

244.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 MAGGIO 1974

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

## INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Dichiarazione di urgenza di progetti di legge</b> (articolo 69 del regolamento) . . .	14389	
<b>Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa e in sede referente</b> . . . . .	14389, 14411	
<b>Disegni di legge:</b>		
(Approvazione in Commissione) . . .	14411	
(Presentazione) . . . . .	14390	
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . .	14389	
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		
Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti (2066) . . . . .	14391	
PRESIDENTE . . . . .	14391	
BELCI . . . . .	14403	
BOGI . . . . .	14397	
CANEPA . . . . .	14396	
CERAVOLO . . . . .	14391	
DE VIDOVICH . . . . .	14406	
LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	14391	
		LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, <i>Relatore per la IX Commissione</i> . . . . . 14391
		MAROCCO, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . . 14391
		POLI . . . . . 14400
		<b>Proposte di legge:</b>
		(Annunzio) . . . . . 14389, 14411
		(Approvazione in Commissione) . . . . . 14411
		(Ritiro) . . . . . 14411
		(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . . . . . 14389
		<b>Proposta di legge di iniziativa regionale (Annunzio)</b> . . . . . 14389
		<b>Interrogazioni (Annunzio):</b>
		PRESIDENTE . . . . . 14412
		BAGHINO . . . . . 14412
		MANCO . . . . . 14412
		<b>Votazione segreta dei disegni di legge:</b>
		Ratifica ed esecuzione della convenzione europea in materia di adozione di minori, firmata a Strasburgo il 24 aprile 1967 (approvato dal Senato) (2137);

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

PAG.	PAG.
Ratifica ed esecuzione dell'accordo che istituisce una classificazione internazionale per i disegni e modelli industriali, firmato a Locarno l'8 ottobre 1968 ( <i>approvato dal Senato</i> ) (2538);	
Ratifica ed esecuzione della convenzione consolare tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese, conclusa a Roma il 16 ottobre 1969 ( <i>approvato dal Senato</i> ) (2541);	
Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia ed il Senegal relativo al trasporto aereo, concluso a Roma il 20 aprile 1972 ( <i>approvato dal Senato</i> ) (2588);	
	Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e l'Unione delle repubbliche socialiste sovietiche per evitare la doppia imposizione fiscale nel settore dell'esercizio della navigazione aerea, concluso a Roma il 16 settembre 1971 ( <i>approvato dal Senato</i> ) (2589);
	Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1973 ( <i>approvato dal Senato</i> ) (2793) . . . . . 14408
	<b>Ordine del giorno della prossima seduta . . . . . 14412</b>
	<b>Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo . . . . . 14415</b>

**La seduta comincia alle 16.**

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

(*E approvato*).

**Annunzio  
di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

COSTAMAGNA: « Provvidenze in favore dei dipendenti civili dello Stato ed enti pubblici, ex combattenti, mutilati, invalidi di guerra, partigiani, vittime civili di guerra, orfani, vedove di guerra o per cause di guerra e profughi per il trattato di pace e categorie equiparate » (2945);

MAGGIONI ed altri: « Modifica dell'articolo 108 del decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 1965, n. 162, recante norme per la repressione delle frodi nella preparazione e sul commercio dei mosti vini ed aceti » (2946);

COLUCCI ed altri: « Modifica alla legge 14 febbraio 1974, n. 62, che reca modifiche al testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (2947);

COLUCCI e SPINELLI: « Modifica dell'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, recante la disciplina delle funzioni dirigenziali nelle amministrazioni statali » (2948).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio di una proposta di legge  
d'iniziativa regionale.**

PRESIDENTE. Il consiglio regionale della Basilicata ha trasmesso - a norma dell'articolo 121 della Costituzione - la seguente proposta di legge:

« Attuazione dell'articolo 122, quarto comma, della Costituzione » (2944).

Sarà stampata e distribuita.

**Dichiarazione di urgenza  
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che il Governo ha chiesto la dichiarazione di urgenza, ai sensi dell'articolo 69 del regolamento, per il seguente disegno di legge:

« Autorizzazione della spesa per i programmi spaziali nazionali » (2908).

Se nessuno chiede di parlare, pongo in votazione la dichiarazione di urgenza.

(*E approvata*).

**Assegnazione di progetti di legge  
a Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto nella seduta di ieri, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che i seguenti progetti di legge siano deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede legislativa:

**VI Commissione (Finanze e tesoro):**

« Integrazione dell'articolo 32 del testo unico delle leggi sul credito fondiario, approvato con regio decreto 16 luglio 1905, n. 646, e successive modifiche ed integrazioni » (2847).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

**XI Commissione (Agricoltura):**

Senatori CIPOLLA ed altri: « Norme in materia di enfiteusi » (*approvata dalla IX Commissione del Senato*) (2910) (*con parere della I e della IV Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

**Trasferimento di progetti di legge  
dalla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. Ricordo di aver annunciato nella seduta di ieri, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, che le sot-

toindicate Commissioni permanenti hanno deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti progetti di legge ad esse attualmente assegnati in sede referente:

*II Commissione (Interni):*

«Potenziamento e razionalizzazione della attività di promozione del turismo all'estero» (approvato dalla X Commissione del Senato) (1691).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

*IV Commissione (Giustizia):*

ACCREMAN: «Istituzione della corte d'assise di Rimini» (1949);

GUADALUPI ed altri: «Istituzione della corte d'assise di primo grado a Brindisi e Taranto» (574);

CAROLI: «Istituzione della corte d'assise di primo grado a Brindisi e a Taranto» (582);

MANCO ed altri: «Istituzione delle corti d'assise di primo grado di Brindisi e Taranto» (713) (la Commissione ha proceduto all'esame abbinato).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

*X Commissione (Trasporti):*

MERLI ed altri: «Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno» (2581).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

*Commissioni riunite IV (Giustizia) e X (Trasporti):*

«Modificazione degli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione» (904).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

«Modifica dell'articolo 829 del codice della navigazione» (952).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

«Modifiche agli articoli 179, 180, 181, 184 e 185 del codice della navigazione concernenti la vidimazione dei libri di bordo» (1088).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

«Modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione» (approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato) (1851-B).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

«Modificazioni ai limiti di somma stabiliti dal codice della navigazione in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazione e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati dall'aeromobile» (approvato dalla II Commissione del Senato) (2611).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Presentazione  
di un disegno di legge.**

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare il disegno di legge:

«Norme sui programmi di edilizia residenziale pubblica».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti (2066).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che da parte di alcuni gruppi ne è stato richiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovanni Enrico Lombardi, relatore per la IX Commissione.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la IX Commissione*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marocco, relatore per la X Commissione.

MAROCCO, *Relatore per la X Commissione*. Anch'io mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

CERAVOLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il nostro impegno in questa discussione, come nelle fasi che l'hanno preceduta in Commissione e nel paese, è rivolto a modificare il disegno di legge in esame, per fare di esso uno strumento di sviluppo della nostra industria marittima, dal momento che il disegno di legge, quale è oggi, rappresenta lo strumento per accrescere ulteriormente la nostra dipendenza dall'estero anche in questo settore dell'economia nazionale.

L'amara realtà che tutti dobbiamo riconoscere è che, nonostante l'impetuoso aumento dei traffici marittimi nei porti italiani — che ha la sua causa principale nel fabbisogno nazionale di materie prime — il nostro paese è sempre meno marinaro. Per essere marinaro

non è sufficiente infatti che un paese insista geograficamente sul mare, perché bisogna che lo sia anche economicamente, in maniera attiva. Bisogna cioè che la condizione geografica sia trasformata in condizione economica: ciò vuol dire soprattutto dotarsi di servizi marittimi — dei quali ha pure bisogno il nostro paese — per venderli ai paesi che marinari non sono. In altri termini, bisogna avere una attiva bilancia economica dei servizi marittimi.

L'Italia, invece, dipende dall'estero in maniera crescente, per l'inadeguatezza progressiva della nostra flotta mercantile, dei cantieri navali, dei porti e dell'industria della pesca. Anche se il Governo non ha mai presentato i conti di questo disavanzo, si sa tuttavia che esso supera largamente, ogni anno, il migliaio di miliardi. Una politica economica di interesse nazionale, per utilizzare in modo giusto le risorse disponibili (che in questo campo non sono né poche, né secondarie) deve considerare la possibilità di anticipare, almeno in parte, le perdite future che sono sicure e crescenti, per investimenti che consentano di diminuire rapidamente le perdite medesime, fino ad eliminarle e rendere, quindi, possibile un guadagno. Sono questi i concetti elementari di politica economica marinara riconosciuti giusti ed indispensabili per il nostro paese da parte di tutti, soprattutto dopo la crisi petrolifera. Le leggi concernenti la materia marinara presentate dal Governo, volgono però tutte nella direzione opposta (mi riferisco alla legge, già discussa, sulla cantieristica e il credito navale; a quella, che è ora al Senato, relativa alla flotta di Stato, nonché a quella che oggi discutiamo, relativa ai porti).

Con il provvedimento oggi in discussione si pretende di finanziare con 160 miliardi le opere portuali indispensabili per i prossimi 5 anni. Questa somma equivale, *grosso modo*, a quella che si spende per la costruzione di una autostrada di una settantina di chilometri. Dovrebbe invece bastare per tutti i grandi porti nazionali che sono una quindicina circa! Quando tra questi porti saranno distribuiti i 160 miliardi, i singoli stanziamenti non saranno sufficienti nemmeno per la normale manutenzione più urgente, per le dighe foranee erose e pericolanti, per il dragaggio dei fondali e per l'acquisto di qualche moderno mezzo di sollevamento! Basti pensare che una gru per caricare i *containers* costa un paio di miliardi, e con la stessa cifra si possono costruire poche centinaia di metri di diga o di banchina. Quando gli stanziamenti previsti saranno ripartiti fra i diversi porti nei pros-

simi cinque anni, si potranno compiere opere del tipo suddetto.

Bisogna, ancora, aggiungere che il ritmo annuale di spesa per i porti in Italia è di gran lunga inferiore all'importo stabilito dalla legge, perché i piani quinquennali slittano nel tempo, e la spesa prevista per cinque anni diventa in realtà quella relativa a dieci anni. L'importo annuale di spesa risulta dunque in pratica dimezzato, senza contare gli effetti dell'inflazione. Il piano di cui oggi si discute avrebbe già dovuto essere concluso nel 1974; la discussione del precedente piano quinquennale è avvenuta dieci anni fa, nel 1964. Basterebbe pensare, onorevoli colleghi, che il governo francese, per il solo porto di Marsiglia, che è quello più direttamente in concorrenza con i nostri porti, spende per lo stesso periodo di tempo una somma cinque volte maggiore di quella che il Governo italiano intende spendere per tutti i grandi porti nazionali.

Ma questo è, diciamo così, l'aspetto quantitativo del disegno di legge in esame e, purtroppo, non ne è la sola parte negativa e preoccupante. Intendo dire che esso non rappresenta soltanto la continuazione di una politica sbagliata, in quanto persegue la linea dello stillicidio e della dispersione dei finanziamenti, e quindi, in definitiva, dello spreco, ma rimane caratterizzato dalla più clamorosa mancanza di qualunque impulso verso lo sviluppo programmato delle opere portuali; e dimostra, in sostanza, che il Governo non ha nessuna idea circa le scelte da fare, né è capace di comprendere su quali porti bisogna concentrare ogni sforzo, quali occorre sviluppare, quale sistema portuale creare, come dar vita ad una politica dei trasporti integrata nel nostro paese.

In Italia non esiste una politica dei trasporti. Il nostro è l'unico paese europeo che non ha un « unico » Ministero dei trasporti, una sede cioè dove esprimere una politica unitaria dei trasporti. E ciò è provato dal fatto che questo disegno di legge è stato presentato ed è qui sostenuto dal ministro dei lavori pubblici. Viceversa, la politica portuale dovrebbe far capo al ministro della marina mercantile; il piano dello sviluppo dei porti dovrebbe essere di competenza di chi è responsabile della politica marinara. Il fatto che le cose non stiano in questi termini rappresenta la conferma delle contraddizioni che esistono nella situazione del nostro paese in fatto di politica marinara. E ciò non può non ripercuotersi inevitabilmente su tutta la amministrazione dello Stato.

Occorre innanzitutto tenere presente che la legislazione in questo settore è piuttosto superata ed antiquata. Basti pensare, ad esempio, che il codice della navigazione e le leggi che regolano l'ordinamento dei porti risalgono al secolo scorso. Eppure non si pensa minimamente di operare un mutamento di tutta la legislazione, a cominciare da quelle disposizioni ormai non in linea con i tempi. Nell'amministrazione dello Stato non esistono nemmeno le premesse per l'elaborazione di un piano nazionale dei porti. È del tutto inutile promettere mutamenti ed innovazioni, quando poi nulla si fa in concreto per realizzare le promesse fatte.

L'arretratezza dei porti italiani ha origine proprio nei centri di direzione politico-amministrativa. In effetti, qualcosa di nuovo c'è nei porti, ma quel poco che finora è stato fatto deriva soprattutto dalle esigenze di ammodernamento imposte dalle navi, specie da quelle straniere. Infatti, qua e là si è dovuto intervenire per attrezzare qualche banchina al fine di renderla idonea a ricevere le navitraghetto o le navi porta-containers. Si tratta, comunque, di qualche isola sperduta in un mare di arretratezza. Più si risale, infatti, da queste banchine, fino all'entroterra dei porti, verso i centri di direzione degli enti portuali e via via verso i Ministeri e i centri che hanno maggior potere e maggiore responsabilità, più si ritrovano sempre le stesse strutture, le stesse leggi, la stessa mentalità, quella — diciamo così — degli « anni trenta », che però, per molti aspetti, sappiamo essere addirittura propria del secolo scorso.

Com'è possibile credere, mi domando, che una maggioranza parlamentare voglia por mano allo svecchiamento indispensabile, al cambiamento di tale situazione, se ad ogni cambiamento di Governo cambia anche il ministro della marina mercantile? Dal dopoguerra ad oggi abbiamo avuto — credo — un solo caso di affidamento della direzione del dicastero della marina mercantile ad una persona che già in precedenza a quello stesso Ministero era stata preposta. Abbiamo sempre avuto dei ministri « apprendisti » (parlo della marina mercantile), che devono sempre cominciare ad imparare dall'inizio e, quando hanno appreso qualcosa, inevitabilmente vengono cambiati. E lo stesso accade anche per i sottosegretari. Il nostro è il paese che certamente ha il maggior numero di ex ministri e di ex sottosegretari alla marina mercantile.

MANCINI ANTONIO. Ha perfettamente ragione.

CERAVOLO. Questo sta quasi a dimostrare che, in fondo, non si è mai voluto dare al nostro paese un vero ministro della marina mercantile, competente ed autorevole. E desidero aggiungere che mai un ministro della marina mercantile è stato scelto tra quei colleghi della maggioranza, naturalmente, che hanno seguito per anni, con competenza e responsabilità, in sede di Commissione, i problemi della politica marinara.

Abbiamo appreso dalla stampa che il ministro Coppo si recherà ad ispezionare il canale di Suez. Ebbene, questo è un buon punto di partenza, non solo per fare delle esperienze utili, ma anche perché la riapertura del canale deve rappresentare un momento nuovo per il rilancio della nostra economia marittima, poiché questa è per il nostro paese un'occasione fondamentale, che non deve essere perduta in alcun modo. Ai nostri porti, che in questi anni sono stati emarginati e tagliati fuori dalla competizione coi grandi e più moderni porti del nord Europa, si ripresenta la condizione favorevole della riapertura del canale di Suez, a causa della quale il Mediterraneo sarà attraversato da nuove linee marittime, come mai era accaduto anche nei periodi più fiorenti del passato.

I porti italiani e francesi sono nelle condizioni più favorevoli sia per gli scambi tra l'Europa ed i paesi dell'Africa e del medio oriente, sia per i trasbordi necessari nel Mediterraneo per tutte le altre rotte mondiali; ma si tratta di una condizione geografica che, se è più favorevole rispetto a quella dei porti del nord Europa, di per sé non è sufficiente ad assicurare nuovi traffici, perché la condizione prima cui deve rispondere un porto oggi è quella dell'ammodernamento degli spazi disponibili, dell'esistenza di nuove attrezzature, di nuove tecniche di lavoro. Guai se si pensasse che anche continuando a vivacchiare, così come si è fatto fino ad oggi, qualcosa ci guadagneremo comunque per il solo fatto della riapertura del canale di Suez! Se si pensasse così, l'emarginazione dei nostri porti diventerebbe irreversibile e definitiva.

Guardiamo con più attenzione a quanto succede a Marsiglia, ma anche nei porti spagnoli e iugoslavi. Si deve constatare che ormai per tanta merce da e per l'Italia — non quella di transito, — è più conveniente sbarcarla a Rotterdam che a Genova o a Napoli, perché a Rotterdam certe operazioni portuali vengono svolte in un periodo di tempo inferiore di cinque o sei volte a quello impiegato nei porti italiani, e tutto ciò nonostante il miracolo compiuto dai nostri lavoratori portua-

li, costretti a lavorare con attrezzature arretrate e nell'assoluta mancanza di spazio. I nostri porti scoppiano letteralmente per la mancanza di spazio. I porti di Rotterdam, di Anversa, di Marsiglia, ad esempio, per la stessa quantità di merce manipolata hanno a disposizione spazi da cinque a dieci volte superiori a quelli dei nostri porti, e questo perché, a differenza degli altri paesi europei, in Italia abbiamo ricostruito i porti distrutti dalla guerra come erano prima della guerra, e non abbiamo fatto ancora niente per ampliarli come sarebbe necessario. Se andiamo a vedere quanto si è invece fatto e si sta facendo a Rotterdam, ad Amburgo e a Marsiglia, c'è da arrossire dalla vergogna; e dopo tanti anni di esperienza, di autocritiche, in una situazione, mai vista prima, di enorme *boom* dei traffici marittimi, con la prospettiva della riapertura di Suez e con la spinta che proviene dalla crisi petrolifera, il nostro paese si limita a rispondere con una legge che non permette di ampliare i nostri porti di un solo ettaro, ma soltanto di compiere qualche ritocco al loro interno e di acquistare qualche nuovo mezzo meccanico. Voglio dire che il Governo continua ancora a pensarla come quando la base di tutte le attività portuali era il lavoro manuale degli scaricatori, quando gli investimenti statali dovevano bastare perché i porti potessero ricevere le navi, assicurando i fondali adeguati ed i mezzi meccanici capaci di scaricare il peso dei colli trasportati dalle navi. Questo bastava, perché la produttività internazionale era livellata dallo sforzo fisico del lavoro manuale dei portuali; i vantaggi erano assicurati dalla posizione geografica del porto o dalla sua vicinanza all'industria di trasformazione; esisteva il cosiddetto monopolio geografico del porto. Oggi tutto questo non esiste più, ma il Governo continua ad operare, a fare leggi come se non fosse cambiato niente. In tutti gli altri paesi, che sono veramente e seriamente paesi marinari, si è capito in tempo che nel settore dei trasporti marittimi il centro della nuova rivoluzione tecnologica è nei porti. Mentre nel secolo scorso, all'epoca della rivoluzione industriale, il centro era la nave, o meglio il passaggio dalla propulsione a vela a quella meccanica, oggi, avendo ormai un limite la velocità delle navi e lo stesso gigantismo navale, la riduzione più seria dei tempi e dei costi nel trasporto marittimo la si ottiene riducendo i tempi delle operazioni di carico, scarico e inoltro delle merci. Questo significa — e quei paesi l'hanno capito — costruire porti nuovi per maggiore di-

sponibilità di spazi operativi, per attrezzature moderne, per il collegamento con l'entroterra secondo una concezione di trasporto integrato terra-mare, per capacità di attrezzature, per una visione del lavoro portuale come un vero ciclo di lavoro simile a quello industriale, programmato e tecnicamente evoluto.

In Italia, il Governo presenta un disegno di legge che stanziava 160 miliardi, e il ministro va a ispezionare il canale di Suez. Si pensi un momento ai grandi operatori portuali internazionali, che devono decidere in quali porti fare scalo con le loro linee nella prospettiva della riapertura del canale di Suez, sapendo come i porti italiani siano intasati e quanto tempo occorra per compiere le diverse operazioni. Nella prospettiva della riapertura del canale di Suez, mentre tutti gli altri paesi si preparano adeguatamente, predisponendo l'ammodernamento e l'ampliamento dei loro porti, in Italia si prevede una spesa di 160 miliardi, cifra che fa ridere. Gli operatori portuali non penseranno certamente ai nostri scali. Intendo dire che enunciare oggi una seria politica portuale, manifestare l'intendimento di cominciare a cambiare veramente qualcosa, sarebbe già sufficiente per farci acquisire nuove linee di traffico, per fare trattare con gli operatori economici del trasporto navale affinché, con la prospettiva dell'apertura del canale di Suez, gran parte di questo traffico sia indirizzato verso il nostro paese.

