazione rispetto al tipo di sistema economico che è in atto, si subiscono spinte settoriali, che se possono essere razionali dal punto di vista aziendale (può essere razionale per una determinata industria chiedere uno scalo per conto suo, può essere razionale l'interesse di un singolo di chiedere una concessione particolare), diventano però irrazionali nei confronti della società italiana nel suo complesso, di tutto il meccanismo economico. Di qui la politica delle cosiddette autonomie funzionali, della testa d'ariete tendente allo sgretolamento del carattere pubblico dei porti. Di qui ancora l'accentramento delle decisioni, il sistema dei controlli vessatori e il cattivo funzionamento degli enti portuali. Anche la mi-

gliore legge fatta per gli enti portuali in questi ultimi tempi, appunto perché ancora aganciata ad una visione accentrata dei problemi dello sviluppo del nostro paese, diventa un elemento macchinoso; diventa macchinoso anche spostare un chiodo o una bulletta.

E c'è ancora da parlare del giustapporsi del nuovo sul vecchio, dei traffici più moderni su una struttura arcaica, che cade a pezzi. Potremmo citare, *en passant*, la questione annosa delle attribuzioni del Ministero della marina mercantile, di quelle che teoricamente dovrebbero essere le sue prerogative e concretamente sono invece i suoi « non poteri », dal momento che sui porti hanno competenza maggiore altri Ministeri. Si tratta di un vecchio nodo, che ci sentiamo ripetere da tutti i ministri e che forse ella stesso, onorevole Lupis, ci ripeterà oggi. Perché dunque non si affronta almeno questa questione di organizzazione interna del lavoro del Governo, almeno questa, che è poi una piccolissima cosa?

Quando parliamo della necessità di organizzare un moderno sistema portuale, articolato regionalmente e gestito democraticamente, non intendiamo parlare della somma delle necessità che sono venute accumulandosi nel corso di questi ultimi anni, perché questo significherebbe seguire il tipo di sviluppo distorto che fin qui si è avuto. Intendiamo invece parlare della necessità di valutare il sistema portuale in rapporto agli obiettivi di un sistema economico seriamente programmato, che voglia concretamente affrontare e risolvere gli antichi squilibri e le contraddizioni che gravano sul nostro paese. Il sistema portuale, cioè, deve prevedere la impostazione della politica estera e del commercio con l'estero in rapporto alla funzione che il nostro paese può avere, potrebbe svolgere, dovrà svolgere, per esempio, verso i paesi di nuova indipendenza.

Ciò vuol dire esaminare e valutare il sistema portuale in rapporto alla soluzione della questione meridionale e all'indispensabilità della soluzione di questo nodo storico che grava sul nostro paese; ed ancora vuol dire valutare l'organizzazione del sistema portuale in rapporto agli squilibri che si sono determinati tra regione e regione. Noi sosteniamo, cioè, l'indispensabilità di una politica della spesa pubblica nella direzione delle infrastrutture che non segua, e male, lo sviluppo, ma che lo preceda e lo orienti.

In questi giorni, signor ministro, si parla molto delle grandi linee programmatiche

dell'Italia del 1980; ognuno ne parla, ma è come l'araba fenice, perché ancora nessuno sa in concreto di che cosa si tratti. Si parla delle opzioni che la nostra nazione dovrebbe fare. Limitandoci a questo campo, la nostra domanda specifica è questa: in questi elementi così generali dell'Italia del 1980, che dovrebbero essere un punto di riferimento anche per il secondo programma quinquennale di sviluppo, tra le opzioni vi è quella che si riferisce alla politica marinara del nostro paese? Oppure nei prossimi anni dovremo continuare questa nostra lamentela di volta in volta, accompagnata da una lotta seria ed organica dei lavoratori, perché il problema sia affrontato e risolto?

Ma a nostro giudizio, la soluzione delle deficienze strutturali, delle banchine e delle attrezzature, pur se affrontata seguendo linee concrete, come abbiamo indicato, non significa ancora risolvere l'insieme del problema. Due altri momenti, a nostro avviso, si impongono; il primo consiste nella difesa e nella riconquista, dove è necessario, del carattere pubblico dei porti, che in questi ultimi anni è stato incrinato; il secondo consiste in una gestione democratica degli stessi (e con i diversi enti che oggi sono in piedi, non abbiamo ancora un esempio concreto di gestione democratica).

Un altro problema ancora consiste nel rapporto tra l'articolazione regionale del sistema portuale e le regioni, che finalmente, almeno si spera, con la prossima campagna elettorale amministrativa dovrebbero divenire una realtà operante.

Noi sosteniamo la necessità che all'organizzazione di un sistema portuale nazionale articolato regionalmente corrisponda una gestione democratica attraverso l'istituzione di enti regionali portuali che superino l'attuale disarticolazione, i conflitti di competenza e l'elefantiasi burocratica dei diversi ministeri. In questa direzione un grosso ruolo dovrebbe essere giocato, sarà giocato, dai lavoratori portuali. Sui lavoratori portuali, signor ministro, onorevoli colleghi, se ne sono dette tante, se ne dicono tante, anzi, forse, troppe. Per tutto un periodo, quando già gli elementi della crisi strutturale dell'economia marittima dei nostri porti erano presenti, fu a loro addossata la responsabilità degli alti costi, dimenticando le enormi deficienze strutturali, quali quelle delle banchine e dei mezzi tecnici, e l'intermediazione parassitaria dei capitali di pura speculazione che nei porti operano. Oggi si vogliono dipingere i lavoratori portuali come nemici del progresso,

avversari dello sviluppo tecnologico dei trasporti.

Se si vuole — e da parte nostra lo vogliamo — che i lavoratori siano all'avanguardia di tutto questo processo, essi devono essere soggetti di tutta l'azione, non oggetti che ne subiscono passivamente le conseguenze.

Ho detto all'inizio che nel nostro paese vi è una giustapposizione delle tecniche più moderne ad una struttura arcaica che cade a pezzi; e chi ne fa le spese sono proprio i lavoratori portuali. Da parte nostra siamo convinti — sono molte le prove che lo testimoniano — che i lavoratori portuali sono pronti a dare tutto il loro apporto per una opera che voglia affrontare globalmente, razionalmente e seriamente i problemi della crisi portuale; i quali lavoratori, però — lo ripeto — devono essere visti come protagonisti di tutta l'azione, non come oggetti, non come qualcosa che ad un certo momento può essere di remora a questo o a quell'aspetto del lavoro, non come fumo agli occhi.

Una volta, da parte nostra, fu proposta ad uno dei governi in carica — ne sono cambiati molti da allora ed è difficile farne il conto — di organizzare sui problemi dell'economia marittima una conferenza nazionale del mare. È un suggerimento che ripetiamo perché, mentre mettiamo in atto provvedimenti indispensabili (o dimostriamo la volontà politica di farlo), non affrontiamo collateralmente una discussione più generale, che investa anche le cause della crisi strutturale dell'economia marittima e che veda le diverse forze politiche e non politiche interessate dare il loro contributo ad un grande dibattito democratico che voglia affermare l'importanza, per un paese come il nostro, di una infrastruttura portuale capace di rispondere a sviluppi dell'economia nazionale ben diversi da quelli che abbiamo avuto sino ad ora. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Dagnino ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

DAGNINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi sembra che la seduta di oggi, dedicata al problema dei porti, sia molto utile perché da essa ritengo possa e debba levarsi un grido d'allarme per la situazione di questo settore nel nostro paese, dove le cose, in realtà, non vanno bene, pur trattandosi di un lato della nostra economia di grande importanza. Basterà ricordare quello che è già stato più volte detto in aula, in discorsi ufficiali di membri del Governo e

in Commissione, e cioè che l'85 per cento circa dei nostri scambi con l'estero avviene via mare. La nostra economia ha una sua particolare struttura, dovendo il nostro paese importare dall'estero quasi tutte le materie prime di cui abbisogna l'industria, le quali, in sostanza, passano due volte attraverso i nostri porti: prima entrando appunto come materie prime e poi, per la parte destinata all'esportazione, uscendo come prodotto finito o semilavorato.

Quando la materia prima in entrata e il prodotto semilavorato e finito in uscita passano attraverso i porti, essi subiscono un costo portuale, il quale incide sulla produzione economica del nostro paese, ed assume importanza pari a quello stesso della produzione industriale.

A nulla varrebbe, per esempio, che gli industriali cercassero di abbassare il costo dei prodotti ed il Governo formulasse una politica a favore della produzione industriale con mutui agevolati, se poi l'eventuale riduzione dei costi, dovuta anche all'uso nelle industrie di sistemi automatici, fosse annullata dal maggior costo del passaggio portuale.

Il giornale *Il Giorno* del 26 gennaio scorso, concludendo una sua inchiesta sui porti, riferiva per esempio — mi pare che parlasse proprio del porto di Genova — che la merce che arriva a Torino e Milano da Rotterdam e da Anversa ha un costo superiore per tonnellata di circa 10.000 lire per il trasporto e le spese burocratiche.

È questa una delle conseguenze a cui andremmo incontro se i costi del nostro servizio portuale si mantenessero alti o lo diventassero ancora di più in avvenire.

Le cose, ripeto, non vanno bene in questo campo. Da quando presentai una interpellanza, mi pare il 25 settembre scorso, da quando poi, in sede di Commissione, in questa Camera, il 3 di ottobre, fu approvato all'unanimità e accettato dal Governo un ordine del giorno che invitava quest'ultimo a presentare al più presto al Parlamento un disegno di legge per lo stanziamento delle somme occorrenti a raggiungere i 260 miliardi di spesa previsti per i porti nel piano quinquennale, e da quando insieme con il collega onorevole Cattanei presentai, il 10 ottobre, una interrogazione, le cose si sono anzi aggravate, proprio perché non è intervenuto alcun nuovo atto del Governo in questo senso, cioè in linea con i dettati del piano quinquennale. Se il costo dei servizi portuali rimanesse troppo alto, vi sarebbe un pericolo di sfasatura nel nostro sistema economico. La nostra economia

nel 1968 ha avuto una crescita notevole, che si è indirizzata particolarmente verso l'esportazione della sovrapproduzione di carattere industriale. Ma quando l'economia si sviluppa ha necessariamente bisogno di un aumento degli scambi con l'estero, proprio per la particolare struttura di cui prima parlavo. Se nel 1968 il saldo della bilancia dei pagamenti è stato attivo per 392 miliardi e il *deficit* della bilancia commerciale è stato di gran lunga inferiore a quello degli anni scorsi (solo 197 miliardi), lo si deve al fatto che abbiamo esportato molto, e abbiamo anche dovuto importare molto: questo è il segno che la nostra economia — ovvero il nostro progresso economico — è legata agli scambi con l'estero. Se non ci affrettiamo a porre rimedio all'odierna situazione, che mostra un panorama dei nostri porti non adeguato alle attuali esigenze, cioè di porti vecchi, che si vanno attrezzando per le nuove tecniche dei trasporti marittimi davvero a passo di lumaca, può esservi il pericolo di una strozzatura del sistema economico nazionale nei prossimi anni. Dobbiamo avere molta fiducia in quanto affermava il piano quinquennale 1966-1970 a questo proposito, quando affermava al capitolo XI riguardante le attrezzature portuali: « Gli investimenti ammonteranno nel quinquennio 1966-1970 a 260 miliardi di lire (rispetto ai 70 miliardi del quinquennio 1959-63). Di questi investimenti, una quota di 40 miliardi sarà realizzata dalla Cassa per il mezzogiorno ».

Era quindi una buona prospettiva che si apriva dinanzi a noi. In fondo il piano quinquennale ha avuto questo grande merito. Ed è proprio in riferimento ad esso che possiamo avanzare anche determinate critiche all'azione svolta dal Governo negli ultimi anni per questo settore, perché abbiamo davanti quanto esso stabili in sede di previsioni generali.

Poi venne, come prima attuazione di quel dettato, la legge n. 1200 del 1965 che stanziava i famosi 75 miliardi. Come ha osservato il collega Giachini, sembrava a noi che il Parlamento fosse chiamato ad approvare lo stanziamento e poi anche la destinazione dei fondi stabiliti dal piano quinquennale. Ma i ministri che hanno preceduto l'onorevole Lupis hanno risposto a coloro che chiedevano a che punto era l'attuazione del piano per quanto riguarda gli stanziamenti per i porti, che erano già stati spesi — la cifra si riferisce all'autunno 1968 — 145 miliardi: cioè ai 75 miliardi della legge n. 1200 si devono aggiungere i 40 miliardi stanziati dalla Cassa per il mezzogiorno e poi una serie di altre voci di

spese effettuate per i bacini di carenaggio, per ulteriori integrazioni degli stanziamenti effettuati in quegli anni. Oggi dei 260 miliardi, se la suddetta cifra relativa alle spese è ancora valida, se cioè non è stata superata, dato che da quelle notizie sono trascorsi cinque o sei mesi, restano 115 miliardi.

La domanda che vorrei rivolgere all'onorevole ministro è se oggi possiamo ancora contare su 115 miliardi oppure se un'altra fetta di essi è stata intanto destinata a spese nel settore portuale in Italia, secondo i dati che possono fornire i ministeri interessati.

Inoltre — anche questo è stato detto: io non ho nessuna pretesa di dire delle cose originali ma quando non vi è un diverso orientamento su certe situazioni mi pare che talvolta occorra insistere sulle stesse cose, che appaiono giuste — questi 145 miliardi sono stati dispersi per un numero notevole di porti. Se non erro, tra gli stanziamenti effettuati sul piano vero e proprio dei porti e quelli finanziati con il fondo della Cassa per il mezzogiorno, i fondi sono stati destinati a circa 150 porti nazionali.

Ora, se i governi di centro-sinistra — ripeto — hanno avuto il merito di impostare il problema, dal piano quinquennale in poi, mi pare che l'attuazione di questo punto del programma economico ponga in evidenza notevoli inconvenienti. Oltre a quello della polverizzazione dei fondi che, come tutti possiamo renderci conto, impedisce che qualche grande porto italiano possa veramente avere quel colpo d'ala che lo metta in grado di competere con i porti stranieri, vi è stato anche il grave inconveniente derivante dall'estrema lentezza riscontrata nella spesa di questi fondi. Nel settembre dello scorso anno — ho qui un ritaglio di giornale che ne dà la notizia — una nota del Ministero dei lavori pubblici annunciava che la più grossa fetta dei 75 miliardi (circa 48 miliardi) riguardava lavori che sarebbero stati appaltati nel 1969, quindi con un ritardo notevole. La legge passò negli ultimi mesi del 1965 ed il grosso dei lavori va all'appalto nel 1969, cioè dopo quattro anni circa. Naturalmente per realizzare questi lavori occorreranno — poniamo — due o tre anni cosicché, in definitiva, verranno ultimati circa sette anni dopo che è stato effettuato lo stanziamento.

Ora, e questo è per me un punto molto importante della richiesta che rivolgo al Governo, dobbiamo constatare che, essendosi spesi quei fondi con estrema lentezza, praticamente la realizzazione dei lavori per 260 miliardi viene ad essere effettuata in un pe-

riodo molto più lungo (8 o 10 anni) dei cinque previsti dal piano quinquennale.

Noi abbiamo sempre affermato — ed anche i ministri del settore hanno sempre affermato — che 260 miliardi in cinque anni fossero pochi; ma se, trascinandone così nel tempo l'utilizzazione, noi attuiamo questi lavori in dieci anni anziché in cinque, evidentemente essi avranno un peso ancora minore. Il traffico dei porti italiani non può aspettare tempi così lunghi. Esso cresce in modo notevole: io penso che negli ultimi anni sia cresciuto all'incirca del dieci per cento all'anno. Per quanto riguarda il porto di Genova dal 1967 al 1968 il traffico è cresciuto da 45 milioni di tonnellate a 51; l'aumento è quindi stato di circa il 12 per cento e sono cresciute del 12 per cento anche le merci sbarcate ed imbarcate, anche le merci a collo e a numero, che sono poi quelle che contano nell'economia del lavoro portuale. Così il porto di Genova ha consolidato il suo quarto posto tra tutti quelli del MEC, dopo Rotterdam con i suoi 150 milioni di tonnellate, Anversa e Marsiglia (la quale ha una percentuale di oli minerali maggiore di Genova). Passando dai 30 milioni di tonnellate del 1963 agli attuali 51 milioni e proseguendo nell'incremento, il porto di Genova fra un certo numero di anni sarà intasato, non potrà più reggere al volume del traffico. È perciò che ha bisogno di un nuovo bacino portuale, quello di Genova-Voltri, per realizzare il quale ci vorranno sempre cinque, sei o sette anni, ma che potrà smaltire certamente 8 milioni di tonnellate di merci, esclusi gli oli minerali. C'è tutto il tempo, se ci mettiamo all'opera sollecitamente, di arrivare al suo compimento prima che il porto di Genova rimanga soffocato.

Qualcosa di analogo si può dire per il porto di Savona. Noi sappiamo che i due porti costituiscono il sistema portuale ligure, cioè il complesso portuale italiano che serve l'economia nord-occidentale del paese, la più sviluppata, ed in parte anche la zona centro-occidentale dell'Europa. Vi è un altro grande complesso di porti italiani, quello del nord Adriatico, Trieste-Venezia, che serve un'altra importante zona del nostro paese e dell'Europa centrale. Vi sono poi, lungo la nostra penisola, altri porti di indubbia rilevanza. Ora, questa è la situazione, e mi chiedo quindi cosa si debba fare dinanzi a questo andamento nell'attuazione del piano dei porti. Evidentemente, si possono seguire due strade. La prima è quella di fare in modo che i lavori già programmati siano terminati prima che ci si cominci a preparare per il futuro, per il

nuovo piano quinquennale (dal 1971 al 1975). Io sono contrario ad una linea di questo genere e credo che il Governo dovrebbe presentare al più presto al Parlamento la nuova legge necessaria per spendere i fondi non ancora stanziati sui 260 miliardi.

Si potrebbe obiettare: ma se il grosso dei lavori (per un importo di almeno 50 miliardi) vanno in appalto nel 1969, come possiamo già ora avviare i nuovi lavori? A me sembra che, per quanto riguarda le nuove opere, dovranno passare almeno due o tre anni prima che si provveda ad appaltarle e si dia inizio ai lavori; mentre per quelle opere che dovrebbero rappresentare il proseguimento di quanto realizzato con i fondi stanziati nel 1965 è necessario il completamento di tutta una serie di complesse procedure (come l'approvazione dei progetti, cosa particolarmente lunga, l'accordo fra i vari Ministeri ed organi dello Stato, eccetera), per cui è facile pensare che, prima che i lavori che stanno per iniziare siano terminati, non saremo ancora pronti per mettere mano alla loro prosecuzione. Questo, almeno, se noi staremo ad aspettare il nuovo piano per i porti, il che ci obbligherà a starcene a braccia conserte, magari per due o tre anni, prima di poter iniziare una nuova fase.

Mi sembra che questo dovrebbe essere un punto fondamentale della politica del Governo in questo settore; non bisogna aspettare che i lavori che cominciano quest'anno siano completati, bisogna varare subito la legge, preparare i progetti, realizzare le procedure necessarie.

Ma se noi dal settore dei porti, nel quale abbiamo ora constatato con quale lentezza vengono effettuati gli stanziamenti e vengano spesi i fondi stanziati, risaliamo ad un quadro più generale di ciò che accade nella nostra economia, vediamo che questa lentezza nello impiego dei fondi pubblici, degli investimenti pubblici, è generale. Il ministro Colombo nella *Relazione previsionale e programmatica per il 1969* affermava, nel settembre scorso, che gli stati di avanzamento dei vari programmi pubblici erano i seguenti rispetto alle previsioni del piano quinquennale: il 38 per cento nel campo dei trasporti, il 44 per cento nella viabilità, il 29 e il 23 per cento nei settori portuale e ferroviario, l'11 per cento nei trasporti urbani, il 30 per cento nell'edilizia sovvenzionata, il 22 per cento nell'edilizia scolastica, il 16 per cento nell'edilizia ospedaliera.

I fondi pubblici, dunque, vengono spesi con esasperante lentezza e si accumulano i residui passivi. È questo un fenomeno che si è svi-

luppato particolarmente negli ultimi mesi. Al riguardo abbiamo sentito delle cifre diverse: prima i residui passivi di tutti questi ultimi anni erano sui 4-5 mila miliardi; poi si è parlato di circa 6 mila miliardi e qualcuno è arrivato ad affermare che i residui passivi dello Stato italiano toccano la cifra di 8 mila miliardi circa. Il Governo ha annunciato che pubblicherà un libro bianco per fare il quadro di questa situazione e spiegare anche come si sia potuti arrivare a questo punto.

Oggi, comunque, nel nostro paese ci troviamo in questa condizione: abbiamo delle riserve valutarie ad un livello molto alto; abbiamo dei residui passivi che raggiungono un ammontare veramente incredibile, mentre è anche in aumento il saldo attivo della nostra bilancia valutaria (390 miliardi circa nel 1968).

Occorre quindi, a mio avviso, seguire una politica che realizzi un aumento dei consumi interni, occorre accelerare la spesa pubblica: e il provvedimento sulle pensioni, oltre al fine di realizzare una maggiore giustizia sociale, mi pare che possa avere anche questo scopo nell'ambito della nostra politica economica. È necessario aumentare anche le paghe operaie: io penso che le paghe dei nostri operai in molti settori siano veramente basse, al di sotto del minimo vitale che si possa pretendere oggi. A me pare che questa sia una politica che è possibile realizzare nel nostro paese e a me pare che in questo quadro possano trovare posto determinate direttive da realizzare anche nel settore dei porti.

Oggi ci troviamo però senza uno strumento che possa produrre questi risultati e accelerare, almeno in certi settori, la spesa pubblica. E questa domanda se la poneva sempre il ministro del tesoro, onorevole Colombo, quando, in un discorso tenuto il 7 novembre nella ricorrenza della giornata del risparmio, affermava che occorreva trasformare la pubblica amministrazione da organismo amministrativo ad organismo economico avente un livello di produttività non inferiore a quello di altri settori produttivi, ma che questa era una strada lunga che, necessariamente, non sarebbe stato possibile percorrere in tempi brevi. « Il paese non può attendere, tanto più che si dispone del risparmio necessario al finanziamento di molte opere » sicché sembrava opportuno, al ministro Colombo, affidare la realizzazione e l'esecuzione di certi programmi del Governo a centri imprenditoriali pubblici, esterni alla pubblica amministrazione, ma soggetti al controllo di questa.

Affermava ancora il ministro: « Il problema dei trasporti urbani delle grandi città è

indilazionabile; il problema dei porti da adeguare allo sviluppo dei traffici è urgente; il problema delle aule scolastiche e universitarie altrettanto; il problema della costruzione di ospedali addirittura prioritario rispetto agli altri che ho appena indicato ». Ed è per questo che il 10 di ottobre, insieme con il collega Cattanei, avanzammo in una nostra interrogazione una proposta al riguardo. Noi proponiamo appunto che il Governo affidi l'esecuzione di alcuni grandi complessi portuali ad un'azienda, ad una società per azioni che sia, per esempio, emanazione dell'IRI, sul tipo di quanto è accaduto in questi ultimi anni con la Società autostrade, e che presenti le stesse caratteristiche e vantaggi che ha dimostrato di possedere la Società autostrade, cioè ad un'azienda che abbia delle finalità pubbliche da raggiungere e nello stesso tempo l'agilità nel modo di operare e nell'organizzazione interna, propria di una società privata.

Questo dovrebbe avvenire, per esempio, per il settore dei porti. Se il Governo affidasse ad un'azienda del genere la realizzazione di alcuni grossi complessi portuali in Italia, io penso che in 5-10 anni potremo essere in questo campo all'avanguardia, come lo siamo in Europa nel settore delle autostrade. Ecco perché nella interrogazione avanzammo questa proposta per quanto riguarda i porti di Genova-Voltri e di Savona-Vado, che interessano noi quali appartenenti a quella regione, ma che interessano, come abbiamo detto altre volte — e mi pare che tutti sono su questa linea — tutto il paese. Infatti, il complesso portuale della Liguria assolve anche ad una funzione indispensabile per tutta l'economia del nord d'Italia.

