

246.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 MAGGIO 1974

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

INDICE

	PAG.		PAG.
Dichiarazione d'urgenza di progetti di legge (Articolo 69 del regolamento) . . .	14503	BASSI	14523, 14524
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa	14503	CERAVOLO	14522
Disegni di legge:		DE VIDOVICH	14527
(Approvazione in Commissione) . . .	14532	FEDERICI	14518, 14522, 14524, 14528
(Autorizzazione di relazione orale) . .	14532	LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	14513, 14521, 14524, 14525, 14527, 14528
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	14532	LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, <i>Relatore per la maggioranza della IX Commissione</i>	14509, 14520, 14523, 14524, 14525
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	14503	MAROCO, <i>Relatore per la maggioranza della X Commissione</i>	14512
(Trasmisione dal Senato)	14503	MERLI	14528
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		VALENSISE	14528
Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti (2066)	14504	Proposte di legge:	
PRESIDENTE	14504, 14522, 14524, 14525	(Annunzio)	14503, 14533
BAGHINO, <i>Relatore di minoranza</i>	14504, 14520, 14522, 14525, 14528	(Approvazione in Commissione) . . .	14532
BALLARIN	14527	(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . .	14532
		(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	14503
		Interrogazioni e interpellanze (Annunzio) .	14533
		Inversione dell'ordine del giorno:	
		PRESIDENTE	14528

PAG.	PAG.
Votazione a scrutinio segreto 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 (2414);	adottato a Ginevra il 25 marzo 1972 (approvato dal Senato) (2719);
Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e l'Australia per evitare la doppia imposizione sui redditi derivanti dall'esercizio del trasporto aereo internazionale, concluso a Canberra il 13 aprile 1972 (2633);	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) (2827);
Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sulla procedura applicabile alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei regolari, adottato a Parigi il 10 luglio 1967 (2658);	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);
Ratifica ed esecuzione della convenzione unica sugli stupefacenti, adottata a New York il 30 marzo 1961 e del protocollo di emendamento,	Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Spagna concernente la sicurezza sociale, conclusa a Madrid il 20 luglio 1967 (2724);
	Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti (2066) 14529
	Ordine del giorno della prossima seduta . . . 14533

La seduta comincia alle 10.

GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 9 aprile 1974.

(*È approvato*).

**Annunzio
di proposte di legge.**

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

TERRAROLI ed altri: « Istituzione del comprensorio del Garda » (2962);

BERNARDI: « Riscatto dei contributi previdenziali da parte degli impiegati esclusi dall'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, vecchiaia ed i superstiti, in forza del limite di retribuzione per i servizi prestati prima del 1° settembre 1950 » (2963).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge approvato da quel consesso:

« Ratifica ed esecuzione del trattato di estradizione fra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America, concluso a Roma il 18 gennaio 1973 » (2964).

Sarà stampato e distribuito.

**Dichiarazione d'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:

« Soppressione della delegazione presso l'ambasciata italiana a Washington e della annessa sezione acquisti » (2935).

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

(*È 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:

alla II Commissione (Interni):

« Modifiche alle norme sulla liquidazione e concessione dei supplementi di congrua e degli assegni per spese di culto al clero » (*già approvato dalla II Commissione della Camera e modificato dalla I Commissione del Senato*) (917-B) *con parere della V e della VI Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Integrazioni e modifiche al fondo speciale di cui all'articolo 4 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089, destinato alla ricerca applicata » (*già approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (1404-B) (*con parere della V, della VIII e della XII 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 avere annunciato nella seduta di ieri, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, che la sottoindicata Commissione permanente ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti progetti di legge ad essa attualmente assegnati in sede referente:

IV Commissione (Giustizia):

MAZZARINO ed altri: « Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria » (643);

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

REALE GIUSEPPE ed altri: « Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria » (1428); MANCINI GIACOMO: « Aggregazione dei tribunali di Palmi e Locri alla sezione di corte d'appello di Reggio Calabria » (2499) *(la Commissione ha proceduto all'esame abbinato)*.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa anche la proposta di legge d'iniziativa dei deputati TRIPODI ANTONINO ed altri: « Istituzione della corte d'appello di Reggio Calabria » (476) che si trova attualmente all'ordine del giorno dell'Assemblea a norma dell'articolo 81.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La proposta è quindi cancellata dall'ordine del giorno dell'Assemblea.