Ora, signor ministro, poiché non è pensabile che si possa approntare una nuova legge in quattro e quattr'otto, affermiamo che occorre mettere mano al provvedimento in esame per vedere che cosa è possibile fare perché lo stanziamento di 160 miliardi sia ben speso. Avevamo avanzato una proposta (che era stata fatta propria dalle Commissioni riunite lavori pubblici e trasporti e appoggiata dal sottosegretario per i lavori pubblici, ma che poi è stata respinta dal Tesoro): i 160 miliardi, invece di essere spesi in cinque anni, si impieghino nei primi tre anni. Per il 1974, il problema è già superato, perché il bilancio è già stato approvato. La spesa potrebbe essere, dunque, concentrata nel 1975 e nel 1976. In tal modo aumenterebbero immediatamente i mezzi a disposizione per i porti che hanno già fatto i piani e i programmi esecutivi. Genova è già pronta per spendere 150 miliardi; ma ogni porto nazionale, dei 15 o 16 contemplati nel provvedimento, è pronto a spendere le somme stanziare. Settanta od ottanta miliardi all'anno si possono e si devono spendere, ma per i fini che ho prima elencato. Le imprese

che devono compiere le opere portuali non si attrezzano per fare piccoli lavori, ma solo se vi è una prospettiva seria. Se non riduciamo i tempi di spesa ai prossimi due anni, secondo la nostra proposta, l'impegno che abbiamo fatto introdurre nel provvedimento (che entro un anno o sei mesi sia presentato un nuovo programma) non sarà in alcun modo mantenuto, perché i cinque anni rappresenteranno un alibi che consentirà di sfuggire e di non affrontare la situazione. Se l'impegno verrà mantenuto, Governo, uffici ed amministrazioni saranno costretti a fare nei tempi più ristretti quanto dev'essere fatto.

Chi è che elabora il piano? Quale ramo dell'amministrazione è in grado, oggi, di presentare un piano nazionale dei porti? Presso la Commissione trasporti giacciono numerose proposte di legge per il riordino delle gestioni portuali, che indicano anche gli organismi nazionali per realizzare una programmazione portuale nazionale, con la relativa articolazione regionale. Ma se non si mette subito mano ad un impegno come questo, possiamo anche prevedere nella legge tutte le scadenze che riteniamo opportune senza che, per altro, il nuovo piano sia pronto entro un anno. Non esistono infatti gli strumenti per attuarlo.

Altrettanto dicasi per una politica coordinata dei trasporti (non dico ancora una politica unitaria, facente capo ad uno stesso Ministero). Si ponga mente ad un fatto. Discutiamo questo disegno di legge relativo ai porti ed è già pronto il piano quinquennale delle ferrovie (lo ha esaminato il CIPE, e tra breve dovrà essere presentato). Ebbene, due piani così strettamente legati ed interessati reciprocamente (si pensi alla necessità di collegare i porti con l'entroterra, mediante le ferrovie), sono stati predisposti senza che l'uno tenga il minimo conto dell'altro. Anzi, sappiamo che nel piano quinquennale in questione non si spende una sola lira per il collegamento ferroviario porti-entroterra-rete nazionale.

Non esiste una volontà di coordinare e di affrontare seriamente una politica nazionale dei trasporti. Si guardi alle incertezze che esistono in ordine alle diverse competenze sulle questioni della flotta di Stato tra partecipazioni statali, ministro della marina mercantile e IRI. Non si arriva a concludere in un settore che è, in questo momento, tanto importante. Ed ancora, si tengano presenti i problemi dell'industria della pesca in Italia. Spendiamo 150 miliardi l'anno per comprare pesce all'estero. Si tratta probabilmente di un quantitativo superiore a quello che si pesca nel nostro paese. Saremo stati forse un paese,

oltre che di poeti e di santi, di navigatori, ma non siamo un paese marinaro, non siamo un paese il cui Governo sia capace di risolvere i problemi della pesca e dei pescatori.

Si guardi all'equivoca, timida politica della cantieristica navale. Dobbiamo compere le navi all'estero, perché non abbiamo voluto potenziare i nostri cantieri navali. Abbiamo fatto leggi che hanno regalato soldi agli armatori privati, lasciando i cantieri nella situazione in cui si trovano. Il Governo deve operare in vista dell'interesse nazionale, non di questa o quella categoria di armatori! L'errore che è stato commesso è stato quello di pensare che sostenendo, con la politica della sovvenzione, gli armatori, ciò significasse automaticamente fornire un aiuto allo sviluppo di tutta l'industria marinara nazionale. Il risultato è stato che si è speso poco rispetto agli altri paesi, ma soprattutto si è speso male, dando sovvenzioni agli armatori invece di potenziare i cantieri, costruendo autostrade invece di ferrovie e porti. Il danno che ne ha subito il paese lo si legge sui bilanci economici nazionali: quanto spendiamo e quanto potremmo, invece, guadagnare con l'attività cui facciamo riferimento! Ma lo si legge, tale danno, onorevoli colleghi, in modo ancora più evidente nelle nostre città e nelle nostre regioni marinare. Da che mondo è mondo, sempre, le grandi città portuali — grandi centri di traffico mondiale — sono state tra le città più ricche. La decadenza si verificava soltanto di fronte ad importanti dirottamenti o addirittura all'estinzione totale di grosse correnti di traffico. Ma mai è accaduto nella storia, e non succede oggi in nessun'altra parte del mondo che non sia l'Italia, che aumentino impetuosamente i traffici marittimi e che le città portuali diventino viceversa più povere, entrino in crisi. Basta vedere la sorte di Trieste, con tutte le possibilità e la funzione che avrebbe verso il bacino danubiano; basta vedere Genova e le città liguri, che vengono distanziate dalle altre città del triangolo industriale. Ed ancora, Napoli, Palermo e tutte le città portuali del Mezzogiorno: sono centri portuali, con importanti traffici, ma non ne risentono economicamente alcun beneficio. Che cosa potrebbe rappresentare per la Sicilia e per la Sardegna la riapertura del canale di Suez! Per queste popolazioni potreste fare un piccolo atto di coraggio, modificando il disegno di legge al nostro esame. Dareste un po' di speranza, di fiducia; dimostrereste che si può cominciare a cambiare qualche cosa, modificando il provvedimento in questione presen-

tato molti mesi fa dal Governo di centro-destra. Questi problemi — ce ne rendiamo conto, signor Presidente, onorevoli colleghi — non hanno la stessa rilevanza di altri grandi problemi nazionali; sono, comunque, meno appariscenti e meno conosciuti. Ma cresce continuamente il numero degli italiani che se ne interessa, che li studia e che, per la loro soluzione, è disposto a battersi; primi fra tutti, i lavoratori di questi settori, ma anche, e sempre di più, le popolazioni di intere regioni del nostro paese. I lavoratori portuali in questi giorni sono in agitazione; hanno già preannunziato che vi saranno anche azioni di sciopero se non si risponderà nel modo dovuto alle loro richieste, parte importante delle quali consiste proprio nella soluzione dei problemi dello sviluppo nazionale, e non soltanto dei problemi di categoria.

Anche dalla conclusione del dibattito su questo disegno di legge si potrà giudicare la politica del Governo. Si giudicherà se i discorsi sul cosiddetto nuovo modello di sviluppo hanno un senso o sono soltanto delle parole; se la politica marinara va messa tra le scelte prioritarie di politica economica italiana o deve rimanere soltanto un problema da dibattere. Noi diciamo che ormai non si può più rinviare la soluzione di questi problemi, e che perciò non daremo tregua a chiunque voglia ancora rinviarli, eluderli e quindi aggravarli, perché siamo certi che il paese non può uscire dalla crisi che attraversa senza risolvere il problema dei trasporti, senza darsi l'industria marinara che deve e che può avere. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

CANEPA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, esaminando il disegno di legge n. 2066, credo non si possa non rilevare una sostanziale diversità tra il testo elaborato dalle Commissioni riunite IX e X e, viceversa, quello presentato dal Governo di centro-destra. Ritengo che bene abbiano fatto i relatori a stendere una relazione assai ampia e dettagliata, proprio per dimostrare come ormai il problema dei trasporti marittimi in tutte le sue implicanze e connessioni (localizzazioni, attrezzature, eccetera), sia ormai un problema ben presente al giudizio politico della maggioranza e di tutta la Commissione.

L'ampio *excursus* che la relazione dedica all'evoluzione compiuta dai traffici e alla più

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

volte denunciata inadeguatezza della nostra struttura marittimo-portuale, e l'impegno posto in essere per migliorare in punti sostanziali il disegno di legge, a mio parere dimostrano che qualche interessante novità può essere colta in questo provvedimento, nonostante la difficoltà di trasformare un provvedimento in origine sostanzialmente inadeguato (si presentava infatti come un puro e semplice rifinanziamento della legge 27 ottobre 1965, n. 1200) in qualche cosa di nuovo. L'aspetto del rifinanziamento è, ovviamente e giustamente, presente: semmai dobbiamo lamentarci per la inadeguatezza degli stanziamenti previsti.

Ma non è l'unico problema importante da affrontare. In questo senso, a mio parere, la novità principale è l'impegno per il Governo, che mediante legge dello Stato si vuole assumere, di presentare entro un anno dall'approvazione di questo provvedimento un programma generale, poliennale di investimenti portuali, da portare all'esame del Parlamento, al vaglio e al giudizio delle categorie interessate. Anzi, con taluni cenni e riferimenti si è già iniziato ad individuare le caratteristiche salienti di questo programma: evitando ad esempio che i fondi stanziati per investimenti, certo non sufficienti a colmare le attuali lacune, vadano ulteriormente dispersi in mille rivoli, senza realizzare quindi il massimo di beneficio compatibile con l'entità degli stanziamenti stessi.

A talune di queste novità, a mio giudizio abbastanza importanti, contenute nel nuovo testo del disegno di legge rispetto a quello originario, voglio fare cenno: a quelle innanzitutto contenute nell'articolo 1, laddove, accanto alle opere già previste, si fa riferimento sia alla effettuazione di accertamenti e saggi di carattere geologico e geognostico, sia soprattutto agli studi necessari alla predisposizione del piano poliennale, agli interventi per la sicurezza e contro l'inquinamento, e si individuano chiaramente i 160 miliardi come una anticipazione, un provvedimento urgente e di primo intervento rispetto al piano organico pluriennale, la cui realizzazione è ormai veramente indifferibile. Ed è indifferibile rispetto ai dati quantitativi e qualitativi già individuati ed enunciati nel primo documento della programmazione; rispetto ai dati quantitativi e qualitativi enunciati nel secondo documento della programmazione, poi sostanzialmente disattesi per difetto rispetto alle pratiche decisioni di intervento.

Di grande importanza credo sia anche la delimitazione dell'impiego delle somme stan-

ziate innanzitutto ai soli interventi di competenza dello Stato e poi, per l'entità del 90 per cento, ai porti che abbiano superato nel 1972 un movimento di merci di un milione di tonnellate. E chi ha esperienza di quanto siano stati dispersi, polverizzati gli interventi negli anni precedenti, avverte che questo disegno di legge individua e attua già, se pure parzialmente, un nuovo criterio, una nuova direttiva di spesa, che non potrà non costituire il perno del futuro e preannunciato piano poliennale.

Penso che non sia sfuggito alla Camera un punto importante, un punto a mio parere che riveste importanza qualitativa e non solo quantitativa: nel computo del tonnellaggio delle merci per la individuazione dei porti principali sono infatti esclusi gli oli minerali. Il che vuol dire che si fa riferimento ad un certo tipo specifico di sviluppo portuale — non petrolifero — che si considera preferenziale per il nostro paese, rispetto a tentativi, che pure ci sono stati, di addossare allo Stato e alla spesa pubblica interventi che non arrecano alcun vantaggio allo sviluppo economico del paese.

Parlavo di indirizzi di una nuova politica portuale che si evidenziano dai contenuti di questo disegno di legge: mi riferivo alla esigenza, che si deduce dall'articolo 1, di un incremento della produttività dei porti nazionali, incremento da realizzarsi attraverso un profondo rinnovamento delle stesse attrezzature portuali che consenta loro di tenere il passo con l'evoluzione della tecnologia che, nel settore marittimo, presenta caratteristiche di grandi e continue novità.

Ritengo che, per quanto riguarda questo aspetto (oltre ad un altro del quale parlerò in seguito), il Governo debba esaminare la possibilità di diminuire il numero degli esercizi finanziari in cui è distribuito lo stanziamento di 160 miliardi. Sono accaduti dei fatti nuovi di grande portata dal momento in cui il disegno di legge è stato presentato, ed il più importante è la riapertura del canale di Suez. Tale riapertura avrà luogo secondo le linee di un progetto consistente in tre fasi ben precise, due delle quali saranno però attuate in tempi assai ravvicinati. Nella prima fase si dovrebbe provvedere alla semplice rimessa in opera del canale, liberandolo dalle navi affondate, dalle mine e da tutti gli altri ostacoli e riportandolo alla sua capacità funzionale anteriore alla guerra di Suez. Questa fase sarà rapidissima, perché il governo egiziano ha stabilito per la riapertura del canale un periodo di pochi mesi.

La seconda fase, viceversa, avrà una durata di tre anni, con stanziamenti già effettuati da parte di un *pool* finanziario al quale partecipano paesi arabi, Stati Uniti d'America ed Egitto. Essa prevede l'allargamento e l'approfondimento del canale, in modo da raddoppiare la stazza delle navi che possono transitare per quella via d'acqua.

Questo fatto porterà senza dubbio ai traffici nel Mediterraneo ed ai porti italiani vantaggi a mio parere notevoli, perché dobbiamo tener conto delle grandissime novità intervenute nel trasporto marittimo, soprattutto nelle sue caratteristiche tecnologiche, nel periodo in cui il canale è stato chiuso. Si tratterà, comunque, di vantaggi senza dubbio rilevanti, soprattutto per un tipo di merce ricca (non oli minerali, dunque, o non oli minerali soltanto), che particolarmente interessano i nostri porti.

Ebbene, nelle condizioni attuali, i porti italiani non sono in grado di sostenere l'aumento di traffico che farà seguito alla riapertura del canale. Si tratta quindi di prendere decisioni rapide, decisioni immediate, perché sappiamo quanto sia facile per un nostro porto perdere una corrente di traffico e quanto difficile, viceversa, sia il recuperarla. Se non prendiamo decisioni adeguate, è assai probabile che il distacco tra i porti italiani e quelli francesi, ad esempio, tenda ad aumentare, e che la concorrenza si faccia da questo punto di vista veramente spietata e per noi disastrosa. La riapertura del canale avrebbe dovuto comportare un intervento straordinario da parte dello Stato nel settore portuale. Potremmo ottenere lo stesso risultato, ricorrendo alla riduzione del numero degli esercizi finanziari tra cui ripartire la spesa prevista con questo provvedimento, passando ad esempio dagli attuali cinque a tre anni. Potrebbe essere importante anche ai fini della credibilità dell'impegno che tutti noi dobbiamo assumerci per la presentazione più rapida possibile di un piano poliennale di sviluppo dei porti. In questo senso, dobbiamo rendere il giusto merito soprattutto alle categorie di lavoratori che, con la loro mobilitazione, hanno fatto sì che il problema dei trasporti assumesse un ruolo fondamentale per la nostra economia e per un nuovo modello di sviluppo (ricordiamo il convegno di Castellammare e la recente piattaforma rivendicativa presentata dai lavoratori portuali).

Ebbene, questa consapevolezza oggi fortemente diffusa deve farci tutti convinti della necessità di non perdere ulteriormente tempo prezioso: ogni ritardo ci precluderebbe la residua possibilità di recuperare una funzione

già gravemente compromessa rispetto alla situazione internazionale.

È indubbio che il nuovo piano poliennale di sviluppo dei porti, rispetto al quale questo provvedimento intende porsi come provvedimento-ponte, di avviamento, dovrà affrontare e sciogliere taluni nodi, che sono di carattere sostanzialmente politico ma anche di carattere economico. Intendo dire che la distribuzione dei finanziamenti tra sistemi e sottosistemi portuali dovrà essere fatta tenendo conto di aspetti territoriali, infrastrutturali ed anche istituzionali. Ciò significa anche rivedere il modo in cui sono oggi gestiti i porti italiani, attribuendo loro un carattere di uniformità che oggi manca, e individuando altresì quale debba essere il giusto ruolo dell'ente locale e, soprattutto, della regione. Indubbiamente, infatti, esiste una precisa competenza della regione per le questioni relative ai porti, ma bisogna anche tener conto di un prevalente interesse nazionale o addirittura mondiale per taluni principali porti del paese.

La riforma della gestione portuale dovrà pertanto tener conto del progresso costituito da quelle isole di ampia autonomia attualmente esistenti in taluni enti portuali, nonché della doverosa e giusta attribuzione all'ente locale di ogni competenza in materia di localizzazione e di organizzazione del territorio in funzione dello sviluppo portuale. (*Applausi al centro e a sinistra*).

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

**BOGI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, un aspetto singolare di questo dibattito è che, ormai, le critiche all'obiettivo condizione del nostro sistema portuale sono patrimonio comune. Effettivamente a nessuno di noi, indipendentemente dal settore politico al quale appartenga sfugge una valutazione dei difetti del nostro sistema portuale. Il ritardo del nostro sistema portuale può essere ricondotto alla mancata comprensione dell'importanza che esso ha nel quadro complessivo del traffico o, per essere ancora più precisi, a non esserci comportati conseguentemente all'importanza che i porti hanno come anello nella catena del traffico.

Non vi è dubbio che è mancata una programmazione portuale, che non si sono operate le scelte politiche relative, anche se oggi è giusto dire (come l'onorevole Ceravolo, mi sembra, abbia sottolineato) che manchiamo addirittura dei dati per poter cercare oggi di programmare, e che quindi l'impegno a pre-

sentare fra un anno un piano poliennale — elemento importante della legge in discussione, secondo il nuovo testo fornito dalle Commissioni X e IX — richiede un'intensa attività conoscitiva, anche se la programmazione, appunto, è tutt'altro che studio e basta. Si può senz'altro dire che gli investimenti nel settore sono stati insufficienti, ed è inutile riferirci oggi, tante volte l'abbiamo fatto, a tutti gli studi che hanno computato a centinaia di miliardi le necessità del nostro sistema portuale, mentre ci troviamo oggi a discutere un disegno di legge che finanzia le opere nei porti con 160 miliardi.

Non c'è dubbio che si può disquisire sul fatto che investimenti sono stati avviati in altri settori, anche nello stesso ambito del sistema dei trasporti (e mi riferisco alle autostrade, quando tali investimenti si potevano verosimilmente indirizzare al sistema portuale); non vi è dubbio che — consentitemi di dirlo — vi è una patologica ripartizione fra spese di investimento e spese correnti; tutti parliamo di lentezza nelle procedure di spesa, constatiamo tutti che quegli enti autonomi che gestiscono i porti, i singoli scali, non hanno praticamente alcuna o hanno poche possibilità di autofinanziarsi.

Questo ritardo si esprime — e su questo siamo ancora una volta tutti d'accordo — con aspetti tecnici per quanto riguarda il rapporto con i mezzi navali, l'evoluzione tecnologica dei quali è rapidissima, e con un sistema burocratico accentrato di conduzione del sistema portuale italiano che non ha consentito né consentirebbe oggi di adattarsi, appunto, alla rapidità di evoluzione tecnica dei mezzi navali, per cui il porto spesso si adatta passivamente e tardivamente a un mezzo navale che cambia, e scarsamente, o raramente, ha previsto le modificazioni di questo mezzo dandosi ragione nelle proprie strutture o nel proprio comportamento funzionale.

Non vi è dubbio che la situazione dei mezzi marittimi è di grande articolazione, e che, ad essa, male si adatterebbe una immagine simile a quella delle ferrovie dello Stato o delle autostrade. La situazione è di infinita maggiore articolazione, richiede strutture di gestione, sia centrali sia periferiche, molto più agili di quanto non richieda l'amministrazione ferroviaria o del sistema viario.