Io penso, come d'altronde indicava anche il ministro Colombo nel citato discorso, che questa linea possa essere seguita per altri settori, per costruire in Italia, per esempio, in dieci anni, alcune città universitarie complete, sul modello americano, bene organizzate e bene attrezzate; una serie di ospedali del tipo non più sparso, a padiglioni, ma, secondo le nuove tecniche, a monoblocco; delle metropolitane tangenziali cittadine.

Orbene, se sceglieremo questa strada, a me pare, ripeto, che in una decina di anni potremo dotare il nostro paese di una serie di infrastrutture per le quali potremo essere all'avanguardia del progresso in Europa.

Tutto questo, per quel che riguarda i porti, con il pieno rispetto delle autonomie degli enti portuali. Anzi, in una riunione interlocutoria presso l'allora ministro delle partecipazioni statali, senatore Bo, l'IRI ebbe a

dichiarare che non avrebbe, se fosse stato interpellato dal Governo, posto alcuna condizione pregiudiziale in merito alla costruzione di porti affidata ad una società del tipo indicato. Quindi, pieno rispetto delle autonomie portuali, sollecita realizzazione di alcune grosse infrastrutture.

Questi sono i punti, secondo me importanti, in questo campo: necessità che il Governo presenti la legge per lo stanziamento dei fondi che ancora sono disponibili sui 260 miliardi, per avviare intanto tutte le procedure, per dare nuovo ossigeno e nuova spinta alla realizzazione del piano dei porti, e in secondo luogo affidare la costruzione di alcuni grossi complessi portuali italiani ad una società del tipo di cui parlavamo prima.

A me sembra, tra l'altro, che questo possa essere un sistema che potrebbe in qualche modo sbloccare quella che è indubbiamente una crisi del funzionamento del nostro Stato, una crisi del funzionamento della pubblica amministrazione.

Questo è quanto desideravo dirle, signor ministro; questo è quanto intendevamo esprimere attraverso la presentazione della nostra interpellanza, aggiornato in base alle esigenze manifestatesi nel corso degli ultimi mesi.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alema ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

D'ALEMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, prima di entrare nel merito dell'interpellanza sento il dovere di premettere alcune considerazioni su problemi del resto pertinenti con la questione all'ordine del giorno, anche perché vorrei tracciare, sia pure fugacemente, il quadro economico, sociale, politico, psicologico, in cui essi si collocano, facendo risaltare tutta la gravità, la drammaticità e l'urgenza estrema con cui quei problemi si pongono. Perciò non posso tacere in quest'aula l'acuta tensione sociale e politica che ha portato la Liguria, in questi giorni, al limite di nuovi conflitti la cui asprezza e rilevanza politica ci fanno, o ci potranno far ricordare, le giornate del giugno-luglio 1960.

Non voglio portare qui solo l'eco della pronta e possente reazione operaia, studentesca e popolare all'azione infame e criminale del fascismo nostrano...

PRESIDENTE. Onorevole D'Alema, ella ha presentato un'interrogazione a questo riguardo. Alla fine della seduta potrà sollecitarne lo svolgimento. La prego in questa sede di attenersi al tema. Che ella colleghi uno

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

stato di tensione alla situazione delle industrie liguri è perfettamente legittimo, ma parlare di « azione infame » in questa sede non è proprio.

D'ALEMA. Ella vedrà, signor Presidente, che mi atterrò all'argomento; però non può pretendere che, nello svolgimento di una interpellanza presentata a novembre, io possa ignorare — trattandosi di uno dei problemi fondamentali della situazione di Genova — il momento che attraversa la mia e sua stessa città e che ella ben conosce.

PRESIDENTE. Siamo tutti e due genovesi, e quindi sappiamo tutto su queste cose; appunto per questo mi consenta di dirle che gli incidenti non sono nati per il porto, non sono nati per le industrie portuali, ma per fatti di tutt'altra natura. Che ella aggiorni la sua interpellanza alla situazione odierna per quanto si riferisce ai problemi portuali è perfettamente logico e più che legittimo, ma non posso consentire che ella faccia entrare il problema portuale in un conflitto di carattere puramente politico, svoltosi in un ambiente che non ha niente a che fare con quello dei porti.

D'ALEMA. Mi permetto di dire che ella ha anticipato troppo la sua interruzione; se mi avesse lasciato parlare un secondo ancora, si sarebbe reso conto della connessione.

INGRAO. È nel diritto dei parlamentari stabilire certe connessioni. Ci permetta di svolgere il nostro pensiero, ascolti le nostre argomentazioni, per vedere se tali connessioni sussistano o meno.

PRESIDENTE. Mi permetta di dirle che ho il dovere, non il diritto...

INGRAO. ...di ascoltare.

PRESIDENTE. La prego di avere un po' di rispetto per la Presidenza!

INGRAO. Non si tratta di rispetto, ma di affermare un diritto.

PRESIDENTE. Onorevole collega, sono abituato a dominarmi molto e desidero farlo, ma non ammetto di essere insultato.

INGRAO. Ella non può sostenere che io l'abbia insultata.

PRESIDENTE. Sostengo che ella ha mancato di riguardo alla Presidenza.

INGRAO. Non è in grado di provarlo.

PRESIDENTE. La prego di non insistere, perché ognuno di noi rimarrebbe comunque nella propria convinzione, poiché siamo uomini liberi.

D'ALEMA. Resto anch'io della mia opinione e dell'opinione dell'onorevole Ingrao. Questa azione, che ho definito infame e criminosa, per puro caso non ha provocato una vera e propria strage nel Teatro della gioventù di Genova, ove è stata collocata una bomba con mezzo chilo di tritolo.

Voglio alludere in particolare, signor Presidente, ad una situazione che riguarda l'occupazione, che riguarda la condizione dell'operaio, dell'intellettuale, dell'artigiano, dei giovani e delle donne della Liguria, che riguarda le condizioni sociali, alla legittima e sostanziale libertà di una popolazione che nella Resistenza aveva visto la via di una profonda trasformazione in senso democratico della società nazionale; oggi essa è fortemente delusa e, in più, insultata nei suoi profondi ideali dai tentativi autoritari, dall'autoritarismo dilagante, dalla sistematica provocazione fascista dentro e fuori dell'università, dal crimine perpetrato dal fascismo internazionale.

Quanto vi può essere di corporativo (qui stiamo parlando di porti) e di provinciale nella società ligure viene rimosso e su di esso prevale sempre la coscienza nazionale di un popolo che molto ha dato alla nostra democrazia e al movimento operaio italiano, in particolare nelle battaglie di questi anni per far avanzare la democrazia contro la reazione e il moderatismo. Le condizioni di lavoro, la tradizione, l'alta coscienza politica e di classe, acquisita soprattutto nelle lotte contro il fascismo in questi anni in una situazione di endemica crisi del sistema marittimo-portuale, fanno dei portuali genovesi una delle più agguerrite avanguardie in tutte le battaglie per il lavoro, per il progresso, per la democrazia e la pace. Essi, che l'8 marzo hanno costituito il nerbo di una manifestazione contro l'attentato alla illustre e coraggiosa e gentile Melina Mercouri, sono gli stessi che insorsero — primi fra tutti — contro i fascisti e le intenzioni autoritarie dei governi di otto anni fa.

CARADONNA. Che c'entra questo con i porti?

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

PRESIDENTE. Lasci fare alla Presidenza, onorevole Caradonna !

CARADONNA. Faccia, però !

PRESIDENTE. Ho già fatto. Se ella è entrato un momento fa, non ha sentito. All'onorevole D'Alema vorrei dire che poc'anzi ha detto di volersi soffermare ancora « un secondo » su questo argomento e, da galantuomo qual è, deve mantenere la parola.

D'ALEMA. Sono galantuomo come lo è anche lei. Questo è un problema politico. Ella è genovese, conosce la situazione ed i fatti di Genova. Come vuole che io non debba collegare la situazione portuale e dei portuali ai fatti...

PRESIDENTE. Onorevole D'Alema, guardi che mi costringe a richiamarla all'ordine e non vorrei farlo, se non altro per solidarietà genovese. Non mi obblighi a farlo !

D'ALEMA. Stavo appunto per dire, signor Presidente, che prima di questi scontri, alcuni giorni fa, i portuali genovesi sono entrati in sciopero. E sono entrati in sciopero (*Interruzione del deputato Biondi*) — questo caratterizza la situazione a Genova, onorevole Biondi — perché il movimento che si è creato a causa di quei fatti si innesta in una situazione sociale (mi pare che sia più che evidente !) di cui un aspetto è lo sciopero dei portuali di alcuni giorni prima su problemi di fondamentale importanza per la loro posizione. E sono i problemi dello sviluppo marittimo portuale, di un lavoro stabile, di un salario minimo garantito, della riduzione dell'orario di lavoro imposto dal tipo di sfruttamento e di sviluppo tecnologico, della prevenzione degli infortuni e dell'assistenza.

Ella, signor ministro, conosce bene tutte queste questioni. La responsabilità di questi scioperi è tutta intera del ministro della marina mercantile, che ha rifiutato di aprire le necessarie trattative con i sindacati.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Chi glielo ha detto ?

D'ALEMA. La stampa, i sindacati.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Le trattative sono in corso.

D'ALEMA. Non so se ora abbia cambiato opinione; ad ogni modo, lo sciopero dei portuali è avvenuto per questo.

La sola Compagnia unica merci varie ha perduto in questo quinquennio 400 mila 800 giornate di lavoro. (Le faccio presente, signor Presidente, che la mia interpellanza parla della crisi del sistema marittimo portuale).

Il numero dei lavoratori portuali è ridotto di 1500 unità, mentre è aumentato il tonnellaggio di merci manipolate: questo significa che è aumentato lo sfruttamento, mentre è diminuito il monte salari.

L'attacco all'occupazione ed alla condizione operaia si estende dal ramo commerciale al ramo industriale del porto. Proprio in questi giorni nell'azienda a partecipazione statale, l'OARN, si vogliono espellere i « picchettini » (famosi, per chi conosce Genova) del lavoro di sabbiatura. Gli stessi investimenti per gli ammodernamenti sono resi improduttivi in primo luogo dalla insufficienza dei bacini degli accosti, nei quali le navi di un certo tonnellaggio o non possono entrare o, se entrano, si spaccano i fianchi; in secondo luogo dalla mancanza di una stazione di degassificazione, per cui il porto industriale di Genova ha visto svanire lavori per un valore di più di 2 miliardi. Su 2.500 petroliere che hanno sbarcato e imbarcato a Multedo, nessuna ha potuto effettuare lavori di manutenzione e di riparazione a Genova. In meno di cinque anni gli organici delle officine di riparazione sono diminuiti di 2.000 persone; e inoltre sono diminuite le giornate lavorate dai « saltuari ».

Lo sviluppo del settore, invece, in una città come Genova potrebbe permettere l'occupazione di 2-3 mila lavoratori in più.

Sono i sindacati, signor ministro, ad affermare che a distanza di due anni il piano predisposto dal CIPE per la ristrutturazione della cantieristica ha avuto incontestabilmente effetti negativi sul settore delle riparazioni navali; e se non si cambierà strada questi effetti saranno ancora più deleteri.

La riconversione dei cantieri non ha affatto potenziato il settore, bensì ne ha aggravato gli squilibri, ne ha peggiorato le capacità concorrenziali. Si è giunti alla ristrutturazione al di fuori di una programmazione nazionale, al di fuori di un piano nazionale dei porti; è mancato un programma adeguato di investimenti. Sono cose, queste, che per certi aspetti ha già detto il collega Dagnino. Ed ora si vorrebbe trasformare in cantiere di riparazione il Muggiano di La Spezia; ma dove è un'offerta di lavoro capace di alimentare un nuovo cantiere di riparazione, ammesso che si affrontino insieme i problemi di sviluppo e

di ammodernamento dell'intero settore, in una con quello marittimo e portuale, ligure e nazionale?

E poi ci si meraviglia perché gli spezzini ed i triestini difendono i propri cantieri; la ragione consiste nel fatto che la ristrutturazione dei cantieri navali non fornisce, innanzi tutto, alcuna concreta garanzia circa la loro sostituzione con attività che non siano soltanto genericamente compensative per ciò che riguarda l'occupazione, ma inserite organicamente nell'economia locale e regionale.

L'opposizione alla ristrutturazione ed alla liquidazione dei cantieri viene innanzi tutto dagli operai e dai tecnici che non sono d'accordo con la politica che si fa a proposito della flotta e dell'intero campo dell'economia marittima. Queste persone, non possono capire, non capiscono e non accettano il sacrificio dei propri cantieri di costruzione. Lo stesso CNEL ha denunciato di recente che la flotta è in ritardo; il *deficit* dei trasporti marittimi è all'incirca di 80 miliardi all'anno.

Perché si vuole continuare con la politica degli incentivi, che ha dato 600 miliardi all'armamento privato? Tale politica non ha significato una svolta nell'ammodernamento e nello sviluppo della flotta. Il naviglio italiano trasporta oggi le nostre esportazioni ed importazioni in misura inferiore rispetto al 1954. L'armatoria privata non è in grado di garantire lo sviluppo della flotta; essa realizza larghi profitti, utilizzando spesso, come è ben noto, vecchie carcasse, ed approfittando della crisi del mercato internazionale e della crescente domanda di stiva.

Ecco qui uno dei compiti delle aziende a partecipazione statale, ecco uno dei settori in cui necessita l'intervento pubblico, ed ecco il compito delle compagnie di navigazione a partecipazione statale; altro che ridimensionamento, altro che privatizzazione della Finmare, altro che disarmo di 30 navi della Finmare, senza sostituirle con altre unità, allontanando dal lavoro in questo modo 3.300 lavoratori e 400 impiegati, e perdendo così importanti linee di navigazione verso il Sud America!

Su questo argomento della Finmare ella, onorevole ministro, ci deve dire delle parole chiare e, se possibile, definitive. Specialmente quando si arriva a parlare di « prefinanziamenti » nell'esecuzione delle opere, le cose debbono essere chiare, anche se mi compiacio con quanto ha detto in proposito il collega Dagnino.

Perché l'IRI dovrebbe invece sostituirsi al Consorzio autonomo del porto per un verso e

ai ministeri competenti dall'altro? Per finanziare e forse — dico forse — gestire le opere di sviluppo portuale a Genova? Provveda a mettere in cantiere un milione di tonnellate di moderno naviglio all'anno per un triennio, poiché tale è il fabbisogno, se si vuole tra l'altro evitare l'ulteriore peggioramento della bilancia dei noli, a parte i problemi occupazionali.

Perché l'IRI non diventa un fattore realmente pubblico, cioè autonomo, di una diversa programmazione dello sviluppo industriale, asse portante di un nuovo indirizzo dell'intera politica economica nazionale e in particolare del progresso del Mezzogiorno? Bisogna raddoppiare gli investimenti delle aziende a partecipazione statale allo scopo di attuare una svolta quantitativa e qualitativa delle varie politiche nei settori industriali di comando, cosiddetti strategici, della ricerca tecnico-scientifica, i quali soltanto possono garantire al paese, alla Liguria, le basi fondamentali dello sviluppo e promuovere l'ammodernamento, la trasformazione dell'intero apparato economico nazionale.

L'intera classe operaia ligure, gli stessi portuali, per nulla solleticati da prefinanziamenti, da interventi dell'IRI, con le loro lotte grandi e piccole, di ieri e dei prossimi giorni, esigono dalle imprese a partecipazione statale questo piano di intervento. I giovani senza lavoro o lavorano in pochi, la classe operaia invecchia (ci si ricorda, quando scopiano fatti simili a quelli del 1960, che i giovani non hanno prospettive di lavoro), è di ogni giorno lo stillicidio di operai che escono dalle fabbriche, si assottiglia il numero degli operai occupati, quasi insensibilmente, salvo in quei momenti in cui si chiude un'intera fabbrica, e si hanno allora 300, 400, 500 operai senza lavoro.

Per quanto concerne le donne occupate, siamo all'incirca al livello della Sardegna. Non vi è settore industriale della Liguria in cui non si pongano problemi di sopravvivenza, di ammodernamento e di sviluppo, e dovunque regna la precarietà, l'incertezza.

Qual è la vostra risposta alle richieste degli operai, dei tecnici, della popolazione e dei sindacati? Io oso affermare, con una frase non proprio parlamentare, che li state prendendo in giro. Porto l'esempio soltanto del piano predisposto dal CIPE; vorrei portare anche un altro esempio, quello del professor D'Alanzo che, in un recente convegno promosso dal *Rotary Club*, si è permesso di dire scioccamente che le cose in Liguria vanno bene e che è necessario soltanto continuare a

fare delle strade, delle infrastrutture, quasi che noi non sapessimo, onorevoli colleghi della Liguria e di Genova, che ad ogni tronco di autostrada corrisponde un pezzo di fabbrica che viene via dalla Liguria o che addirittura viene liquidato.

Non esiste un piano di sviluppo per il settore marittimo, non esiste un piano dei porti! Ci stiamo prendendo in giro, onorevoli colleghi; non esiste un piano dei porti così come non esiste, in gloria all'antisetorialismo dell'onorevole La Malfa, nessuna organicità della politica dei trasporti, delle vie di comunicazione e delle infrastrutture con quella dello assetto territoriale. Questa è la verità. Questa è la politica che sostiene l'onorevole La Malfa. Il piano quinquennale dei porti è il vecchio piano decennale predisposto molto tempo fa dal Ministero della marina mercantile, infilato nel piano Pieraccini.

Il problema che si pone, dopo più di venti anni, è quello di sapere se volete o no lo sviluppo dei porti; se volete o no il loro sviluppo tecnologico. Questo lo dobbiamo ancora sapere: lo diceva anche il collega Dagnino poco fa nel suo intervento.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Non ha detto questo.

D'ALEMA. Noi comunisti, sfidando anche l'impopolarità, contro il localismo conservatore ed elettoralistico, ci siamo rifiutati di fare la guerra per Genova. E noi sappiamo benissimo, per i collegamenti che abbiamo con i portuali, anche se questi collegamenti non li abbiamo con i mercanti, quale sia l'importanza del porto di Genova per l'economia nazionale, per Genova stessa e per la Liguria.

Noi esigiamo, ecco il punto, una politica portuale, marinara, dei trasporti, delle comunicazioni e delle infrastrutture, saldamente legata alla soluzione dei problemi dell'assetto territoriale, dello sviluppo economico nazionale, avendo di fronte, in particolare, insistito, la soluzione del problema meridionale e di altri squilibri. Siamo convinti che soltanto questa politica ci può portare alla soluzione dello stesso problema portuale genovese; siamo convinti che questa politica voi non la volete e che non volendola non risolverete, ripeto, neppure il problema di Genova.

I fatti lo dimostrano. In un paese dove ormai si sono spesi migliaia di miliardi per la costruzione delle autostrade, per quale motivo, si chiedono anche all'estero, non ven-

gono costruiti i porti? Evidentemente, si tratta di una scelta. Caro collega Dagnino, per dare un giudizio di fondo sull'assenza di una politica portuale, o per meglio dire su una precisa e deleteria politica portuale, bisogna considerare un punto fondamentale, cioè il posto occupato dai porti nella graduatoria di priorità stabilita dal piano quinquennale e, dato il grande sviluppo dei porti del nord Europa, il ruolo che si vuole assegnare ai porti del sud Europa. Tale ruolo non porta lo sviluppo del solo porto di Genova, ma di tutto il sistema portuale ligure. I porti liguri possono essere esaltati soltanto se i porti del sud Europa, grazie a una diversa politica di sviluppo economico e nazionale, non vengono subordinati ai programmi della CEE. Questi sono fatti, onorevoli colleghi, e non pregiudizi ideologici o politici. I programmi della CEE hanno dato impulso e potenziamento ai porti olandesi e tedeschi, che sono le principali strutture portanti della penetrazione commerciale tedesca sui mercati internazionali. Questo è incontestabile, e questo è il punto sul quale non si vuole discutere. Dette ragioni sono le questioni di fondo che stanno alla base di una mancata politica portuale, o di una politica portuale che ha generato tale situazione nel nostro paese. Al porto di Genova non avete dato neppure tutti i 15 miliardi che ad esso competono, in virtù del piano quinquennale. Non si tratta solo di lentezza di erogazione (siamo ben d'accordo, collega Dagnino), ma anche di scelta politica. Anche se venissero dati i due miliardi che mancano, il porto di Genova resterebbe in gran parte quel rottame che è, quel porto così arretrato rispetto ai bisogni della nostra economia, per non dire della nostra città e della nostra regione. Ecco il punto: a che gioco giochiamo? Sono passati venti anni; non c'è una lira; dovete darci l'arretrato di due miliardi. Io mi riferisco al Governo, non certo al ministro della marina mercantile. Avete ostacolato un piano regionale. Non esiste un piano nazionale. L'onorevole Preti si è rifiutato l'altro giorno di discutere dei porti con tutti i sindacati della Liguria, rinviando il tutto al prossimo piano quinquennale. In questa situazione salta fuori la storia dell'IRI. Tutta la stampa ne ha parlato: c'è chi insiste perché intervenga l'IRI. Vediamo entro quali limiti possiamo anche accettare un intervento dell'IRI. Abbiamo già detto cosa esso deve fare. Abbiamo fatto opposizione all'intervento dell'IRI nel settore delle autostrade e dei servizi cui devono provvedere le aziende e gli istituti appositi.

Dovrebbe essere noto, onorevoli colleghi, che non soltanto in Italia, ma in tutti i paesi capitalistici avanzati, la stessa amministrazione dello Stato, specie quando gestisce imprese, servizi ed apparati vari — l'ha ripetuto qualche tempo fa un noto sociologo tedesco di Francoforte — tende a rafforzare i propri poteri, in primo luogo nei confronti del potere legislativo.

Di qui la necessità di una profonda trasformazione dello Stato, delle istituzioni democratiche, la necessità di realizzare una vasta partecipazione delle masse popolari alla gestione della cosa pubblica e delle attività produttive.

Ma per quello che riguarda l'intervento pubblico in Italia ci troviamo di fronte a una proliferazione di centri di potere che sfuggono sostanzialmente a qualsiasi controllo e, in larga misura, alle decisioni del Parlamento. Noi non possiamo accettare la dilatazione di questo potere dell'IRI, tanto più quando questo accrescimento di potere avviene fuori dei confini originari, che sono quelli delle attività industriali. E anche in questo caso dobbiamo dire che lo sviluppo dell'attività delle partecipazioni statali, che noi preconizziamo e per cui ci battiamo, deve essere accompagnato e, oserei dire, arrivati a questo punto, subordinato a una riforma delle loro strutture, alla instaurazione di un rapporto tra esse, gli enti locali, le regioni attuali e quelle future, i sindacati, oltretutto ai poteri decisionali e al controllo del Parlamento.

Questa è la questione cui guardiamo quando discutiamo dell'IRI e dell'uso che si vuol fare di questo istituto.

In questi ultimi anni — l'abbiamo scritto nella relazione di minoranza al piano quinquennale — abbiamo assistito al fatto che il patrimonio industriale non ha affatto avuto un ruolo concorrenziale, ma l'intervento pubblico è divenuto sempre più subalterno rispetto alle esigenze dell'azione dell'azienda monopolistica.

Ma a Genova esiste già un ente pubblico portuale che ha tutti i poteri per gestire e realizzare lo sviluppo del porto. Quello che non ha sono i finanziamenti, un piano regionale e un piano nazionale dei porti. Occorrono, soltanto per Genova-Voltri, più di 100 miliardi. Noi siamo decisamente contrari al prefinanziamento dell'IRI. Noi siamo favorevoli a che gli stanziamenti si facciano nel piano quinquennale, ossia nel bilancio dello Stato, e siano dati all'ente pubblico che esiste per realizzare quelle opere e che deve gestirle. Noi

difendiamo l'autonomia del porto. Noi vogliamo difendere ed estendere il carattere pubblico degli impianti e della gestione dei porti. Noi vogliamo estendere l'autonomia del consorzio portuale. Noi siamo riusciti a compiere un passo in questa direzione grazie alla lotta dei portuali e alla nostra lotta.