Ricordo di avere altresì annunciato nella seduta di ieri, a norma dell'articolo 92 del regolamento, che le sottoindicate Commissioni permanenti hanno deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti progetti di legge ad esse attualmente assegnati in sede referente:

IV Commissione (Giustizia):

« Servizi di cancelleria in materia di spese processuali civili » (1791).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

DELFINO: « Identificazione personale e validità della firma apposta da persona cieca o minorata nella vista su atti pubblici o privati » (1455); Senatore DE LUCA: « Provvedimenti in favore dei ciechi » *(approvato dal Senato)* (2569) *(la Commissione ha proceduto all'esame abbinato)*.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

XIII Commissione (Lavoro):

MOSCA ed altri: « Regularizzazione della posizione assicurativa dei dipendenti dei partiti politici, delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di tutela e rappresentanza della cooperazione » (2215).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti (2066).

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

Come la Camera ricorda, nella seduta del 16 maggio 1974 è stata chiusa la discussione sulle linee generali del disegno di legge.

Ha facoltà di replicare il relatore di minoranza, onorevole Baghino.

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo esprimere subito il mio disappunto, che ovviamente non è rivolto al ministro dei lavori pubblici che ha la bontà, oltre che il dovere, e comunque la serietà di essere presente a questo dibattito. Infatti, non si tratta di un dibattito che riguarda la costruzione di opere pubbliche nei porti; è un dibattito riguardante un finanziamento di 160 miliardi per rendere funzionanti i porti, e quindi relativo ad una scelta politica, ad una politica per i porti, ad una politica marittima. Il nostro discorso, dunque, va rivolto essenzialmente al ministro della marina mercantile, che non era presente al primo dibattito e non è presente oggi.

Qual è allora il discorso che possiamo fare? Anche la volta scorsa si è parlato di politica marittima, si è parlato di situazione portuale, si è parlato di insufficienza dei fondi, si è parlato di esigenza di coordinamento dell'attività tra i porti, di rinnovamento e di trasformazione delle gestioni portuali. Ma a chi abbiamo parlato? Il ministro è assente. E questo è un disappunto che potrebbe avere qualificazioni e aggettivazioni anche pesanti, perché, da qui, si dimostra se questo Governo ha la volontà di fare una politica marittima. Evidentemente, non deve averne. Non ci vuol

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

dire che cosa pensa, se ha scelto un *iter*, se ha scelto un'impostazione sua, se rinnova o ribadisce l'impostazione dei governi che lo hanno preceduto, se la trasforma, se la corregge, se intende dimostrare maggior attivismo, dinamismo, maggiori capacità di realizzazione. Tutto questo non lo sappiamo, non possiamo saperlo. Quindi, non sapendo questo, dobbiamo limitarci alle considerazioni che abbiamo ascoltato.

Ho scelto quattro dei cinque interventi che vi sono stati nel corso della discussione sulle linee generali di questo provvedimento, i discorsi dei quattro appartenenti ai gruppi di maggioranza, cioè al Governo. Che cosa ho sentito in questi discorsi? Ho sentito, in definitiva, critiche alla situazione portuale italiana, critiche soprattutto in merito all'insufficienza dei 160 miliardi che si vuole erogare; poi, per la verità, alla fine, ho sentito giudizi positivi per il provvedimento. In definitiva, critiche per il 99 per cento del provvedimento e l'1 per cento di consenso. È strano. Ho sentito l'onorevole Belci, del gruppo democratico cristiano (le critiche sono proprie unanimi!), il quale ha denunciato, per primo, il singolare caso per cui, nell'esame dei problemi dell'economia marittima, maggioranza e minoranza, Governo e opposizione, s'incontrano nel denunciare carenza di intervento nel settore portuale e l'insensibilità ai problemi marittimi da parte della classe politica, cioè da parte del Governo. Lo stesso deputato ha sollevato, poi, seri dubbi sulla possibilità che il piano poliennale sia dotato di una cifra sufficiente per le esigenze, perché, se entro un anno avessimo un piano poliennale con stanziamenti sufficienti alla soluzione di tutti i problemi, ci sarebbe da domandarsi come mai in questo disegno di legge si inserisce lo stanziamento, dal 1975 in poi, di un numero maggiore di miliardi.