Sono in crisi i rapporti tra il sistema portuale e le altre infrastrutture dei trasporti. Il sistema portuale costituisce oggi, insomma, — possiamo ben dirlo — una delle maggiori strozzature nel sistema dei traffici italiani. Tutto questo comporta — è inutile ripetercelo —

aumento dei costi; ha rimbalzi economici di grande rilievo nel paese. Non si possono sottrarre i problemi dell'organizzazione del lavoro, e quelli della gestione del settore portuale.

È difficile immaginare che si possa affrontare il problema dei porti senza avere in mente la sua globalità.

Nello stato attuale di « malattia », un aspetto importante — per citarne uno — è quello della presenza delle autonomie funzionali, che sono state la cartina di tornasole della incapacità del potere politico a programmare. Sono state anche utili allo sviluppo industriale, in certe situazioni; certo è che hanno creato nel sistema portuale una dicotomia pericolosissima, una evoluzione tecnica settoriale; ricavi — se mi consentite — dall'attività di traffico non versati nel sistema portuale generale, con possibilità di ammodernamento dello stesso; i porti tradizionali, insomma, in difficoltà, con il potere politico che vedeva ridotta la sua già scarsa capacità a programmare per l'esistenza delle autonomie funzionali: l'interesse aziendale, che non raramente, ripeto, si è associato con la positività dello sviluppo industriale, ha ovviamente prevalso sulla intenzione programmatica globale.

È, quindi, giusto prendere atto di cosa significhino oggi, nel sistema portuale, le autonomie funzionali e di come siano nate. Certamente uno dei motivi che ne ha provocato la nascita è stata l'insufficienza del servizio portuale; certo è che le strozzature di questo, per motivi burocratici o di non adeguamento tecnologico, e la non economicità sostanziale hanno prodotto le autonomie funzionali quando la classe politica non è stata in grado di impadronirsi del problema, di dare ad esso tempi e scadenze programmatiche.

L'attuale insufficienza del servizio, le considerazioni a suo riguardo sulle economicità, ci pongono dinanzi a uno spauracchio gravissimo: la probabilità che resti al sistema portuale italiano il traffico obbligato, quello che per forza deve far scalo in Italia, e il traffico delle autonomie funzionali.

Questo è il punto di non ritorno, quello che gli oratori che mi hanno preceduto e molti di coloro che sono intervenuti in Commissione hanno messo in evidenza come punto pericoloso e non più correggibile; un traffico orientato verso scali marittimi esteri, non avendo i nostri capacità concorrenziale, si struttura per le destinazioni nuove che sceglie. Questo è il motivo per cui le correnti di traffico non ritornano facilmente agli scali perduti, perché naturalmente le attività com-

mercials assumono strutture che diventano stabili, omogenee rispetto ai nuovi scali scelti.

Se lo spauracchio per il sistema portuale italiano è quello che il suo traffico possa essere limitato allo scalo obbligato in Italia e al traffico delle autonomie funzionali, ebbene è questo che noi in definitiva dobbiamo impedire, ed è questo che indica il carattere d'urgenza del provvedimento legislativo attuale.

Non vi è dubbio di sorta che parte del traffico che potrebbe utilmente effettuarsi negli scali portuali italiani ha invece come destinazione scali esteri.

Abbiamo tutti parlato più volte della concorrenza di Rotterdam e di Marsiglia: un dato di fatto. Ma un andamento di questo genere a che cosa porta, nell'attuale sistema portuale, se non ad accentuare il rilievo delle autonomie funzionali e in definitiva a rendere più politicamente difficile l'attività di programmazione? A che cosa porterà se non ad una riduzione delle possibilità di autofinanziamento e a richieste di maggiori finanziamenti statali, in proporzione, per l'attività non economica della restante parte del sistema portuale italiano? Naturalmente alla conduzione non economica, seguirà l'aumento della conflittualità sociale. Indubbiamente se non fermiamo la caduta della capacità concorrenziale del nostro sistema portuale, tutti quelli che oggi appaiono essere gli elementi di crisi del sistema portuale italiano si accentueranno.

Il problema dunque consiste nell'uscire rapidamente da questa situazione. Lo Stato deve programmare, ma prima di tutto occorrerà avere i dati conoscitivi. Sono convinto che non sarà facile, in quanto, almeno per ora, senza attività conoscitiva *ad hoc*, questi dati non sono disponibili. È facile dire che occorrono finanziamenti urgenti, ma il problema consiste nel reperimento di tali maggiori finanziamenti. Indubbiamente 160 miliardi sono molto pochi; però il problema va rovesciato: come si può trovare la possibilità di dilatare questo finanziamento? La possiamo trovare attraverso l'abolizione di spese di esercizio ingiustificate, che hanno carattere di pura perdita, e al ritorno di stanziamenti per investimenti, che non hanno avuto e che non hanno carattere prioritario rispetto al sistema portuale. Certo, tutto questo richiede tempo, e un modo può essere quello indicato nella proposta comunista, e cioè la riduzione del numero degli esercizi finanziari, ferma restando la cifra globale, dell'attuale disegno di legge.

Però, se questo provvedimento ha un senso, ed in esso la presentazione di un piano pluriennale entro 12 mesi dall'approvazione, occorre prevedere le modalità di finanziamento di quest'ultimo: quindi il piano dovrà sovrapporsi al disegno di legge in esame. Diversamente, quale significato avrebbe la produzione di un piano pluriennale fra un anno, se non prevedesse la sovrapposizione a questo disegno di legge, il quale, almeno nel testo in esame, risulta finanziato in cinque esercizi? Il problema è quindi di carattere politico. Possiamo affrontarlo forse con la riduzione del numero degli esercizi finanziari, ma il problema rimane fondamentalmente politico. Lo risolveremo se avremo la capacità di collocarlo nella giusta scala prioritaria e se la formulazione del piano pluriennale conferrà anche le previsioni di finanziamento di esso.

Siamo forse al punto che il nostro sistema portuale non ha capacità di ritornare alla concorrenzialità? Le caratteristiche del traffico internazionale non possono certamente essere mistificate. Il disegno di legge non può non avere come obiettivo quello di ricondurre il nostro sistema portuale ad un minimo di capacità concorrenziale verso gli scali esteri. Questo mi sembra essere il senso dell'urgenza. Ma ha senso proporre un provvedimento di urgenza nella misura in cui non si abbia politicamente l'intenzione e la capacità di produrre un piano poliennale entro 12 mesi? Infatti, se non si ribalta questo sistema, cioè se non si dà una nuova dimensione al sistema portuale, non usciremo dall'attuale situazione. La stoffa del tessuto portuale italiano non consente più di ritagliarci sopra. Le odierne caratteristiche del traffico marittimo e dei mezzi navali sono tali per cui quelle che fino a non molti anni fa si potevano considerare strutture fungibili per elementi scarsamente diversificati del trasporto, oggi non lo sono più. Ad esempio, se costruite *terminals per containers*, non li userete poi per i traghetti e viceversa.

Si potrebbero citare molti elementi inconciliabili del progresso nella diversificazione dei traffici. È certo che provvedimenti di urgenza, che non avessero di seguito la precisa intenzione politica di una programmazione intesa a ribaltare il quadro del sistema portuale italiano, non avrebbero alcuna possibilità di sopperire alle attuali carenze. Butteremmo via 160 miliardi: e, gettati via, sarebbero tanti, anche se investiti nei porti sono pochi. Stiamo attenti a non tradire il significato dell'urgenza in termini di assistenza: occorre mantenere legata l'urgenza al ripri-

stino e al rafforzamento dell'attività concorrenziale del sistema portuale italiano rispetto a quello estero. Ogni altra impostazione, che sfuggisse all'urgenza e alla indilazionabilità delle opere ed alla preminente importanza di alcuni porti italiani, come capaci di produrre un minimo di attività concorrenziale verso l'estero, ogni altra impostazione — anche se umanamente comprensibile — significherebbe sconfessare il provvedimento di urgenza.

Questo provvedimento d'urgenza fallirebbe e testimonierebbe scarsa tenuta e lucidità politica nella classe dirigente italiana, e non lascerebbe alcuna speranza alla possibilità di elaborare un piano poliennale per i porti. Quindi, quanto al criterio della concentrazione, si può eventualmente emendare quello suggerito dalle Commissioni IX e X, che obiettivamente mi sembra buono. Mi sembra un criterio sul quale si può positivamente lavorare; vi si possono aggiungere elementi relativi alla redditività o rapidità di esecuzione delle opere, ma comunque il criterio rimane quello della concentrazione finalizzata al ripristino della capacità concorrenziale del sistema portuale italiano.

Insomma, è necessario e importante fissare, nel disegno di legge e successivamente nella legge, parametri ben chiari per tutti: per il Governo, per il CIPE come per gli enti portuali. È opportuno che vengano smentiti dal ministro certi discorsi, che già si sentono, relativi ad alcuni porti i quali avrebbero già ricevuto la garanzia dell'entità dello stanziamento loro destinato. È opportuno che il Governo precisi che fino ad oggi, in cifra, non vi è garanzia per alcuno: la garanzia fondamentale si avrà dai parametri fissati dal Parlamento e, successivamente, dalle indicazioni di criterio del CIPE e dai piani definiti dai ministeri competenti.

Altro problema che emerge è quello dell'accelerazione delle procedure di spesa. Il disegno di legge lo affronta congruamente ed io non mi soffermerò perciò su un argomento ripetutamente trattato in aula ed in Commissione. Conclusivamente voglio esprimere una speranza: quella che si sia in tempo a correggere la situazione del sistema portuale italiano, anche perché programmare non significa semplicemente studiare. Come tutti i problemi di un certo riguardo, anche quello del sistema portuale italiano assume aspetti emblematici. La prova che, su questo problema, ha fatto la classe politica italiana è molto simile alle prove che essa ha fatto su altri problemi. La sua incapacità a programmare non è un fatto riferito ad un singolo settore,

e certo non si riferisce semplicemente alla mancanza di dati, anche se questa ne rappresenta una delle cause. Occorrono scelte politiche e bisogna — diciamolo francamente — essere capaci di coinvolgere nella logica dell'obbiettivo dell'interesse generale che la programmazione deve perseguire, le forze politiche, economiche e sociali originali e presenti nel meccanismo del traffico. Ove non riuscissimo ad ottenere questa collaborazione, non avremmo alcuna possibilità di produrre un reale meccanismo programmatore. Ecco uno dei nodi della capacità politica di programmare. Naturalmente, questo rappresenta anche un nodo della modalità di gestione degli scali portuali.

Se è vero, come è vero, che il ritmo di evoluzione tecnologica dei mezzi navali è rapidissimo, è altrettanto vero che sistemi burocratici i quali non corrispondano alle forze vitali impegnate nel fenomeno del traffico — favorendo viceversa quelle parassitarie — non avranno alcuna possibilità di star dietro ai tempi di aggiornamento tecnologico. La caduta dell'efficienza tecnica del sistema portuale non potrà non riproporre o non rafforzare l'attuale circolo vizioso, con il tentativo di ritornare all'enfaticizzazione delle autonomie funzionali, e la richiesta, ancora una volta, di maggiori finanziamenti da parte dello Stato per il settore tradizionale, data la sua scarsa capacità di autofinanziarsi ed i conflitti sociali, nel contesto della non economicità del servizio.

È necessaria quindi una sufficiente « mobilità » e flessibilità dei meccanismi di gestione. È quindi giusto il riferimento allo spazio da lasciare alle regioni, ma ciò non basterebbe se non riguardasse anche le forze originali del settore.

Mi sembra che la conclusione della discussione debba essere questa: rassicurare gli operatori del settore, le forze lavoratrici e gli stessi enti portuali, circa l'intenzione della classe politica italiana non solo di sopperire con urgenza ad alcuni problemi odierni, ma anche di darsi una logica strategica.

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

**POLI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il disegno di legge n. 2066, presentato nell'aprile del 1973, è stato notevolmente modificato dalle Commissioni IX e X riunite, dopo attento esame e lunghissime discussioni. Il punto tuttavia più criticato da ogni parte politica, che per altro non

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

è stato possibile modificare, è quello che concerne l'impegno di spesa, purtroppo del tutto insufficiente rispetto alle reali necessità dei nostri porti. È senza dubbio vero che le difficoltà economiche del momento non consentono un maggiore sforzo; tuttavia, non si può non mettere in risalto, con una sorta di apprezzabile autocritica, che fino ad oggi per questo importante settore non abbiamo fatto, purtroppo, che una minima parte di quanto sarebbe stato necessario fare.

La pregevole relazione della maggioranza mette in rilievo, sia pure con garbo, tutto questo ed osserva soprattutto che gli interventi fin qui operati, prima, con la legge n. 1200 del 1965 e, dopo, con la legge n. 685 del 1967, sono serviti soltanto per le prime più urgenti esigenze. Vi è qui da osservare che in tutti gli interventi dello Stato è mancato sempre un principio di coordinamento generale, una scelta politica di fondo inequivoca: è questo che mi pare debba essere sottolineato. Infatti, nella nostra politica di potenziamento dei porti, in genere, non abbiamo seguito mai un principio che tenesse conto di tutta l'attività di trasporto pubblico nel nostro paese. Anche in questa occasione dobbiamo rilevare che, purtroppo, non è il ministro competente politicamente in questo settore che si occupa del problema oggi in esame, ma piuttosto (non se ne abbia a male l'onorevole Lauricella) il ministro che, in definitiva, ha soltanto il compito della utilizzazione dei fondi stanziati.

Onorevole Lauricella, noi ci troviamo purtroppo a fare sempre delle recriminazioni su questo principio: cioè, ci lamentiamo che il trasporto pubblico non funziona come dovrebbe e che non esiste un coordinamento fra i vari settori del trasporto pubblico; però, in realtà, non riusciamo a comprendere e conseguentemente a fare cose che sarebbero del tutto ovvie, come quella, per esempio, di coordinare l'attività del trasporto per mezzo di un ente che si interessi di tutto il settore. Probabilmente, se avessimo avuto nel nostro paese un ente di questo genere, oggi ci troveremmo qui a fare un ben diverso discorso. Ci troviamo, infatti, in un momento di scelte politiche, e le scelte politiche possono coincidere anche con le spese per opere murarie od altro, ma non sempre obbligatoriamente.

È questo che mi pare debba essere sottolineato, come del resto è emerso nel corso della interessante discussione svoltasi per un lungo periodo di tempo nelle Commissioni di merito riunite, che hanno affrontato questo tema veramente con dedizione e con passione. Quello

che mi pare debba essere ora messo in risalto è la funzione diversa dei porti in una economia moderna. Mentre una volta, infatti, la difesa degli specchi acquei, e quindi la costruzione delle opere portuali, appariva elemento primario ai fini della sosta più o meno prolungata delle navi, oggi il porto deve soprattutto permettere il disbrigo delle operazioni di carico e scarico nel più breve termine possibile. Pertanto, una sana politica di potenziamento delle infrastrutture portuali deve preoccuparsi non solo delle opere di difesa dei porti, ma anche e soprattutto, direi, di quelle infrastrutture che da sole qualificano un porto. Si tratta cioè di una diversa prospettiva che deve essere esaminata e che porta a trovare la soluzione del problema su un piano diverso rispetto a quello in cui è sempre stato posto. Questo tipo di politica, del resto, è stato largamente seguito da vari paesi europei, con la conseguenza che nel nord Europa, come ciascuno di noi ben sa, abbiamo oggi una catena di porti straordinariamente efficienti che contano su *Hinterland* vastissimi. Si pensi a questo proposito che Rotterdam, tanto per fare un esempio, ha un entroterra che comprende non solo vaste aree dell'Europa centrale, ma addirittura zone comprese nell'Italia meridionale! È attraverso una attenta valutazione della nuova problematica delle relazioni infrastrutturali fra un'area portuale e il cosiddetto *Hinterland* che, quasi certamente, si possono trovare i veri punti base di una nuova politica dei porti.

Il progetto '80, dopo avere rilevato che alcuni porti del nord Europa servono anche aree del mezzogiorno d'Italia, molto opportunamente metteva in risalto la necessità di provvedere con urgenti interventi a potenziare i nostri principali porti in modo da consentire agli stessi di controbattere la concorrenza dei porti nord europei. Disgraziatamente, alle buone intenzioni più volte manifestate non ha fatto sempre seguito una eguale volontà realizzatrice, tanto che siamo sempre oggi in una fase contrassegnata, da un lato, da insufficienza di investimenti e, dall'altro, da ritardi nella realizzazione delle opere progettate; e qui il discorso si riallaccia a quello che ho detto all'inizio e cioè alla necessità che in definitiva il vero *dominus* in questo settore debba essere un ente ministeriale soltanto evitando inutili e dannosi frazionamenti di competenza fra più ministeri.

Dopo questi appunti critici, è doveroso però riconoscere che ci troviamo di fronte ad una nuova coscienza portuale che, anche se

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

in modo non troppo evidente, si va comunque formando, sia pur lentamente. Per esempio, la maturata coscienza sui temi portuali ha fatto sì che il programma economico nazionale ha cominciato a delineare il principio del sistema portuale integrato, che certamente porterà ad un più razionale sviluppo dell'attività portuale.

Certo, molta strada deve ancora essere percorsa, prima di arrivare alla costituzione di « sistemi » portuali realmente efficienti. Non vi è dubbio, però, che grande merito è già quello di avere imboccato questa strada.

Intanto, è da rilevare che un sistema portuale è realmente integrato, nella misura in cui i porti che lo compongono sono gestiti in maniera coordinata, e cioè, oltre a richiedere un certo grado di specializzazione merceologica, deve anche prevedere un certo grado di intersostituibilità degli accosti.

Superata questa fase potremo avere la possibilità di ricorrere ad un sistema più proficuo di interventi, non più indirizzato ai singoli porti, ma al « sistema integrato dei porti », e il giorno in cui non riusciremo ad attuare finanziamenti di questo tipo, certamente avremo già un coordinamento nella spesa, e probabilmente lo avremo anche nella realizzazione del servizio; quel momento saremo riusciti finalmente a coordinare l'attività dei porti e non poco vantaggio ne trarrà, ne sono certo, l'economia nazionale.

In attesa che si maturino questi eventi, mi sia consentito di spendere una parola per sostenere la costituzione di un sistema integrato di porti del medio Tirreno che abbracci l'arco che va da Piombino a La Spezia. Questo sistema, che potrebbe contare su due porti che già oggi lavorano ciascuno oltre 10 milioni di tonnellate l'anno di merci, Livorno e La Spezia, se venisse convenientemente potenziato, potrebbe funzionare in alternativa al sistema del nord Tirreno, imperniato su Genova. Il porto di Livorno, che di questo sistema fa parte, presenta una tale dovizia di elementi positivi, che non ritengo possano essere ulteriormente ignorati.

Vorrei mettere in evidenza che non si tratta di una impostazione campanilistica, ma semplicemente di presentare e illustrare un principio a cui è strettamente connessa la nuova funzione che intendiamo attribuire ai porti; e desidererei che l'onorevole ministro, che così attentamente mi segue, volesse valutare benevolmente la mia istanza.

Mi sia consentito innanzitutto di mettere in risalto che il porto di Livorno è il nostro porto continentale chilometricamente più vi-

cino a Gibilterra, con l'ovvia conseguenza che viene naturalmente preferito, a parità di efficienza infrastrutturale, da molti traffici provenienti dall'Atlantico. Vi è, poi, da aggiungere che il porto in questione presenta la prerogativa, più unica che rara, di avere possibilità quasi illimitate di nuovi banchinamenti. Se si aggiungono, poi, una efficiente attrezzatura per il traffico in *containers* e una discreta rete viaria e ferroviaria alle spalle — che può con modica spesa essere notevolmente potenziata — credo si abbia un quadro abbastanza esatto della importante funzione che questo porto può svolgere nel contesto nazionale.

Oggi Livorno si trova al settimo posto nella graduatoria nazionale per le merci secche, — oltre tre milioni di tonnellate — e al secondo posto per il traffico delle merci per *containers*. Nel porto di Livorno è in fase di realizzazione il progetto della darsena toscana che, una volta ultimato, rappresenterà un nuovo importantissimo elemento di qualificazione del porto in esame. Occorre, però, che con il disegno di legge in discussione si preveda di accordare a Livorno un contributo atto a coprire le maggiori spese del progetto conseguenti alle recenti lievitazioni dei prezzi.