Oggi il consorzio portuale di Genova dispone di una propria pubblica azienda per lo sbarco e per l'imbarco, che deve estendere la propria attività a tutti i settori dell'attività portuale per garantire un ammodernamento organico in tutti i settori dell'emporio portuale, estromettendo quelle attività private che speculano sul mancato intervento pubblico, sulla generale arretratezza, generando ammodernamenti « ad isole », il cui scopo naturalmente è il profitto, condizionando — questo è il punto — l'intera vita portuale e quindi intralciando la funzione di direzione pubblica che ha il consorzio del porto. Chi paga questa arretratezza, questo sviluppo di ammodernamento « ad isole » sono i portuali. Invece chi guadagna sono la SWENKA, l'*American Lines*, le *Grendi Toros*, ecc.

Il consorzio portuale deve riuscire a garantire l'unità tecnica ed economica del porto, deve eliminare i condizionamenti su di esso esercitati dalla presenza privata; esso deve mettersi in grado di promuovere una politica dei costi e dei ricavi del servizio portuale, una politica comparata all'intero porto e non al singolo imprenditore privato, tale da garantire la collettività degli utenti e di giustificare il ricorso all'intervento dello Stato nel campo degli investimenti.

Questa è la strada che bisogna seguire in modo deciso e non quella di togliere i poteri al consorzio del porto per aggiungerli a quelli sterminati dell'IRI, sia pure in nome dell'efficienza. Occorre quindi una riforma dell'IRI e una riforma del consorzio autonomo del porto, che in armonia con la compagnia dei lavoratori può gestire l'attività portuale sotto il controllo degli enti locali e dei sindacati dei lavoratori. Questa e non altra è la via — e qui tocco un punto importante — ad una riforma democratica del collocamento per modificare ciò che è necessario nelle vecchie strutture e nei modi di organizzazione della stessa compagnia portuale.

Tutto ciò che ho finito di menzionare (piani, superamento dei settorialismi e delle frammentarietà, riforma democratica degli istituti, eccetera) è di decisiva importanza. È soprattutto urgente e necessario che si esca dalla fase delle promesse e della demagogia e che se ne esca per una strada giusta.

Si vuole l'intervento dell'IRI, con una propria azienda, per la mera esecuzione delle opere portuali, come ha detto poc'anzi l'onorevole Dagnino? Allora — sia ben chiaro — noi non siamo in disaccordo. Noi non ci opporremo, se — ripeto per chiarezza — non si vorrà intaccare l'autonomia del consorzio del porto che deve progettare e poi gestire le opere.

Ci vogliono stanziamenti straordinari. Ebbene, chi vi impedisce, per esempio, di ricorrere ad un prestito obbligazionario nel settore delle opere pubbliche?

Onorevole Presidente, io so che mi sono dilungato oltre il consentito. Mi dispiace che a lei sia rincresciuto che io abbia fatto riferimento a certi fatti. Mi sembrava che ella fosse in grado di capire, non soltanto come genovese, ma come uomo politico, come cittadino, che a me corre il dovere fare riferimento ai fatti. Come ella ha potuto vedere questi fatti li ho collegati ad una situazione complessiva. Essi sono venuti ad aggravare in modo drammatico la situazione che ho cercato, modestamente, di delineare. Se non teniamo conto di questa situazione non possiamo capire la gravità delle questioni oggetto della mia interpellanza, almeno non possono farlo gli onorevoli colleghi che non sono della nostra città.

Signor ministro, noi esigiamo che il problema della Liguria sia posto in un modo nuovo. Ma ci rendiamo conto che porre in modo nuovo i problemi della Liguria significa porsi problemi nazionali, significa porsi problemi di mutamento di indirizzo complessivo. Non c'è dubbio che ormai in Liguria siamo arrivati ad un tale punto di stanchezza per come stanno andando avanti le cose per cui davvero non ci rendiamo conto come alcuni colleghi o qualche organo di stampa possono parlare di Genova o della Liguria come «neglette da Roma». È ridicolo pensare che a Roma si abbia antipatia per la Liguria quando nella capitale vi sono nostri illustri concittadini che sono membri del Governo e che occupano cariche dello Stato di primissimo piano. Non si capisce questa antipatia per la nostra regione: si tratta piuttosto di un vecchio *slogan* conservatore, di una classe dirigente da troppo tempo avida di protezione statale. Non è questo il problema.

Il problema è politico, e si tratta di un problema di politica generale, di politica economica complessiva, di politica estera, di politica europeistica o come volete chiamarla voi. Noi siamo stanchi di questa situa-

zione in Liguria. Siamo stanchi che da anni e anni si discutano inutilmente i problemi della nostra regione perché non riusciamo — ecco il nocciolo della questione, quando si parla dell'unità dei parlamentari intorno ai problemi della nostra regione — a trovare una unità sulle questioni di fondo da affrontare, perché non si vuole mettere in discussione un indirizzo di politica complessiva. Questa è la questione che io pongo a voi, onorevoli colleghi di Genova e della Liguria.

L'ultimo incontro con il Governo da parte di tutti i sindacati come è finito? È finito in questo modo, onorevole Presidente: è finito che a La Spezia si è dimessa la giunta comunale e quella provinciale, che per i prossimi giorni è stato proclamato, sempre a La Spezia, lo sciopero generale; che anche Savona si appresta a scendere in sciopero e che la stessa reazione si preannuncia a Genova. Questa è la situazione che avete creato nella regione.

Il Governo non risponde ai sindacati, perché Governo e sindacati usano due linguaggi diversi. I sindacati affermano di volere il piano CIPE, che considerano però non sufficiente a risolvere i problemi della regione; perché non è un piano organico, non tocca i nodi di politica generale che vanno sciolti.

Il Governo dice, dopo anni di attesa, che attuerà il piano CIPE: ai sindacati non resta altro che proclamare gli scioperi, o di categoria o generali.

Ultimo punto, quello dei lavoratori portuali. La classe operaia genovese conosce molto bene non soltanto il valore immediato delle rivendicazioni che pone, ma anche il significato e la portata politica di esse. Questi lavoratori hanno preso sul serio la politica di piano, però è chiaro che essi vogliono una politica di piano su cui poter contare, che si riveli antimonopolistica e contraria alla politica attuale.

Ecco perché i lavoratori sono così uniti, perché c'è questo sviluppo della coscienza politica nella classe operaia di tutta la regione, perché dalla loro unità viene un invito a tutte le forze politiche di sinistra ad unirsi, a realizzare una alternativa alla politica che determina la crisi della nostra regione.

Non vorrei provocarla, signor Presidente, ma è questo il clima rovente in cui si colloca l'attentato alla vita di Melina Mercouri. Come posso io ignorare questo fatto? Approfitto anzi di questo intervento per pregare il Presidente di caldeggiare il Governo affinché in questi giorni venga discussa l'interpellanza che abbiamo presentato sui gravissimi fatti di Genova.

PRESIDENTE. Mi era stato detto che questa richiesta sarebbe stata avanzata in fine seduta. Comunque, nonostante questa non sia la sede propria per un sollecito del genere, posso precisare che la Presidenza ha già sollecitato il Governo affinché al più presto possibile dia una risposta alla vostra interpellanza.

D'ALEMA. La ringrazio, signor Presidente, e faccio ancora appello alla sua cortesia, insistendo su un altro punto. Lo faccio anche per il modo in cui le notizie sono state diffuse nel nostro paese. Non è tollerabile che ciò che è accaduto a Genova venga presentato dalla televisione come disordini che hanno provocato il ferimento di due commissari, o una manifestazione di indisciplinazione dei portuali che hanno abbandonato 60 navi. Questo è veramente inammissibile. Si è trattato di un fatto terribile. Per un puro caso si è evitata una strage.

Ho finito, non dico altro, signor Presidente. Ma almeno, se si parla di feriti, si parli della collega senatrice Minella bastonata dalle forze di polizia. Anche questo è un dovere che ho: di salutare questa nostra compagna così duramente offesa.

Ecco quindi le cose per cui noi combattiamo. I portuali vogliono autonomia del CAP, autonomia della compagnia, autonomia dei sindacati, progresso, sviluppo dei porti, sviluppo di un sistema nazionale dei porti ricordato con un piano di sviluppo economico nazionale. Non evitate di ascoltare il grido di battaglia dei portuali: *A moia!* (la situazione matura!). Dovete cambiare politica. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni, nonché alla seguente interrogazione sullo stesso argomento non iscritta all'ordine del giorno:

Caradonna e Almirante, al ministro della marina mercantile, «per conoscere quali provvedimenti intenda prendere il Governo per porre le strutture portuali italiane in condizioni di poter assolvere alla loro essenziale funzione nell'economia nazionale, tenuto presente soprattutto l'incremento incessante dei traffici e le continue innovazioni tecniche che, in campo internazionale, rendono i costi dei servizi portuali sempre più competitivi. Gli interroganti fanno presente la necessità inderogabile ed urgente per la nazione che si provveda (ove esistano le possibilità concrete) agli oneri finanziari e tecnici del problema

in maniera da superare le antiquate strettoie giuridiche e regolamentari che rendono praticamente irrisolvibile con mezzi normali la soluzione del problema stesso. In proposito gli interroganti chiedono di conoscere se il Governo non ritenga opportuno ricorrere ad un sistema di concessione per la progettazione, ampliamento e gestione dei porti italiani. Ciò, oltre a risolvere il problema delle loro attuali insufficienze, renderebbe possibile mantenere il ritmo futuro dell'adeguamento delle strutture portuali seguendo tempestivamente, come è indispensabile, o meglio anticipando, come è auspicabile, le innovazioni continue della tecnica moderna applicata ai servizi portuali. In particolare, gli interroganti chiedono se il Governo intenda fare affidamento circa il potenziamento del porto di Civitavecchia, essenziale per evitare la crisi sempre più grave dell'economia della provincia di Viterbo e per i traffici tra il Lazio e la Sardegna, nonché per lo sviluppo interno dell'economia di Roma e del suo territorio. Gli interroganti tengono a sottolineare che il precedente Governo ebbe a dare (in occasione del dibattito parlamentare sulla crisi dell'economia del Lazio) precise assicurazioni che il problema del porto di Civitavecchia avrebbe avuto rapida soluzione attraverso opportuni interventi finanziari a tutt'oggi non verificatisi » (3-01090).

LUPIS, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei unirmi al disappunto espresso dai colleghi, disappunto che è anche mio, per il fatto che questa discussione ha luogo con così enorme ritardo. Ma ognuno si deve rendere conto dei motivi per cui vi è stato questo ritardo. Io ho sollecitato, non appena nominato ministro della marina mercantile, lo svolgimento di queste interpellanze e interrogazioni, anche perché avrei avuto così occasione di affrontare un problema tanto importante. Se solo oggi l'argomento è stato posto all'ordine del giorno non può essere chiamata in causa la responsabilità del Governo.

INGRAO. Per fortuna c'era questo suo desiderio, onorevole ministro!

LUPIS, Ministro della marina mercantile. Ho detto che siamo d'accordo nel rammarricarci per questo ritardo, anche se sembra che sia stato il Governo, e per esso il ministro della marina mercantile, a voler prendere tempo, chissà per quale motivo, per non rispondere subito a queste interpellanze ed in-

terrogazioni che erano state presentate prima ancora che il Governo fosse costituito. L'unico a trarne vantaggio sarà l'onorevole Caradonna, il quale, avendo presentato l'interrogazione solo qualche ora fa, non avrà da aspettare molto la risposta, anche se alla sua interrogazione risponderò solo limitatamente ai problemi generali che investe. Per quanto riguarda specificamente il porto di Civitavecchia, trattandosi di problema che richiede un esame molto più accurato e molto più complesso non potrò rispondere in questa sede.

INGRAO. Ella ha comunicato alla Presidenza della Camera che il Governo era disponibile ?

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Più di una volta, onorevole Ingraio. Però, sia per il periodo in cui si è svolta la discussione sulla fiducia al Governo, sia per quello in cui si è discusso il bilancio, mi è stato sempre detto che non era possibile porre all'ordine del giorno lo svolgimento di queste interpellanze ed interrogazioni.

Vorrei inoltre aggiungere, per l'onorevole D'Alema una piccola considerazione, per quanto riguarda le agitazioni dei portuali. Se l'agitazione di questi giorni sia determinata da altri motivi non saprei dire. Per quanto riguarda invece il motivo vero della vertenza che è in atto, la famosa « piattaforma » che i portuali hanno avanzato, posso dire che noi la stiamo discutendo e che non ci sono state interruzioni di trattative e scioperi, tranne uno sciopero di ventiquattro ore che si è concluso con l'emissione di un comunicato da parte dei sindacati che riconosceva la disponibilità del Ministero ad accogliere le richieste.

Anche se si tratta di una faccenda piuttosto pesante che mi sono trovato sul tavolo del Ministero della marina mercantile, mi auguro di poterla risolvere con la piena concordia anche dei portuali italiani i quali, senza dubbio, svolgono un'opera meritevole nel settore più vasto dei traffici marittimi italiani.

Per incarico del Presidente del Consiglio dei ministri, di intesa con i ministri dei lavori pubblici, del tesoro e delle partecipazioni statali, risponderò ora alle tre interpellanze (la prima dell'onorevole Giachini ed altri, la seconda dell'onorevole Dagnino, la terza dello onorevole D'Alema ed altri), alle due interrogazioni (la prima dell'onorevole Dagnino ed altri, la seconda dell'onorevole Biondi), ed alla interrogazione sopraggiunta dell'onorevole Caradonna ed altri.

Queste interpellanze ed interrogazioni mi impegnano a trattare un problema di enor-

me importanza, cioè il problema dei porti italiani.

Il primo punto da esaminare è quello del finanziamento. Con riferimento al punto a) della interpellanza Giachini, che riguarda appunto il finanziamento, mi preme fare osservare che, benché insufficienti, i fondi finora stanziati per i porti, in parziale attuazione del programma economico quinquennale, hanno consentito di avviare ad esecuzione numerosi e importanti lavori per il soddisfacimento delle necessità immediate nei principali scali marittimi nazionali.

Anche se l'affermazione degli onorevoli interpellanti, secondo la quale la crisi strutturale del nostro sistema portuale non sarebbe stata avviata a soluzione, non può essere condivisa, io non ho tuttavia difficoltà a convenire sul fatto che, ove gli stanziamenti non fossero integrati fino alla concorrenza della cifra indicata dal programma nazionale, pari a 260 miliardi, buona parte delle esigenze prioritarie dei nostri porti resterebbe insoddisfatta. E siccome l'onorevole Dagnino ha chiesto a che punto siano gli stanziamenti, io potrò fornirgli a fine seduta una tabella che è aggiornata ad oggi. Quindi, se le opere relative al suddetto stanziamento non saranno effettivamente eseguite nei tempi previsti, dovrebbero derivarne sia sensibili ripercussioni per l'andamento dei traffici sia un condizionamento dello sviluppo dell'apparato produttivo nazionale, che dei porti si serve tanto per l'importazione delle materie prime quanto per le esportazioni dei suoi prodotti. Si tratta di un problema la cui soluzione è condizionante per l'ulteriore sviluppo della nostra economia, ed io posso assicurare gli onorevoli interpellanti ed interroganti che esso è stato tempestivamente prospettato alla Presidenza del Consiglio nonché ai ministri del bilancio, del tesoro e dei lavori pubblici.

Il programma. La trattazione di questo argomento mi è sollecitata da tutte le interpellanze, ma soprattutto da quella Dagnino. Al punto b) dell'interpellanza Giachini si afferma che sono « da tutti riconosciute insufficienti » le cifre degli stanziamenti previsti dal programma. Posso concordare con gli onorevoli presentatori sul fatto che, trattandosi di valutare l'ammontare dei mezzi finanziari da destinare all'ammodernamento dei nostri porti, sarebbe certamente meglio *abundare quam deficere*. Nel caso specifico, però, debbo invitare a riflettere sul fatto — che certamente non può essere definito positivo — che ancora devono essere stanziati 108 miliardi 890 mi-

lioni per utilizzare a favore dei porti quanto il programma quinquennale aveva messo a disposizione del nostro ammodernamento portuale.

GIACHINI. Mi permetta una domanda. Ella ha detto che, secondo le cifre, rimangono 108 miliardi e alcuni spiccioli. Ne vorrei la spiegazione.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Ecco appunto i dati del fabbisogno finanziario, secondo il programma economico nazionale del 1965.

Per ovviare alle maggiori e più evidenti deficienze strutturali del nostro sistema portuale, il piano quinquennale dei porti 1965-1969, prevede 260 miliardi.

Stanziamenti: una prima *tranche* è costituita dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200, che prevede 75 miliardi, da erogare in 5 anni, integrata con le leggi di approvazione del bilancio: per il 1967, 5 miliardi; per il 1968, 5 miliardi; per il 1969, 5 miliardi. Inoltre, con la legge di approvazione del bilancio per il 1969, sul fondo speciale per il finanziamento dei provvedimenti legislativi in corso è stato previsto un accantonamento per le concessioni di contributi per la costruzione di porti per un miliardo 500 milioni. Totale 91 miliardi 500 milioni.

Capitoli di bilancio: per opere marittime straordinarie, da spendere nel triennio 1966-1968, 6 miliardi; per i bacini di carenaggio di Trieste e di Taranto, 9 miliardi 500 milioni; dalla Cassa per il mezzogiorno, legge n. 717 del 1965, 44 miliardi; legge 3 agosto 1949, n. 589, contributo per la costruzione di porti di quarta classe, nel triennio 1966-1968, 110 milioni.

Tutto questo ammonta ad un totale di 151 miliardi 110 milioni. Per completare il finanziamento del piano secondo le previsioni restano ancora da stanziare 108 miliardi 890 milioni.

GIACHINI. Viva la moltiplicazione dei porti !

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Queste sono le cifre. (*Interruzione del deputato Giachini*). E quindi, come dicevo, se le opere relative ai suddetti stanziamenti non saranno effettivamente eseguite nei tempi previsti, dovremo subire sia sensibili ripercussioni sull'andamento dei traffici sia un condizionamento dello sviluppo dell'apparato produttivo nazionale, che dei porti si serve. Ripeto che devono ancora essere stanziati 108 miliardi 890 milioni a favore dei porti, sulla

somma che il programma quinquennale aveva messo a disposizione dei nostri ammodernamenti portuali. Mi consentano quindi gli onorevoli colleghi interpellanti ed interroganti di affermare che una revisione ed un'intensificazione del programma portuale dovrebbero almeno essere precedute da una sollecita utilizzazione di quanto l'attuale programma prevede. E in questo senso intendo dare assicurazione sul fatto che, entro i limiti della competenza del Ministero della marina mercantile, sarà fatto quanto è possibile per ottenere solleciti stanziamenti e celeri utilizzazioni, affinché, alla conclusione del periodo di piano, sia un fatto compiuto ciò che si era previsto di poter fare.

Per contemperare alcuni aspetti dell'ottimismo di queste dichiarazioni, devo aggiungere però che l'esperienza di questi ultimi anni ha dimostrato che al momento difficilmente potrebbero essere realizzati lavori per più di 50 miliardi all'anno; ciò principalmente per la natura stessa dei lavori, che richiedono lunghi tempi tecnici di esecuzione, e che spesso devono essere sospesi per diversi mesi all'anno, quando avverse condizioni marine ne ritardano la prosecuzione; altre cause sono anche da ricercare nelle complesse procedure previste per l'approvazione degli appalti di opere marittime.

Ma è anche su queste procedure che si intende agire per consentire quella sollecitazione di cui parlavo poc'anzi. Con ciò non intendo — è ovvio — svalutare l'opportunità di variare, di integrare, di migliorare il programma che già fu elaborato dal Ministero della marina mercantile in collaborazione con quelli dei lavori pubblici e del bilancio e con il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno prima che il Parlamento approvasse il programma economico quinquennale. Il piano viene costantemente aggiornato in relazione all'evoluzione del traffico e dei mezzi di trasporto marittimi.

Ma la rielaborazione organica di un nuovo programma nazionale dei porti, con l'assorbimento di quello in corso, è opera di evidente complessità. Ed io, pur essendo convinto che l'infrastruttura portuale ha un'importanza primaria, per quanto riguarda non soltanto la marina mercantile, ma l'intera economia nazionale, non posso non richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulle difficoltà di una globale pianificazione a lunga scadenza e sulla necessità di procedere con meditate disposizioni.

Parlare del divario tra il momento politico della decisione e quello tecnico dell'ese-

cuzione, con riferimento alla realizzazione di grandi opere pubbliche, mi porta nel vivo del tema trattato dalle tre interpellanze e dalle connesse interrogazioni. Mi basta accennare al fatto che il problema non tocca soltanto l'assetto dei porti, anche se assume un ragguardevole rilievo, nel quadro della sistemazione del territorio, per ciò che si riferisce alla infrastruttura portuale di cui ho ricordato dianzi la primaria importanza.

Credo utile precisare che nel campo delle opere marittime, così come in quello urbanistico, esistono due distinti tipi di progetti: 1) progetti generali o di massima: si tratta dei piani regolatori dei porti che riguardano il complesso delle opere da realizzare in un lasso di tempo più o meno lungo, secondo le esigenze dei traffici, rispettando una determinata configurazione planimetrica che tenga conto sia del volume del traffico sia delle caratteristiche delle navi che operano in ogni singolo porto; 2) progetti esecutivi: si tratta dei progetti che, rispettando le linee fissate nei progetti di massima, ne rappresentano un'enucleazione elaborata dei loro particolari.

In pratica avviene che mentre i progetti di massima sono elaborati ed approvati di concerto tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero della marina mercantile, quasi sempre prima che si rendano disponibili i fondi per la loro attuazione e quindi indipendentemente da tale disponibilità, i progetti esecutivi vengono predisposti quando sussiste la relativa copertura finanziaria. Ciò per evitarne la rielaborazione, che potrebbe dipendere o da una variazione dei prezzi di mercato, conseguenti alla ritardata esecuzione dell'opera, o da eventuali varianti ai progetti di massima, intervenute nelle more dell'attuazione dei progetti esecutivi, anzitempo redatti.

Così inquadrato il problema nei suoi aspetti esecutivi generali, ricordo agli onorevoli interpellanti e interroganti che all'atto dello stanziamento dei fondi di cui alla legge 27 ottobre 1965, n. 1200, « Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazioni porti », fondi che rappresentano la prima trancia di attuazione del piano quinquennale dei porti 1965-69, solo i progetti di massima, che sono continuamente aggiornati, di tutti i porti nazionali ed in particolare di quelli che beneficiavano di detti fondi, erano pronti; viceversa i progetti esecutivi delle opere per le

quali i nuovi finanziamenti assicuravano la copertura, erano ancora da redigere.

I singoli progetti esecutivi — è opportuno ripeterlo — sono elaborati ed approvati dal Ministero dei lavori pubblici in relazione alla disponibilità dei fondi per la necessaria copertura finanziaria per ciascuna annualità del piano 1965-69.

D'altra parte, a poco servirebbe una troppo anticipata elaborazione ed approvazione dei progetti rispetto alla disponibilità dei fondi ad essi destinati, dal momento che i relativi appalti non potrebbero essere espletati anteriormente alla disponibilità dei fondi stessi.

Il Ministero della marina mercantile, la cui competenza in materia si esaurisce, purtroppo, con l'approvazione, di concerto con le altre amministrazioni interessate, dei provvedimenti di ripartizione dei fondi e di quelli relativi al programma esecutivo, auspica che il Ministero dei lavori pubblici impartisca disposizioni ai propri uffici del genio civile per le opere marittime affinché i progetti esecutivi di rispettiva competenza siano elaborati entro l'anno precedente a quello in cui, secondo le indicazioni del piano, il bilancio dovrebbe assegnare la relativa copertura finanziaria, in modo che gli appalti possano essere esperiti all'inizio di ogni anno finanziario, e non alla metà o alla fine dell'anno stesso, come attualmente purtroppo avviene. Devo aggiungere anche, e questo sia detto per inciso, che si auspica una revisione delle competenze ministeriali, in modo che ciò che è di preminente interesse per la marina mercantile venga affidato alla direzione politica del dicastero della marina mercantile.