Questo disegno di legge, essendo un provvedimento-ponte, una anticipazione, o comunque lo si voglia definire, si accavallerà con il piano poliennale, ammesso che siano rispettati i termini e gli impegni (che non so di chi, per la verità; forse, tutt'al più, del Parlamento, data l'assenza del ministro della marina mercantile, cioè del rappresentante della amministrazione direttamente interessata al problema); e se nemmeno nel piano poliennale avremo la cifra sufficiente, ecco che ci troveremo nella stessa situazione del 1972, quando fu presentato questo disegno di legge, anche allora definito anticipazione, disegno di legge ponte, e criticato per l'insufficienza degli stanziamenti. Anche allora, secondo l'im-

postazione del Governo, per risolvere il problema portuale erano necessari 1500 miliardi. E siamo al maggio del 1974.

Ma ho anche sentito parlare di difesa dalla concorrenza estera. Si è parlato, cioè, della necessità di rendere competitivi e produttivi i nostri porti; ed in questo è implicito il riconoscimento che attualmente non lo sono.

L'onorevole Belci, ancora, ha ribadito la necessità della riforma degli enti e consorzi. Ma l'onorevole Poli, del gruppo socialdemocratico, ha detto forse qualcosa di diverso? Ha aggiunto dell'altro, ma l'impostazione critica — ed autocritica — è stata identica alla precedente. L'onorevole Poli ha aggiunto che l'impegno di spesa è purtroppo del tutto insufficiente rispetto alle reali necessità dei nostri porti; che, fino ad oggi, per questo importante settore non si è fatto che una minima parte di quanto sarebbe stato necessario fare; che in tutti gli interventi dello Stato è mancato sempre un principio di coordinamento generale, una scelta politica di fondo inequivoca; e ha, poi, fatto — giustamente, diciamo noi — delle recriminazioni e lamentele perché non si è mai seguito un principio univoco nel campo del trasporto pubblico nazionale. L'onorevole Poli, cioè, ha lamentato — come tutti lamentiamo, anche noi dell'opposizione — la mancanza di un ente coordinatore tra i vari settori del trasporto pubblico.

Si ha quindi, da un lato, l'insufficienza degli investimenti, e dall'altro — ce lo dicono anche nella relazione per la maggioranza — il ritardo nella realizzazione delle opere ed il mancato investimento di quanto è stato stanziato. Anche l'onorevole Poli, poi, ha insistito sulla costituzione di enti portuali.

L'onorevole Bogi, del gruppo repubblicano (sempre della maggioranza)...

POLI. Li cita tutti!

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Li cito perché li stimo, innanzitutto, e poi perché hanno detto cose interessanti e intelligenti, sottraendole, direi quasi, al mio lavoro di oppositore!

POLI. Così si anima la discussione, dato che siamo in pochi.

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Pochi, ma buoni!

«Ormai le critiche all'obiettivo condizione del nostro sistema portuale», ha riconosciuto l'onorevole Bogi, «sono patrimonio co-

mune ». E ha aggiunto che il ritardo del nostro sistema portuale può essere ricondotto alla mancata comprensione dell'importanza che esso ha nel quadro complessivo del traffico. A questo proposito, c'è un collegamento con quanto ha detto l'onorevole Ceravolo, il quale ha rilevato che siamo una nazione con ottomila chilometri di coste, che ha tanto mare, ma che da un punto di vista politico per quanto riguarda questo settore non siamo proprio nulla. Ha ancora aggiunto l'onorevole Bogi che non vi è dubbio che è mancata una programmazione portuale; e questo praticamente è ciò che noi andiamo dicendo, e su cui intendevamo — proprio attraverso le discussioni fatte in sede di Commissioni congiunte — avere una risposta conclusiva al dibattito in aula da parte del ministro della marina mercantile, per altro assente. Ha poi riconosciuto, l'onorevole Bogi, che gli investimenti nel settore sono stati e sono insufficienti; che è stato un errore, ed è certamente un errore, avere avviato forti investimenti in altri settori, e che sono in crisi i rapporti tra il sistema portuale e le altre infrastrutture. Successivamente, ha citato i problemi dell'organizzazione del lavoro, quelli della gestione del settore portuale, e ha puntato il dito sul problema delle autonomie funzionali, che va riguardato con particolare interesse. Tra l'altro, ha ricordato un pericolo, quello di un traffico che si sta orientando verso scali marittimi esteri. Questo, in realtà, non è più un pericolo, ma è un inconveniente che si sta già verificando, perché il traffico è orientato verso gli scali marittimi esteri, non avendo i nostri capacità concorrenziale.