Per correttezza, devo precisare che la mia è una semplice segnalazione, non vuole essere un intervento rivolto a pretendere qualcosa. Desidero semplicemente richiamare l'attenzione del ministro su questo argomento che considero importante, non tanto o soltanto per Livorno, quanto per l'intero paese.

Detto tutto questo, penso di poter concludere il mio intervento, sottolineando la validità delle modifiche apportate dalle Commissioni di merito al testo originariamente sottoposto all'esame del Parlamento. In particolare, va sottolineato il più vasto campo degli interventi voluto dalle Commissioni, così come del resto giustamente è stato meglio definito il criterio degli interventi, allo scopo di valorizzare l'attività del Parlamento in questo settore. È giusto, infatti, così come normalmente viene fatto per i piani poliennali delle ferrovie, che il Parlamento non si limiti a dare un semplice assenso alla spesa, ma formuli i principi generali ai quali questa deve attenersi, pur senza entrare nei particolari; e mi scuso ancora per averlo fatto, ma, ripeto, solo allo scopo di segnalare un problema.

Altro aspetto qualificante, a mio avviso, è quello delle nuove norme procedurali, senza dubbio più snelle rispetto a quelle previste dalla legge n. 1200 del 1965.

Una parola a parte va detta per gli enti portuali. Con l'articolo 5 predisposto dalle Commissioni di merito, viene proposta una diversa e più snella procedura di somministrazione dei fondi. Si tratta, senza dubbio, di innovazioni di non poco conto, ma quello che ritengo sia soprattutto importante è il rilancio che, con quell'articolo, si opera degli enti porto. Il principio attuato in questa legge mi sembra un vero e proprio incentivo per la costituzione degli enti porto, e chiunque operi in questo settore non può non essere soddisfatto di questo indirizzo. Credo, infatti, che per avere una valida politica portuale occorra avere, oltre ad un ente centrale di coordinamento, anche enti portuali omogenei, che siano in grado, per le loro strutture uniformi e per le eguali caratteristiche gestionali, di svolgere una coordinata funzione a vantaggio di tutta l'economia. È questo, certo, il primo passo, che mi auguro venga ulteriormente proseguito: dalla sua riuscita, oltre che da una più maturata coscienza portuale, deriveranno, ne sono sicuro, le possibilità di rilancio e sviluppo del sistema portuale nazionale. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSDI*).

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

BELCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, cercherò di limitare il mio intervento ad alcune considerazioni specifiche sul disegno di legge che abbiamo in esame, senza intrattenermi sulle connessioni ovvie che esistono tra la politica portuale, quella dei trasporti marittimi, quella delle infrastrutture viarie, quella delle linee marittime, della flotta e dei cantieri navali; discorso che ritengo trovi una sede più propria in una discussione di bilancio o in quella relativa alla programmazione economica.

Desidero sottolineare che si verifica un fatto abbastanza singolare allorché si esaminano i problemi dell'economia marittima, dei porti in particolare. Sembra che in aula si ritrovi una piccola corporazione di portuali, fra i quali si rischia di non distinguere maggioranza e opposizione. Da un lato, l'onorevole Ceravolo — come è naturale per il ruolo che il suo gruppo occupa nello schieramento politico — denuncia una carenza (che nei fatti è reale) di intervento nel settore portuale, da parte del Governo; dall'altro, l'onorevole Bogi, che pure fa parte della maggioranza, si rivolge ad una classe politica che sarebbe insensibile ai problemi dell'economia marittima — classe

politica che non si sa dove sieda, se non qui; classe politica lo siamo tutti, tutti gli appartenenti ai diversi gruppi —, portando le stesse critiche. Ed in effetti esiste (ho avuto modo di dirlo più volte in Commissione) una verità in tale critica di fondo relativamente allo scarso impegno dello Stato nei settori dell'economia marittima. Proprio questa unanimità di voci critiche credo riveli una origine diversa da quella propria degli schieramenti politici; ritengo che essa derivi da una sorta di singolare e ben riconoscibile mentalità continentale che ha contrassegnato — pur essendo il nostro un paese così largamente marittimo — l'indirizzo della classe politica e imprenditoriale, nonché della stessa classe sindacale, che hanno scoperto, la funzione rilevante dei porti italiani soltanto quando il processo di industrializzazione si era a tal punto sviluppato da farci scontrare con questo strumento integrativo dell'industria del nostro paese. Prima dello sviluppo industriale italiano, sembrava che il porto fosse uno strumento tecnico avulso dal resto dell'economia, era una mentalità che, tacitamente, implicitamente, guidava gli interventi dello Stato rispetto all'economia marittima.

Credo, dunque, che, nei confronti delle carenze di cui si è detto, non esistano responsabilità da dividere con il taglio degli schieramenti politici; ma vi sia da prendere atto che finalmente lo sviluppo industriale ha fatto scoprire essere il porto un servizio essenziale per l'economia del paese. È un passo avanti! Lo abbiamo fatto un po' tutti, nell'individuare l'importanza dei porti.

Detto questo, farò alcune brevi considerazioni su tre punti che sembrano a me essenziali per una politica portuale: quello delle procedure e della loro accelerazione per la realizzazione delle opere portuali; quello degli investimenti; quello relativo alla organizzazione funzionale ed istituzionale dei porti stessi. Non possiamo non riconoscere che vi è stata negli ultimi tempi una evoluzione legislativa in senso positivo, ma un'evoluzione legislativa — in tutti e tre i settori cui ho appena accennato — che ha solo in modo assai relativo e marginale fatto camminare la soluzione dei problemi esistenti. Non si è giunti — questo dobbiamo riconoscerlo con franchezza — a vere e proprie modifiche di fondo su alcuno dei tre pilastri indicati. Per un notevole periodo di tempo, in ordine alla realizzazione delle opere portuali — e quindi delle procedure da accelerare necessariamente, rispetto a quelle lentissime che contraddistinguono l'attuale situazione — si era parlato

persino di istituzione di un'azienda autonoma dei porti; oppure, in alternativa, di una concessione permanente ad una azienda a partecipazione statale; poi, il discorso si è un po' sfumato e il problema è rimasto sospeso, ma esso resta al fondo; cioè, come spendere rapidamente le somme necessarie per attrezzare i nostri porti e renderli competitivi rispetto alla loro propria funzione e rispetto alla concorrenza degli scali esteri. Se pensiamo che, come hanno detto i relatori nella loro apprezzabilissima esposizione scritta, in otto anni sostanzialmente siamo riusciti a spendere il 70 per cento dei 95 miliardi (75 stanziati dalla legge n. 1200, e 20 aggiunti con leggi di bilancio), appare chiaro che questo problema della accelerazione delle procedure è il primo dei problemi; direi che viene prima degli stessi importi messi a disposizione per gli investimenti.

Il disegno di legge governativo, con le modifiche apportate e con le aggiunte, dall'articolo 6 all'articolo 13, del testo della Commissione, in qualche misura viene incontro all'esigenza dello snellimento delle procedure. Ma è evidente che, come dicevo, resta aperto il problema di fondo: ritengo che nel piano poliennale, con l'impegno — inserito nell'articolo 1 del testo della Commissione, secondo cui il Governo, entro un anno dall'approvazione della legge, dovrà preparare nuovi investimenti, coordinati e globali, a favore dei porti italiani — ecco, in quella circostanza una soluzione radicale del problema del ritmo degli investimenti nei porti italiani dovrà essere affrontata, riprendendo il discorso o della azienda o della concessione, ma tenendo presente che i ritmi di investimento che abbiamo registrato nei porti del Nord Europa e nei porti di oltre Atlantico derivano da questa sostanziale differenza di velocità della spesa.

Il secondo punto riguarda gli investimenti. Non ho difficoltà a seguire il parere espresso dagli altri colleghi nel dire che la cifra è certamente esigua rispetto alle esigenze. Siamo, però, partiti piuttosto male fin dal 1963-1964, quando il Ministero della marina mercantile, per rilevare le esigenze dei porti italiani, ha rivolto una specie di questionario alle capitanerie di porto; ma non abbiamo raccolto da ciò nient'altro che un inventario, che indicava una somma di 800-900 miliardi, ma che evidentemente non è stato sottoposto ad analisi al fine di scoprire la differenza tra strumenti finalizzati alla realizzazione di un programma e perciò produttivi nel settore portuale e strumenti che, invece, potevano anche essere di secondaria importanza.

Quindi, la cifra è certamente molto modesta; ma questa formale dizione dell'investimento di 160 miliardi come anticipazione di un piano poliennale, questo impegno per il Governo di presentare un programma organico entro un anno dall'approvazione della legge, possono in parte attenuare la nostra delusione per la modestia della cifra. Rilevo che nel testo della Commissione c'è stato un allargamento positivo della sfera degli interventi, anche se esso si pone un po' in contraddizione con la esiguità della cifra. Siamo però in vista di un impegno legislativo per un nuovo piano e per questo motivo l'allargamento della sfera di interventi è stato indicato dalle Commissioni riunite lavori pubblici e marina mercantile al fine di inserire fin da ora il tema degli accertamenti e dei saggi di carattere geologico e geognostico, che sono estremamente importanti per una corretta esecuzione delle opere portuali.

Mi pare che il testo della Commissione abbia reso anche più rigoroso e preciso il criterio della concentrazione. Sappiamo tutti — e qui è il caso, onorevole Bogi, di fare riferimento alla classe politica da noi impersonata e non ad una classe politica che sta chissà dove — sappiamo tutti che in presenza di questi investimenti predichiamo la concentrazione e poi noi stessi premiamo sui ministri per una polverizzazione; quindi abbiamo fatto bene a evitare questo sdoppiamento di personalità che contraddistingue il comportamento di ciascuno di noi, facendo sì che la legge disponga che una cospicua percentuale degli investimenti venga concentrata nei porti che sono gli strumenti più importanti dell'attività marittima italiana, cioè quei sette od otto porti tra i quali sono evidentemente quelli del Mezzogiorno. Mi pare anche che sia stato saggiato da parte degli onorevoli Giovanni Enrico Lombardi e Marocco rilevare la necessità di un coordinamento, per i porti meridionali, tra gli interventi di carattere generale e gli interventi propri della Cassa.

C'è quindi urgenza del nuovo piano, una urgenza che il disegno di legge fissa in un anno ma che la realtà, come è stato fatto osservare, richiede di mettere immediatamente a punto, soprattutto per gli effetti che sono stati illustrati e che sono facilmente immaginabili, conseguenti alla riapertura del canale di Suez, lungo la quale via evidentemente si indirizzeranno principalmente non tanto i trasporti di oli minerali e di merci di massa ma proprio i trasporti della nuova tecnologia, della « containerizzazione », che vede anche in oriente

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

molte aree attrezzarsi per questo tipo di trasporto.

A questo proposito vorrei pregare l'onorevole ministro di concedermi un attimo di attenzione. A me pare che ci illudiamo se pensiamo che il piano poliennale sarà dotato di una cifra sufficiente: ci scontreremo anche domani con le esigenze di bilancio, saremo certamente qui a dire che la cifra è inadeguata. Ci sono degli enti costituiti per legge nei grandi porti, enti o consorzi autonomi, che per statuto hanno anche la possibilità di contrarre mutui, di indebitarsi. Ricordiamoci di questo strumento. Adesso, con la recente conversione in legge del decreto-legge relativo alle tasse di sbarco e imbarco, abbiamo dato a questi enti una destinazione di entrate vincolata al ripiano dei *deficit* pregressi, e a nuovi investimenti. Questi soldi non possono essere utilizzati — e questo è estremamente opportuno — per la gestione. Gli enti però possono contrarre finanziamenti. Se, nel predisporre il testo del piano poliennale, per facilitare il finanziamento ricorressimo alla garanzia dello Stato, ad un concorso dello Stato di contributi in conto interessi, potremmo mettere questi soggetti giuridici — come abbiamo messo altri, dagli enti lirici ad altri istituti — in grado di indebitarsi e di accelerare gli investimenti per cifre ben superiori a quelle che la legge di bilancio può consentire. A me pare che questo strumento debba essere tenuto presente, perché almeno sette od otto porti italiani sarebbero in condizioni di utilizzarlo positivamente.

Ritengo, inoltre, che la nuova politica portuale che ci attendiamo dal piano poliennale debba tener conto di questa necessità di accelerazione — è stato già detto, credo, dall'onorevole Ceravolo — per gli effetti che sulla bilancia dei pagamenti hanno le distorsioni di traffico delle merci in importazione o in esportazione. Se i centri industriali del nostro paese, per importare o esportare le merci, a causa della congestione e dell'insufficienza produttiva dei nostri porti, si rivolgono all'estero, sborsiamo valuta pregiata. Del pari dobbiamo tenere presente l'effetto positivo rispetto alla bilancia dei pagamenti del nostro paese dei porti di transito internazionale, da difendere dalla concorrenza estera (e mi riferisco in particolare al porto di Trieste), poiché tutte le merci che arrivano dall'estero e all'estero sono destinate, ma che toccano uno scalo italiano, hanno questo vantaggio per la bilancia dei pagamenti: quello di lasciare, soprattutto oggi con la tensione esistente nel settore dei noli, sia nei vettori sia nei servizi di piazza, una cospicua mole di valuta

pregiata. Quindi anche sul piano qualitativo, e non soltanto sul piano quantitativo, questa necessità di competizione e di produttività da una parte, e dall'altra, la necessità di valorizzare tutto ciò che, in chiave di bilancia dei pagamenti, può essere positivo, mi pare siano importanti e debbano essere tenute presenti anche nella destinazione degli investimenti.

C'è infine il problema della riforma degli enti o consorzi di gestione. Si tratta di un grosso problema. È stata annunciata ripetutamente, a questo proposito, la presentazione di una legge-quadro da parte del Governo; ci sono, poi, proposte di iniziativa parlamentare. Riconosco che si tratta di un problema complesso, ma penso che a questo proposito dovremmo fare veramente un salto di qualità.

Il porto, come l'aeroporto, è il punto di confluenza di numerose — non dico innumerevoli, ma numerose — ed eccessive competenze amministrative, che sono sempre parallele, mai convergenti (se si può richiamare un curioso termine del linguaggio politico); si tratta, in questo caso, di competenze parallele nel vero senso della parola, competenze multiple che non si incontrano mai, che creano lentezza e conflitti nel nodo nel quale confluiscono, cioè nel porto. Gli ordinamenti stranieri si sono rivolti con molto coraggio (capisco che si tratta di una tradizione diversa) ad un concetto estremamente rivoluzionario rispetto al nostro ordinamento, così verticalizzato, e cioè a quello di una *authority*, una autorità unica, capace di assorbire ogni altra, sostituendosi a tutte, e tutte unificando nella responsabilità di gestione del porto.

So che un concetto di questo genere è considerato da molte parti come una soluzione che rischia di divenire autoritaria; ma non mi pare che la critica sia fondata. A mio giudizio, l'importante è che la fonte — sia essa quella del potere centrale o quella del potere locale — dalla quale tale autorità deriva sia espressione di un sistema democratico e soggetta a controllo democratico. Ma l'unificazione e l'assorbimento di tutte le competenze, nell'esperienza straniera, e soprattutto in quella americana, ha fatto dell'autorità portuale un punto di efficienza che da noi non esiste, proprio per questa confluenza di competenze diverse, che non riescono mai a coordinarsi.

Se facciamo discorsi di efficienza e di produttività, quindi, non possiamo non pensare sempre più al porto come ad una pubblica impresa di servizi. Mi pare quindi che, an-

che nella prospettiva di una riforma istituzionale e funzionale degli enti e dei consorzi portuali, dobbiamo guardare ad un tipo di gestione veramente nuovo, se non vogliamo fare soltanto sforzi di coordinamento che danno un risultato molto marginale.

Mi pare quindi che oggi si debba accelerare — di qui il senso e la brevità del mio intervento — l'approvazione di questo disegno di legge, ed invitare il Governo — come già altri colleghi hanno fatto — a mettere in cantiere il nuovo piano, soprattutto tenendo conto della realtà nuova costituita dalla riapertura del canale di Suez, ed a far sì che quest'anno non trascorra tutto, ma che si possa apprestare rapidamente uno strumento, tenendo conto anche delle possibilità di finanziamento di alcuni enti, che possa far recuperare un po' del terreno che indubbiamente, su questo piano, negli anni scorsi abbiamo perduto. (*Applausi al centro*).

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

**DE VIDOVICH.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi pare che da tutte le parti della Camera si sia convenuto su un dato tragico, cioè sul fatto che l'Italia non è più una nazione marinara e che non esiste nel nostro paese una politica marinara. Oggi parliamo dei porti: avremmo potuto parlare delle società di navigazione che gestiscono linee di preminente interesse nazionale, in continua decadenza: avremmo potuto parlare di tutte le altre strutture marittime in crisi. E mi pare che tutti gli oratori — salvo l'onorevole Belci — abbiano concordato nel far ricadere la responsabilità di questa crisi della marineria italiana sulla classe dirigente politica, che non può essere altro che la classe dirigente politica di maggioranza. D'altronde, in questo senso si sono espressi anche colleghi della maggioranza.

L'onorevole Belci è invece venuto a dirci che la crisi dei porti è imputabile al fatto che esisterebbe in Italia una mentalità continentale, mancherebbe cioè al nostro paese una tradizione marinara. Poiché però l'onorevole Belci proviene, come me, da Trieste, saprà sicuramente che Trieste è stata nel 1913 (sotto l'impero asburgico) il maggior porto europeo e che nel 1935 il porto di Trieste ha superato il *record* di merci sbarcate e imbarcate dal 1913.

Non è quindi assolutamente vero che non sia mai esistita in Italia una politica marinara, non è vero che non vi è stata mai una

politica dei porti. Vero è, invece, che da qualche anno a questa parte si registra un regresso continuo di questo settore per l'incapacità della classe dirigente di attuare una politica marinara, una politica dei porti. Questo dobbiamo dirlo molto chiaramente, se non vogliamo nasconderci dietro un dito.

Il provvedimento all'esame, che prevede 160 miliardi di svalutate lirette per affrontare un problema come quello dei porti italiani, è indubbiamente una « leggina », che forse sarebbe stato meglio far passare addirittura in Commissione: non meritava l'esame dell'aula, poiché oggi 160 miliardi non bastano neppure per saldare i debiti degli enti portuali italiani. Valga, come esempio, il caso di Trieste: l'ultimo *deficit* dell'EAPT che io conosco era di 9 miliardi e 200 milioni. Oggi sarà sicuramente aumentato, per cui con i 5 miliardi e mezzo che stiamo per dare a Trieste non si potrà neppure ripianare il *deficit* di quell'ente portuale.

In realtà, come è stato rilevato dai colleghi che mi hanno preceduto, il discorso è molto complesso, perché esige prima di tutto l'impostazione di un discorso marinaro globale, di una nuova politica per i porti, o meglio, di una politica, visto che fino ad oggi non ce n'è stata alcuna; una politica che consenta di far transitare attraverso i porti italiani merci in misura tale da alleggerire notevolmente la nostra bilancia dei pagamenti con l'estero.

I 160 miliardi che stiamo per stanziare non riusciranno certo a produrre gli effetti sperati. Dico, anzi, che non riusciranno neppure ad affrontare i problemi che tra pochi mesi ci troveremo di fronte in conseguenza del maggior numero di navi che arriveranno a Trieste dopo il riattivamento del canale di Suez. Ho citato Trieste perché questo dovrebbe essere il porto in grado di fruire più di ogni altro di questo aumento dei traffici. Sta di fatto che la Jugoslavia potenzia i porti di Fiume e di Capodistria e ne crea uno nuovo, quello di Buccari (il porto della famosa beffa dannunziana, che finirà per trasformarsi in una nuova beffa, ma per la nostra marineria !); mentre cioè la Jugoslavia fa sforzi enormi per accaparrarsi maggiori traffici, noi non siamo neppure in grado di mantenere in funzione le attuali attrezzature portuali di Trieste. Né si può sperare che la piccola quota di questi 160 miliardi che andrà a Trieste possa risolvere certi problemi.

Vi è anche un altro discorso da fare, oltre quello dei finanziamenti. Se infatti andiamo a vedere come sono oggi organizzati i nostri

porti, possiamo constatare che i sistemi di trasporto ferroviari o per autocarro ed il disbrigo delle pratiche doganali non sono, tanto per fare un esempio, coordinati tra loro. E questo è soltanto un problema organizzativo, non di finanziamenti: giacché le spese non aumentano se il porto e i servizi del porto sono coordinati fra di loro, anzi!