Per quanto concerne il ritmo di utilizzazione degli investimenti, esso può considerarsi soddisfacente ove si voglia tener conto (e non si può non tenerne conto, dopo quanto ho esposto nella parte descrittiva della mia risposta) delle esigenze di progettazione e di esecuzione dei lavori, che tra l'altro, avendo carattere stagionale, possono essere eseguiti solo in alcuni mesi dell'anno. Sia ben chiaro, però, che non intendo affatto minimizzare la necessità che l'attuazione del piano di potenziamento delle infrastrutture portuali sia accelerata, con ulteriori stanziamenti diretti a saldare le previsioni del programma quinquennale, ma, soprattutto, come ho già detto, con lo snellimento delle procedure amministrative di appalto e di esecuzione dei lavori. In ordine a tali esigenze procedurali, posso confermare che non mancherò di sollecitare il ministro dei lavori pubblici affinché assu-

ma le iniziative più opportune, debitamente concertate, da sottoporre all'esame e all'approvazione del Governo e del Parlamento.

Non posso infine chiudere il discorso sul problema dei tempi tecnici senza ricordare che esso è reso critico dalla velocità, che ci ha sorpreso e continua a sorprenderci, dello sviluppo tecnologico e della crescita economica; e quindi occorre soprattutto parlare di tempi economici (ritmo dell'espansione economica e rivoluzione tecnologica in atto sono fattori che si intrecciano e purtroppo si sommano). Le rapide mutazioni tecnico-economiche e dello stesso sistema di vita costituiscono il carattere distintivo della nostra epoca, che spesso ci obbliga a considerare già superata un'opera realizzata in base ad una idea che era giovane soltanto due anni addietro. Comprendo pienamente, come ministro della marina mercantile, la preoccupazione espressa dagli onorevoli colleghi, giustificata dalla evoluzione quantitativa e soprattutto qualitativa in atto nei traffici marittimi. Così il suggerimento dell'onorevole Dagnino di effettuare « un bilancio del programma per il potenziamento dei porti italiani » — cito la sua espressione — è venuto incontro ad un proposito del Governo.

Informo gli onorevoli interpellanti ed interroganti e gli altri colleghi che su proposta del Ministero della marina mercantile è stata recentemente promossa, in sede CIPE, la istituzione di un gruppo di lavoro a livello direttori generali dei ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici, del tesoro e del bilancio...

GIACHINI. Siamo sempre nella fase della commissione di studio.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Se ella mi indicherà un altro mezzo lo studierò e lo porrò subito in attuazione.

Dicevo che è stata una proposta in sede CIPE la istituzione di un gruppo di lavoro col mandato di identificare le remore di carattere legislativo e burocratico antagoniste della puntuale attuazione del piano dei porti, e di proporre le soluzioni più idonee per porvi rimedio. In questa sede il bilancio delle necessità portuali sarà perfezionato e la scala delle priorità, la misura e i tempi di intervento saranno messi a punto.

Gli onorevoli D'Alema, Sergio Ceravolo e Amasio, nella loro interpellanza, svolgono ampiamente il tema di possibili forme di intervento straordinario per accelerare i finanziamenti e l'esecuzione di opere portuali. Lo stes-

so tema è accennato, con specifico riferimento ai porti di Genova-Voltri e Savona-Vado, dagli onorevoli Dagnino e Cattanei nella loro interrogazione. Del pari l'onorevole Biondi, nella sua interrogazione, auspicando il potenziamento del porto di Genova in collegamento con la realizzazione dei porti di Voltri e di Vado, fa cenno al piano operativo necessario per raggiungere i voluti obiettivi.

Tutta questa complessa tematica sulle forme e sui tempi dell'azione, è rimessa al menzionato gruppo di lavoro per lo studio della programmazione portuale, e quindi ogni giudizio al momento sarebbe del tutto prematuro.

Il problema giuridico. La preoccupazione manifestata nell'interpellanza Giachini — e qui rispondo al punto c) di tale interpellanza che si riferisce al « carattere pubblico dei porti » ed anche al tema di fondo di cui all'interpellanza D'Alema relativo alla partecipazione diretta del capitale privato nel settore portuale — a mio giudizio, non ha ragione d'essere. Non perché il fenomeno non sussiste, ma perché esso, essendo ben controllato nella sua entità e nella sua qualificazione, non ha l'effetto disarticolante paventato dagli onorevoli interpellanti.

Gli interventi effettuati da privati nell'area dei porti possono essere rivolti alla realizzazione di opere portuali, pontili speciali, accosti riservati, depositi, ecc., in regime di concessione come previsto dal codice della navigazione. E poiché la concessione non distrugge la demanialità, ma solo ne sospende per un tempo preordinato alcuni particolari, secondari effetti, il carattere pubblico dei porti, nei quali le opere siano state edificate con il concorso della finanza privata, non è alterato.

In ogni caso, tutti i poteri di polizia portuale, marittimi, doganali, di pubblica sicurezza, ecc., sono esercitati dal potere pubblico.

L'auspicio che si arrivi a una gestione dei porti su base regionale, suppongo equivalga, nell'intenzione degli onorevoli interpellanti, al desiderio che il sistema delle autonomie portuali sia generalizzato e perfezionato.

Mi affretto intanto a precisare, per bandire ogni possibile equivoco terminologico, che autonomia portuale non significa affatto cessione alla regione di potestà legislativa in materia di porti marittimi. L'articolo 117 della Costituzione, che elenca le materie affidate alla potestà legislativa della regione, non attribuisce alle regioni potestà legislativa in materia di porti marittimi, che fanno parte del demanio necessario dello Stato (articolo 822 del codice civile e articolo 28 del codice

della navigazione) ed interessano un servizio, quale quello della navigazione, indubbiamente di carattere generale.

Fatta questa doverosa precisazione, per amore di chiarezza, debbo dire che il problema delle autonomie portuali va inteso, in una auspicabile riforma legislativa, come gestione autonoma di alcuni porti principali, cui subordinare la gestione dei porti satelliti, minori e finitimi, con attrezzature specializzate per un traffico specializzato, nello ambito di tratti di litorale aventi un comune *Hinterland*. In questo senso, puramente geografico e funzionale, può anche parlarsi di regioni portuali, che non necessariamente si identificano con il litorale di una regione, cioè di un ente amministrativo. Posso dire che questa idea si fa strada in me con tutto il fascino che può esercitare una intuizione, in attesa di essere saggiata dall'esame dei giuristi e degli esperti, prima di essere promossa oppure bocciata. Se l'idea è buona, potrà essere il punto di forza della riforma del sistema portuale italiano. Certo, il problema urgente è quello di avviare il piano dei porti, di cui ho parlato in precedenza. Ma di non minore importanza, anche se non è urgente, è il problema della riforma legislativa, di cui, come ministro della marina mercantile, voglio farmi ugualmente carico.

Concludendo, desidero ringraziare gli onorevoli interpellanti ed interroganti per avermi dato occasione di puntualizzare davanti alla Camera i problemi connessi allo sviluppo e all'ammodernamento portuale del paese. Mi sia consentito aggiungere che fra tutte le costanti preoccupazioni per evitare che per qualsiasi motivo la dinamica dell'interesse per i problemi portuali, così come quella delle realizzazioni, possano cadere in una fase di stanca, il Ministero della marina mercantile avrà sempre presente — e in primo piano — la preoccupazione di operare affinché, di pari passo con l'ammodernamento, proceda un incremento del numero dei posti di lavoro ed un continuo miglioramento delle condizioni di lavoro e di vita di tutti coloro che, operando nei porti, con compiti dal più umile al più elevato, assicurano al paese il flusso vitale per la sua ordinata crescita. (*Applausi al centro*).

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

GIACHINI. Anche quel tanto di scarsa « speranzietta » che forse polemicamente mi aveva mosso allo svolgimento della interpel-

lanza — cioè il pensiero che, se il ministro veniva a rispondere, almeno qualche novità in fatto di stanziamenti vi sarebbe stato — è andato deluso.

Ella, signor ministro, ha detto che non è colpa del Ministero né del Governo se vi è stato tutto questo ritardo nella risposta; che in fondo, sotto certi aspetti, aveva fatto delle pressioni. Le posso dire, dopo aver seguito la sua affannosa nuotata nel mare di guai della politica economica marittima, che poteva aspettare un altro po' di tempo per darci le risposte che ci ha dato, perché fra l'altro ve ne è una molto interessante.

Subito dopo la mia interruzione ella ha detto che, dei 260 miliardi previsti dal programma quinquennale di sviluppo, ne sono rimasti 108. Per arrivare a questa cifra ella ha considerato gli stanziamenti dei capitoli annuali dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e in più le spese dovute a leggi speciali addirittura preesistenti al piano di sviluppo.

Le vorrei anzitutto ricordare che quando si discusse sul piano quinquennale e sullo stanziamento di 260 miliardi, il Governo allora in carica affermò con estrema chiarezza — così sembrava, anche se quest'ultima poi è venuta meno — che i 260 miliardi dovevano essere computati a prescindere da tutte le leggi speciali preesistenti o susseguenti, nonché dal bilancio ordinario dei lavori pubblici. Questo fu detto con chiarezza, perché da tutte le parti politiche fu rilevato che quella dei 260 miliardi era una ben magra cifra. Il Governo riconobbe che la cifra non era un gran che, ma precisò che essa riguardava per intero un intervento straordinario per i porti.

Ella oggi ci è venuto a dire che la cifra residua si riduce a 108 miliardi, mentre secondo i nostri calcoli si devono ancora spendere 145 miliardi. È un gioco di prestigio alla rovescia: in genere, al varietà il prestidigitatore fa uscire dal suo cilindro fazzoletti e colombe; qui invece colombe e fazzoletti — se vogliamo così simbolizzare i miliardi — entrano nel cilindro e non si vedono più.

Ma vorrei dirle, onorevole ministro, una altra cosa. Ella fa un passo indietro rispetto alle affermazioni, di cui è stato testimone l'onorevole Dagnino, perché rese nella Commissione trasporti in sede di discussione del bilancio di previsione per il 1969, del suo predecessore, senatore Spagnoli. Il relatore per la maggioranza in quella occasione — non tanti mesi fa — disse: « Dai 260 miliardi stabiliti dal piano dovrebbero detrarsi i 75 già

stanziati e i 40 per la Cassa per il mezzogiorno, cioè 115 miliardi. Lo stanziamento residuo dovrebbe essere, dunque, di 145 miliardi. Non sono accettabili — disse il relatore per la maggioranza, onorevole Belci — talune valutazioni che includono nella cifra globale anche gli investimenti stabiliti con leggi speciali precedenti nel tempo quella del piano e ammontanti a oltre 51 miliardi ».

L'onorevole Spagnoli, rispondendo a questi nostri interrogativi (anche del sottoscritto), disse: « No, confermo che dal punto di vista del Governo i 260 miliardi sono da considerare a prescindere da tutto il resto ». Ora, ella, onorevole ministro, viene a portare ai lavoratori portuali ed a tutti coloro che sono interessati allo sviluppo dei nostri porti la buona notizia della riduzione delle cifre che dovrebbero ancora essere finanziate. Ma questo è nulla, perché poi del finanziamento non si parla. La legge n. 1200 del 1965 è già al suo terzo anno di attuazione. Fra due anni i relativi fondi dovrebbero essere tutti spesi (ed era uno stralcio!). In realtà in base ai calcoli fatti anche in sede di Commissione trasporti, seguendo i tempi di spesa questo andamento, avremo finito di spenderli — diceva poc'anzi il collega Dagnino — in sette anni. Saranno occorsi 10 anni per spendere 75 miliardi !

Secondo il calcolo che ella ha esposto, onorevole ministro, non si possono spendere più di 50 miliardi all'anno. Fosse stato così ! Almeno 150 li avremmo spesi ! Ed invece... risparmio ai colleghi le cifre. Tutti noi conosciamo l'ammontare dei fondi concretamente spesi rispetto a quelli finanziati !

Ma oltre a ciò un piccolo particolare va sottolineato (lo ricordava anche il collega Dagnino). Vi è la questione delle priorità nelle scelte. Circa le scelte compiute nell'ambito dei 75 miliardi, nel primo rendiconto del Ministero dei lavori pubblici accanto ad una cifra era scritto a chiare lettere un nome: Casciolino. Al sottoscritto toccò trovare un atlante geografico italiano, ma di quelli molto particolareggiati, per stabilire dove fosse questo porto, cui andavano addirittura 800 milioni, mentre, ad esempio, al porto di Piombino, che non è un porto nazionale, ma è ugualmente un porto di un certo interesse, ne andavano 450. Poi, riflettendo che allora il ministro dei lavori pubblici era calabrese, andai a cercare la carta geografica della Calabria e scoprii che Casciolino è in quella regione. Nei rendiconti successivi evidentemente si è avuto un po' più di pudore e, invece di scrivere Casciolino, si è scritto Catanzaro (nemmeno Lido di Catanzaro !); ma Lido di Catanzaro è una

cosa, Casciolino è un'altra. Ora, nelle scelte prioritarie, nell'organicità della spesa teniamo conto di questa esperienza precedente...

Ma v'è da dire che se è mancata la risposta al primo gruppo di questioni, tanto meno si è avuta una risposta sul secondo gruppo. Molte parole, anzi un cumulo di parole e poi siamo rifluiti nel *leit-motiv* della commissione che ha posto allo studio il problema. Il collega Dagnino è testimone come me di questo. Quante volte ci è stato detto che vi era una commissione che aveva allo studio i *terminals* dei *containers*, un'altra che studiava i rapporti petroliferi e così dalla A alla Z ! Fra l'altro, di tutti questi studi non abbiamo mai avuto la fortuna di sapere alcunché. Non sappiamo se cambiando ministro cambiano anche le commissioni. Può darsi che così sia. Allora, stante che i ministri si avvicendano abbastanza rapidamente, si va da una commissione all'altra, dalle quali partiranno magari i gettoni di presenza, ma di cui nulla rimane agli atti.

Ora c'è un'altra commissione e si chiama noi a riflettere sulle difficoltà e sullo sforzo generale e finanziario che deve fare il paese. Ma alla riflessione siamo noi che vi abbiamo chiamato. Insomma, non si ha la capacità di valutare il fatto che, se la nostra nazione — nelle grandi infrastrutture che dovrebbero precedere lo sviluppo e non seguirlo, e male (l'ho detto nello svolgimento della interpellanza e lo ripeto ora) — può permettersi il lusso di essere il primo paese d'Europa in fatto d'autostrade, non può nel contempo essere l'ultimo nel campo della viabilità ordinaria. Sarebbe stato così difficile togliere qualche cosa ad una parte e riversarlo dall'altra ed avere una politica dei trasporti che non procedesse irrazionalmente per settori distinti quale l'attuale ? La spinta dei più grossi interessi è tale che travolge anche la vostra capacità di mediazione. Non siete nemmeno capaci di mediare gli interessi cui poi in generale vi richiamate.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Non è vero, intanto, che siamo gli ultimi in Europa per la viabilità ordinaria.

GIACHINI. Diciamo i penultimi. D'altronde, signor ministro, il nostro paese per la struttura economica che ha, per il tipo di orientamento produttivo, vede passare dal mare il 90 per cento delle sue importazioni. Non è il caso della Francia, che è in condizioni diverse.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Questo è un altro discorso.

GIACHINI. Quindi l'importanza di questo settore è grande agli effetti di tutto il nostro apparato economico ed industriale. La strozzatura portuale danneggia non soltanto gli operatori ed i lavoratori portuali, sulle cui spalle gravano congiuntamente l'arretratezza e lo sviluppo tecnologico, ma tutto l'apparato economico del paese.

Vogliamo affrontare questo problema? Parlo nello svolgimento della interpellanza delle opzioni, di quelle opzioni cui ella, onorevole ministro, non ha fatto riferimento (manco male).

RAUCCI. Forse non le conosce ancora.

GIACHINI. Le opzioni dell'« Italia ottanta ». Fra queste opzioni c'è quella di una politica marinara che sia non dico degna delle nostre tradizioni (non tiriamo fuori tutta questa borsa retorica), ma che sia adeguata alle necessità di un paese quale è il nostro.

Concludendo, ho posto un problema che noi stessi abbiamo sollevato: l'indispensabilità, rispetto a questi problemi, della convocazione di una conferenza del mare. Non si potrebbe riprendere questa idea, fare subito ciò che è necessario e nello stesso tempo aprire un grosso dibattito? Ma anche questo, che in fondo non è qualcosa che impegna la sostanza, ma solo un rapporto dialettico, sembra molto distante dall'orizzonte.

E allora noi le diciamo, onorevole ministro, che non ci limitiamo alla denuncia di uno stato di fatto; non ci contentiamo che della nostra denuncia si facciano interpreti anche altri, componenti la stessa maggioranza, che da anni fanno la stessa denuncia assieme a noi. Vogliamo fare qualcosa di più, anche in questo settore della vita nazionale; vogliamo mettere a disposizione tutte le nostre forze, la nostra energia, la nostra intelligenza e, insieme con i lavoratori e con tutti coloro che sono interessati, batterci perché si abbia una modifica radicale della politica anche in questo settore, che ne ha bisogno, come ne hanno bisogno altri settori.

In fondo è chiaro che ogni problema che si solleva nel nostro paese ci porta al nodo fondamentale: può questo Governo, con le sue intrinseche debolezze, con le eredità che gli pesano sulle spalle, affrontare in modo concreto e reale i problemi che ci stanno dinanzi? La realtà ci dimostra di no e questa è la conferma della necessità di mutare

le cose, e mutarle rispetto ai problemi: e sui problemi noi ci siamo battuti e ci batteremo.

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

DAGNINO. Se lo consente, signor Presidente, replicherà in mia vece l'onorevole Cattanei, anche per l'interrogazione n. 3-00427.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Cattanei ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CATTANEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ho seguito con molta attenzione e vivo interesse, come d'altra parte era mio dovere, le dichiarazioni del ministro della marina mercantile ed ho preso atto delle notizie e dei dati che ha voluto fornirci; soprattutto ho apprezzato l'impegno personale di cui ancora una volta ha dato conferma, in relazione all'importante settore delle nuove opere portuali.

Vede, signor ministro, l'iniziativa che è stata assunta dall'onorevole Dagnino e da me, e che si è poi formalizzata nella presentazione di una interrogazione, è stata determinata, sia detto con tutta franchezza, da uno stato d'animo, motivato, di scoraggiamento da parte nostra per la carenza, per le lacune, per la inesistenza, come è stato qui accennato, di una organica politica portuale nel nostro paese. Allorché venne approvato il piano quinquennale di sviluppo e allorché prendemmo visione delle previsioni, delle indicazioni del cosiddetto « piano azzurro », sorsero in tutti noi delle legittime speranze malgrado la limitatezza, che già allora rilevammo, e la insufficienza degli investimenti e degli importi previsti. Ma per lo meno giustificavano, queste due previsioni, l'auspicio che nel nostro paese si sarebbe finalmente imposta una seria politica portuale per risolvere gli annosi problemi di strozzatura commerciale che la vetustà dei porti pone con tanta crudeltà.

Ebbene, queste speranze purtroppo sono andate deluse. Sono andate deluse, intanto — evidentemente io esprimo un giudizio storico e mi riferisco al passato, onorevole ministro — per la lentezza con cui sono stati erogati e possono essere concretamente investiti i primi 75 miliardi oggetto dello stralcio delle previsioni del cosiddetto « piano azzurro ». Ma sono andate anche deluse proprio per l'adozione dei criteri di ripartizione di questi 75 miliardi. Si è indugiato da parte dei colleghi su questo aspetto che è stato sottolinea-

to molto opportunamente dal collega Dagnino.

Consenta, signor Presidente, che io ripeta i rilievi già fatti, perché quando 75 miliardi, stante l'attuale penuria — per altro giustificabile sotto determinati profili — di mezzi finanziari, vengono dispersi fra 50 porti, taluno dei quali, essendo io evidentemente meno diligente del collega Giachini, non sono neanche riuscito a trovare né sull'atlante né sulle carte geografiche delle singole regioni italiane, questo dimostra che tutti noi, nel momento stesso in cui ci si orientava verso interventi, verso investimenti pubblici secondo i criteri della programmazione, abbiamo fatto proprio tutto il contrario di quello che è lo spirito, di quella che è la natura stessa della programmazione, cedendo ancora una volta alle pressioni localistiche e alle sollecitazioni particolari. Naturalmente anche in questo caso, onorevole ministro, non mi riferisco alla sua attuale e personale responsabilità, ma a ciò che è avvenuto in passato.

Eppure, come ha rilevato anche l'onorevole Giachini nella sua replica, l'85 per cento del commercio estero si svolge per via mare. Direi di più: lo stesso piano quinquennale, quando prevede un saggio di incremento del reddito nazionale dell'ordine del 5 per cento, inevitabilmente postula, perché il reddito possa aumentare in quella misura, una condizione necessaria, elementare, che è l'espansione non solo in senso assoluto, ma anche relativo del commercio internazionale. E credo che a questo proposito si possa ritenere che, per conseguire tale ritmo di incremento del reddito, il commercio internazionale dovrebbe svilupparsi, a prezzi costanti, ad un saggio dell'8, dell'8,5 per cento, vale a dire raddoppiarsi all'incirca nel giro di nove anni. È perciò giustificata la previsione di un volume complessivo di traffici portuali (relativo non solo a movimenti direttamente connessi con il commercio internazionale) dell'ordine di 200 milioni circa di tonnellate nel 1969 — credo che la validità di queste previsioni si possa sin d'ora constatare — e di 260-270 milioni di tonnellate nel 1974.

Ora, evidentemente, se questi dati sono attendibili, la conseguenza logica che ne deriva è quella della necessità di attrezzare i porti italiani per metterli in condizione di poter assolvere a questa nuova funzione commerciale: necessità che si pone con carattere di urgenza. È necessario altresì che i problemi portuali italiani vengano impostati come una delle condizioni del processo di sviluppo economico del paese, onde impedire che essi

costituiscono invece una strozzatura di tale processo. Sotto questo profilo, quindi, mi pare che tragga giustificazioni la nostra affermazione secondo cui le infrastrutture portuali devono avere nell'ambito degli investimenti pubblici un carattere di assoluta priorità.

Vi sono, per altro, due condizioni da assolvere, signor ministro, se vogliamo veramente che queste finalità possano rapidamente concretarsi. La prima, ripeto, è quella di concentrare gli investimenti portuali. Sono convinto di dire cosa ovvia affermando che è ormai tendenza irreversibile nel mondo la concentrazione dei traffici portuali, concentrazione che trova la sua giustificazione nella riduzione dei costi ottenuta propria attraverso una gestione portuale concentrata. Marsiglia, Le Havre, Dunkerque assorbono il 70 per cento dei traffici commerciali marittimi della Francia. Amburgo, Brema e Rostock il 72 per cento dei traffici marittimi della Germania. Rotterdam, Amsterdam e Anversa il 95 per cento di tutti i traffici marittimi portuali del Benelux. Anche in Italia i porti di Genova, Venezia e Napoli da soli assorbono il 43 per cento dell'intero traffico marittimo italiano.

La seconda condizione è quella di fare presto. Ogni ritardo in questa direzione non va a favore o a vantaggio dell'uno o dell'altro porto nazionale, ma solo dei porti esteri, e quindi si traduce, inevitabilmente, in un danno secco per tutta l'economia italiana. Rotterdam già oggi ha una capacità di 140 milioni di tonnellate l'anno. Marsiglia, attraverso un intervento della banca internazionale di ricostruzione e di sviluppo, sta realizzando programmi per cui in pochi anni sarà in grado di assolvere ad un traffico di 160 milioni di tonnellate all'anno.

A questo punto si pone il problema dei mezzi finanziari su cui ella, signor ministro, ha insistito con considerazioni che non possono non incontrare il nostro consenso, anche se i dati che ella ha voluto dettagliatamente fornirci purtroppo non ci autorizzano a previsioni confortanti.

A questo proposito, onorevole D'Alema, dobbiamo essere estremamente realistici, perché le proposizioni di principio, le espressioni verbali anche polemiche, possono certamente rivestire un loro interesse, ma difficilmente possono contribuire alla soluzione dei problemi concreti.