Il socialista onorevole Canepa è stato il primo a far presenti certi aspetti; gli altri colleghi che sono intervenuti hanno rincarato la dose ed hanno completato od approfondito questi concetti; ma il primo è stato l'onorevole Canepa, dando l'aria di riconoscere una nuova mentalità in questo disegno di legge, senza per altro rilevare che, se è stato introdotto qualche miglioramento, ciò è frutto esclusivo del lavoro della Commissione parlamentare, e non della partecipazione governativa, perché, anzi, proprio la riduzione degli anni in cui dovrebbe essere suddiviso il finanziamento ha incontrato un intralcio nel Governo. Bene, l'onorevole Canepa ha dichiarato che i porti italiani non sono in grado di sostenere l'aumento del traffico che farà seguito alla riapertura del canale di Suez; ha ammonito che se non vengono prese decisioni adeguate, è assai probabile che il distacco tra i porti italiani e quelli francesi — è un esem-

pio che ha citato l'onorevole Canepa — tenda ad aumentare, e che la concorrenza si faccia, da questo punto di vista, veramente spietata, e per noi disastrosa. Ha ricordato, ancora che gli aspetti territoriali, infrastrutturali ed anche istituzionali spesso non vengono tenuti presenti per quanto riguarda la distribuzione dei finanziamenti tra sistemi e sottosistemi; ha dichiarato che il modo in cui oggi sono gestiti i porti italiani manca di uniformità, e, quindi, ha invocato a sua volta la riforma; dopo di che ha accennato ad un problema dei rapporti con le regioni, rapporti che per altro non sono affatto chiari. A tal punto che, secondo noi, neppure il decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, appare chiaramente rispondente alle attribuzioni costituzionali previste per le regioni. D'altro canto, senza attendere gli interventi dei rappresentanti dei gruppi al Governo, sarebbe stato sufficiente leggere la diligente, cortese e — se permettono i relatori — furba e abile relazione della maggioranza, che non riguarda, in realtà, il disegno di legge che eroga 160 miliardi per le attrezzature portuali, ma costituisce un prologo, una storia, fa il punto (che avremmo gradito, invece, sentir fare dal ministro della marina mercantile), sulla situazione, riconoscendo le inadeguatezze, rilevando che gli interventi sin qui operati hanno avuto soltanto la funzione di assolvimento di prime ed urgenti esigenze. Si parla così delle leggi 27 ottobre 1965, n. 1200, e 27 luglio 1967, n. 685.

Basterebbe leggere le citazioni contenute nell'anzidetta relazione per rendersi conto che quanto detto dai quattro rappresentanti dei gruppi che sostengono il Governo è, in realtà, tutto quello che, modestamente e umilmente, avremmo potuto dire noi. Tanto che basterebbe l'autorizzazione dei due relatori per la maggioranza a togliere la definizione « di maggioranza », per indurmi a mettere volentieri la mia firma a questo documento, salvo naturalmente le conclusioni in cui si è favorevoli al provvedimento. Questo perché nella relazione sono già indicate tutte le insufficienze, le inadeguatezze, le inadempienze, le dimostrazioni di incapacità di utilizzare i miliardi già erogati.