Solo nei porti italiani non è stato attuato questo elementare collegamento. Recentemente ho letto uno studio curato dal direttore delle dogane di Trieste e pubblicato dalla rivista della camera di commercio triestina, nel quale si propongono interessanti soluzioni tecniche. Sono sicuro che esse rimarranno allo stato delle cose scritte e che non troveranno accoglienza da parte del Governo.

Poiché questi 160 miliardi sono destinati ad opere portuali, faccio presente (come ho avuto già modo di dire in Commissione lavori pubblici in occasione di altro stanziamento simile) che non è possibile oggi, in periodo di inflazione galoppante, valersi di meccanismi che non tengano conto dell'inflazione. Noi infatti ci troviamo di fronte, ogni giorno ormai, ad appalti che non possono essere eseguiti perché nel frattempo i costi di manodopera e del materiale impiegato sono talmente aumentati da non consentire alle ditte appaltatrici di rimanere nei limiti consentiti normalmente dalle tolleranze di legge. Quindi, non dico che si applichi, *sic et simpliciter*, una clausola aurea, ma bisogna che la legge tenga conto di questo fatto. Non si può continuare a stipulare appalti che già al momento in cui si cominciano i lavori non hanno più la possibilità di trovare esecuzione!

In una situazione di crisi come l'attuale, caratterizzata dal varo di « leggine », parlare dei grandissimi problemi della navigazione internazionale è cosa che non ha significato. Ma non posso tacere il fatto che nel 1980 (quindi fra pochi anni) il Danubio sarà un canale completamente navigabile. Non si può ignorare questo progetto e, contrariamente a quello che succede per i nostri progetti, è certo che quelli tedeschi, austriaci e degli altri paesi danubiani, sono progetti che vanno in porto. Non so se andranno in porto entro il 1° gennaio del 1980, ma sicuramente andranno in porto, al massimo, con qualche mese di ritardo. Allora l'Italia verrà a trovarsi di fronte tutto un nuovo sistema europeo di trasporti marittimi che porrà in crisi quel poco che ancora detiene in fatto di trasporti internazionali.

Sono stati azzardati, fin dai tempi di Maria Teresa, progetti per arrivare da Trieste

a Monfalcone, attraverso canali navigabili, fino al Danubio. Ma questi discorsi sono rimasti a livello delle invenzioni di Giulio Verne. Non c'è nessuno studio serio a riguardo, non c'è stato nessun approfondimento tecnico e scientifico, tutto rimane a livello di discorsi fatti al caffè, di discorsi velleitari che non possono trovare un inizio di attuazione. Questo progetto dovrebbe invece essere approfondito, altrimenti ci troveremo, dopo il 1980 — e mancano solo sei anni — tagliati completamente fuori da ogni possibilità di partecipare al sistema dei trasporti marittimi e terrestri dell'Europa!

Io ho presentato, fin dall'inizio di questa legislatura, un progetto di legge speciale per Trieste, nel quale fra l'altro si parlava del porto-territorio, concetto che, come si può leggere dai giornali di Trieste di stamattina, sta entrando nell'orecchio degli enti economici e locali triestini. Ma siamo sempre, purtroppo, a livello di discorsi da caffè, a livello di discorsi alla Giulio Verne. Sembra quasi che l'Italia e Trieste non siano in grado di porre i propri problemi in termini tecnici e scientifici. E non lo saranno mai finché il Governo, finché un organo statale, non si assumerà il compito di studiare questi problemi e di affrontarli in maniera seria ed organica.

Ho parlato prima della concorrenza di Fiume e Capodistria nei confronti del porto di Trieste, concorrenza che è di natura totalmente diversa da quella che, per esempio, Marsiglia attua nei confronti di Genova. Infatti, nella Repubblica socialista jugoslava un lavoratore del settore portuale percepisce un terzo (certe volte addirittura un quarto) della retribuzione che riceve il lavoratore della Repubblica italiana (parlo in termini reali, non in termini monetari). Questo significa che il salario del lavoratore italiano pesa sul trasporto — a Trieste — tre o quattro volte di più di quanto non pesi il salario del lavoratore jugoslavo. Questo spiega il boom dei porti di Fiume e di Capodistria, che fino a pochi anni fa era un'amena cittadina senza neanche la ferrovia e oggi ha battuto il porto di Trieste per quanto riguarda la quantità di merci trasportate; questo spiega la creazione del porto merci di Buccari, che è in avanzato stato di realizzazione.

Ebbene, come è possibile per noi metterci in concorrenza con i porti jugoslavi, partendo da questo dato, un dato che può essere verificato con estrema facilità?

Evidentemente, non si risolve il problema riducendo le paghe dei lavoratori italiani; e

non dipende da noi aumentare le paghe dei lavoratori della Repubblica socialista jugoslava. Pertanto, l'unico modo per affrontare questo problema è quello di dotare i lavoratori italiani di tecnologie più avanzate, che consentano una produttività marginale più alta di quella dei lavoratori jugoslavi.

Il discorso è elementare, può essere fatto a livello di scuola media, perché non ha neppure la dignità di un discorso economico tanto è banale. Pare però che queste tesi da noi non si siano capite, e che non si voglia affrontare in questi termini il problema.

Abbiamo parlato di tecnologie più avanzate. Ma la verità è che il porto di Trieste ha tecnologie più arretrate di quelle dei porti di Fiume, di Capodistria, e sicuramente di quelle del crescente porto di Buccari, che si appresta ad essere uno dei porti più moderni e attrezzati.

Ci troviamo perciò di fronte a un ulteriore elemento che ci impedirà una seria concorrenza alla Jugoslavia. Possiamo solo sperare che l'apertura del canale di Suez porti tante navi nell'Adriatico da costringere quelle che lasciano meno quattrini nei porti, che trasportano le merci più povere, ad essere dirottate dai porti jugoslavi su Trieste, come è già accaduto quando quei porti erano intasati dall'alto numero di navi in rada.

In realtà anche il porto di Trieste risulta talvolta intasato. Al riguardo, onorevole ministro, io ho presentato tempestive interrogazioni — cui ella non ha mai ritenuto di dare risposta — che prevedevano con qualche mese di anticipo l'intasamento del porto di Trieste, e non perché io sia un profeta, ma perché è evidente che quando non si hanno le attrezzature adatte, quando si introducono sistemi di lavorazione più lenti, quando non si coordina il lavoro con le dogane, quando non si coordina il lavoro con le ferrovie, gli intasamenti sono inevitabili, anche se il quantitativo di merci che passa attraverso il porto di Trieste è modestissimo. E questo è l'aspetto più grave. Siamo arrivati al punto che i nostri porti sono intasati anche da quantitativi assai mediocri di merce in transito! Questa si chiama inefficienza, dovuta da lottizzazione del potere negli enti portuali.

Cosa accadrà il giorno in cui vi fosse molta merce in transito per Trieste?

Alcune navi hanno aspettato anche due mesi in rada perché non ottenevano « mani », come si dice in termine tecnico, cioè non erano scaricate. Potrei citare nomi, armatori e situazioni!

Potete quindi comprendere come oggi i porti italiani, e il porto di Trieste in particolare, siano accuratamente schivati da tutti coloro che lavorano nel settore dei trasporti. So di trasportatori che, per scaricare merce a Trieste, la portano a Capodistria e poi la introducono attraverso la ferrovia e l'autotrasporto. Risulta infatti più conveniente arrivare ad un porto jugoslavo e poi fare un trasporto suppletivo che non scaricare a Trieste.

Questa è la situazione drammatica in cui si trovano i porti italiani e in particolare il porto di Trieste, situazione che gli onorevoli colleghi del Parlamento evidentemente non ritengono opportuno approfondire seriamente, limitandosi a discutere « leggine » che stanziavano 160 miliardi, vale a dire leggine che saranno in grado di sanare sì e no i deficit dei vari enti portuali italiani. (*Applausi a destra*).

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali del disegno di legge.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

#### **Votazione segreta di disegni di legge.**

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

Ratifica ed esecuzione della convenzione europea in materia di adozione di minori, firmata a Strasburgo il 24 aprile 1967 (*approvato dal Senato*) (2137);

Ratifica ed esecuzione dell'accordo che istituisce una classificazione internazionale per i disegni e modelli industriali, firmato a Locarno l'8 ottobre 1968 (*approvato dal Senato*) (2538);

Ratifica ed esecuzione della convenzione consolare tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese, conclusa a Roma il 16 ottobre 1969 (*approvato dal Senato*) (2541);

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia ed il Senegal relativo al trasporto aereo, concluso a Roma il 20 aprile 1972 (*approvato dal Senato*) (2588);

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e l'Unione delle repubbliche socialista sovietiche per evitare la doppia imposizione fiscale nel settore dell'esercizio della navigazione aerea, concluso a Roma il

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

16 settembre 1971 (*approvato dal Senato*) (2589);

Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1973 (*approvato dal Senato*) (2793).

Indico la votazione.

(*Segue la votazione*).

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

(*I deputati segretari numerano i voti*).

Comunico il risultato delle votazioni:

« Ratifica ed esecuzione della convenzione europea in materia di adozione di minori, firmata a Strasburgo il 24 aprile 1967 » (*approvato dal Senato*) (2137):

Presenti e votanti . . . . .	346
Maggioranza . . . . .	174
Voti favorevoli . . . . .	331
Voti contrari . . . . .	15

(*La Camera approva*).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo che istituisce una classificazione internazionale per i disegni e modelli industriali, firmato a Locarno l'8 ottobre 1968 » (*approvato dal Senato*) (2538):

Presenti e votanti . . . . .	346
Maggioranza . . . . .	174
Voti favorevoli . . . . .	331
Voti contrari . . . . .	15

(*La Camera approva*).

« Ratifica ed esecuzione della convenzione consolare tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese, conclusa a Roma il 16 ottobre 1969 » (*approvato dal Senato*) (2541):

Presenti e votanti . . . . .	346
Maggioranza . . . . .	174
Voti favorevoli . . . . .	330
Voti contrari . . . . .	16

(*La Camera approva*).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e il Senegal relativo al trasporto aereo, concluso a Roma il 20 aprile 1972 » (*approvato dal Senato*) (2588):

Presenti e votanti . . . . .	346
Maggioranza . . . . .	174
Voti favorevoli . . . . .	330
Voti contrari . . . . .	16

(*La Camera approva*).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e l'Unione delle repubbliche socialiste sovietiche per evitare la doppia imposizione fiscale nel settore dell'esercizio della navigazione aerea, concluso a Roma il 16 settembre 1971 » (*approvato dal Senato*) (2589):

Presenti e votanti . . . . .	346
Maggioranza . . . . .	174
Voti favorevoli . . . . .	329
Voti contrari . . . . .	17

(*La Camera approva*).

« Variazioni al bilancio dello Stato e a quelli di amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1973 » (*approvato dal Senato*) (2793):

Presenti e votanti . . . . .	346
Maggioranza . . . . .	174
Voti favorevoli . . . . .	221
Voti contrari . . . . .	125

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Achilli	Bellotti
Aiardi	Bemporad
Alessandrini	Berloffa
Alfano	Bernardi
Aliverti	Bersani
Allegri	Bertè
Allocca	Biagioni
Aloi	Bianchi Fortunato
Alpino	Bianco
Amadeo	Biasini
Amodio	Bisaglia
Andreotti	Bodrato
Angrisani	Bodrito
Anselmi Tina	Boffardi Ines
Antoniozzi	Bogi
Armani	Boldrin
Armato	Bologna
Azzaro	Bonalumi
Baccalini	Bonomi
Baghino	Borghi
Balasso	Borra
Baldi	Bortolani
Ballardini	Bosco
Ballarin	Botta
Barba	Bottarelli
Barbi	Bottari
Bardotti	Bova
Bassi	Brandi
Battino-Vittorelli	Bressani
Beccaria	Bubbico
Becciu	Bucciarelli Ducci
Belci	Buffone
Bellisario	Busetto

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

Buzzi	Drago	Lima	Papa
Caiati	Evangelisti	Lizzero	Pascariello
Caiazza	Faenzi	Lo Bello	Pazzaglia
Caldoro	Fagone	Lobianco	Pegoraro
Calvetti	Federici	Lodi Adriana	Pellicani Giovanni
Canepa	Feliei	Lombardi Giovanni	Pellizzari
Canestrari	Felisetti	Enrico	Pezzati
Capra	Ferrari-Aggradi	Lombardi Riccardo	Piccinelli
Cardia	Ferretti	Lo Porto	Piccoli
Carenini	Ferri Mario	Lucchesi	Piccone
Cárolì	Finelli	Lucifredi	Pisanu
Carrà	Fioret	Luraschi	Pisicchio
Carta	Fioriello	Macaluso Antonino	Pisoni
Caruso	Flamigni	Macaluso Emanuele	Pistillo
Cassanmagnago	Fontana	Macchiavelli	Pochetti
Cerretti Maria Luisa	Foschi	Maggioni	Poli
Castelli	Fracanzani	Magnani Noya Maria	Postal
Castellucci	Fracchia	Magri	Prearo
Cataldo	Franchi	Malagugini	Principe
Catanzarili	Frau	Mancinelli	Pucci
Catella	Froio	Manco	Quilleri
Cattanei	Fusaro	Mantella	Radi
Cavaliere	Galli	Marchetti	Raffaelli
Ceccherini	Gargano	Marchio	Rampa
Ceravolo	Gasco	Mariotti	Raucci
Cervone	Gaspari	Marocco	Reale Giuseppe
Cesaroni	Gastone	Marras	Reggiani
Ciaffi	Gava	Martini Maria Eletta	Rende
Ciai Trivelli Anna	Giglia	Marzotto Caotorta	Restivo
Maria	Gioia	Maschiella	Riccio Pietro
Cirillo	Giordano	Masciadri	Riccio Stefano
Cocco Maria	Giovannini	Matta	Riga Grazia
Codacci-Pisanelli	Girardin	Mattarelli	Righetti
Colucci	Giudiceandrea	Matteini	Rognoni
Corà	Granelli	Mazzarrino	Romita
Corgi	Grassi Bertazzi	Mazzotta	Rosati
Cortese	Guarra	Merli	Ruffini
Costamagna	Guerrini	Messeni Nemagna	Russo Carlo
Craxi	Gui	Meucci	Russo Ferdinando
Cristofori	Gullotti	Micheli Filippo	Salizzoni
Cuminetti	Gunnella	Mignani	Salvatori
Cusumano	Ianniello	Miotti Carli Amalia	Salvi
D'Alema	Ingrao	Miroglio	Sandri
D'Alessio	Innocenti	Misasi	Santagati
Dall'Armellina	Iotti Leonilde	Mitterdorfer	Santuz
Dal Maso	Iozzelli	Monti Maurizio	Sboarina
Degan	Isgro	Morini	Shriziolo De Felice
Del Duca	Korach	Moro Dino	Eirene
De Leonardis	La Bella	Negrari	Scarlato
Dell'Andro	La Malfa Giorgio	Niccolai Cesarino	Schiavon
Del Pennino	La Marca	Nucci	Scotti
De Maria	Lapenta	Olivi	Sedati
De Marzio	La Torre	Orlando	Segre
de Meo	Lattanzio	Orsini	Serrentino
de Michieli Vitturi	Lauricella	Padula	Servadei
de Vidovich	Lavagnoli	Palumbo	Sgarbi Bompani
Di Giannantonio	Lettieri	Pandolfi	Luciana
di Nardo	Ligori	Pandolfo	Sgarlata

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

Signorile	Trantino
Simonacci	Traversa
Sinesio	Tremaglia
Sisto	Truzzi
Skerk	Turchi
Sobrero	Vagli Rosalia
Spagnoli	Valensise
Speranza	Vecchiarelli
Spinelli	Venturoli
Sponziello	Vespignani
Stella	Vetere
Storechi	Vetrano
Strazzi	Vetrone
Tani	Vincelli
Tantalo	Vincenzi
Tarabini	Visentini
Tassi	Vitale
Tedeschi	Zamberletti
Terraroli	Zanibelli
Tesi	Zanini
Todros	Zolla
Tozzi Condivi	Zurlo

#### Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di oggi delle Commissioni, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti progetti di legge:

*dalla III Commissione (Esteri):*

Senatori PALA ed altri; Senatori DI BENEDETTO, CALAMANDREI e GIOVANNETTI: « Facilitazioni di viaggio a favore dei connazionali che rimpatriano temporaneamente nelle isole del territorio nazionale » (*approvata, in un testo unificato, dalla III Commissione del Senato*) (1822), *con modificazioni*;

*dalla VIII Commissione (Istruzione):*

« Retribuzione del personale docente e non insegnante di ruolo dei corsi integrativi degli istituti magistrali e dei licei artistici » (2521), *con l'assorbimento della proposta di legge* PISICCHIO ed altri: « Norme concernenti corsi integrativi magistrali e dei licei artistici » (1802), *la quale, pertanto, sarà cancellata dall'ordine del giorno.*

#### Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti proposte di legge dai deputati:

SKERK ed altri: « Disposizioni penali a tutela delle minoranze nazionali linguistiche » (2950);

RICCIO PIETRO: « Modifica alla legge 2 dicembre 1967, n. 1213, concernente l'impiego di personale direttivo e docente della scuola elementare in attività parascolastiche inerenti all'istruzione primaria » (2951);

RICCIO PIETRO: « Estensione dei benefici di cui alla legge 30 giugno 1972, n. 748, concernente la disciplina delle funzioni dirigenziali » (2952);

REGGIANI e POLI: « Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (2953).

Saranno stampate e distribuite.

#### Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Terraroli ha chiesto di ritirare, anche a nome degli altri firmatari, la seguente proposta di legge:

« Istituzione dell'università degli studi di Brescia » (2395).

Questa proposta di legge sarà, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

#### Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni in sede referente:

*alla II Commissione (Interni):*

COSTAMAGNA: « Attribuzione di personalità giuridica pubblica all'Associazione nazionale tubercolotici di guerra e per causa di guerra » (2891) (*con parere della V, della VII e della XIV Commissione*);

*alla VII Commissione (Difesa):*

BIRINDELLI ed altri: « Modifiche alle norme per la concessione della medaglia mauriziana agli ufficiali e sottufficiali delle forze armate » (2913) (*con parere della II e della V Commissione*);

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

alla X Commissione (Trasporti):

« Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato » (approvato dalla VIII Commissione del Senato) (2918) (con parere della I e della V Commissione);

alla XII Commissione (Industria):

BALZAMO e SAVOLDI: « Nuovo ordinamento giuridico delle camere di commercio » (2887) (con parere della I, della IV, della V e della VI Commissione).

### Annunzio di interrogazioni.

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

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Sono trascorsi 28 giorni dal sequestro del magistrato Sossi e nulla è finora trapelato circa la sua sorte, né il Governo ha ritenuto di dovere informare il Parlamento su quanto fino a questo momento è stato fatto. Desidero pertanto sollecitare il Governo a rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni da noi presentate al riguardo. Sarebbe inoltre opportuno, signor Presidente, fare in modo che tali risposte vengano date nel corso di una seduta alla quale sia assicurata la presenza di un numero consistente di colleghi e, per lo stesso motivo, non ad inizio di seduta, data l'importanza e la gravità del fatto e tenuto presente che, non avendosi notizie a riguardo ed essendo le indagini ad un punto morto, ognuno di noi potrebbe pensare che gli stessi messaggi di cui si è avuta nozione attraverso la stampa non provengano dal magistrato rapito.

PRESIDENTE. Assicuro che la Presidenza si farà interprete presso il Governo di questa sua sollecitazione, onorevole Baghino.

MANCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCO. Desidero innanzitutto esprimere un certo rammarico per il fatto che la Camera non abbia ritenuto di commemorare le vittime del gravissimo fatto di sangue veri-

ficatosi ad Alessandria. Dico questo, ripeto, con rammarico, perché in altre circostanze, anche meno gravi, la Camera ha ritenuto di manifestare un sentimento di partecipazione e di solidarietà.

PRESIDENTE. È sempre possibile farlo.

MANCO. D'accordo. Sarebbe stato preferibile, però, che, all'inizio della seduta di ieri, la Camera si fosse ricordata di questo tragico avvenimento.

Ciò premesso, desidero sollecitare una risposta da parte del Governo all'interrogazione che ho presentato su questo argomento. Per dovere di lealtà, devo dire che il ministro Zagari questa mattina in Commissione ha accennato alle cause e alle circostanze in cui si sono svolti i fatti di Alessandria e, sollecitato da me, ha affermato di essere pronto a rispondere in aula alle interrogazioni presentate al riguardo, considerata la gravità e la drammaticità dell'episodio, certamente meritevole di una discussione in Assemblea.