Io credo che tutti noi abbiamo ben presenti gli impegni finanziari di questo Governo secondo i punti programmatici che sono stati illustrati alla Camera dei deputati dal Presi-

dente del Consiglio, e a nessuno di noi è sfuggito anche l'aspetto su cui la Camera evidentemente sarà chiamata a decidere: quello del ricorso al mercato finanziario per l'onere derivante dalla riforma pensionistica.

Ecco perché con il collega Dagnino abbiamo proposto e suggerito il ricorso a procedure straordinarie. Direi che le difficoltà che ella, signor ministro, ci ha fatto presenti in ordine all'approvazione dei progetti di procedure normali, confermano la validità del ricorso a procedure straordinarie. E come procedure straordinarie abbiamo avanzato l'ipotesi che sia l'IRI chiamato ad intervenire nel settore portuale, così come all'IRI saranno affidate le costruzioni delle città universitarie e delle metropolitane.

A quanto già detto in proposito dal collega Dagnino io vorrei aggiungere che non si tratta in questo caso di pretendere un intervento che in qualche modo possa sovrapporsi all'autorità del consorzio autonomo del porto. Si tratta di un inserimento, senza prepotenze, da parte dell'IRI nel rispetto dell'autonomia del consorzio del porto, alla quale l'onorevole Dagnino e il sottoscritto tengono almeno quanto il collega onorevole D'Alema, per poter realizzare attraverso queste forme di intervento certamente più snelle, sulla scorta della positiva esperienza delle autostrade, un acceleramento dei tempi tecnici, e quindi la possibilità di investire con risparmio di tempo, e in modo più economico, gli stessi mezzi che sono a disposizione dello Stato.

Ma direi di più: se anche il problema dei mezzi finanziari potesse essere domani risolto attraverso l'approntamento di un piano portuale aggiuntivo a quello che attende ancora di essere integralmente attuato, lo stesso problema della lentezza delle procedure (che né la buona volontà, che sicuramente esiste, del signor ministro della marina mercantile, né gli sforzi e gli intenti — in questo caso, puramente verbali — del collega D'Alema e anche nostri potrebbero superare) rischierebbe veramente di far perdere altro tempo prezioso.

I 15 miliardi 600 milioni che furono assegnati nel 1965 al porto di Genova non sono stati ancora investiti. A questo punto, il discorso ritorna inevitabilmente a Genova; direi anzi che lo spirito della nostra interrogazione era quello di affrontare prevalentemente i problemi portuali della Liguria, e di Genova in particolare. Desidero fare solo due osservazioni prive di spirito municipalistico. Il sistema dei porti liguri, e soprattutto il sistema portuale di Genova-Savona, assorbe già oggi il 30 per cento dell'intero traffico italiano; i

piani regolatori del porto di Voltri sono pronti; direi che la tempestiva realizzazione dell'ampliamento del porto di Genova verso Voltri, in una visione integrata che include Savona, è una condizione di sopravvivenza per l'economia ligure e per quella genovese in modo speciale. Inoltre, malgrado le apparenze e malgrado quanto si può opinare in sedi diverse, non c'è dubbio che l'economia genovese stia attraversando una crisi, o comunque sia caratterizzata da un depauperamento progressivo e allarmante.

In quattro anni i posti di lavoro nell'industria sono diminuiti di 20 mila unità. Molte industrie scendono al sud, attratte dai vantaggi economici della politica meridionalistica. Si dice — e purtroppo non si tratta solo di parole — che i centri direzionali a Genova altererebbero la struttura urbanistica della città. Non possiamo essere costretti ogni mese a contare nuovamente i posti di lavoro che rimangono a Genova. E poiché per ora non sono riuscito a comprendere o ad interpretare bene la proposta alternativa del collega D'Alema, almeno cerchiamo di risolvere il problema portuale di Genova con interventi concreti e di urgenza. Noi chiediamo che la Liguria e Genova siano, anche attraverso lo ampliamento dei porti verso Voltri e verso Savona e la soluzione dei problemi interni del porto, rimesse in grado di fornire quel contributo che, secondo la loro tradizione e la loro storia, hanno sempre apportato a tutta l'economia nazionale.

In conclusione, onorevole ministro, nel rinnovare l'apprezzamento mio e dell'onorevole Dagnino per l'impegno che ancora una volta ella ha voluto confermare in ordine al problema portuale italiano, vorrei formulare l'auspicio che ciò possa assai presto tradursi in convinto riconoscimento positivo della sua intelligente ed operosa fatica. (*Applausi al centro*).

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

D'ALEMA. Dopo le parole dell'onorevole ministro, per quanto sono riuscito a percepire (forse i microfoni non funzionavano adeguatamente), il mio scetticismo è diventato molto più nero: egli, infatti, non ha detto alcunché di nuovo, ma ha esposto una ridda di cifre molto discutibili, che non trovano riscontro nella realtà e nella storia stessa dei finanziamenti.

L'onorevole ministro non ha risposto ad alcune questioni importanti da noi sollevate,

come, per esempio, quella dell'IRI, che è stata ripresa dall'onorevole Cattanei. Vi sono ben altri problemi che esigono un pronto intervento, una amministrazione efficiente, finanziamenti, piani esecutivi, eccetera; ma se dovessimo seguire sempre la strada dell'IRI, di nuovi istituti, non affronteremo mai il problema della riforma dello Stato e della pubblica amministrazione, che è un problema fondamentale. Per questo occorre tenere distinto il problema dello sviluppo dell'IRI da quello dello sviluppo portuale.

Siamo contrari all'intervento dell'IRI nei servizi, nelle autostrade, nelle università e nei porti. Questa è la nostra posizione seria, importante e fondata anche su esigenze di democrazia. Non possiamo tollerare l'accrescimento di poteri che si sottraggono al controllo del Parlamento. Ecco il realismo della nostra posizione. Se si vuol ricorrere all'IRI per la mera esecuzione delle opere, noi non siamo contrari. Noi non siamo contrari, ripeto, ai finanziamenti straordinari, come, per esempio, al ricorso ai prestiti obbligazionari nel settore dei lavori pubblici. Ma si tratta di un grande problema di democrazia, del grande problema della riforma dello Stato e della pubblica amministrazione; e non è ammissibile che ogni giorno, sotto il ricatto dell'urgenza del compimento di determinate opere e del carattere pressante con cui determinati problemi si presentano, si cedano attribuzioni dello Stato e della pubblica amministrazione a nuovi enti, a nuovi carrozzoni, a nuovi centri di potere. Tutto ciò significa arrivare alla totale disgregazione dello Stato e ad una crescente involuzione autoritaria, ad una crisi profonda della democrazia.

Attendevo una risposta sulla questione della FINMARE, e la risposta non è venuta. Attendevo più in generale una risposta sul problema — meritevole di seria attenzione — della flotta e quindi sul problema dei cantieri, ma non ritengo che si sia risposto in modo adeguato alla gravità della situazione. Pertanto, mi dichiaro profondamente insoddisfatto, più che mai convinto delle posizioni che qui ho espresso; e non posso fare altro che invitare l'onorevole ministro a riflettere sulle posizioni e sui consigli dell'opposizione, giacché noi riteniamo che, continuando sulla strada attuale, non solo non rimonteremo la situazione di crisi che investe il settore marittimo-portuale, ma non riusciremo neppure a modificare, o ad avviare ad una modifica, quel che è necessario modificare nell'ambito dell'economia nazionale.

Voglio rilevare, infine, che la mancanza di coordinamento tra il ministro della marina mercantile e quelli delle partecipazioni statali e dei lavori pubblici non è che un aspetto dello « scoordinamento » assoluto tra l'attività dei vari ministeri (questo risulta dalle parole dell'onorevole ministro), ciò che comporta disordine o addirittura la paralisi della pubblica amministrazione. Credo che si possa affermare che la critica più feroce al piano quinquennale è venuta dal ministro della marina mercantile. Un piano quinquennale che dovrebbe essere di previsione, che dovrebbe garantire la copertura delle opere, si dimostra lo strumento che ha realizzato il massimo di confusione e di carenza di coordinamento e ha rivelato una profonda incapacità di prevedere. Questa è l'unica conclusione che si può trarre dalle parole dell'onorevole ministro. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche degli interroganti.

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

BIONDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ogni tanto la stampa dà delle buone notizie; noi, che siamo, se non attenti, almeno continui lettori di essa, troviamo che è avvenuto a Roma un incontro, che non sarà storico, ma è opportuno, tra il ministro Bo ed una delegazione genovese. Il giornale — il *Corriere mercantile* del 15-16 novembre 1968 — dice che l'IRI è disponibile per la soluzione del problema del porto di Voltri. Noi, tutti contenti, presentiamo una interrogazione per sapere se le cose vanno anche in quella direzione, non avendo per le iniziative pubbliche l'allergia che l'onorevole D'Alema ha per quelle private. Il collega assume la forma di un istrice nei confronti di tutto ciò che può rappresentare una utile iniziativa privata, tanto è vero che nelle sue interpellanze parla addirittura di forze prementali del capitale privato alla conquista dei borghi e dei porti; magari così fosse, poiché alcune esigenze in tal modo potrebbero essere, se non soddisfatte, almeno affrontate.

Leggiamo queste cose; il ministro non risponde; poi il ministro cambia, ma anche il nuovo ministro non risponde. La gentilezza del ministro, infine, ci fa sapere oggi che questo non è dipeso dalla sua volontà, ma dal combinato disposto di situazioni sulle quali egli non può influire, e che anzi sono contrarie alla sua volontà. Noi speravamo, tuttavia, che il ritardo fosse foriero di una notizia tenuta

in gestazione, che ci consentisse di avere qualcosa di buono da portare a casa, e non ci desse soltanto la soddisfazione di aggiungere un « mugugno » a quelli degli onorevoli Dagnino e Cattanei, oltre a quelli dei colleghi di parte comunista (e, se quelli dei colleghi comunisti erano prevedibili, quelli dei colleghi Dagnino e Cattanei non sono stati meno intensi). Il tono dei colleghi è stato, come si doveva, gentilissimo, e pieno di riguardo nei confronti della persona del ministro; ma le critiche sono particolarmente pregnanti, le osservazioni sono particolarmente pungenti; e poiché vengono da parti che sostengono il Governo di centro-sinistra hanno il valore di una sostanziale sfiducia nei confronti dell'attività che in questo arco di tempo, da quando è sorto il piano previsionale, ha contraddistinto in senso negativo questo piano dei porti, e dal punto di vista delle previsioni e da quello operativo.

Questa messa di *requiem* nei confronti del piano quinquennale ha avuto veramente dei sacerdoti che meritano tutto il nostro apprezzamento. È un *requiem* che ha valore anche per quello che avverrà. L'onorevole Cattanei, infatti, ha detto che, se anche farete qualcosa di nuovo, per altre vie, o con programmi aggiuntivi, o con operazioni che si dovessero aggiungere a questo piano quinquennale nato morto, anche questo, se non si cambiano modi ed azioni di intervento, se non si cambia il modo di coordinare tra di loro le varie attività, si vanificherà in una impossibilità operativa, che lo stesso ministro, del resto, nella sua assoluta lealtà, ha prospettato. Al di là degli auspici e delle dichiarazioni che attingono ad una visione metafisica della situazione portuale e marittima italiana, mi è parso di capire che il ministro ha fatto una mesta e triste invocazione; egli ha detto che vorrebbe, ma non può, per mancanza di coordinamento con il ministro dei lavori pubblici (esistendo pur sempre, tuttavia, la necessità di tale coordinamento), e per mancanza di coordinamento con il ministro del tesoro, se non nelle spese, almeno per quanto riguarda i tempi delle stesse. Ne risulta, quindi, una dichiarazione di impotenza operativa, che veramente non può non preoccuparci. La nostra speranza era che si uscisse da questa realtà di carattere governativo, da questa impossibilità di muoversi del Governo, per accedere, a *latere* di esso, ad iniziative sempre di carattere pubblico. Mi riferisco ad iniziative sempre derivanti dall'IRI, che avrebbero potuto trovare possibilità di realizzazione e di sviluppo, come gli onorevoli Dagnino e Cat-

tanei avevano indicato nella loro interrogazione, e come io stesso avevo sottolineato nell'interrogazione da me presentata, e alla quale, purtroppo, non ho ricevuto risposta. Ho ricevuto, se mi è consentito il termine, una risposta silenziosa, fatta di impossibilità di dire quello che, evidentemente con troppa precipitazione, dopo l'incontro a Roma tra il ministro Bo e la delegazione genovese, era parso alla stampa un senso di disponibilità dell'IRI per il porto di Voltri. Evidentemente si trattava di una possibilità condizionata, ed ancora più evidentemente è venuta meno una delle condizioni; speriamo non sia dipeso dal cambiamento del ministro. (*Interruzione del deputato Dagnino*). Ora abbiamo saputo che sta per essere insediato un comitato di studio; lo studio è una cosa estremamente importante, ma sarebbe bene che dal mondo della teoria si passasse a quello delle pratiche realizzazioni, che sono forse meno intense, ma più facilmente percepibili con i sensi, cosa che finora non è invece avvenuta.

Cosa chiediamo noi per Genova, per Voltri, per Savona e per Vado? Noi chiediamo che il Governo trovi una soluzione, ed ella, signor ministro, che è nuovo sulle scene della marina mercantile, ha la possibilità, nonostante la pesante eredità dei passati governi, che le è stata ricordata dai banchi della maggioranza, di assumere le sue responsabilità nell'ambito della politica governativa, e del Consiglio dei ministri, affinché quello che fu promesso, e si indicò come possibile nel novembre, possa essere realizzato in marzo, in aprile, o quando riterrà il Governo che sia finalmente giunto il momento, in modo che il sistema portuale ligure e in genere quello nazionale siano messi in grado di porsi al livello della realtà portuale degli altri Stati.

Si deve ricordare che l'Italia ha bisogno di questi porti per la sua economia, per realizzare quella che ricordava l'onorevole Cattanei essere anche un'esigenza quantitativa di aumento del pubblico reddito; si deve considerare che le importazioni e le esportazioni sono due momenti, uno precedente e l'altro susseguente, della stessa realtà economica, che ha bisogno di ricevere e di esitare affinché le nostre possibilità concorrenziali con l'estero si realizzino; ci si deve rendere conto del fatto che mentre noi stiamo qui a discutere o a disputare sulle *tranches* dei 15 o dei 50 miliardi da spendere e oltre i quali non si può andare, intanto nei porti degli altri paesi, come a Marsiglia, a Rotterdam, ad Anversa e ad Amburgo, si fanno grandi investimenti che arrivano fino a 150, 180 mi-

liardi. Se non inquadreremo la situazione dei porti italiani nell'ambito del MEC, i nostri diventeranno davvero dei porticcioli turistici a scopo commemorativo di una realtà marina che ora non vi è più.

Dobbiamo quindi tenere presente, onorevole ministro, che si tratta di un'esigenza prioritaria per l'economia nazionale. Il Governo, attraverso la sua nuova posizione, quindi con la forza che di solito deriva dall'assunzione di responsabilità nuove senza preoccupazioni di quelle vecchie che evidentemente l'onorevole ministro potrebbe allontanare da sé, il Governo, dicevo, potrebbe richiedere e ottenere che fra le tante e poche priorità vi sia quella che ha un fondamento sociale, economico, politico; un'esigenza che si presenta come una priorità ritardata e quindi capace di una maggiore spinta, perché ha aspettato così tanto che si potrebbe anche pensare che si fosse concentrata una possibilità di sviluppo in avanti, se il mondo della economia e della politica fosse uguale a quello della fisica e soffrisse di compressioni precedenti che sollecitano balzi.

Chiedo, onorevole ministro, che sia fatto tutto questo, e glielo chiedo da deputato ligure e, se mi permette, da italiano. Anche se il Governo si presenta a rispondere alle interpellanze ed alle interrogazioni in un momento particolare e delicato della situazione nazionale e internazionale, proprio per questo credo che il tema dei porti debba essere messo all'ordine del giorno della nazione e del Governo, poiché non si può più aspettare.

Si è parlato di crisi, anche dal punto di vista dell'occupazione operaia. Non credo che questo sia il momento di fare una disputa fra statalisti e privatisti. Noi riconosciamo la funzione preminente pubblicistica dei porti e vogliamo soltanto che in questo ambito vi sia tuttavia la possibilità per i proficui inserimenti di una iniziativa privata, a sostegno di quelle tardive e a completamento di esse, perché i porti possano mettersi al passo con i tempi. Se per questo, signor ministro, dovremo aspettare molto tempo, ritengo che sarà veramente troppo tardi ed avremo perso così un'altra occasione per fare una cosa estremamente utile. Ritengo perciò che la sua risposta sia assolutamente insoddisfacente rispetto a questa nostra speranza; forse nell'ardore del noviziato speravamo di ottenere una risposta che fosse più tranquillizzante sulla realtà della nostra posizione. Parlo naturalmente del nostro noviziato e non del suo, signor ministro; l'ottimismo è nostro, il suo dovrebbe essere un pessimismo tale da non

consentire alcun entusiasmo. Ma, da questi banchi è possibile nutrire qualche speranza sul fatto che ad una interrogazione possa seguire una indicazione positiva.

Siccome autorevolmente era stato detto che l'IRI era disponibile, speravamo di sentirci dire che era disponibile, ma non troppo, che era disponibile se e in quanto si fossero verificate determinate condizioni, che era disponibile a medio termine, mentre invece veniamo a sapere che ci sarà una commissione di studio che valuterà anche queste cose. Intanto il porto può attendere, intanto gli operai possono continuare a scioperare, possono contrattare con il Governo per poi riprendere le posizioni di fiera contestazione, se è vero che qualche giorno fa hanno anche occupato la sede del consorzio del porto. Ciò è avvenuto per la prima volta nella storia del consorzio; e, considerando anche il fatto che il presidente del consorzio stesso è un socialista, la contestazione ha anche un valore particolarmente significativo su quello che è stato, anche dal punto di vista dei rapporti con i lavoratori, l'apporto del centrosinistra alla soluzione di questi problemi.

È un problema, onorevole ministro, assolutamente improcrastinabile; noi glielo abbiamo segnalato, abbiamo fatto il nostro dovere, portiamo a casa la preoccupazione che esiste e rimane per i problemi insoluti e portiamo a casa l'insoddisfazione per non aver avuto una risposta tranquillizzante. (*Applausi*).

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

CARADONNA. Prendo atto di quanto il ministro della marina mercantile ha affermato circa il problema particolare — sollevato nella nostra interrogazione — del porto di Civitavecchia, sul quale egli ci ha promesso che fermerà la sua attenzione. Solleveremo ancora il problema in una prossima interrogazione, e avremo forse l'occasione di ricevere delle assicurazioni su una questione, come questa, che ha una notevole importanza per l'economia laziale. E ciò tanto più in considerazione del fatto che un esponente del precedente Governo, dopo un lungo dibattito svoltosi qui alla Camera, ebbe ad assicurare che il problema del porto di Civitavecchia sarebbe stato rapidamente affrontato e risolto dal Governo stesso, il quale si rendeva conto della grave condizione dell'economia viterbese e del Lazio intero, condizione che poteva essere risolta principalmente

con un adeguamento delle strutture del porto di Civitavecchia, polmone del retroterra laziale. Pertanto su questo problema ritorneremo, contando sull'attenzione e sulla diligenza che il ministro ha promesso.

Quanto alla situazione generale dei porti italiani, con la nostra interrogazione abbiamo inteso porre il problema, drammatico e la cui soluzione è ormai non più dilazionabile, del loro ammodernamento, cioè del loro adeguamento all'aumento dei traffici. Questi ultimi, infatti, sono anche determinati dall'incidenza delle spese portuali. Siamo in una epoca in cui la tecnica procede con incessanti e continue innovazioni, e abbiamo purtroppo in Italia, in questo come in altri campi, delle leggi — per quanto riguarda l'amministrazione dello Stato — completamente superate; leggi, a proposito dei porti, che risalgono al secolo scorso e richiedono una serie di controlli e di classificazioni che potevano essere ragionevoli e accettabili in altri tempi, ma che oggi non sono più rispondenti alla realtà.

Le leggi amministrative — anche in materia di porti — purtroppo oggi riducono di molto (bisogna dire la verità) le possibilità concrete di amministrare la cosa pubblica. Si tratta di un problema generale che riguarda le amministrazioni comunali, gli altri enti locali, gli ospedali, eccetera, ma che, per i porti, diventa drammatico, perché essi — come è stato già rilevato — sono gli autentici polmoni della nostra economia. L'Italia, infatti, è una penisola, ed è principalmente servita dai traffici marittimi, stanti le difficili comunicazioni terrestri, che hanno sempre influenzato negativamente l'economia del nostro paese, geograficamente configurato in modo meno fortunato di altri.

Ci troviamo, invece, di fronte a leggi che rendono praticamente impossibile o estremamente difficile un adeguamento alle esigenze della economia moderna, nonché la gestione dei porti e il loro ammodernamento.

Conosciamo le difficoltà che lo Stato incontra nello stanziamento dei fondi e anche, come abbiamo sentito, nel destinarli effettivamente alle opere da realizzare. Il sistema dei controlli è tale che la realizzazione delle opere pubbliche è defatigante e richiede anni prima che esse possano essere completate.

Questa è la realtà in un'epoca in cui, viceversa, dobbiamo tenere il passo con le altre nazioni, in cui il MEC ci impone determinate forme di efficienza per far fronte alla concorrenza, e in cui si discute addirittura se il MEC debba trasformarsi — Dio ce ne guardi, data la situazione in cui si trova

l'Italia — in zona atlantica di libero scambio. In tali condizioni ci dobbiamo domandare se, continuando noi stessi, classe politica dirigente, a discutere di questioni così ampie, possiamo effettivamente fare delle scelte senza risolvere i problemi di carattere tecnico essenziale, in primo luogo il problema dei nostri trasporti e dei porti. Ed allora, poiché il problema è urgente, bisogna cercare in qualsiasi maniera di uscirne.

Le scelte politiche a tale riguardo hanno poco interesse. Se in Italia si continua a discutere unicamente in termini ideologici e di scelte aprioristiche tra iniziativa privata e iniziativa pubblica, circa il modo in cui si deve fare un determinato intervento pubblico o si deve intendere la programmazione, non si fa altro che una filosofia politica di pessimo gusto e astratte dispute di teoria economica, senza riuscire ad affrontare le realtà che la tecnica moderna impone spietatamente a tutti i paesi e a tutti i regimi che vogliono mantenersi al passo con i tempi.

Il problema della scelta è questo. Ed esso, onorevole ministro, riguarda non soltanto un settore essenziale della vita economica del nostro paese, ma anche un orientamento generale. Infatti, se la classe politica continua a ragionare unicamente in termini di beghe di partiti e di correnti, in termini di ideologie e di fumosi programmi, fatalmente la congestione aumenterà.

Non si possono, ad un certo momento, non sentire i tecnici. Abbiamo appreso che un comitato di studio di tecnici oggi si è riunito per esaminare il problema di come uscire da tale situazione; ci auguriamo che tale comitato venga effettivamente ascoltato dagli uomini politici, i quali hanno il dovere di operare scelte che rispondano alle esigenze politiche, ma siano anche effettivamente accettate dai tecnici. Le indicazioni di questi ultimi non debbono essere ostacolate a causa di ubbie o per fumosi programmi, o soprattutto in ossequio a controlli di partiti o di correnti, che intristiscono la vita politica ed economica del nostro paese, rendendo praticamente impossibili le scelte obiettive che oggi si impongono.

I porti oggi devono essere necessariamente gestiti con criteri commerciali: non si può sfuggire a tale esigenza reale. Non si può attendere oltre che si discuta in Parlamento se stanziare dei fondi per migliorare alcune strutture dei porti (ciò che si rende necessario a seguito di scoperte e di applicazioni tecniche fatte in altri paesi, allo scopo di diminuire i costi degli esercizi portuali); e che questi ammodernamenti siano realizzati quando e

come lo Stato, attraverso il Parlamento, il Governo e, poi, attraverso i controlli sullo stanziamento della pubblica spesa, finalmente riesca a determinare. Sono anni che si perdono e nella nostra epoca il tempo è più che mai denaro: purtroppo, le nazioni costrette a perdere anni negli investimenti produttivi, nell'efficienza, nello sviluppo, sono fatalmente condannate alla decadenza.

Onorevole ministro, se lei riuscisse a risolvere felicemente il problema di scelte che ho prospettato, iscriverebbe il suo nome nell'albo d'oro di una forma moderna di interpretazione del pubblico intervento, concorrendo a risolvere i problemi concreti della nostra economia, che attende da troppo tempo di essere sottratta ai luoghi comuni della demagogia e di veder risolti i suoi problemi impellenti ai lumi obiettivi della tecnica.

Esiste il problema dell'ammodernamento — dicevo —, ed esiste il problema delle gestioni. Bisogna uscire dalle strettoie amministrative del secolo passato con atti illuminati di coraggio e di efficienza, che soli possono permettere di superare l'attuale situazione che ogni giorno più diventa angosciata. Bisogna che gli uomini politici ascoltino finalmente in Italia i pareri dei tecnici e vi si attengano per lo sviluppo concreto dell'economia italiana, al di là delle piccole beghe, delle filosofie utopistiche, dei dialoghi incomprensibili di natura ideologica che sempre più distaccano il paese reale dal paese legale.

Questa è la sostanza, onorevole ministro, di certe proteste e di certe contestazioni, che sorgono quando la gente si rende conto che la classe dirigente politica, quando parla di programmazione, in realtà parla di aria fritta all'italiana, come giustamente diceva l'onorevole Libertini nel corso di un dibattito sul Lazio (fu intervento intelligente ed illuminante per certi versi, anche se non condivido certe sue impostazioni di fondo). Ma, proprio per uscire dall'aria fritta all'italiana, bisogna dimostrare di essere aderenti alla realtà, e bisogna farlo con rapidità e con efficienza, senza rinviare, senza aspettare — non si sa se la regione o qualche altro evento miracolistico, che non provvederà ad un bel niente — prima di intervenire in questo settore essenziale dell'economia italiana.

Quanto poi all'affermazione dell'onorevole D'Alema per cui gli interventi pubblici in un determinato settore dell'economia del paese dovrebbero essere evitati per destinare i fondi di cui qualche ente pubblico dispone al potenziamento delle industrie genovesi, si deve considerare che nessuna industria del retro-

terra genovese potrà fare seriamente dei programmi senza che sia risolto concretamente e con prospettive a lunga scadenza (perché i porti vanno realizzati tenendo conto di quello che sarà lo sviluppo dei commerci nei successivi decenni) il problema dei porti. Infatti, non può essere seriamente fatto alcun programma sullo sviluppo di un'azienda se questa non sa come e quando saranno realizzati i porti necessari, i polmoni attraverso i quali l'azienda vive commercialmente. Che programma potrà essere fatto, se l'azienda non sa quale sarà in futuro il costo per il trasporto delle merci — legato alla sistemazione strutturale dei porti — e quali saranno le possibilità di ricevere via mare le materie prime e di spedire attraverso i porti i prodotti?

Ecco perché l'economia industriale di Genova e di tutte le altre zone italiane legate al mare (ho parlato prima del porto di Civitavecchia) è legata fundamentalmente al fatto che i porti italiani siano o non siano messi in grado di essere moderni, efficienti e gestiti con quella rapidità, con quel dinamismo che sono necessari nella vita economica ed industriale di un paese moderno.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Avolio, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile, « per sapere se siano a conoscenza della situazione di grave crisi che attraversa il porto di Napoli, che vede diminuire ogni giorno le proprie attività commerciali, industriali e turistiche (come dimostra il fatto di essere sceso dal II al VI posto nella graduatoria nazionale) con gravi danni per i lavoratori e per le stesse prospettive di sviluppo economico e produttivo della città. L'interrogante chiede di conoscere, in particolare, quali iniziative — per gli aspetti di rispettiva competenza — i ministri interessati abbiano adottato o intendano adottare per far fronte a tale realtà (che rappresenta una minaccia incombente di disoccupazione per centinaia di lavoratori) e per creare le condizioni di un rapido ammodernamento di tutte le attrezzature portuali al fine di far diventare il porto di Napoli — favorito per la naturale posizione e per la provata capacità delle maestranze — il punto fondamentale di appoggio per lo sviluppo dei traffici economici nel Mediterraneo nel quadro di un necessario miglioramento delle nostre relazioni politiche e commerciali con tutti i paesi rivieraschi e con quelli del medio e lontano oriente, in special modo con i popoli di nuova indipendenza. L'interrogante chiede di

conoscere, inoltre, gli orientamenti del ministro delle partecipazioni statali sulla ventilata costruzione del superbacino di carenaggio e, in particolare, chiede di sapere se non ritenga che tale positiva iniziativa debba essere inquadrata, necessariamente — pena il suo declassamento a mero fatto aziendalistico e settoriale senza alcuna reale incidenza sulle esigenze di progresso della città e della regione — nella più vasta opera di rinnovamento e potenziamento di tutte le attrezzature portuali da intraprendersi con urgenza soprattutto al fine di assicurare, in modo certo e concreto, con l'incremento delle attività generali (commerciali, turistiche e industriali) del porto di Napoli l'aumento degli attuali livelli di occupazione in tutti i settori. L'interrogante chiede di conoscere, altresì, se i ministri interessati non ritengano necessario acquisire nuove aree per poter costruire banchine adatte all'attracco di moderne e grandi unità e se non stimino utile e vantaggioso per gli interessi del paese iniziare tale opera mediante il recupero prima e la piena e totale utilizzazione poi di quelle zone oggi messe a disposizione della NATO. L'interrogante, infine, chiede di conoscere il parere dei ministri interessati sulla proposta di costituzione di un consorzio per la gestione pubblica di tutte le attività portuali e nel quale i lavoratori abbiano un peso determinante e se non stimino necessario convocare una riunione, a Napoli, con la partecipazione delle rappresentanze degli operai, per favorire un libero scambio di vedute tra le forze politiche ed economiche interessate alle questioni concernenti le prospettive di sviluppo del porto di Napoli » (3-00947).

L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, prima di entrare nel vivo del tema di cui all'interrogazione Avolio, mi sia consentito — dopo un dibattito così ampio in cui il ministro della marina mercantile è stato messo, come si suol dire, alle corde — di fare qualche precisazione in aggiunta alle dichiarazioni da me rese in precedenza. Trattandosi di materia assai vasta, io ho potuto rispondere agli onorevoli interpellanti ed interroganti per la parte che riguardava particolarmente la responsabilità del mio dicastero, perché, se si dovesse affrontare il problema economico di Genova e del suo retroterra, evidentemente dovrebbe essere qui al mio posto non dico il ministro delle partecipazioni statali, ma addirittura il Presidente

del Consiglio dei ministri per poter assumere impegni...

RAUCCI. Mi permetta un'osservazione, onorevole ministro. Io vorrei farle rilevare cortesemente che le interpellanze sono state rivolte al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri delle partecipazioni statali, della marina mercantile e dei lavori pubblici.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Lo so; infatti ho premesso che rispondevo a nome di tutti, compreso il ministro dei lavori pubblici, nonostante la presenza in aula del sottosegretario di quel dicastero.

Ora, non è che io voglia polemizzare. Desidero anzi ringraziare gli onorevoli interpellanti ed interroganti per i loro interventi, li ringrazio per aver voluto ancora una volta sottolineare nelle loro repliche alcuni punti delle loro interpellanze ed interrogazioni; ma desidero anche ringraziarli per aver offerto l'occasione al ministro della marina mercantile di portare all'attenzione del Parlamento e quindi del paese un complesso di problemi importanti — non vi è dubbio su questo — che dovrebbero essere affrontati e risolti per consentire una fiorente e ordinata crescita nella nostra economia. Dico questo anche se dalle repliche non è sostanzialmente emerso alcun fatto nuovo. Che io sia da poco o da molto tempo alla direzione del mio dicastero, non conta molto. Qualcuno ha detto prima che io non so niente o non ho spiegato niente riguardo alla marina mercantile: credo però di saperne abbastanza per affrontare i problemi qui sollevati; ché se così non fosse avrei avvertito l'esigenza di non venire in quest'aula ad affrontare questo dibattito. Sono problemi che chiunque può approfondire, solo che ci sia buona volontà e, soprattutto, entusiasmo (un po' d'intelligenza l'abbiamo tutti e l'applichiamo a ciò che dobbiamo fare).

RAUCCI. Si trattava di una battuta che non si riferiva a lei, signor ministro.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, nessuno degli intervenuti ha posto in dubbio la sua buona volontà e il suo impegno. Sono doti, queste, che tutti le riconoscono. Il rilievo fatto si riferiva allo scarso funzionamento del microfono, scarso funzionamento dovuto anche, almeno in parte, a sua colpa, dato che ella non si trovava sufficientemente vicino al microfono stesso. Non si è trattato quindi di un attacco alla sua persona ma si faceva ri-

ferimento al fatto che non si udiva bene quanto ella diceva.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. È stato riproposto il problema di affidare all'IRI la gestione dei porti. Ora, pur trattandosi di una questione di competenza del Ministero della marina mercantile, è necessario che, in merito a ciò, il Ministero dei lavori pubblici esprima il suo parere. È questo il solo motivo per il quale non mi è stato possibile dichiararmi favorevole o meno nei riguardi di detto affidamento. Dico questo perché non vorrei che mi venisse rimproverato di non aver dato risposta al riguardo. Ricordo che sin dal primo giorno in cui ho assunto la responsabilità del Ministero della marina mercantile ho lamentato di non avere sufficiente possibilità di iniziativa e che il mio Ministero era, per così dire, un po' troppo a mezzadria con altri ministeri. Questa situazione ritarda e rende più difficile l'attività di un ministro che è disposto e deciso ad agire. Mi rendo anche conto del fatto che questa è una situazione che non può essere superata con delle semplici affermazioni. Ho letto l'altro giorno un discorso di un ministro che mi ha preceduto, il quale, in uno *slogan* affermava: « *reductio ad unum* ». La situazione esistente non può certo essere modificata o addirittura capovolta solo attraverso uno *slogan*.

Esistono, invece, dei precisi strumenti per far ciò: strumenti parlamentari di cui voi disponete e che non sta a me suggerire. Io avrei preferito che su questa materia fosse stata presentata una mozione che avesse impegnato il Governo a compiere una determinata opera, a dare la precedenza a certi porti. Concordo, in linea di principio, sulla necessità di assegnare le scarse disponibilità finanziarie esistenti ai porti che possono costituire il centro di attrazione di una determinata zona — quella del Mediterraneo — anziché ad altri porti che qualcuno con ironia ha osservato non essere indicati nemmeno nella carta geografica.

Diciamole queste cose, si abbia il coraggio di dire che bisogna affrontare questo problema e risolverlo, concentrando tutte le disponibilità esistenti in questo campo, sì da mettere in condizione alcuni dei principali porti italiani (non voglio nominarli) di affrontare la concorrenza estera e di rispondere soprattutto alle esigenze della moderna economia del nostro paese.

Non voglio dilungarmi ulteriormente su questo argomento. Assicuro però che intendo

fare tutto il possibile per risolvere alcuni dei problemi che sono stati sollevati.

Entro adesso nel merito dell'interrogazione Avolio, precisando che rispondo anche a nome del ministro delle partecipazioni statali.

Il Governo, onorevole Avolio, è a conoscenza del fatto che lo sviluppo del traffico nel porto di Napoli non procede con lo stesso ritmo riscontrato in altri scali. Ma il giudizio dev'essere corretto in relazione alla natura merceologica del traffico in esame. Per il movimento delle merci secche il porto di Napoli difende la sua posizione. Non può parlarsi di crisi. Ella afferma che dal secondo posto è passato al sesto nella graduatoria nazionale. Questo è vero per quel che riguarda il volume totale del tonnellaggio. Altri scali — Augusta, Trieste, Venezia — hanno superato Napoli; ma ciò è dovuto esclusivamente alla ben prevedibile espansione del movimento dei petroli in conseguenza della localizzazione di industrie petrolifere e di grandi oleodotti internazionali. Il movimento portuale dei petroli non costituisce un criterio sufficiente per stilare una reale classifica dei porti sulla base della loro importanza commerciale. Pertanto, non è da condividere l'affermazione che vi sia un declassamento del porto di Napoli.

Ciò premesso, passo a rispondere punto per punto all'interrogazione:

1) un finanziamento complessivo di 20 miliardi è stato disposto per l'ammodernamento e il potenziamento delle banchine e delle attrezzature portuali del porto di Napoli: 12 miliardi sui fondi autorizzati dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200, e 8 miliardi sui fondi autorizzati dalla legge per il rilancio della Cassa per il mezzogiorno, 26 giugno 1965, n. 717. Tale stanziamento è il più cospicuo tra quelli assegnati ai porti nazionali.

Sullo stato dei lavori, in base a notizie aggiornate al gennaio 1969, posso così riferire.

Per quanto riguarda le opere finanziate dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200, sono stati ultimati lavori per un importo di 1.192.750.000 lire e sono in corso di esecuzione lavori per un importo di lire 4.047.440.000; vi sono poi lavori di prossimo inizio per un importo di lire 2.045.700.000 e lavori in corso di approvazione per lire 4.520.460.000; vi è quindi un residuo per futuri progetti di lire 193.650.000.

Per quanto riguarda le opere finanziate dalla legge 26 giugno 1965, n. 717, vi sono lavori in corso di esecuzione per lire 380.000.000; di prossimo inizio per 2 miliardi, in corso di approvazione per lire 2.118.330.000; in corso di progettazione per lire 2.730.000.000; vi è poi

un residuo per integrazione progetti di lire 771.670.000.

2) Su proposta del Ministero della marina mercantile il CIPE, nella seduta dell'8 febbraio 1968, approvò un progetto generale di ristrutturazione dei bacini nazionali, comprendendovi, tra l'altro, la costruzione di un superbacino a Napoli da costruire con un contributo dello Stato pari all'80 per cento della spesa (valutata in 15 miliardi), nella misura massima di 12 miliardi. In esecuzione di tale delibera il precedente Governo elaborò un disegno di legge, il cui esame sta per concludersi al Senato; passerà quindi, appena possibile, all'esame della Camera.

3) Presso l'ente autonomo del porto di Napoli è in corso di elaborazione un progetto di variante al piano regolatore del porto, per l'ampliamento dello scalo napoletano, in modo che questo possa accogliere le moderne navi di maggior tonnellaggio.

4) Il problema delle prospettive di sviluppo del porto di Napoli, come per altri importanti scali italiani, è costantemente alla mia attenzione. Posso assicurare che ogni proposta sarà esaminata e vagliata con il dovuto rispetto per l'autonomia del porto, tenendo conto di tutte le componenti, cioè delle forze di lavoro, delle merci, dei vettori, eccetera, che concorrono alla vitalità del porto stesso.

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

AVOLIO. Ringrazio l'onorevole ministro per la lettura delle cifre, anche se ho fatto un po' di fatica a seguirne l'esposizione. La lettura delle cifre stanziare per il porto di Napoli farà gongolare di gioia qualche giornalista sempre alla ricerca di notizie sensazionali che riguardino l'attività alacre del Governo, soprattutto in riferimento alla situazione delle regioni certamente non favorite dal punto di vista economico. In realtà, le cifre che ha letto il ministro in gran parte erano già note, sia quelle relative alla costruzione del bacino sia le altre.

Ma il motivo per cui non posso dichiararmi soddisfatto è un altro. Ritengo, infatti, che la risposta del ministro non soddisfi l'esigenza di fondo contenuta nella mia interrogazione, a motivo della quale l'interrogazione stessa era stata diretta in primo luogo al Presidente del Consiglio. Mi riferisco alla esigenza di conoscere gli orientamenti che il Governo intenda seguire per far diventare il porto di Napoli — favorito per la sua naturale posizione e per la riconosciuta capacità delle sue maestranze — il punto fondamentale

di appoggio per lo sviluppo del traffico nel Mediterraneo, nel quadro di un deciso e rapido miglioramento delle nostre relazioni politiche ed economiche con tutti i paesi rivieraschi e soprattutto con quelli del medio oriente e di nuova indipendenza.

Questo era l'obiettivo della mia interrogazione: non soltanto di conoscere le cifre, i tempi e i modi coi quali si intenda favorire lo sviluppo del porto di Napoli, ma di conoscere le prospettive di sviluppo del porto di Napoli nel quadro di questo orientamento politico nuovo che deve cambiare le cose e deve fare diventare Napoli quella che dev'essere: cioè un centro dal quale si irradiano rapporti commerciali nuovi e diversi con tutti i popoli del Mediterraneo, nel quadro di una politica estera italiana opposta a quella che il Governo persegue.

Mi permetto di far rilevare che soltanto in questo contesto si può spiegare la nostra richiesta. Al riguardo, il senso della nostra interrogazione, a mio parere, era solare e non si poteva prestare ad equivoci. Ma la risposta del ministro non ha neppure sfiorato questo punto, che era il punto principale che mi aveva spinto a presentare l'interrogazione. Il che dimostra fra l'altro, se mi è permesso dirlo, la scarsa sensibilità politica del Governo: non tanto del ministro della marina mercantile che si è sobbarcato alla fatica di venire a rispondere, ma del Governo che non ha inteso dare risposta esauriente al punto fondamentale della mia interrogazione.

Ma non intendo attardarmi in questo momento a rilevare le carenze del Governo di centro-sinistra. Mi corre però l'obbligo di fare qualche precisazione a fronte delle cose dette dal ministro della marina mercantile, anche per dimostrare, onorevole ministro, che noi non siamo qui per chiedere qualcosa di più per Napoli, ma viceversa per sottolineare la necessità d'imboccare una strada nuova, liberata dalle esigenze del profitto privato, che è la sola atta a favorire lo sviluppo armonico della nostra società. Ed è appunto in questo ambito che noi riteniamo urgente necessità rivitalizzare il Porto di Napoli.

La crisi che travaglia il porto di Napoli non può essere messa in discussione, onorevole ministro. Noi non abbiamo fatto un'affermazione gratuita, ma abbiamo sottolineato un fatto che è alla portata di chiunque voglia rendersi conto della realtà della situazione della nostra città. Del resto, questi rilievi critici non partono soltanto dalle forze del movimento operaio, ma sono le stesse forze economiche ufficiali della città di Napoli che

hanno rilevato la crisi progressiva della funzionalità del porto di Napoli e il calo della sua capacità di lavoro nell'ambito dei porti italiani. Il fatto che sia sceso, nella sua attività globale, dal secondo al sesto posto nella graduatoria nazionale, è un rilievo che non abbiamo fatto noi, ma è stato fatto dalla camera di commercio e dagli ambienti ufficiali della città di Napoli. Ella, onorevole ministro, non può venirci a dire che questa affermazione è priva di fondamento, perché le dimostrerò, anche in relazione all'andamento delle attività commerciali, industriale e turistica del porto di Napoli, come si sia verificato questo calo, come in realtà il porto di Napoli stia attraversando un periodo di crisi che ha un andamento progressivamente accelerato e di fronte al quale, se non si adottano provvedimenti urgenti, ci troveremo in difficoltà sempre maggiori.

Ecco il senso della nostra interrogazione. Forse debbo anche fare un'autocritica: ho sbagliato a credere che bastasse una interrogazione per esercitare il diritto di chiedere spiegazioni esaurienti da parte del Governo. Si vede che il Governo considera l'interrogazione un fatto assolutamente marginale e trascurabile, e non si preoccupa di fornire anche le indicazioni di carattere generale che possano servire a qualificare la sua politica e le sue posizioni. Vuol dire che in altre circostanze e in altre occasioni mi regolerò in modo diverso.

Debbo però chiedere anche alla cortesia del Presidente della nostra Assemblea di permettermi di fare qualche considerazione in merito alle risposte che mi sono state date dal signor ministro; cercherò di essere il più breve possibile.

Negli ultimi anni, onorevole ministro, come dicevo, il porto di Napoli è passato dal secondo al sesto posto nella graduatoria degli scali marittimi nazionali.

Alcuni dati del 1967 (sono gli unici che ho a disposizione) sono indicativi di questa situazione di malessere: 17,3 milioni di tonnellate di merci, di cui 13 circa rappresentate dal traffico internazionale; sempre per il 1967, il traffico dei prodotti petroliferi, a cui ella ha fatto riferimento, ha toccato a Napoli i 9,1 milioni di tonnellate, di cui 6,8 allo sbarco e 2, 3 all'imbarco.

Questa situazione impone interventi urgenti. Essa infatti si ripercuote negativamente, ed in modo assai grave, non soltanto sulla attività portuale (che non è un fatto astratto) ma su ciò che ci interessa di più: e cioè sulle

prospettive di lavoro degli addetti al porto di Napoli, sulle condizioni di vita dei lavoratori portuali, di tutte le categorie che si trovano oggi sotto la minaccia della disoccupazione, in un ambiente sociale come quello di Napoli che non offre alcuna altra alternativa.

Non ho bisogno di ricordare all'onorevole ministro ed ai colleghi che oggi a Napoli si registra il più alto numero di disoccupati tra le grandi città italiane. Siamo già arrivati ad oltre 100 mila disoccupati ufficialmente registrati nelle liste di collocamento. Ad essi bisogna aggiungere quelli che vengono catalogati eufemisticamente sotto la voce di « addetti alle attività terziarie », i quali molto spesso, lo sappiamo, sono soltanto dei venditori ambulanti, con appese al collo le cassetine dei lacci da scarpe o delle « lingue di Menellicche », e non possono certamente essere considerati dei lavoratori efficienti, in grado di assicurare una prospettiva tranquilla alle proprie famiglie.

In tale situazione di disagio generale della nostra città, noi vediamo appunto con grave preoccupazione le difficoltà che incontra il possibile sviluppo del porto di Napoli, che deve essere uno degli elementi capaci di far superare rapidamente alla nostra città questa sua condizione di depressione economica progressiva.

Proprio considerando tale realtà, abbiamo espresso una valutazione positiva, onorevole ministro, in merito, ad esempio, alla proposta di costruire a Napoli il primo superbacino di carenaggio, capace di ospitare navi anche superiori alle 500 mila tonnellate di stazza. Questo può essere considerato, a nostro giudizio, un primo passo verso la rivalutazione del porto di Napoli, che fino ad oggi, invece, ha visto diminuire le proprie attività, industriali, commerciali e turistiche, con gravi danni, come ho detto prima, proprio per quelle categorie di cui noi esprimiamo qui doverosamente gli interessi e le prospettive, e cioè per i lavoratori.

La costruzione del superbacino può essere considerato un elemento fondamentale per la ripresa del porto di Napoli, però a tre condizioni. Desidero anticipare qui il nostro giudizio, poiché ella, onorevole ministro, ha parlato di questo argomento pensando che il fatto che il problema è ormai in discussione al Senato, e che presto verrà alla Camera, possa aver liberato, non tanto lei personalmente, quanto il Governo, dall'obbligo di chiarire anche cosa si intenda fare di questa opera, e in che modo si intenda utilizzare questa costruzione del superbacino nel

quadro di una attività, di un'operazione, di re, di riqualificazione del porto di Napoli.

Secondo noi, ripeto, il superbacino può avere una funzione positiva a tre condizioni: la prima è quella di assicurare la tutela degli interessi di tutti i lavoratori portuali, i quali devono avere la garanzia di non perdere il proprio posto di lavoro. Dico queste cose, perché anch'ella, onorevole ministro, saprà certamente quante discussioni sono in corso attualmente tra chi vuole la costruzione di questo bacino in un determinato posto del porto di Napoli, e chi la vuole in un posto diverso. Queste discussioni, oltre a ritardare, appena sia approvata la legge, la possibilità di iniziare subito i lavori, creano anche una situazione di conflitto latente tra le diverse maestranze, le quali, a causa della costruzione in un posto o nell'altro, si vedrebbero defraudate della prospettiva di poter continuare a lavorare. Conoscere fin da questo momento l'orientamento preciso del Governo, e sapere che comunque la costruzione del bacino sarà una garanzia, una salvaguardia per l'occupazione, e costituirà un ulteriore incremento per l'occupazione del porto di Napoli, sarebbe un elemento che servirebbe a tranquillizzare, ed anche a rendere più spedita l'azione successiva necessaria per realizzare questa opera.