Quindi, signor Presidente, il Governo è pronto a rispondere. Dipende ora dalla Presidenza della Camera la fissazione della data per lo svolgimento delle interrogazioni.

PRESIDENTE. Prendo atto di questa sua richiesta, onorevole Manco.

### Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 21 maggio 1974, alle 16,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione della convenzione sull'interdizione della messa a punto, produzione e immagazzinamento delle armi batteriologiche (biologiche) e tossiche e sulla loro distruzione, firmata a Londra, Mosca e Washington il 10 aprile 1972 (articolo 79, sesto comma, del regolamento) (2414);

— *Relatore:* Salvi;

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e l'Australia per evitare la doppia imposizione sui redditi derivanti dall'esercizio

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

del trasporto aereo internazionale, concluso a Canberra il 13 aprile 1972 (*articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2633);

— *Relatore*: Fracanzani;

Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sulla procedura applicabile alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei regolari, adottato a Parigi il 10 luglio 1967 (*articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2658);

— *Relatore*: Fracanzani;

Ratifica ed esecuzione della convenzione Unica sugli stupefacenti, adottata a New York il 30 marzo 1961 e del Protocollo di emendamento, adottato a Ginevra il 25 marzo 1972 (*approvato dal Senato*) (*articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2719);

— *Relatore*: Fracanzani;

Ratifica ed esecuzione dell'accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972 (*approvato dal Senato*) (*articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2827);

— *Relatore*: Salvi;

Accettazione ed esecuzione degli emendamenti alla convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi del 12 maggio 1954, adottati a Londra il 21 ottobre 1969 (*approvato dal Senato*) (2720);

— *Relatore*: Storchi;

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Spagna concernente la sicurezza sociale, conclusa a Madrid il 20 luglio 1967 (2724);

— *Relatore*: Storchi.

### 3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti (2066);

— *Relatori*: Lombardi Giovanni Enrico e Marocco.

### 4. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:*

Contro il deputato Raffaelli, per il reato di cui all'articolo 113, quinto comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 e agli articoli 2 e 4 della legge 23 gen-

naio 1941, n. 166 (affissione di manifesti fuori degli spazi appositamente predisposti) e per il reato di cui all'articolo 336, primo comma, del codice penale (minaccia a un pubblico ufficiale) (doc. IV, n. 24);

— *Relatore*: Padula;

Contro il deputato Almirante, per i reati di cui agli articoli 283 e 303 del codice penale (pubblica istigazione ad attentato contro la Costituzione dello Stato) e agli articoli 284 e 303 del codice penale (pubblica istigazione all'insurrezione armata contro i poteri dello Stato) (doc. IV, n. 9);

— *Relatore*: Musotto;

Contro il deputato Lauro, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 314 del codice penale (peculato continuato) (doc. IV, n. 86);

— *Relatore*: Padula;

Contro il deputato Lauro, per i reati di cui agli articoli 490, 476, 635, capoverso, n. 3, e 61, n. 9, del codice penale (distruzione di atti veri, danneggiamento continuato e falsità materiale in atti pubblici) (doc. IV, n. 90);

— *Relatore*: Padula;

Contro il deputato Lospinoso Severini, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — in due reati di cui agli articoli 324 e 81, capoverso, del codice penale (interesse continuato privato in atti di ufficio) (doc. IV, n. 38);

— *Relatore*: Galloni;

Contro i deputati Cassano Michele, Ferrari Attilio, De Leonardis Donato, De Marzio Ernesto, Ferri Mauro, Giglia Luigi, La Loggia Giuseppe, Vicentini Rodolfo, per i seguenti reati: *a*) i primi due per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, nn. 1 e 2, e 314 del codice penale (peculato continuato) e per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, nn. 1 e 2, e 319, prima parte e capoverso, del codice penale (corruzione aggravata continuata per atti contrari ai doveri d'ufficio); *b*) gli altri per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 314 del codice penale (peculato) (doc. IV, n. 93);

— *Relatore*: Galloni;

Contro il deputato Caradonna, per il reato di cui all'articolo 588, capoverso, del codice penale (rissa) (doc. IV, n. 19);

— *Relatore*: Lettieri;

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

Contro il deputato Mitterdorfer, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 112, nn. 1 e 2, del codice penale, 72 del testo coordinato della legge regionale Trentino-Alto Adige 20 agosto 1952, n. 24, con le modifiche di cui alle leggi regionali 18 giugno 1964, n. 23, 3 agosto 1968, n. 19, e all'articolo 95 del testo unico delle leggi per l'elezione della Camera dei deputati, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 (elargizione di denaro in periodo elettorale) (doc. IV, n. 27);

— *Relatore*: Fracchia;

Contro il deputato Benedikter, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 112, nn. 1 e 2, del codice penale, 72 del testo coordinato della legge regionale Trentino-Alto Adige 20 agosto 1952, n. 24, con le modifiche di cui alle leggi regionali 18 giugno 1964, n. 23, 3 agosto 1968, n. 19, e all'articolo 95 del testo unico delle leggi per l'elezione della Camera dei deputati, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 (elargizione di denaro in periodo elettorale) (doc. IV, n. 100);

— *Relatore*: Fracchia;

Contro il deputato Tripodi Girolamo, per i reati di cui agli articoli 18 e 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (riunione e corteo in luogo pubblico senza il preventivo avviso alle autorità), all'articolo 655 del codice penale (radunata sediziosa) e all'articolo 1, ultimo comma, del decreto legislativo 22 gennaio 1948, n. 66 (blocco stradale) (doc. IV, n. 37);

— *Relatore*: Bernardi;

Contro il deputato Ballarin, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 (promozione e direzione di manifestazione e corteo senza il preventivo avviso alle autorità) (doc. IV, n. 54);

— *Relatore*: Musotto;

Contro il deputato Servello, per il reato di cui all'articolo 8 della legge 4 aprile 1956, n. 212 (affissione di manifesti elettorali fuori degli appositi spazi) (doc. IV, n. 50);

— *Relatore*: Cataldo.

5. — *Discussione dei progetti di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento)*:

MACALUSO EMANUELE ed altri: Trasformazione dei contratti di mezzadria, di colonia ed altri in contratto di affitto (467);

SALVATORE ed altri: Norme per la trasformazione della mezzadria, colonia parziaria e dei contratti atipici di concessione di fondi rustici in contratti di affitto (40);

SALVATORE ed altri: Norme per la riforma dei contratti agrari (948);

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore*: Mazzola;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

TRIPODI ANTONINO ed altri: Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria (476);

— *Relatore*: Felisetti;

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

— *Relatore*: Pandolfi;

RICCIO STEFANO: Disciplina giuridica delle associazioni sindacali, del contratto collettivo di lavoro, dello sciopero e della serrata (102);

— *Relatore*: Mazzola;

*e delle proposte di legge costituzionale:*

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore*: Codacci-Pisanelli;

TRIPODI ANTONINO ed altri: Designazione con legge della Repubblica dei capoluoghi delle regioni a statuto ordinario (986);

— *Relatore*: Galloni.

---

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

---

6. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento):*

**BOFFARDI INES:** Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

— *Relatore:* De Leonardis;

**BOFFARDI INES e CATTANEI:** Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211).

**La seduta termina alle 18,50.**

---

**Trasformazione di un documento  
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato: interrogazione con risposta orale Castelli n. 3-02336 del 3 maggio 1974 in interrogazione con risposta in Commissione numero 5-00760 (ex articolo 134, comma secondo, del Regolamento).

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI**  
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

---

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE**  
Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

## INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

CASTELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se abbia ritenuto di accertare l'autenticità delle dichiarazioni attribuite da un settimanale ad un magistrato genovese, il quale avrebbe asserito che vi sarebbe « un unico uomo politico che si è comportato correttamente e che ha avuto il coraggio di esporsi ».

Un'affermazione proveniente da un giudice e che (escludendo l'esistenza di altri uomini politici che si siano comportati correttamente ed abbiano avuto il coraggio di esporsi) coinvolgerebbe in una gratuita valutazione negativa altri giudici, sia pure politici, supererebbe infatti i limiti della goffaggine esibizionistica e rappresenterebbe una chiara violazione di precise norme deontologiche, giuridiche, disciplinari.

Se la dichiarazione fosse stata esattamente riferita, sarebbe quindi ineluttabile, ad avviso dell'interrogante, sollecitare dal Consiglio superiore della magistratura, geloso custode della dignità e del decoro dell'ordine giudiziario, la valutazione degli atteggiamenti di un magistrato che dimostrerebbe leggerezza, difetto di equilibrio, mancanza del senso del limite e quindi inidoneità alle sue funzioni. (5-00760)

FERRI MARIO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se, dopo l'iniziativa del pretore di Treviso professor La Valle che ha portato al sequestro dei prodotti alimentari a base di olio di colza, sia a conoscenza di consimili iniziative nei confronti di altri prodotti od altre società alimentari.

L'interrogante rilevando che tali iniziative della magistratura contraddicono al recente decreto del Ministro della sanità che consentiva lo smaltimento indiscriminato dell'olio in questione per il periodo di 6 mesi; considerando irrinunciabile l'adozione di misure tendenti a tutelare la salute dei consumatori; considerando necessario intervenire su tutti i prodotti alimentari in cui è presumibile la presenza di acido erucico; chiede al Ministro interessato di chiarire urgentemente il suo pensiero e di indicare quali concreti provvedimenti voglia prendere perché venga tutelata nel modo più sicuro e deciso la salute dei cittadini. (5-00761)

FERRI MARIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della sanità e della difesa, al Ministro per la ricerca scientifica e al Ministro per i beni culturali e per l'ambiente.* — Per sapere se corrisponde a verità la notizia data da alcuni quotidiani circa la base per sommergibili nucleari USA della Maddalena ed in particolare se è vero:

a) che la base è stata installata senza l'osservanza delle norme interne ed internazionali che prevedono l'indagine preventiva sulla località, sull'ambiente, sulla popolazione nonché l'installazione di una rete fissa di rilevamento dati;

b) che i dati raccolti dal CNEN hanno posto in evidenza diffusioni di sostanze radioattive quali cobalto 60 e manganese e in particolare un aumento della concentrazione di cobalto 60 nei pressi della base;

c) che essendo le predette sostanze suscettibili di aumento entro breve termine si sta verificando un aumento del tasso di radioattività che può portare, oltre ad un rischio diretto alla popolazione, anche gravi alterazioni genetiche per le generazioni future.

L'interrogante chiede di conoscere questi dati perché specie con l'avvicinarsi della stagione balneare siano scongiurati pericoli diretti per i turisti e comunque per la popolazione del luogo. (5-00762)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**SANZA.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere — premesso che il CIPE ha recentemente deciso di realizzare alcune officine meccaniche delle ferrovie dello Stato nell'area meridionale — la possibilità che una di dette officine possa essere ubicata nella Basilicata lungo l'asse sinnico-metapontino.

Tale istanza è rivolta al fine di evidenziare la particolare situazione ambientale della Basilicata specialmente idonea per detta iniziativa, anche per la notevole disponibilità di manodopera attualmente disoccupata o costretta ad emigrare.

Si fa inoltre presente che nessuna iniziativa industriale è stata recentemente decisa in favore di questa regione del Mezzogiorno.

Pertanto, ad evitare incresciose agitazioni politico-sindacali, si invita il Ministro a vagliare con la massima disponibilità tale richiesta della popolazione lucana. (4-09920)

**SALVI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se corrispondano a verità le notizie secondo le quali un cittadino italiano si trova dal 14 dicembre 1973 nelle carceri marocchine di Fes e per quali ragioni. L'interessato — che si protesta innocente — dice di chiamarsi Romano Cosimo Raffaele, di essere nato a Tuglie (Lecce) il 17 ottobre 1927, di essersi laureato in medicina all'università di Padova nel 1956, di essere domiciliato a Tuglie in via Boccaccio, 15 e di aver prestato servizio negli ultimi quattro anni presso l'ospedale della missione cattolica indiana di Nagragat.

Per sapere inoltre quali passi abbiano esperito fino ad oggi le nostre autorità diplomatiche in Marocco per l'acclaramento della verità e la difesa morale e legale del connazionale. (4-09921)

**SANZA.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali.* — Per sapere — premesso che la zona metapontina presenta lungo la fascia costiera particolari situazioni climatiche che rendono prospera la attività agricola e splendidamente si prestano per l'attività turistica (scarsità di piogge, di vento, sole costante, temperatura mite anche nei mesi invernali);

tenuto conto che il turismo opportunamente organizzato è unanimemente riconosciuto come un importante fattore di sviluppo economico e sociale;

sottolineato come il Metapontino nel suo complesso, con i noti successi in agricoltura, gode ancora di un « ambiente » integro e non inquinato;

tenuto conto che tale ambiente rappresenta oggi una risorsa economica purché convenientemente valorizzata;

considerato che le stesse zone industriali più interne del Metaponto, da una forte espansione del turismo costiero, possono beneficiare per la valorizzazione di certi ambienti interni che ben si integrano in una moderna organizzazione dello spazio territoriale in questione;

sottolineata la necessità che il tracciato dell'autostrada Bari-Sibari detto « Mediano » salvaguardi le possibilità turistiche costiere tenuto conto anche del vincolo paesaggistico e della particolare caratteristica dell'entrocosta e del suo sistema di intenso sviluppo agricolo — come intendano impegnarsi a realizzare un tracciato il più possibile a monte e comunque dietro le prime colline, sì da consentire di salvaguardare le possibilità turistiche ed agricole, uniche risorse di una zona altrimenti inevitabilmente compromessa. (4-09922)

**FLAMIGNI.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza del vivo malcontento dei lavoratori e dei cittadini di Forlì per il grave e irresponsabile atteggiamento assunto dalla società SAOM-SIDAC (Orsi Mangelli) che non intendono mantenere gli impegni assunti di fronte al Ministro dell'industria nell'ottobre del 1972 quando furono chiusi i reparti raion e fiocco con il licenziamento di 830 lavoratori, impegni che prevedevano l'attuazione di un piano di investimenti per garantire l'occupazione ai restanti 1.155 lavoratori.

L'interrogante fa osservare che la mancata attuazione di un piano di investimenti potrebbe pregiudicare la sopravvivenza del restante stabilimento.

Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere. (4-09923)

**FLAMIGNI, GIADRESCO, VESPIGNANI E VENTUROLI.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se sono a cono-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

scenza dell'intendimento del calzaturificio « U. Romagnoli » società per azioni di chiudere le due fabbriche di Portico (Forlì) e Minerbio (Bologna), con il licenziamento delle maestranze, proposito comunicato recentemente in un incontro con i rappresentanti sindacali e con i consigli di fabbrica. La comunicazione ha suscitato vivissimo malcontento tra tutte le popolazioni delle zone interessate e ha determinato la protesta di tutti i lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali, delle amministrazioni comunali, di tutti i partiti politici preoccupati delle gravi conseguenze sociali e dei danni che colpirebbero l'economia di interi comuni.

Per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per far recedere il calzaturificio Romagnoli dalla posizione assunta per sollecitare le necessarie misure di ristrutturazione e miglioramenti aziendali onde garantire il mantenimento e la crescita dei livelli di occupazione. (4-09924)

MATTARELLI. — *Al Governo.* — Per sapere se sono state emanate le norme di attuazione dell'articolo 27 della legge 2 aprile 1971, n. 118 che recita testualmente: « Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche e di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruiti in conformità alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 15 giugno 1968 riguardante la eliminazione delle barriere architettoniche anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all'entrata in vigore della presente legge; i servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati; in tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli, che saranno in futuro edificati, dovrà essere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella; gli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare dovranno essere assegnati per precedenza agli invalidi che hanno difficoltà di deambulazione, qualora ne facciano richiesta. Le norme di attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo saranno emanate, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri competenti, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge ».

Poiché recentemente alcuni poliomielitici sono stati rifiutati da un locale cinematografo della città di Forlì, per il solo motivo che erano in carrozzella, l'interrogante confida nella sollecita attuazione delle norme sopracitate al fine di eliminare inconvenienti del genere che sono motivo di grave frustrazione per gli handicappati, costretti all'isolamento e alla emarginazione. (4-09925)

BIAMONTE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se e quando, finalmente, verranno concessi i benefici di « Vittorio Veneto » di cui alla legge n. 263 del 18 marzo 1968 all'ex combattente Lambiase Aniello nato a Cava dei Tirreni (Salerno) il 30 ottobre 1896 e residente in Cava dei Tirreni alla frazione Castagneto (via Orilia n. 11). (4-09926)

BIAMONTE. — *Al Ministro della difesa.* — Per essere informato quando sarà, finalmente, definita la domanda avanzata dall'ex combattente Vecchio Paolo nato il 14 aprile 1900 residente in Controne (Salerno) intesa ad ottenere i benefici di « Vittorio Veneto » di cui alla legge 18 marzo 1968, n. 263.

L'interrogante fa osservare che ad altra analoga interrogazione venne data risposta evasiva e la presente vorrebbe invece ottenere precise notizie. (4-09927)

BIAMONTE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se e finalmente quando verrà definita la pratica per pensione di guerra intestata al signor D'Angelo Gregorio nato il 23 marzo 1924 residente in Contursi (Salerno).

La Corte dei conti dopo aver trattenuto per molti anni il ricorso a suo tempo avanzato dal D'Angelo in data 15 maggio 1972 con nota n. 724740 ed elenco n. 3332 ha rinviato gli atti alla direzione generale per le pensioni di guerra. (4-09928)

CAVALIERE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se, in relazione allo sviluppo che ha avuto la città, non ritenga necessario istituire una succursale dell'ufficio postale in Canosa di Puglia (Bari), precisamente nella zona sud.

Ciò oltre che a snellire il servizio, eliminerebbe l'attuale grave disagio di buona parte della popolazione, per la quale si rende sempre più gravoso servirsi dell'ufficio postale esistente. (4-09929)

**BIAMONTE.** — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per conoscere in che modo vorranno intervenire, con l'urgenza che la questione merita, per ovviare che le popolazioni di Vallo della Lucania (Salerno) restino ancora esposte ad ogni tipo di infezione.

A parte l'antigienicità delle strade, da quelle centrali a quelle periferiche, un indecente piano-terra viene adibito a pubblico mattatoio. Nessuna attrezzatura igienica fa supporre che quel locale angusto, sporco, molto sporco, sia un macello!

I capi di bestiame vengono macellati per terra per cui è facile immaginare quali possono essere, in queste condizioni, le garanzie igieniche.

A due passi da tale grave indecenza se ne incontra ancora un'altra: un pubblico vespaiano dove entrarci è una coraggiosa e irresponsabile impresa ma uscirne vivo, per l'aria irrespirabile, è pressoché difficile. (4-09930)

**RICCIO STEFANO.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per chiedere se intenda includere il comune di Tora e Picilli (Caserta) tra quelli danneggiati da sisma, essendosi da tempo proceduto anche agli accertamenti tecnici, con esito favorevole. (4-09931)

**RICCIO STEFANO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per chiedere se intenda disporre, con urgenza, la ricostruzione della stazione ferroviaria di Mignano Montelungo, demolita per effetto del sisma. Quella popolazione è indignata per tanto ritardo. (4-09932)

**RICCIO STEFANO.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per chiedere se intendano intervenire presso la Cementir per rimuovere gli ostacoli che vengono frapposti al Libero Sindacato Lavoratori Cemento Amianto e Laterizi (S. Nal Cal.) aderente alla Libera Confederazione Italiana Lavoratori (LCIL), a tutela della libertà sindacale e del pluralismo sindacale. (4-09933)

**ASSANTE E CITTADINI.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per sapere — premesso: che da circa un mese i dipendenti delle cartiere meridionali, di Isola del Liri (Frosinone) sono in agitazione per ottenere l'ammoder-

namento dell'azienda, l'abolizione degli straordinari e l'ampliamento dell'organico, la perequazione del premio di produzione, il riconoscimento della 14<sup>a</sup> mensilità, ecc.; che tali richieste sono condivise da tutti i lavoratori ed hanno il consenso ed il sostegno dell'amministrazione comunale, delle forze politiche democratiche (DC, PCI, PSI e PSDI) e delle altre organizzazioni di categoria (artigiani, commercianti, coltivatori diretti), come è risultato anche recentemente nel corso di una assemblea aperta indetta dal consiglio di fabbrica delle cartiere meridionali; che l'EFIM, che detiene il pacchetto azionario di maggioranza (oltre l'80 per cento) si rifiuta di accogliere le giuste richieste dei lavoratori e pretende addirittura di procedere alla ristrutturazione aziendale attraverso il licenziamento di una parte dei dipendenti — quali interventi urgenti ritengano di adottare, nell'ambito delle proprie competenze, per risolvere positivamente la vertenza. (4-09934)

**TERRAROLI E ABBIATI DOLORES.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali misure intendono adottare gli organi del suo Ministero per provvedere tempestivamente alla riparazione e sistemazione della strada militare San Giovanni di Polaveno-Ome (in provincia di Brescia).