Una seconda condizione è quella di operare per la liberazione di tutte le attività portuali da ogni subordinazione agli interessi privatistici.

La terza è quella di coordinare le iniziative industriali con quelle commerciali e turistiche, in modo da garantire uno sviluppo dell'attività del porto di Napoli. Solo in questo modo si potranno creare le condizioni reali, non solo per la salvaguardia degli attuali livelli di occupazione, come ho già detto prima, ma anche per un incremento dell'occupazione dei lavoratori nelle varie attività portuali.

Onorevole ministro, ella mi deve consentire — e chiedo scusa anche al Presidente —, di fare una notazione polemica, non solo nei suoi riguardi, ma anche nei riguardi di altri ambienti che hanno trattato questo argomento. Nella sua risposta ella ha messo un particolare accento, volendo chiaramente dare una sottolineatura marcata a questo elemento, sul fatto che gli stanziamenti di cui ha dato lettura rappresentano una somma cospicua, e comunque superiore a quella che hanno ricevuto tutte le altre città marinare in questi ultimi anni.

Ella, così come hanno fatto altre forze, tende a presentare Napoli quasi come una città che vive alle spalle della collettività nazionale, una città superfavorita, una città che non ha voglia di lavorare, che non è in grado neppure di utilizzare gli stanziamenti posti a disposizione per il suo incremento industriale.

Non voglio certamente prendere questa occasione per sviluppare, come forse sarebbe doveroso per un rappresentante della città di Napoli, una polemica vivace con l'onorevole ministro; ma non tanto forse con lui, quanto con altre forze che sempre scelgono questo terreno sbagliato, di carattere bassamente campanilistico, per portare avanti le proprie battaglie politiche. È un terreno sbagliato: guai se noi ci mettessimo qui a fare la difesa di Napoli in contrapposizione agli interessi di Genova, di Venezia, e viceversa. Noi dobbiamo batterci per uno sviluppo equilibrato anche della politica dei porti del nostro paese.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Non ho fatto alcun riferimento di questo genere. Mi dispiace se qualche mia piccola allusione abbia potuto essere interpretata nella maniera che ella dice. Non era nelle mie intenzioni, mi creda.

AVOLIO. Prendo atto volentieri di questa precisazione; però, se ella pone mente a quanto ha detto poco fa, può constatare che ha dato una particolare sottolineatura alla considerazione che queste cifre rappresentano un fatto comunque notevole e più cospicuo rispetto a quanto è stato fatto per le altre città italiane.

LUPIS, *Ministro della marina mercantile*. Non ho detto — ripeto — simili cose.

AVOLIO. Non voglio approfittare di questa occasione per fare della polemica. Mi corre però l'obbligo preciso di dire qualcosa non soltanto al rappresentante del Governo, ma anche ad alcuni esponenti di forze economiche di altre regioni d'Italia, come per esempio quelle che si raccolgono intorno al *Corriere mercantile*.

Onorevole ministro, perché sono preoccupato dall'accento da lei fatto? Perché è in collegamento con posizioni già assunte da altre forze economiche. Il *Corriere mercantile* infatti ha scritto cose analoghe: ha affermato che Napoli è una città favorita dalle forze politiche italiane e che quindi bisogna mettersi in movimento per impedire che ul-

teriori stanziamenti vadano a Napoli a scapito di Genova.

Io voglio qui precisare agli onorevoli colleghi che non contesto in alcun modo il primato del porto genovese, anzi colgo l'occasione, me lo permettano i colleghi della Liguria di tutte le parti politiche, per rivolgere a tutti i lavoratori di Genova un fraterno e sincero augurio di riuscire con la lotta a progredire in ogni campo e non soltanto in quello navale e portuale. Questo augurio desidero porgerlo con tutta sincerità e con tutta lealtà.

Ma io ho anche l'obbligo di chiarire, al *Corriere mercantile* in particolare, la nostra posizione: non si può giocare per questi problemi « a testa e croce », non si può porre l'alternativa fra Genova e Napoli facendo pendere la decisione, per esempio per la costruzione del superbacino, a favore di chi farà la voce più grossa. Se noi seguissimo questa strada, veramente trascineremmo la soluzione di problemi vitali per lo sviluppo economico del nostro paese ad un livello che io non mi permetto di qualificare in questa sede.

Ciò che è sbagliato e che noi respingiamo con sdegno, a nome dei lavoratori di Napoli e anche di quelli di Genova, è proprio questo metodo. Io ritengo che sia necessario lavorare tutti insieme affinché Genova abbia quello che le spetta, ma ritengo anche che la costruzione del bacino a Napoli non si debba porre in alternativa con ciò che deve essere fatto a Genova. Tutto questo sarebbe sbagliato, ripeto.

Tra l'altro, onorevole ministro, noi non possiamo accettare quello che è stato detto, e che in parte ella ha ripetuto, e cioè che vi è uno sviluppo dell'attività portuale soprattutto per taluni settori merceologici, e che quindi non si può parlare di un calo dell'attività perché ormai queste lavorazioni sono collegate più direttamente con quello che è l'*Hinterland* del porto medesimo e con quelle che sono le lavorazioni alle quali i porti stessi si rifanno.

Credo che si debba dire, per quanto concerne il problema del superbacino, che è vero quanto è stato scritto, e cioè che Genova ha il primato, tra i porti italiani, in quanto vi sono state effettuate nell'ultimo anno il 43 per cento di tutte le riparazioni navali eseguite nel nostro paese. Il 43 per cento è certamente una cifra da primato, però noi dobbiamo dire, ugualmente, che le riparazioni eseguite nei cantieri di Napoli hanno raggiunto cifre ragguardevoli. Io desidero ricordare, signor ministro, che la sola SEBN

(« Società esercizio bacini napoletani »), azienda a partecipazione statale, ha eseguito nel 1966 riparazioni per tre milioni di tonnellate di stazza lorda e per 4.701.000 tonnellate di portata lorda; nel 1967 ha eseguito riparazioni per 2.667.000 tonnellate di stazza lorda e per 4.150.000 tonnellate di portata lorda, mentre nel 1968 queste cifre sono ulteriormente salite: 3.094.000 tonnellate di stazza lorda e 4.800.000 tonnellate di portata lorda.

A ciò bisognerebbe poi aggiungere le riparazioni effettuate nei piccoli cantieri, che ammontano ad oltre 1.500.000 tonnellate di stazza lorda.

Dico queste cose, signor ministro, per sostenere che il superbacino non è una graziosa concessione che si intende fare a Napoli o ai napoletani. Essa non è — come dice il *Corriere mercantile* — una concessione a una città che è già tra le più privilegiate nell'assegnazione di danaro pubblico. La decisione di costruire il superbacino a Napoli si traduce in un investimento produttivo sano, corretto, che deve essere considerato come una delle leve da utilizzare per rivitalizzare direttamente l'attività portuale e, indirettamente, anche lo sviluppo dell'economia napoletana e campana, direttamente o indirettamente influenzata o collegata con le attività portuali.

PRESIDENTE. Onorevole Avolio, ella ha già ampiamente superato il tempo concesso all'interrogante per la replica. Ella, infatti, sta parlando da più di un quarto d'ora.

AVOLIO. No, signor Presidente, parlo da 12 minuti esatti.

PRESIDENTE. Mi consenta di dirle che il suo orologio va male.

AVOLIO. Vorrà dire che un'altra volta regoleremo gli orologi alla stessa ora.

Desidero soltanto aggiungere, signor ministro, che nella nostra interrogazione abbiamo anche fatto un accenno alla necessità di reperire nuove aree nel porto di Napoli. Vi sono aree inutilizzate, che attualmente impediscono al porto di Napoli di assolvere al suo ruolo. Abbiamo anche indicato di quali aree si tratta: quelle attualmente date in gestione alla NATO possono essere recuperate e messe a disposizione dell'opera di riorganizzazione generale delle attività portuali. Ella non ha dato alcuna risposta a questo riguardo. Io considererò la sua mancata risposta una dimenticanza e non una presa di posizione politica, riservandomi

di tornare eventualmente sull'argomento in altra occasione.

Analogamente, ella non ha dato una risposta precisa circa la richiesta relativa alla costituzione di un consorzio pubblico per la gestione di tutte le attività portuali di Napoli, con la presenza dei lavoratori. Noi crediamo che su questo punto la sua risposta sia stata soltanto parziale e non abbia toccato il cuore del problema. Per tale ragione non posso dichiararmi soddisfatto per questa parte, che concerne la necessità — da noi messa in primo piano — della costituzione al più presto possibile (scadendo nel 1970 la legge per la istituzione dell'enteporto) di un consorzio per la gestione generale di tutta l'attività portuale di Napoli, con la presenza dei lavoratori.

Tralascio di citare le altre necessità che riguardano il porto di Napoli, fra cui quella di collegare le aree portuali con le grandi arterie stradali del retroterra in modo da liberare appunto il porto di Napoli dalle interferenze che oggi si verificano con la viabilità cittadina, che rappresentano un grave ostacolo per lo sviluppo normale dei traffici. Ella le sa queste cose, signor ministro, per essere stato tante volte a Napoli e sicuramente apprezzerà queste nostre indicazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Avolio, la invito a concludere.

AVOLIO. Signor Presidente, se vuol far rispettare il regolamento, lo deve far rispettare *ab initio*. Io l'ho pregata fin dal primo momento di una cortesia, non avendo avuto la possibilità di trasformare la mia interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Ella mi aveva promesso che non avrebbe parlato per più di un quarto d'ora. Stia tranquillo, onorevole Avolio, che in avvenire, quando mi chiederà ciò che mi ha chiesto oggi, risponderò di no.

AVOLIO. Signor Presidente, io non mi riddurrò più a doverle chiedere una cortesia e mi avvarrò anch'io del regolamento: respingerò la proposta del Governo che ci fa sapere il sabato sera che il lunedì successivo saranno svolte interrogazioni. Se io lo avessi saputo prima, avrei potuto in tempo, così come il regolamento mi consente, trasformare in interpellanza la mia interrogazione, e non avrei dovuto dirle grazie per la sua cortesia.

Mi avvio rapidamente alla conclusione. Trascuro di parlare perciò delle altre opere necessarie, quali il collegamento con opere

stradali moderne del porto di Napoli con il suo *Hinterland* in modo da liberarlo dalle interferenze con la viabilità cittadina che rappresentano oggi un grave ostacolo per ogni miglioramento della situazione portuale.

Non ho poi parole per qualificare l'atteggiamento che il Governo ha assunto rispetto a una nostra precisa richiesta: la convocazione di una riunione, a Napoli, con la partecipazione delle rappresentanze degli operai, per favorire un libero scambio di vedute fra le forze politiche ed economiche interessate, in merito ai problemi da noi sollevati.

Signor ministro, io ribadisco questa nostra richiesta. Noi non possiamo limitarci a svolgere solo un ruolo di osservatori mentre le forze economiche decidono in merito all'avvenire della nostra città. Noi desideriamo essere partecipi in prima persona delle scelte e delle decisioni che riguardano lo sviluppo del nostro paese. Perciò ribadisco ancora una volta questa richiesta e ritengo che il Governo debba sentire il dovere di darci una risposta a questo proposito.

Concludendo, devo sottolineare queste manchevolezze nella risposta che è stata data alla nostra interrogazione. Prendo atto e ringrazio il signor ministro delle informazioni che ha voluto fornirci, però non posso dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sulle strutture portuali italiane.

Per la discussione di una proposta di legge.

COTTONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTONE. Signor Presidente, il 1° luglio 1968 venne presentata alla Camera una proposta di legge, firmata da tutti i componenti del gruppo parlamentare liberale. L'11 luglio la proposta di legge venne assegnata alla Commissione affari costituzionali. La proposta di legge reca: « Norme per il controllo del sottogoverno » (118).

In un momento come l'attuale in cui tutti, uomini politici, stampa ed opinione pubblica, avvertono la disfunzione degli organi dello Stato...

LIBERTINI. Ci vorrebbe un ministero speciale per controllare il sottogoverno!

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

COTTONE. No, secondo la nostra proposta di legge non occorre un ministero speciale; bastano le poche, opportune norme in essa contenute, non dico per risolvere completamente il problema, ma per approssimarsi quanto più umanamente possibile a tale risultato.

Stavo dicendo che in un momento in cui tutti avvertono la disfunzione degli organi dello Stato e di conseguenza la necessità di restaurarne il prestigio morale e quindi la forza politica; nel momento in cui persino un ministro dell'attuale Governo, appena l'altro ieri, riferendosi alla pubblica amministrazione, argomento questo in cui è particolarmente competente, non foss'altro per ragioni di istituto in considerazione del ministero di cui è titolare, ebbe a dire testualmente: « Si va verso il caos »; nel momento in cui tutti quanti avvertono con fastidio e con preoccupazione lo strapotere dei partiti, persino lo strapotere delle correnti; nel momento in cui tutti quanti siamo presi dalla nausea per gli scandali che scoppiano periodicamente (sono persino in corso processi che coinvolgono enti pubblici e non si tratta certo di spettacoli edificanti), noi riteniamo che la nostra proposta di legge sia attuale ed opportuna. Ed esprimiamo la speranza che anche gli altri colleghi della Camera concordino sulla opportunità e sull'urgenza di essa.

La nostra proposta mira, in definitiva, ad istituire un controllo parlamentare sulle nomine in aziende, istituti ed enti pubblici, a regolare la composizione degli organi di amministrazione e l'esercizio della vigilanza, a disciplinare i poteri ispettivi della Corte dei conti, a sottoporre in modo razionale al controllo del Parlamento il bilancio degli enti sovvenzionati dallo Stato.

Signor Presidente, l'articolo 35 del nostro regolamento dispone che le relazioni delle Commissioni devono essere presentate alla Camera nel termine massimo di due mesi, non comprendendo in esso le vacanze. I due mesi sono passati. Vero è che nello stesso tempo la stessa proposta di legge venne presentata al Senato dal gruppo parlamentare liberale, sicché a norma dell'articolo 133 del nostro regolamento l'esame della proposta da noi presentata alla Camera deve essere sospeso per tre mesi. Però, signor Presidente, dall'11 luglio 1968 al 10 marzo 1969 sono passati esattamente otto mesi, perciò io chiedo che venga fissato alla Commissione affari costituzionali un termine per la presentazione della relazione entro questo mese di marzo, riservandomi altrimenti di chiedere, a norma

dell'articolo 65 del regolamento, che la proposta di legge n. 118 venga iscritta all'ordine del giorno dell'Assemblea per esservi discussa nel testo dei proponenti.

PRESIDENTE. Informerò il Presidente della Camera.

Annunzio di interrogazioni.

FINELLI, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RAUCCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAUCCI. Desidero sollecitare lo svolgimento delle interrogazioni presentate dal nostro gruppo in ordine ai drammatici avvenimenti di Genova e alla grave provocazione poliziesca verificatasi a Torino. Ella, signor Presidente, ha avvertito già, nel corso dello svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno, la drammaticità dei fatti accaduti ed interrompendo l'onorevole D'Alema ha comunicato che la Presidenza aveva già preso contatto con l'onorevole ministro dell'interno per fissare una data per lo svolgimento delle interrogazioni suddette. Vorremmo sapere, signor Presidente, se, come noi abbiamo chiesto, il Governo è disposto a rispondere alle nostre interrogazioni nella seduta di domani.

PRESIDENTE. Come avevo già accennato, sono già stati presi contatti con il ministro dell'interno, il quale ha assicurato che risponderà alle interrogazioni di cui ella ha sollecitato lo svolgimento al termine della seduta di domani.

LIBERTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Vorrei sollecitare lo svolgimento di una interrogazione che abbiamo presentato questa mattina sulla situazione creata a Pallanza per la lotta operaia in corso alla Rhodiatece, che è stata occupata. La rottura delle trattative avvenuta questa sera crea una ulteriore, grave tensione sociale. La nostra richiesta è quindi che il ministro del lavoro, o un altro rappresentante del Governo, vengano in aula a riferire sul ruolo che ha il Governo in queste trattative.

Desidero sottolineare l'urgenza di questa interrogazione, perché riguarda uno stato di

grave tensione sociale e politica, che potrebbe anche degenerare. È quindi necessario che la cosa sia portata in Parlamento rapidamente, e non dopo che siano accaduti fatti che nessuno di noi si augura avvengano.

GASTONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASTONE. Desidero sollecitare una risposta alla interrogazione presentata in data odierna sullo stesso argomento dell'interrogazione della quale l'onorevole Libertini ha ora sollecitato lo svolgimento. Il mandato ricevuto dai parlamentari di tutti i gruppi che erano presenti all'assemblea tenuta ieri mattina (e conferito non solo dai lavoratori interessati, ma anche dai rappresentanti di tutta la popolazione e dagli amministratori della città) è stato quello di richiedere un intervento molto rapido, pressante, tramite il quale il Governo faccia conoscere che si trova dalla parte della popolazione, dalla parte dei lavoratori della Rhodiatoce. Come ha comunicato la stampa, ieri, al termine di questa assemblea, i lavoratori hanno fatto degli sbarramenti stradali e questa mattina gli animi si sono ulteriormente eccitati per la presenza in fabbrica del pretore, chiamato dai dirigenti della Rhodiatoce; inoltre la notizia, giunta in questo momento, della ulteriore rottura delle trattative, avvenuta poche ore fa, non avrà certamente contribuito a rasserenare gli animi.

Per queste ragioni noi la preghiamo, signor Presidente, di farsi interprete presso il Governo della necessità di rispondere con urgenza, non più tardi di mercoledì, a queste interrogazioni.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il ministro competente.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente provvedimento possa essere deferito alla II Commissione (Interni) in sede legislativa, con il parere della V, della VI e della IX Commissione:

« Provvidenze per il comune di Roma »
(approvato dalla I Commissione del Senato)
(1165).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 11 marzo 1969, alle 15,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

BOLOGNA: Riduzione dell'imposta di fabbricazione sui carburanti a favore dei proprietari di autoveicoli residenti nel comune di Trieste e nei comuni contermini (88);

ABELLI ed altri: Norme per la concessione di un contingente di benzina agevolata a favore delle province di Trieste, di Gorizia e della fascia di confine compresa nell'accordo di Udine (150);

BRESSANI ed altri: Modifiche alla legge 31 luglio 1957, n. 742, ed alla legge 18 ottobre 1955, n. 908, in materia di credito a medio termine alle attività industriali (930);

DI PRIMIO ed altri: Istituzione dei ruoli organici del personale per i servizi meccanografici della Corte dei conti (1018).

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

Nuove norme per l'attribuzione dell'assegno di studio universitario (806);

— *Relatori:* Magri, per la maggioranza; Scionti e Giannantoni, di minoranza.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 15 febbraio 1969, n. 9, riguardante il riordinamento degli esami di Stato di maturità, di abilitazione e di licenza della scuola media (1046);

— *Relatore:* Racchetti.

La seduta termina alle 20,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA

MAMMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere se non si reputi opportuno intervenire affinché la frazione del comune di Pietrasanta, nominata Strettoia, venga inclusa nell'elenco delle zone depresse ai sensi della legge 22 luglio 1966, n. 614.

Tale richiesta, peraltro, approvata dal comune di Pietrasanta con deliberazione n. 16 del 16 marzo 1968, trova giustificazione nel fatto che la frazione di Strettoia costituisce un'isola amministrativa con tutti i requisiti di cui all'articolo 1 della summenzionata legge e, mentre rivela una particolare carenza di infrastrutture e di attività industriale e artigianali, presenta caratteri economici ed orografici omogenei con quelli di vicini comuni che usufruiscono degli interventi della legge stessa. (4-04575)

SERVADEI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere le ragioni per le quali l'Ente tre Venezie ritarda la vendita della tenuta « Bassona » di Fosso Ghiaia (Ravenna) alle locali cooperative braccianti che ne hanno fatto richiesta attraverso la Cassa per la formazione della proprietà contadina.

L'interrogante fa presente che tale tenuta fu posta in vendita nel 1967 mediante la fissazione di un valore in base d'asta di lire 250 milioni, e che la gara andò deserta.

Le cooperative interessate offrono ora una cifra superiore e, in ogni caso, si rimettono alle valutazioni della citata Cassa per la proprietà contadina e dell'ufficio tecnico erariale. Non dovrebbero pertanto esistere ostacoli alla definizione dell'operazione stante la natura sociale della stessa ed il carattere pubblico dell'Ente tre Venezie. (4-04576)

ARMANI E BRESSANI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non ritenga applicabili alle « portatrici », che nella guerra

1915-18 operarono nell'alta Carnia con il XII corpo d'armata, i riconoscimenti previsti dalla legge 18 marzo 1968, n. 263.

Le donne di alcuni comuni della zona hanno partecipato alla difesa della fronte carnica, in particolare alla testata della valle del But, facendo parte integrante del settore logistico del XII corpo d'armata della Carnia; erano adibite al trasporto delle munizioni in prima linea e nelle postazioni di artiglieria di alta montagna; dipendevano dai comandi tappa siti nelle località di fondo valle e non dal genio militare, come i lavoratori « militarizzati »; alcune di esse furono ferite ed una di esse, Maria Plozner Mentil, cadde sotto il fuoco nemico.

Ad avviso degli interroganti esse si sono trovate nelle condizioni che davano titolo alla croce al merito di guerra; l'applicazione nei loro confronti della legge n. 263 del 1968, costituirebbe un doveroso atto di riconoscenza. (4-04577)

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — in relazione all'autorizzazione ministeriale concessa alla società Gamma per l'installazione di un supermercato nella città di Acqui Terme (Alessandria) — i motivi per i quali si è ritenuto di rilasciare la suddetta autorizzazione nonostante che la richiesta avesse avuto il parere contrario della prefettura, della camera di commercio di Alessandria e, all'unanimità, quello dell'amministrazione comunale di Acqui Terme.

Si pone in rilievo che Acqui Terme ha una popolazione di 21.000 abitanti e vi è un permesso di vendita ogni 13. (4-04578)

FERIOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che da alcuni giorni sono occupati gli istituti d'arte di Reggio Emilia, Bari, Napoli, Macerata e Perugia e che le cause principali dell'occupazione siano da ricercare nell'insoddisfazione degli studenti:

1) per lo scarso valore riconosciuto ai diplomi rilasciati da detti istituti ai fini di un inserimento sociale;

2) per l'accantonamento dei problemi attinenti alla istruzione artistica e quindi per la mancanza di una organica riforma.

In considerazione di quanto sopra l'interrogante chiede di sapere quali iniziative intenda intraprendere il Ministro per venire incontro alle esigenze degli studenti degli isti-

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

tuti d'arte e per porre fine allo stato di disagio derivante dall'occupazione degli istituti stessi.
(4-04579)

GIOMO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare nei riguardi del liceo scientifico Einstein di Milano dove, in cinque anni, il corso *B* ha cambiato 5 professori di lettere e 6 professori di inglese; in cinque anni il corso *C* ha cambiato 4 professori di lettere; nell'anno in corso la sezione *C* della *V* liceo ha cambiato, nel primo trimestre, 5 volte il professore di storia e filosofia. Nell'anno in corso la sezione *B* della *V* liceo ha cambiato 4 professori di scienze. Le attrezzature tecniche (aule di chimica, fisica e palestra) sono utilizzate in maniera minima. Non esiste per un numero di circa 1.200 allievi né infermeria né assistenza medica; vi è un'assoluta insufficienza della biblioteca dove i libri giacciono nelle casse. Durante l'anno scolastico 1968 due segretari si sono dimessi per contrasti con la presidenza; continue sono le sostituzioni dei bidelli. È nato un contrasto, fin dall'inizio dell'anno scolastico, tra il preside e il vicepreside, e il vicepreside si è dimesso. Sono stati presentati, nel giro di pochi mesi, 8 ricorsi contro il preside da parte di genitori e professori. I genitori degli allievi, dopo due assemblee tenute nell'interno del liceo, ritengono la situazione incresciosa a causa della ambiguità e dell'incomprensione del preside e hanno declinato ogni responsabilità per quanto possa avvenire in futuro all'interno del liceo. Inoltre hanno chiesto l'intervento di un'ispezione da parte del Ministero della pubblica istruzione che, sentite anche le opinioni dei genitori e del collegio dei professori, possa risolvere lo stato di tensione e permettere la conclusione dell'anno scolastico in un clima più confacente alla serietà degli studi.
(4-04580)

ALESI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere le difficoltà che hanno portato alla soppressione dello scalo di Tripoli, da parte della società Tirrenia con la sua linea « 13 ».

Si fa presente che la mancanza di tale scalo risulta particolarmente dannosa a molte industrie venete, in particolare a quella molitoria che era riuscita ad introdursi sul mercato libico, prima servito da ledeschi e francesi, e per la quale risulterebbe oltremodo pregiudizievole perdere tale sbocco.

Si fa presente che non esiste un servizio regolare periodico dell'armamento privato e che, per far fronte agli impegni assunti con la clientela libica, l'industria molitoria deve ricorrere a navi battenti bandiera greca e jugoslava.

Il provveditorato al porto di Venezia, la camera di commercio, l'Associazione spedizionieri e la Comunità dei porti adriatici si sono tutti espressi favorevolmente al ripristino dello scalo di Tripoli ritenendo lesiva agli interessi del porto e degli operatori la sua soppressione.
(4-04581)

ALMIRANTE. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se sia al corrente della deliberazione in data 2 marzo 1969, n. 1, del Consiglio comunale di Cori (Latina); deliberazione in cui si chiede la sopravvivenza della fondazione Ospedale civile Santa Maria salute degli infermi e la sua trasformazione in ospedale generale di zona, ai sensi della legge 12 febbraio 1968, n. 132; e se intenda assumere i provvedimenti di competenza.
(4-04582)

BIONDI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere — facendosi interprete del malcontento della categoria dei floricoltori danneggiati dalle nuove disposizioni ministeriali, che hanno elevato il peso minimo tassabile da chilogrammi 10 a chilogrammi 25 apportando un aggravio tariffario che oscilla dal 100 al 300 per cento, vietando nel contempo il trasporto, a mezzo colli celeri, di piante vive imballate, per cui la spedizione sarebbe possibile soltanto con treni merci ordinari; ritenuto che tale aumento produrrebbe riflessi negativi per il livello del traffico e per il danno economico che ricadrebbe a carico degli utenti indiscriminatamente, avendo altresì originato, le suddette disposizioni ministeriali un peggioramento delle condizioni di trasporto della merce —:

1) quali motivi abbiano determinato detto aumento di tariffe, oltre che il divieto di trasporto a mezzo colli celeri di piante vive imballate;

2) se non ritenga opportuno, a tutela anche della produzione del settore floricolo, soggetto ad una seria concorrenza estera, operare una rettifica delle nuove disposizioni e delle nuove tariffe, portando queste ultime ad un livello sopportabile per la vasta categoria degli operatori economici interessati.
(4-04583)

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

ALESSI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere il motivo della sospensione, sin dal mese di settembre 1968, dei lavori per la messa in opera di un'antenna televisiva nell'isola di Lampedusa.

L'interrogante fa presente che le trasmissioni televisive non possono essere captate dai televisori installati sul posto, tanto che, recentemente, gli interessati hanno inviato alla RAI-TV ed al prefetto di Agrigento un esposto con circa 200 firme, minacciando di non pagare il canone di abbonamento.

Chiede, inoltre, di conoscere quando sarà installata l'antenna per la ricezione, sempre nell'isola di Lampedusa, dei programmi in onda sul secondo canale, considerato che le trasmissioni televisive rappresentano per gli isolani l'unico mezzo che loro consenta l'ampia e visiva informazione dei fatti politici, sociali, scientifici più importanti e di partecipare ai vari corsi di insegnamento e di assistenza agli spettacoli drammatici e lirici.

(4-04584)

ALMIRANTE E ABELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se sia al corrente circa la utilizzazione, lo stato e la destinazione degli ingenti beni della ex-GIL di Cuneo, ora affidati all'Ente di diritto pubblico gioventù italiana; e precisamente se sappia:

che tali beni consistono in un ampio isolato, nel centro cittadino, comprendente: la scuola media n. 2; alcuni locali adibiti a corsi scolastici annuali assai poco frequentati; una palestra di judo; un grande locale, una volta adibito a teatro per la gioventù e ora abbandonato; numerosi altri locali, con cortile, giardino, cantine ecc., che in pratica sono a personale disposizione di un dipendente della ex-GIL;

che l'unica utilizzazione importante, quella relativa alla scuola media, è precaria; perché è già stato annunciato che i locali dovranno essere sgomberati;

che tali beni sono stati ipotecati, in data 27 aprile 1966, in favore dell'Italcasse, a seguito di un mutuo di un miliardo e mezzo;

e per conoscere se, anche nel giustificato timore che si vogliano svalutare i suddetti beni per farne l'oggetto di qualche speculazione commerciale, non intenda disporre affinché, nella lamentata carenza di edifici scolastici, di palestre per la gioventù, un simile patrimonio venga restituito alla sua destinazione originaria.

(4-04585)

MASSARI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — in considerazione del fatto che le condizioni in cui sono costretti ad operare i collocatori di parecchie province del nostro paese, ed in particolare quelli della provincia di Milano, vanno diventando sempre più difficili e precarie; che nella predetta provincia la pesante situazione si trascina da anni e si è da qualche tempo aggravata per l'ulteriore assottigliarsi del numero dei collocatori che vi operano a causa di collocamenti a riposo, trasferimenti e decessi; che ai circa 140 collocatori in servizio è fatto obbligo di assicurare il normale funzionamento di 247 sezioni di collocamento, sicché sono costretti a prestare servizio in 5 ed anche 6 comuni diversi con gravissimo e facilmente comprensibile disagio sia per essi sia per i lavoratori —:

1) se è a conoscenza di tale insostenibile situazione e quali provvedimenti intenda adottare con urgenza per la normalizzazione dell'importante delicato servizio;

2) se, in attesa dei richiesti provvedimenti per la normalizzazione del servizio, non intenda disporre l'immediata corresponsione ad ogni collocatore delle ore straordinarie nella misura massima prevista dalla legge e — considerata l'eccezionalità della situazione che comporta un massacrante lavoro oltre il normale orario di ufficio e di straordinario — concedere un premio in deroga in eccedenza alle ore di straordinario predette, considerato che i limiti imposti dalla legge non consentirebbero, col pagamento del massimo di straordinario, un equo riconoscimento delle prestazioni di lavoro e dei sacrifici ai quali i collocatori sono ogni giorno costretti.

(4-04586)

FERIOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che l'applicazione della legge n. 482 nell'ambito della provincia di Piacenza incontra severi ostacoli, tali da causare il legittimo scontento delle categorie interessate.

In particolare si fa presente la necessità che con ogni possibile urgenza la grave situazione venga segnalata alla sottocommissione centrale prevista dalla legge affinché la stessa provveda a destinare agli invalidi piacentini (e non di altre parti d'Italia) i trecento posti circa disponibili presso i numerosi enti pubblici e le amministrazioni dello Stato di Piacenza, pressoché totalmente an-

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

cora in difetto nell'applicazione della legge, a differenza di quanto è avvenuto nel settore privato. (4-04587)

ALMIRANTE E MENICACCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se abbia disposto immediate indagini per appurare cause e responsabilità del grave incendio che ha semi-devastato la sede provinciale del MSI di Rieti;

per conoscere se, intanto, sia stato messo al corrente del fatto che l'incendio non può essere stato determinato da un corto circuito, essendosi sviluppato in un locale privo di impianti elettrici;

per conoscere se le indagini siano state indirizzate verso ambienti politici facilmente individuabili, dai quali nelle scorse settimane erano partite le solite minacce contro il Movimento sociale italiano e i suoi iscritti. (4-04588)

SCALIA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere la fondatezza o meno della notizia riportata dal quotidiano *La Gazzetta del Sud* del 7 marzo 1969 circa la ventilata soppressione della linea ferroviaria Alcantara-Randazzo (Messina).

La notizia ha suscitato non poche apprensioni tra gli abitanti dei comuni della vallata dell'Alcantara. Tali comuni infatti, nella su accennata e malaugurata eventualità, resterebbero tagliati fuori dal loro sbocco a mare e privati della spinta che la linea ferroviaria in questione — utilissimo *trait d'union* con la stazione di Taormina-Giardini — sta oggi imprimendo al progressivo miglioramento delle condizioni economiche della zona. (4-04589)

SCALIA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se non ritenga opportuno accordare alla Sicilia un trattamento identico a quello praticato per la Sardegna in materia di trasporto di autovetture a seguito di passeggeri.

Sarà infatti a conoscenza del Ministro che la società di navigazione Tirrenia ha concesso, sulle principali linee per la Sardegna, particolari agevolazioni per il trasporto delle autovetture e risulterebbe all'interrogante che tali agevolazioni siano state accordate su sollecitazioni del Ministero della marina mercantile.

L'interrogante si permette di far rilevare al Ministro che un identico trattamento di

favore praticato sulle linee dirette verso la Sicilia incrementerebbe enormemente lo sviluppo del turismo motorizzato verso l'isola. (4-04590)

GIOLITTI, MUSSA IVALDI VERCELLI E SCALFARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali misure intenda adottare perché non abbiano a ripetersi episodi come quello gravissimo avvenuto l'8 marzo 1969 a Torino, dove qualificati esponenti dell'antifascismo e della resistenza e numerosi cittadini, convenuti in piazza Castello per una pacifica manifestazione di solidarietà con l'antifascismo e la resistenza dei patrioti greci, sono stati aggrediti e percossi da reparti di polizia i quali, intervenuti per reprimere iniziative tumultuose ed incontrollate di gruppi estremisti che disturbavano la manifestazione, hanno invece caricato e disperso con estrema violenza i partecipanti alla manifestazione autorizzata. (4-04591)

RAICICH. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quando egli intenda emanare gli orientamenti per la scuola materna, onde dar luogo alla attuazione, seppur in ritardo di quanto disposto dalla legge istitutiva, e se, nel conflitto di pareri venutosi a creare tra la commissione ministeriale che ha redatto all'unanimità tali ordinamenti e la III sezione del Consiglio superiore in merito al delicatissimo problema dell'educazione religiosa, intenda garantire la piena libertà di coscienza, conforme al dettato costituzionale, senza coartare in età così infantile, gli animi dei frequentanti, con formule di dogmatismo tradizionale. (4-04592)

PITZALIS. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere il suo pensiero, tenuto conto della intensa commozione e della generale indignazione determinate dal gravissimo delitto che ha soppresso Ermanno Lavorini, sulla possibilità di prevedere la pena dell'ergastolo per il reato specifico di rapimento e soppressione di bambini e adolescenti.

Una disposizione penale del genere varrebbe certamente, per la sua specifica finalità, ad arginare, nel nostro paese, un fenomeno delittuoso gravissimo che determina profonde preoccupazioni e ansiosi timori nelle famiglie. (4-04593)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per conoscere quali direttive abbiano dato alle forze di polizia per prevenire e denunciare alla competente autorità giudiziaria l'organizzazione e la realizzazione di aggressioni contro cittadini e partiti che professano idee di avanzata democrazia e operano coerentemente nella azione politica garantita dall'ordinamento giuridico del paese nel quadro della Costituzione.

« Gli episodi delittuosi che frequentemente si verificano qua e là nella nazione, i più recenti a Palermo e a Bagheria, non hanno trovato nei pubblici poteri quel severo giudizio e conseguente comportamento che possa tranquillizzare la coscienza democratica del paese.

(3-01089)

« TAORMINA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno per conoscere quali provvedimenti intenda assumere per punire i responsabili dell'inqualificabile provocazione attuata da forze di polizia in occasione della manifestazione organizzata da partiti ed organizzazioni antifascisti per protesta contro il regime fascista dei colonnelli in Grecia. La polizia ha attuato violente cariche contro i presenti che ascoltavano le parole pronunciate da Melina Mercouri, colpendo indiscriminatamente e gettandosi addirittura contro il palco sul quale si trovavano, con l'attrice, parlamentari e personalità della resistenza torinese e ferendo numerose persone.

« Si chiede di sapere dal Governo se non avverta che simili fatti tendono a creare un pericoloso clima di tensione e violenza, favorendo esplicitamente e direttamente il disegno di forze di estrema destra e se è un caso che la stessa polizia abbia invece consentito nei giorni precedenti e nel giorno stesso della manifestazione a fascisti, noti e individuati, di porre in essere una serie di atti teppistici, in concomitanza con il tentativo di strage perpetrato a Genova.

(3-01091) « SPAGNOLI, SULOTTO, TODROS, LEVI
ARIAN GIORGINA, DAMICO, RAUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se abbia disposto o intenda disporre una indagine per accertare le responsabilità in relazione al grave episodio di cui è stato protagonista e vittima il bersagliere Paolo Galanti dell'8° Reggimento, il quale è rimasto per lunghi giorni tra la vita e la morte in un letto di isolamento dell'ospedale civile di Pordenone senza che la famiglia residente a Cremona ne venisse informata.

« Risulta che il giovane bersagliere accusava da diversi giorni disturbi per cui l'ufficiale medico del reggimento stava predisponendo il ricovero presso l'ospedale militare di Padova e che, ciononostante, aveva dovuto partecipare ad esercitazioni ginniche nel corso delle quali era malamente caduto. I genitori nulla hanno ancora potuto sapere di preciso circa le cause che hanno tenuto il figlio tra la vita e la morte per diversi giorni.

« Per sapere, inoltre, quali misure intenda adottare per assicurare al bersagliere Galanti ogni possibile cura e assistenza e se allo stato delle cose sia possibile dare ai genitori piena garanzia che non vi saranno conseguenze permanenti.

(3-01092)

« BARDELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se essi sono consapevoli delle gravi conseguenze che possono prodursi per l'intransigente resistenza della direzione della Rhodiatoce di fronte alle legittime rivendicazioni dei 4.500 lavoratori del suo stabilimento di Pallanza, i quali da dodici giorni sono in lotta e da 5 giorni occupano la fabbrica per rompere una condizione complessiva che, in particolare con assurdi carichi di lavoro, umilia la loro dignità e li riduce a ciechi ingranaggi nella macchina del profitto;

per sapere se il Governo intende intervenire rapidamente nella vertenza per obbligare la direzione della Rhodiatoce a una trattativa conclusiva.

(3-01093)

« LIBERTINI, CANESTRI, AMODEI,
ALINI, PIGNI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per conoscere se corrispondono a direttive del Governo le gravi violenze effettuate dalla polizia a Torino con-

tro i partecipanti a una manifestazione di protesta contro la dittatura dei colonnelli di Atene e di solidarietà con i lavoratori che in Grecia lottano per la libertà; e per sapere comunque quali misure il Governo intenda prendere per punire i responsabili delle violenze, e del ferimento di numerosi cittadini; e in particolare se il Ministro dell'interno intenda accogliere le giuste richieste delle organizzazioni democratiche torinesi per un allontanamento da quella città di un questore che, per il suo passato e per il modo nel quale si è comportato nelle presenti vicende, non può garantire l'ordine pubblico in un grande centro dalle luminose tradizioni democratiche e antifasciste come Torino.

(3-01094) « LIBERTINI, AMODEI, CANESTRI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali per conoscere se risponda al vero che l'INPS, per la seconda volta, ha prorogato la data di scadenza delle cambiali firmate dall'azienda tipografica Apollon a copertura dei debiti da questa contratti con l'Istituto per l'assicurazione dei propri dipendenti.

« In caso affermativo, per conoscere chi abbia autorizzato una simile operazione che palesamente influisce sulle trattative in corso tra gli amministratori dell'Apollon e l'IRI.

(3-01095) « POCHETTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e della pubblica istruzione, in ordine al comportamento delle forze di polizia durante l'occupazione dell'università di Sassari.

« Risulta all'interrogante che nella notte del 5 marzo 1969 un gruppo di circa 25 giovani appartenenti a gruppi di estrema destra, mentre in un'aula della facoltà di giurisprudenza si svolgeva un'assemblea degli studenti e degli assistenti occupanti, hanno fatto irruzione nell'università forzando i cancelli e dando inizio ad una vera e propria opera di devastazione forsennata e tentando di aggredire gli occupanti.

« La pubblica sicurezza non solo non ha impedito questo assalto all'università, ma ha permesso che durasse a lungo e che alla fine i teppisti si allontanassero indisturbati al canto di inni fascisti. Non pare fortuita circostanza che nella questura, distante appena cento metri, sostassero un centinaio di agenti

che poco prima erano stati impiegati nello sgombero della facoltà di farmacia anch'essa occupata.

« Appare evidente il comportamento non solo parziale, ma di compiaciuta tolleranza e persino di connivenza con gli assalitori fascisti, della pubblica sicurezza.

« Si chiede pertanto di sapere se il Governo intende dissociare le proprie responsabilità da questo episodio punendo i responsabili tenuto conto dello sdegno suscitato tra i democratici onesti dai fatti suesposti.

(3-01096)

« SANNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri del bilancio e programmazione economica e dell'industria, commercio e artigianato per conoscere se il Governo ha preso in esame la difficile situazione che si è venuta a creare a Novara nel settore industriale. Dopo la crisi della Scotti e Brioschi, che attende ancora una soluzione, che pure era stata decisa da un voto del Parlamento, si delinea la smobilitazione della fabbrica DIPA-Montedison, che ha già perduto nel corso di un anno un quarto delle sue maestranze, e non procede più al rinnovo degli impianti e della stessa manutenzione. Gli interroganti sottolineano la grave contraddizione tra questa realtà e lo schema di programma economico regionale che aveva assegnato alla zona di Novara la funzione di polo chimico, e richiedono quali misure il Governo intenda realizzare per invertire una così pericolosa tendenza e in particolare per garantire l'esistenza e lo sviluppo della DIPA-Montedison di Novara; misure che costituiscono la sola alternativa allo sviluppo di una lotta operaia e popolare destinata ad assumere vaste dimensioni.

(3-01097)

« LIBERTINI, AMODEI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno disporre, con quella urgenza che il caso richiede, la progettazione e la conseguente realizzazione di uno svincolo autostradale per l'allacciamento dello scalo ferroviario di Cammarata, in provincia di Agrigento, con la costruenda strada a scorrimento veloce Palermo-Agrigento.

« A tal proposito è doveroso ricordare che il tragitto destinato alla nuova arteria attraverserà buona parte del territorio del comune di Cammarata e che proprio presso lo scalo ferroviario di detta cittadina, da tempo, sono

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1969

sorte moderne industrie, per le quali, la realizzazione dell'opera invocata, rappresenta una ragione di carattere vitale, non solo per l'economia di Cammarata, ma anche di quella di molti altri comuni vicini, come San Giovanni Gemini, Santo Stefano Quisquina, Bivona, ecc.

(3-01098)

« ALESSI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti intende adottare perché presso il comune di Cammarata, in provincia di Agrigento, sia dato finalmente inizio alla costruzione della nuova sede da adibire ad ufficio postale.

« Vale la pena di ricordare che la manifestazione pubblica per la posa della " prima pietra " per la realizzazione dell'opera avvenne nel lontano 1958 e che l'amministrazione comunale interessata ha offerto, e da molti anni, l'area necessaria per l'edificio in argomento.

(3-01099)

« ALESSI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e dell'interno, per richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo sulla grave questione della destinazione a sede della nuova città universitaria di Roma della zona ai confini del comune di Frascati, e precisamente nelle località di Passo Lombardo e Grotte Celoni, in quanto, considerato che il provvedimento colpirebbe una zona coltivata a vigneti specializzati, definita tipica dalla vigente legislazione sulla denominazione di origine dei vini (distruggendosi così quasi un terzo della zona tipica del vino di Frascati) si avrebbe con tale decisione non soltanto la estinzione di numerosissime aziende diretto-coltivatrici e la crisi di tutte le iniziative economiche e sociali collegate, ma si darebbe anche un colpo gravissimo ad interessi più generali non soltanto della zona o del comune di Frascati, ma della produzione e del buon nome dei vini di tutti i Castelli Romani, che hanno fama e risonanza di carattere internazionale. Gli interroganti chiedono un intervento del Governo perché le giuste esigenze di nuove aree a disposizione come sedi universitarie al servizio della città di Roma e delle regioni e zone gravitanti sulla città di Roma, possano essere soddisfatte (su terreni che non abbiano tanto alte ed impor-

tanti destinazioni produttive agricole, come da più parti ed in ogni sede è stato più volte suggerito e dimostrato possibile) in particolare in un più opportuno quadro intercomunale e regionale.

(3-01100) « GREGGI, PALMITESSA, FELICI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza della grave situazione di disagio che si è determinata nella città di Verbania e nella zona circostante per il rifiuto frapposto dalla Rhodiatoce ad aprire trattative con le rappresentanze sindacali delle maestranze per la contrattazione dei carichi e dei ritmi di lavoro.

« L'irrigidimento padronale di fronte alla giustificata rivendicazione da parte dei quattromila dipendenti che occupano gli stabilimenti provocano risentimento e tensione notevoli. Gli interroganti chiedono in particolare di conoscere se il Ministro intende, raccogliendo le istanze unanimemente espresse dalle maestranze e dal comitato cittadino per la difesa dell'occupazione, convocare immediatamente le parti impegnandosi ad intervenire decisamente perché la società receda dalla propria posizione di intransigenza immotivata.

(3-01101)

« GASTONE, MAULINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se corrispondono alle direttive del Governo le inaudite violenze commesse dalla polizia contro i cittadini genovesi che manifestavano per la libertà della Grecia; e, nel caso in cui le autorità locali siano andate oltre gli ordini ricevuti, quali misure il Governo intenda prendere per punire i responsabili e garantire che la vita democratica di Genova non sia turbata proprio da coloro che dovrebbero garantire la sicurezza dei cittadini.

(3-01102)

« LIBERTINI, CARRARA SUTOUR,
CANESTRI, ZUCCHINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere quali risultanze siano sinora emerse dall'indagine della polizia per l'accertamento delle responsabilità conseguenti alla collocazione di una bomba nel teatro genovese ove l'attrice Melina Mercouri ha tenuto una manifestazione in favore della libertà della Grecia e quali misure si

intendono adottare per evitare che altri simili episodi possano verificarsi in futuro.

« Gli interroganti chiedono altresì di sapere in quale modo il Governo intenda garantire anche a Genova l'ordine pubblico, che in quella città negli ultimi giorni è stato seriamente turbato, paralizzando per diverse ore il traffico nelle vie più centrali provocando grave disagio ai cittadini e limitandone la libertà individuale.

(3-01103)

« CATTANEI, DAGNINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e degli affari esteri, per sapere se intendano porre fine all'intollerabile estensione di attentati e aggressioni teppistiche come quelle avvenute contro il Senato, sedi di organizzazioni democratiche, contro studenti isolati, ecc., e, in particolare, quelle avvenute a Genova e che Genova antifascista come tutto il paese, non intende in alcun modo e più oltre subire.

« E, in particolare, quali provvedimenti intendano assumere per individuare i mandanti e gli esecutori del criminale attentato perpetrato a Genova il 7 marzo contro Melina

Mercouri che se non fosse stato sventato per puro caso dagli organizzatori della manifestazione in cui l'artista doveva parlare avrebbe certamente provocato una vera e propria strage.

« Gli interroganti chiedono di sapere in particolare quali misure il Governo intenda prendere per:

a) accertare i collegamenti del fascismo internazionale nel nostro paese tendenti a colpire in Melina Mercouri una delle più nobili espressioni dell'antifascismo greco la cui vita è già stata fatta oggetto di attentati in altri paesi;

b) punire il prefetto e il questore di Genova che a conoscenza da tempo di possibili provocazioni non hanno preso le più elementari misure di sicurezza, di vigilanza e di ispezione dei locali per salvaguardare l'incolumità degli ospiti stranieri e dei democratici genovesi che stavano per riunirsi per una civilissima manifestazione unitaria di solidarietà con il popolo greco.

(3-01104)

« D'ALEMA, CERAVOLO SERGIO ».