Gli interroganti fanno presente che la strada interessa numerose imprese diretto-coltivatrici e che, oltre agli interessati, anche il comune di Polaveno ha già sollecitato più volte gli uffici territorialmente competenti per una rapida soluzione del problema. (4-09935)

**ZOPPETTI E BACCALINI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del ferimento di sei operai, di cui due gravemente, causato dalla esplosione di un raccoglitore di polvere di alluminio avvenuto nella fabbrica LAMAL di Bresso (Milano);

se non ritiene che il puro caso non ha causato un'altra tragedia del lavoro e se non sia da imputarsi all'azienda che non ha rispettato le norme di prevenzione antinfortunistica il grave fatto;

si chiede se le competenti autorità, organismi sanitari, vigili del fuoco, ispettorato del lavoro, erano a conoscenza del tipo di lavorazione e di produzione della LAMAL e quali misure sono state prese al fine di evitare inquinamento atmosferico e i fortissimi rumori.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

Gli interroganti chiedono inoltre al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, al fine di evitare simili fatti che troppo si ripetono, se non ritiene di disporre con urgenza le misure, dagli interroganti più volte indicate e sollecitate:

il potenziamento delle strutture pubbliche che operano nel campo antinfortunistico; provvedimenti relativi alle migliorie dell'ambiente, riconoscendo alle organizzazioni sindacali più potere nella trattazione della materia in oggetto. (4-09936)

FIORET. — *Ai Ministri del commercio con l'estero, delle finanze, del bilancio e programmazione economica, del tesoro e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se, prima di includere nel decreto ministeriale 2 maggio 1974 le voci:

44.15 legno impiallicciato e compensato;

44.16 pannelli cellulari di legno;

44.18 legno detto artificiale o ricostruito formato con trucioli, segature, farina di legno od altri avanzi legnosi;

i competenti uffici ministeriali abbiano svolto la necessaria indagine al fine di conoscere la reale capacità produttiva italiana di detti materiali i quali, per l'importante settore dell'industria mobiliara, costituiscono materia prima e non prodotti semi lavorati.

Poiché il persistere delle misure restrittive adottate comporterà un automatico aumento dei prezzi, una immediata caduta del volume delle esportazioni ed una conseguente riduzione della produzione, l'interrogante chiede se, alla luce di una più accurata valutazione del problema, non si ritenga di modificare urgentemente il decreto ministeriale del 2 maggio 1974 per quanto concerne le voci 44.15, 44.16 e 44.18. (4-09937)

RIELA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere l'ammontare degli stipendi, indennità ed emolumenti corrisposti a qualsiasi titolo, nel 1973, ai presidenti, direttori generali, consiglieri di amministrazione, dei seguenti enti ed istituti: RAI; ENI; IRI; ENEL; Cassa per il Mezzogiorno; Banca d'Italia; Banco di Napoli; Banco di Sicilia;

si chiede inoltre che di tale ammontare sia indicata distintamente la corresponsione mensile e la cifra globale annua comprensiva di ogni voce particolare. (4-09938)

BIGNARDI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, del commercio con l'estero e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere come il Governo intende tutelare i legittimi interessi dei produttori di pere e di mele al fine di far loro superare la gravissima situazione di crisi in cui si trovano.

La situazione del settore, infatti, è caratterizzata dalle circostanze seguenti:

prezzi di vendita bassissimi, e non remunerativi, da parte dei produttori ad intermediari e dettaglianti (dedotti i costi di commercializzazione dalle 20 alle 60 lire al chilogrammo per le pere e dalle 30 alle 75 lire al chilogrammo per le mele);

altissimi prezzi al consumo (dalle 4 alle 10 volte quelli alla produzione), che hanno fatto diminuire il consumo interno, nella campagna attuale, di circa il 25 per cento;

agguerrita concorrenza internazionale che avrebbe fatto diminuire, nell'anno in corso, il volume delle esportazioni di circa il 50 per cento;

elevate quantità di prodotto invenduto presentemente giacenti nei magazzini e nei frigoriferi, valutate in 2.500.000 quintali per le pere e 6.600.000 quintali per le mele;

eccezionale aumento dei costi di produzione (valutabili intorno al 20 per cento nel 1973 rispetto al 1972 ed intorno al 30-50 per cento nei primi mesi del 1974 rispetto al corrispondente periodo del 1973) dovuto principalmente all'aumento dei prezzi dei mezzi tecnici — come concimi, carburante, antiparassitari, macchine ed attrezzi — nonché all'aumento del costo del lavoro ivi compresi gli scatti della scala mobile;

aumento dei costi di conservazione, lavorazione e commercializzazione della frutta (imballaggi, carta e cartone, materiali plastici, trasporti, costi del lavoro, spese generali).

L'interrogante domanda, in particolare, se il Governo in considerazione dei dissesti che per simile stato di cose si stanno verificando in numerosissime e già fiorenti aziende agricole, in considerazione delle ripercussioni che la crisi sta causando in una delle voci più attive del nostro commercio agricolo, con gravi ripercussioni sulla nostra bilancia commerciale, in considerazione della prevedibile crescente inutilizzazione di attrezzature, macchine e strutture per le operazioni colturali e di conservazione della frutta in questione, non ritenga opportuno prendere, tra le altre, le misure seguenti:

cercare di ottenere in sede CEE prezzi di intervento superiori a quelli attuali, fermi a

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

livelli già superati abbondantemente dai costi di produzione;

augmentare convenientemente la quantità massima di due milioni di quintali di mele e di pere da avviare alla distillazione stabilita da recente provvedimento;

svolgere una adeguata azione d'impulso e di sostegno a favore dell'industria conserviera che utilizza la frutta considerata;

incoraggiare, anche mediante speciali contributi, la riorganizzazione, la razionalizzazione e lo sviluppo del settore della commercializzazione delle pere e delle mele;

svolgere, all'estero, una costante ed efficace campagna promozionale a favore della frutta considerata e dei relativi nostri prodotti conservieri;

razionalizzare il commercio interno della frutta, di guisa che diminuisca entro limiti ragionevoli lo squilibrio oggi esistente tra prezzi alla produzione e prezzi al consumo ed il consumo stesso possa subire quegli incrementi naturali che si risolverebbero a favore della produzione, dei consumatori meno abbienti e dello stesso settore commerciale. (4-09939)

BIGNARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se corrisponda al vero il fatto che presso il liceo ginnasio « G. Carducci » di Comiso (Ragusa), a seguito dell'atteggiamento assunto dal preside e da alcuni professori si sia creata nell'istituto un'atmosfera poco gradevole al normale svolgimento degli studi.

Allo scopo di acclarare la verità di tale circostanza, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non voglia disporre una ispezione, al fine di accertare le eventuali responsabilità ed assumere in conseguenza i provvedimenti del caso. (4-09940)

BOTTA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se è esatto che nella formazione delle graduatorie di promozione da capo stazione principale e capo gestione principale a capi stazione sovrintendente e capo gestione sovrintendente non s'intenda assegnare alcun punteggio all'anzianità di servizio anteriore all'ultima promozione conseguita.

L'eventuale mancata valutazione di tale anzianità pone allo stesso livello agenti con 35 anni di servizio ed altri con dodici.

Se l'indirizzo indicato sarà quello che circola fra la categoria, pone motivi di seria per-

plexità che non troverebbe certo alcun motivo di equilibrio nell'esame della posizione di rapporto di lavoro con l'azienda ferroviaria.

(4-09941)

BOTTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare e con estrema urgenza, per adeguare il personale dell'ufficio provinciale del tesoro di Torino alle esigenze sempre più indilazionabili.

Risulta che sono giacenti liquidazioni ed aggiornamenti da oltre due anni con sezioni totalmente scoperte o rette da una sola persona quando le definizioni delle richieste per essere se non tempestive almeno sopportabili dai numerosi interessati ed in costante aumento, richiederebbero la presenza continua di diverse unità.

Si aggiunga ancora che l'ufficio provinciale del tesoro di Torino che ha sopportato il maggiore incremento di lavoro per l'eccezionale aumento della popolazione in confronto agli uffici dislocati nelle altre province italiane, non ha avuto l'assegnazione proporzionale di personale se confrontata a molti uffici del Mezzogiorno. (4-09942)

PISICCHIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza della pesante situazione di grave crisi economica ed in prospettiva occupazionale che potrà determinarsi nella Regione pugliese, per le difficoltà in cui si trovano i produttori vitivinicoli.

Tali difficoltà sono causate dalla scarsa collocazione del vino sul mercato, sia interno sia estero, dovuta ai bassi prezzi offerti che non coprono neppure parte delle spese per la coltivazione della vite.

Maggiormente colpiti, ovviamente, sono i piccoli e medi produttori, i quali non hanno la possibilità di mantenere in deposito il prodotto per mancanza di mezzi finanziari e per aver superato i limiti dei prestiti bancari.

Già le organizzazioni di categoria, le associazioni cooperativistiche e i singoli produttori delle zone di Corato, Turi, Ruvo, Acquaviva, Andria, ecc. della provincia di Bari, e, San Severo, Cerignola della provincia di Foggia, ove il prodotto vinicolo rappresenta il maggiore reddito dei coltivatori, hanno attuato assemblee e azioni dimostrative, per richiamare l'attenzione del Governo perché si adottino provvedimenti urgenti atti ad alleviare l'attuale stato di disagio.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

Al fine di evitare l'ulteriore aggravamento della situazione del settore agricolo pugliese, già notevolmente provato per aver subito, prima il colera e poi altre recenti calamità nelle colture arboree che hanno compromesso la produzione delle mandorle e delle ciliege, si chiede di conoscere quali misure urgenti intenda adottare il Ministro per consentire alle cooperative e ai singoli produttori vitivinicoli:

la distillazione agevolata dei vini;

l'ottenimento di crediti agrari con procedura d'urgenza.

Infine l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga opportuno d'intensificare la lotta contro la frode e la sofisticazione dei vini. (4-09943)

MAGLIANO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda assumere per evitare il ripetersi dei tragici incidenti come quelli avvenuti recentemente nel carcere di Alessandria, dove detenuti in possesso di armi da fuoco e da taglio hanno assassinato quattro ostaggi catturati allo scopo di ottenere la libertà.

Si richiede ancora se il Corpo delle guardie carcerarie per consistenza ed addestramento sia pienamente adatto ai gravi compiti che la difficile situazione carceraria italiana impone. (4-09944)

MAGLIANO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non intenda dare pubblico riconoscimento all'azione coraggiosa che ufficiali, sottufficiali e militi dell'Arma dei carabinieri hanno portato a termine con sprezzo della vita, alto senso del dovere ed elevata capacità tecnica, in occasione della rivolta avvenuta nel carcere di Alessandria nei giorni 9 e 10 maggio 1974, durante la quale tre detenuti catturavano un largo numero di ostaggi e ne uccidevano quattro allo scopo ricattatorio di ottenere la libertà.

Il pubblico riconoscimento sarebbe non soltanto un atto di deferenza e di giustizia ma servirebbe anche a controbattere gli atteggiamenti negativi e diffamatori che da tanto tempo investono l'opera pur altamente meritoria delle forze dell'ordine. (4-09945)

CIAMPAGLIA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i provvedimenti che intende adottare per sanare la situazione di forte sperequazione venutasi a creare con

l'applicazione delle liquidazioni erogate dalla « Cassa Sovvenzioni per il personale dell'Amministrazione finanziaria » che, a parità di versamenti dei singoli iscritti, corrisponde liquidazioni diverse a seconda della situazione familiare.

Tale ripartizione non ha alcun fondamento giuridico e desta meraviglia che tale regolamento che risale al 1952 (decreto del Presidente della Repubblica 16 agosto 1952, n. 1986 - articolo 5) non sia stato ancora modificato. (4-09946)

CIAMPAGLIA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i provvedimenti che intende adottare per venire incontro al personale addetto alle segreterie delle commissioni tributarie di primo e secondo grado, al quale in base alle leggi istitutive delle medesime veniva corrisposto un gettone di presenza di lire 3.000 per ogni seduta ed un eventuale 10 per cento di premio sullo stipendio.

In seguito all'entrata in vigore della legge 15 novembre 1973, n. 734, tale gettone veniva abolito, per cui oggi manca qualsiasi incentivazione ad assumersi un incarico più gravoso di quello di istituto. (4-09947)

PISICCHIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza del grave stato di disagio economico in cui si trovano i produttori di olio di oliva per l'ingiustificato ritardato pagamento del prezzo integrativo dell'olio relativo alla campagna 1972, tenuto conto che gli organi comunitari già da tempo hanno messo a disposizione del Governo italiano le somme occorrenti.

Se e quali provvedimenti intenda adottare per snellire l'attuale procedura di tali pagamenti, onde evitare l'ulteriore malcontento degli operatori agricoli. (4-09948)

SIGNORILE. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se la GEPI (Gestioni partecipazioni industriali), detentrica della maggioranza del pacchetto azionario della società per azioni Officine aeronavali con sede in Venezia e stabilimento a Tesserà - aeroporto Marco Polo - sia in procinto di cedere ad altri la propria quota di partecipazione azionaria, ed in questo caso, a quale gruppo industriale.

L'interrogante chiede inoltre di sapere se, considerate le particolari caratteristiche del-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

l'impresa in questione, che oltre ad occuparsi di costruzioni da anni svolge attività di revisione di aeromobili, il Ministero delle partecipazioni statali abbia attentamente valutato le capacità di detta azienda in un qualche disegno di programmazione e sviluppo dell'industria aeronautica italiana.

L'interrogante sottolinea che esiste grave preoccupazione tra le qualificate maestranze delle Officine aeronavali, proprio per la diminuzione del ritmo produttivo che potrebbe preludere a modificazioni sia nei livelli occupazionali aziendali, sia nelle funzioni che sino ad oggi la succitata impresa ha svolto. (4-09949)

RIELA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere le iniziative che intende adottare in favore della riforma dei codici penali militari di pace, atteso il grave ed insanabile contrasto tra questi codici e la Costituzione repubblicana; in particolare, per sapere se esistono delle proposte ministeriali di riforma in via di approntamento. (4-09950)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza che alcuni comuni della provincia di Agrigento hanno respinto le denunce della superficie coltivata a grano relative alla campagna agraria 1973/74 con la motivazione che le domande, regolarmente trasmesse, con raccomandata postale, entro il termine del 31 marzo 1974, sono pervenute ai comuni dopo la data del 31 marzo.

Considerato che molti produttori sono stati costretti, residendo fuori dai comuni ove ricade l'azienda, ad utilizzare il servizio postale per l'inoltro ai comuni delle denunce, così come avvenuto per gli altri anni;

non potendosi in alcun modo punire tali produttori con la reiezione delle domande per avere utilizzato entro il prescritto termine di legge, il servizio postale, cosa d'altronde esistente per prassi, anche per altri servizi;

considerato che altri comuni hanno regolarmente accettato le domande tenendo per valido e legale il timbro postale apposto sulle domande;

l'interrogante al fine di evitare l'esclusione dalla ammissione alla integrazione delle domande in questione, con nocumento per il pubblico interesse e per i produttori discriminati, chiede di conoscere se il Ministro non intenda chiarire agli Ispettorati dei comuni interessati ed in particolare all'Ispetto-

rato dell'alimentazione della provincia di Agrigento, di accettare le domande prodotte entro i termini, tramite gli uffici postali, evitando in tal modo le diverse interpretazioni dei comuni. (4-09951)

GIRARDIN. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del tesoro.* — Per sapere la ragione del blocco da oltre un anno degli interventi della legge n. 623 per finanziamenti agevolati alle piccole e medie industrie del centro-nord e se, in occasione della scadenza già avvenuta della legge n. 623 il Governo intenda rifinanziarla, proponendo le modifiche del caso in base alle esperienze fatte.

L'inoperatività per l'industria del centro-nord della predetta legge da così lungo tempo e il suo mancato rinnovo dopo la sua scadenza, hanno creato e creeranno una situazione di grave disagio alle industrie interessate del centro-nord e la situazione determinatasi è del tutto contraddittoria con la volontà più volte espressa dal Governo di agevolare e rilanciare gli investimenti per difendere l'occupazione operaia nel paese. (4-09952)

PALUMBO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere per quali motivi non sia stata ancora liquidata la pensione di guerra spettante all'ex militare Avallone Ernesto nato a Salerno il 1° gennaio 1921, residente in Vietri sul Mare, Corso Umberto n. 99 - pratica n. 9061364/D - per le infermità rilevate dalla Commissione medica per le pensioni di guerra in Napoli, come da verbale in data 4 dicembre 1973. (4-09953)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza che in provincia di Trapani, ed in altre province del Mezzogiorno, a causa del ritardo della distribuzione dei Moduli A - 73/74 (denuncia di coltivazione) e B - 73/74 (domanda di integrazione) relativi alla integrazione olio di oliva della campagna 1973-74, molti produttori e coltivatori sono stati costretti ad utilizzare i moduli predisposti nell'annata 1972-73 per la compilazione delle domande di integrazione.

Considerato che tali domande sono state presentate nei termini regolamentari;

tenuto presente che gli interessati anche attraverso i moduli validi per le denunce del-

l'annata precedente, hanno sottoscritto, in cambio della denuncia di coltivazione, la dichiarazione sostitutiva prevista a tergo del modulo di domanda di integrazione unificato e che quindi non hanno inteso in nessun modo sottrarsi agli obblighi della legge;

visto che le circolari illustrative inviate ai sindaci dagli ispettorati provinciali dell'alimentazione servizi AIMA consentivano la presentazione delle denunce di coltivazione e delle domande di integrazioni di prezzo su moduli uguali a quelli usati nella decorsa campagna olearia;

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga opportuno disporre che tramite gli ispettorati competenti i produttori interessati vengano invitati a regolarizzare le domande presentate, nei termini di legge, completandole con la prescritta denuncia analitica relativa alle coltivazioni.

Trattandosi infatti di dichiarazioni indispensabili per la concessione della integrazione, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga che nella istruttoria delle pratiche suddette, al fine di evitare l'esclusione dal diritto alla integrazione, venga richiesto il completamento della documentazione prescritta non esistendo alcun dolo da parte degli interessati i quali, come prima precisato, hanno sottoscritto la dichiarazione sostitutiva prevista per la campagna 1972-73. (4-09954)

**QUERCI.** — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se sia a conoscenza della situazione relativa alle mancate liquidazioni di contributi statali alle attività di prosa e musicali, di cui alle leggi 9 giugno 1973, n. 308 e 9 agosto 1973, n. 513, le quali hanno incrementato gli stanziamenti annuali riservati ai settori indicati.

Risulta all'interrogante che alcuni contributi per le attività di prosa delle stagioni 1972-1973 ancora debbono essere assegnati, con grave nocumento alle attività delle compagnie interessate, e che devono ancora essere evase centinaia di pratiche di liquidazione di contributi per le attività concertistiche, riferite agli esercizi 1968-1973.

L'interrogante chiede, pertanto, quali provvedimenti intenda prendere per risolvere la incresciosa situazione che si è verificata e ciò al fine di una sollecita soluzione di un problema che, se perdurante, può condurre alla paralisi delle attività musicali e teatrali.

(4-09955)

**CRISTOFORI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali decisioni intenda prendere a seguito del vivo malcontento esistente tra i professori non incaricati, ma che insegnano ai CRACIS, esclusi dai prossimi corsi abilitanti.

Si chiede che anche a tali insegnanti siano riconosciuti i diritti secondo lo spirito che ha informato la norma istitutiva dei corsi abilitanti, anche al fine di non creare ingiuste sperequazioni. (4-09956)

**TREMAGLIA.** — *Ai Ministri degli affari esteri e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se si è a conoscenza del grave ritardo che colpisce le rimesse dei nostri emigranti, specie quelle affrontate tramite i vaglia internazionali che giungono con ritardi di oltre due mesi alle famiglie in Italia.

Tale situazione si è verificata ormai in modo sistematico ed è stata constatata dai nostri connazionali che lavorano nella Repubblica federale tedesca.

L'interrogante chiede di accertare le responsabilità nel fatto e domanda quali provvedimenti si intendano prendere per evitare un danno di così notevole entità. (4-09957)

**RAICICH E GIANNANTONI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

1) per quali motivi, essendosi resa vacante la soprintendenza alle gallerie e alle opere d'arte di Roma e del Lazio, pur essendovi un soprintendente di prima classe (la dottoressa Della Pergola) che aveva fatto domanda per esservi trasferita, sia stata invece assegnata la reggenza a un funzionario il quale non ha neppure la qualifica di primo dirigente;

2) perché, mentre si è stati estremamente rigidi nella prima applicazione della legge sulla dirigenza, fino a sconvolgere da un giorno all'altro l'amministrazione delle antichità e belle arti con trasferimenti anche illogici al fine di assicurare che le soprintendenze di prima classe avessero a capo un dirigente superiore e quelle di seconda classe un primo dirigente, si è invece ritenuto in questa occasione di poter del tutto prescindere da tali criteri, pur trattandosi di una delle principali soprintendenze d'Italia, e si è invece fatto ricorso alla soluzione del tutto anomala della reggenza;

3) se infine è vero che la mancata assegnazione delle soprintendenze di Roma alla dottoressa Della Pergola, che avrebbe dovuto essere decisa già nella riunione del 5 aprile

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

1974 dal consiglio di amministrazione, è dovuta a ragioni politiche che costituiscono una grave e inammissibile discriminazione nei confronti di un funzionario che ha tutti i titoli per ottenere il trasferimento, così sotto il profilo scientifico e culturale come sotto quello della carriera e della competenza. (4-09958)

IANNIELLO, SANDOMENICO, LEZZI E RUSSO QUIRINO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere le misure che si intendono adottare e le iniziative che si intendono promuovere per ristabilire l'ordine e la legalità nello stabilimento della REAL Confezioni di Cercola (Napoli) le cui maestranze sono state costrette a scendere in sciopero da oltre un mese per difendere il posto di lavoro.

L'azienda, infatti, dopo aver contrattato con i rappresentanti dei lavoratori un aumento della produzione di circa il 40 per cento in cambio di un modesto premio di produzione di appena il 10 per cento della retribuzione, ha improvvisamente annunciato il licenziamento della metà della maestranza al momento della firma dell'accordo.

Appare evidente il tentativo di ricatto posto in essere con l'intento di esercitare una azione di desindacalizzazione nei confronti delle maestranze.

Si chiede, pertanto, se il Ministero del lavoro non ritenga di disporre una immediata verifica della condotta del datore di lavoro in ordine al rispetto dello Statuto dei lavoratori e per la osservanza delle norme sulla legislazione sociale e sull'igiene del lavoro.

La richiesta si innesta altresì nella contemporanea convocazione delle parti presso il Ministero; convocazione sollecitata dalle organizzazioni sindacali unitarie, stante il rifiuto pregiudiziale opposto dall'azienda nelle varie fasi fin'ora sperimentate in sede provinciale e regionale, di fornire una spiegazione circa il comportamento assunto nella vertenza.

Al Ministero dell'industria, infine, si chiede se non ritenga promuovere le necessarie procedure per l'intervento della GEPI con la rilevazione della REAL Confezioni di Cercola, insieme al Maglificio Bertona di Somma Vesuviana e la ICP (Industria Confezioni Partenopea) di San Giorgio a Cremano, ove si è registrato un analogo provvedimento con il licenziamento di tutta o parte della maestranza, nonostante che il mercato del settore si mantenesse tuttora sostenuto. (4-09959)

IANNIELLO. — *Ai Ministri della sanità, della marina mercantile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali urgenti iniziative si intendono adottare e quali provvedimenti promuovere per impedire che con la clorazione dei liquami proposta al fine di realizzare il disinquinamento dello specchio d'acqua del golfo di Napoli si distrugga completamente la fauna marina.

Il paventato progetto, qualora venisse attuato, rappresenterebbe un rimedio peggiore del male. Difatti nell'intento apprezzabile di agevolare la ripresa turistica mediante l'abolizione del divieto di balneazione, si colpisce un intero settore come quello della pesca che ha già pagato a caro prezzo le conseguenze dell'epidemia colerica.

Nel recente convegno di esperti e di tecnici svoltosi a Napoli è stato scientificamente dimostrato che la clorazione delle acque marine altera l'equilibrio biologico e, in determinate circostanze, anche con modeste percentuali immesse a getto continuo nel mare dagli sbocchi fognari, dopo pochi giorni non solo distruggono completamente la flora e la fauna ma possono provocare danni anche per i bagnanti. (4-09960)

IANNIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i provvedimenti che intendono adottare nei confronti dell'Ufficio provinciale del tesoro di Napoli che, sembra, abbia liquidato l'arretrato dell'assegno perequativo solo a pochissimi uffici finanziari della provincia, compreso ovviamente l'ufficio del tesoro, creando così un notevole malcontento tra tutti coloro che erano sicuri di percepire quanto dovuto prima delle festività pasquali. (4-09961)

DE LEONARDIS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria, commercio e artigianato e della sanità.* — Per sapere:

1) se è vero che l'AIMA ha acquistato dal mese di agosto 1973 sino alla fine del mese di gennaio 1974 circa sei milioni di quintali di grano duro dal Canada e dall'Argentina mediamente al prezzo di lire 21.000 per quintale. E se tali acquisti sono stati effettuati, si intende conoscere le ragioni per le quali non sia stato acquistato sul mercato nazionale, ed a prezzo anche inferiore, lo stesso quantitativo, con evidente risparmio di valuta pregiata ed evitando l'aggravio ulteriore della bilancia dei pagamenti. La dispo-

nibilità del grano duro nazionale era facilmente riscontrabile presso l'AIMA, a seguito delle denunce di produzione presentate dai cerealicoltori per ottenere l'integrazione di prezzo comunitaria;

2) se è vero che il precitato quantitativo sia stato distribuito agli industriali pastai al prezzo agevolato di lire 13.000 per quintale secondo un piano di riparto approvato dal Ministero dell'industria, commercio e artigianato;

3) quale criterio è stato seguito nella precitata ripartizione e quali controlli sono stati predisposti per evitare speculazioni, inadempienze e frodi;

4) se sono a conoscenza che i quantitativi assegnati ad industriali pastai, privi di molino, sono stati ceduti ad industriali molitori a prezzi maggiorati, provocando gravi e illecite speculazioni a danno del pubblico erario e del contribuente italiano;

5) se sono a conoscenza che sono stati assegnati quantitativi di grano duro, sempre a prezzo agevolato, ad industriali molitori, che lavorano non in proprio, ma per conto di terzi, e questi a loro volta hanno ottenuto la quota loro spettante, in tal modo, beneficiando di una doppia agevolazione;

6) se risponde a verità che sono stati assegnati quantitativi di grano duro a prezzo agevolato a pastifici inattivi, consentendo la rivendita speculativa a prezzo maggiorato di grano assegnato;

7) se sono a conoscenza che, malgrado la disponibilità di grano duro a prezzo agevolato, numerosi industriali pastai impiegano, nella confezione della pasta alimentare graniti di tenero, violando impunemente precise disposizioni di legge, frodando i consumatori e conseguendo enormi ed illeciti profitti;

8) se ritengono urgente la revoca del decreto ministeriale 30 ottobre 1972 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 302 del 21 novembre 1972, con cui si autorizzava l'uso dell'enzima glucosidasi che, lungi dal migliorare le caratteristiche della pasta alimentare, permette le frodi più sfacciate, perché impedisce di rilevare la presenza di farina di tenero nelle paste alimentari;

9) se sono a conoscenza che, in seguito a tali frodi ed alla conseguente produzione scadente della pasta alimentare, si va delineando la tendenza alla contrazione del consumo di pasta, con gravissimo pregiudizio della tipica coltura meridionale del grano duro e dei redditi dei cerealicoltori;

10) quali provvedimenti si intendono sollecitamente adottare per individuare i colpe-

voli delle speculazioni intervenute, reprimere le frodi dilaganti, stroncare ogni ulteriore tentativo di violare impunemente la legge penale. (4-09962)

PERRONE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno predisporre provvedimenti che tengano conto, ai fini economici e di carriera per il personale insegnante, del servizio militare prestato anteriormente all'inizio della carriera.

Sembra, infatti, assai strano, a parere dell'interrogante, che, mentre all'articolo 91 dello schema del decreto delegato si riconosce il servizio militare, che, a suo tempo, ha fatto interrompere la carriera all'insegnante sia di ruolo sia non di ruolo, per altro non tenga in alcun conto il periodo di servizio militare per coloro i quali, non certo per loro volontà, chiamati alle armi, pur avendone i titoli non sono riusciti ad iniziare la carriera di insegnante allorquando ne erano facoltati. (4-09963)

PISONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — constatato che la manutenzione di un elevato chilometraggio di strade provinciali, passate all'ANAS da più di dodici anni, continua ad essere affidata a ditte private con appalti talvolta semestrali, le quali pur assumendo sempre gli stessi operai creano, pur tuttavia, una evidente precarietà sia per quanto riguarda la stabilità del posto sia per il trattamento economico nonché per i rapporti di lavoro; rilevato che è ormai costante la prassi adottata da tutte le amministrazioni, di assumere con le attività anche il personale che le esplica — se l'ANAS non preveda un inquadramento, nei propri ruoli, di questo personale unificando il servizio di manutenzione delle proprie strade.

L'interrogante chiede ancora se effettivamente col metodo usato si assicura il riconoscimento dei diritti dei lavoratori ma anche la migliore manutenzione a costi più bassi in relazione, anche, alla diminuzione costante di personale in certi compartimenti. Per il solo compartimento di Bolzano, le strade assunte dall'ANAS, negli ultimi 12 anni, sono 637.627 chilometri e il numero degli operai, in situazione così precaria, è di circa 300. (4-09964)

CASSANO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti intenda adottare di fronte alla

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

situazione drammatica che minaccia i produttori agricoli pugliesi in conseguenza della grave crisi delle aziende vinicole.

Le cisterne sono ancora ricolme di vino nel momento in cui dovrebbero essere quasi pronte per l'accoglimento della nuova produzione, né vi sono sintomi di miglioramenti che possano far sperare nella ripresa della commercializzazione. Allo stato attuale i prezzi di domanda sono al di sotto delle anticipazioni accordate già all'inizio della campagna di lavorazione ai produttori agricoli e di gran lunga al disotto di quanto consentito dal mercato nel periodo della vendemmia.

L'interrogante sottolinea la necessità di adottare ogni mezzo per ottenere dalla CEE l'autorizzazione alla distillazione agevolata delle notevoli e preoccupanti giacenze di vini, onde evitare giustificate reazioni dei produttori danneggiati fino all'imprevedibile.

(4-09965)

GRILLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno emanare le opportune disposizioni affinché i numerosi laureandi in giurisprudenza che non ottengono l'autorizzazione dagli ordini degli avvocati e procuratori ad iscriversi all'albo dei praticanti per non aver sostenuto determinati esami, che gli ordini ritengono indispensabili ai fini dell'iscrizione, possano iniziare l'attività professionale per la quale hanno conseguito la laurea richiesta.

In particolare si chiede una disposizione affinché coloro che, pur disponendo già della laurea in giurisprudenza intendessero integrarla con gli esami richiesti dal Consiglio dell'ordine degli avvocati, siano messi in condizione da parte dell'università di sostenere gli esami stessi nel più breve tempo possibile.

(4-09966)

BIRINDELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi che hanno consigliato in sede di emanazione del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, di escludere il personale militare già in quiescenza dai benefici concessi con la istituzione della qualifica di « aiutante » e di « scelto » e se non si ritenga riparamare a tale iniquo trattamento con la emanazione di norme che consentano la estensione degli stessi benefici anche ai sottufficiali cessati dal servizio permanente che, all'entrata in vigore del decreto presidenziale, avevano già maturato le condizioni richieste.

(4-09967)

DE VIDOVICH. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere in base a quali principi viene pretesa la costituzione del « deposito vincolato infruttifero del 50 per cento presso la Banca d'Italia » anche per il caffè crudo, giacente nei magazzini doganali (già magazzini « B ») che è stato introdotto dall'industria torrefattrice in Italia precedentemente alle norme restrittive delle importazioni anche per i casi in cui le operazioni valutarie relative al pagamento estero risultano effettuate precedentemente alla emanazione del citato provvedimento restrittivo come provato dalla data rilevabile dai benestari bancari emessi su delega del Cambital.

A tale proposito l'interrogante fa presente che le merci depositate nei magazzini doganali (ex « B ») costituiscono le scorte delle industrie torrefattrici ammesse al pagamento differito degli ingenti oneri doganali gravanti sul caffè per cui, con lo spostamento del momento di applicazione delle norme restrittive sulle importazioni, le agevolazioni concesse finiscono per ritorcersi in danno delle aziende agevolate.

Ritiene l'interrogante che, per le merci provenienti dai citati magazzini doganali, il momento da cui decorre l'applicazione del vincolo a favore della Banca d'Italia coincide con l'esborso valutario estero e non con la materiale emissione della bolla doganale di importazione definitiva e che, in caso contrario, si attua una vera e propria penalizzazione delle scorte di esercizio dell'industria della torrefazione per cui è prevedibile - a breve scadenza - il blocco della produzione industriale con conseguente licenziamento di numerosa mano d'opera e la paralisi a catena di tutta l'attività collegata al caffè, considerato dalla vigente legislazione fiscale « bene di largo consumo ».

(4-09968)

PERRONE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi per i quali gli uffici del suo ministero non hanno ritenuta valida la certificazione relativa all'elevazione dei limiti di età per l'immissione in servizio del signor Domenico Quattrocchi, vincitore del concorso per operaio aggiustatore meccanico per il compartimento di Palermo.

La predetta certificazione, rilasciata dall'ufficio provinciale del lavoro di Catania, comprovava che, in base alla legge 2 aprile 1968, n. 482, il Quattrocchi, pur avendo superato i limiti di età previsti dal bando di concorso, poteva essere regolarmente immesso in servizio.

## VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

Gli uffici del Ministero invece, inspiegabilmente, lo hanno dichiarato decaduto.

L'interrogante chiede che il Ministro accerti, mediante un'inchiesta, i motivi di tale superficiale valutazione della certificazione di un orfano di guerra e disponga conseguentemente.

(4-09969)

**PERRONE.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi per i quali l'impresa CIAR di Roma, che da tre anni ha ottenuto in appalto i lavori per il raddoppio dei binari da Contesse a Giampiglieri (Messina), ivi compresi i lavori di allargamento ed abbassamento del sottovia di Ponte Schiavo chilometro 322+381,65 non ha a tutt'oggi provveduto a dar corso ai lavori.

L'interrogante chiede di sapere, altresì, se la direzione dei lavori delle Ferrovie dello Stato, che sin dall'ottobre 1973 ha comunicato all'amministrazione comunale e provinciale di Messina la data di inizio dei lavori subordinata ad alcuni adempimenti di competenza delle predette, per i quali adempimenti le su indicate amministrazioni hanno peraltro dato il relativo assenso, ha accertato i motivi per i quali non hanno avuto inizio i lavori.

L'interrogante chiede, infine, di sapere se è a conoscenza del Ministero il fatto che la mancata realizzazione dei lavori, oggetto della presente, comporta un notevole disagio per la cittadinanza di Pezzolo (importante villaggio di Messina) che resta non collegata con il centro, stante che l'attuale dimensione del sottovia non consente il passaggio dei mezzi pubblici e che ciò inevitabilmente porta un numeroso gruppo di studenti a raggiungere con difficoltà l'unico istituto tecnico agrario esistente nella provincia di Messina.

(4-09970)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga necessario revocare il decreto con il quale ha nominato il Comitato tecnico e il suo Presidente per la facoltà di scienze politiche della libera università abruzzese degli studi.

« Con tale decreto infatti si è adottato un provvedimento contrastante non solo con una recente sentenza del Consiglio di Stato (del

25 gennaio 1974) che legittima la esistenza dei Consigli di facoltà anche quando il numero dei professori di ruolo sia inferiore a tre, ma anche con le modifiche alla composizione dei Consigli di facoltà e alle modalità per l'elezione dei Presidi di facoltà introdotte dai "provvedimenti urgenti" per l'università.

« Tenendo conto di quanto sopra, gli interroganti considerano il decreto lesivo dell'autonomia universitaria e della volontà espressa dei docenti di quella facoltà, e contrastante con tutta la prassi precedente che mai ha contemplato la nomina ministeriale del Presidente del comitato tecnico.

(3-02384)

« GIANNANTONI, CHIARANTE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere quali determinazioni ed iniziative si intendano prendere in relazione a quanto segue:

come noto a Genova il procuratore della Repubblica su richiesta dei familiari del dottor Mario Sossi ha disposto che vengano sospese le attività degli organi di polizia allo scopo di facilitare la liberazione del sequestrato.

« Come meno noto a Cagliari i familiari del sequestrato Puccio Carta, attualmente pur esso ancora in mano ai banditi, hanno fatto richiesta al procuratore della Repubblica di provvedimento analogo a quello adottato dal collega di Genova ma la richiesta non è stata accolta, ed i contatti tra familiari del Carta ed i rapitori per la definizione delle condizioni per la liberazione sono stati impediti.

« Il diverso comportamento dei due procuratori della Repubblica fa pensare che due diverse leggi siano applicate nel territorio dell'unica Repubblica italiana, dove vige, invece una sola legge che dovrebbe essere uguale per tutti.

« Si vorrebbe anche sapere da quale fonte derivi il potere del procuratore della Repubblica che dà disposizioni agli organi di polizia, in essa comprese le persone che non fanno parte, per disposizione legislativa, della polizia giudiziaria: e ciò con provvedimento che non ha, certo, carattere giurisdizionale. Se per caso anche il Ministro dell'interno ed il capo della polizia debbano, per lo svolgimento dei loro compiti, essere autorizzati dal procuratore della Repubblica: in questo caso dal procuratore della Repubblica di quale circoscrizione.

« Per sapere, inoltre, a chi debba rendere conto delle sue azioni il procuratore della Repubblica così come debbono rendere conto coloro che tali ordini eseguono.

(3-02385)

« RICCIO PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri del bilancio e programmazione economica e dei lavori pubblici, per conoscere quali decisioni intendano prendere a proposito della Civitavecchia-Livorno, prosecuzione e congiungimento della Genova-Livorno e della Roma-Civitavecchia, indispensabile strumento di comunicazione tra l'area della capitale e le zone tirreniche litoranee del centro-nord soprattutto in mancanza del raddoppio da parte dell'Anas del lungo tratto Grosseto-Livorno.

« L'interrogante ritiene che una decisione del CIPE, dopo il parere del Consiglio di Stato sulla convenzione predisposta sia urgente; ciò anche per tranquillizzare le maestranze fino ad oggi impiegate della società concessionaria nei tronchi autostradali già terminati che rischiano la disoccupazione.

(3-02386)

« MERLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della sanità, per sapere — considerato che è stata accertata la pericolosità dell'acido erucico contenuto nell'olio di colza, e che per-

tanto in alcune nazioni è stato proibito l'uso alimentare di olii di semi contenenti tale acido, che anche in Italia Istituti di ricerche hanno accertato che certamente l'acido erucico non è innocuo —:

come mai il decreto del Ministro della sanità dell'epoca onorevole Gaspari che imponeva che l'acido erucico negli oli di semi vari non superasse il 10 per cento non è stato applicato ed anzi a un certo momento è stato abrogato;

come mai il decreto del Ministro della sanità dell'epoca onorevole Gui che consentiva la presenza dell'acido erucico fino ad un massimo del 15 per cento sarà applicato solo nel novembre prossimo onde consentire lo smaltimento agli industriali di semi di olii vari delle scorte di olio di colza;

perché pur riconoscendo utili ai fini della tutela della salute pubblica e pur avendo emesso dei decreti, gli stessi non sono stati resi operanti con pregiudizio della incolumità salutare dei cittadini.

« Tutto ciò premesso si invita il Ministro a emettere precisi decreti che tutelino immediatamente la salute pubblica dagli effetti nocivi dell'acido erucico e a voler svolgere indagini onde accertare responsabilità a tutti i livelli per quello accaduto fino ad ora.

(3-02387)

« MESSENI NEMAGNA ».