Ma cosa vuol dire tutto questo? Vuol dire che il fatto di sottolineare che il collegamento tra porti, strade ferrate e linee aeree tante volte predicato e mai realizzato dovrebbe portarci ad indicare con nome e cognome qualche colpevole, qualcuno che non è stato idoneo ad assolvere il compito al quale era stato chia-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

mato. Non chiediamo una autocritica, ma, almeno, chiediamo che si dica: adesso basta, ricominciamo daccapo e facciamo sul serio! Perché, finora, nessuno sul serio ha fatto qualcosa.

Si è tanto parlato di necessità di coordinamento; qualche ministro della marina mercantile ha, addirittura, affermato la necessità di individuare proprio nel titolare di quel dicastero il responsabile definitivo di queste opere. Non c'è però nessun atto, nessuna iniziativa, nessun fatto, che possano farci pensare che veramente si intende realizzare questo coordinamento ed individuare un responsabile ultimo.

Conseguenza di questa non-politica è stata naturalmente quella di aver dato tutto alle autostrade e niente ai porti. Si è detto che si era scelta questa soluzione per accorciare l'Italia: abbiamo avvicinato l'Italia del sud all'Italia del nord, ma non hanno avuto nulla proprio i porti, cioè la via attraverso cui passa il 90 per cento delle nostre importazioni e il 65 per cento delle nostre esportazioni. Si afferma, si riconosce, che i porti occupano un posto chiave nell'attività della nazione, nella produzione e nella economia, e poi non si va oltre. Si riconosce che siamo ancora alla classificazione dei porti del 1885, però non si fa nulla per mutare questa situazione, come è invocato da tutte le parti. Non si tiene neanche conto di una esperienza già effettuata in Francia, attraverso la quale, praticamente, è stata disposta una classificazione individuando la necessità di porre un limite, cioè di dare a pochissimi porti un'importanza veramente nazionale, tenendo presente l'accertamento dei costi, la posizione, l'influenza, l'entroterra, la funzionalità.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ella parlava di porre un limite. Non vorrei parlo anche a lei, ma le ricordo che l'articolo 83 del regolamento concede, per gli interventi dei relatori, un tempo non eccedente i venti minuti. La prego, quindi, d'avviarsi alla conclusione.

BAGHINO, Relatore di minoranza. Ella ha ragione, signor Presidente, ma si rivolge a me come a quel ciclista che è in testa alla corsa ed a cui si raccomanda di rallentare perché non vinca. Cercherò comunque, di arrivare rapidamente alla conclusione.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Baghino; si ricordi, comunque, che anche

per i corridori del giro d'Italia c'è il tempo massimo: chi arriva fuori tempo massimo è cancellato dalla classifica. Lei sa che la « maglia rosa » ha avuto tale sorte proprio nei giorni scorsi.

BAGHINO, Relatore di minoranza. Io però parlavo di vincente, non di perdente: ecco la differenza! Ella mi ha già dichiarato perdente. (*Interruzione del deputato Poli*). Onorevole Poli, avete la parola per ultimi e quindi potete benissimo replicare.

PRESIDENTE. Però il tempo non è diverso per il relatore per la maggioranza o per quello di minoranza. Vorrei pregarla di tenerlo presente.

BAGHINO, Relatore di minoranza. Andando avanti velocemente, e tenendo presente che non ho usufruito, all'inizio, della illustrazione della mia relazione di minoranza, del tempo a mia disposizione, essendomi riservato di prendere la parola nella replica, debbo dire al ministro della marina mercantile, ma anche al Governo, che, tra l'altro, ha avuto ripetute segnalazioni da tutte le parti su questo problema e le ha sempre disattese; ha disatteso le istanze della conferenza nazionale per una nuova politica marittima, tenuta a Genova e presieduta proprio dall'onorevole Giovanni Enrico Lombardi. Non ha tenuto presente il progetto-pilota della regione Liguria. Per la verità, non posso dire che non l'abbia tenuto presente, perché non so che cosa ha fatto.

Direi che il ministro della marina mercantile (parlo dei titolari che si sono succeduti nei diversi anni in questo dicastero) si è distratto; il ministro era probabilmente intento ed impegnato in altre faccende. Non so, infatti, se è stato almeno annotato in una cartella questo progetto-pilota della regione Liguria, quanto ha suggerito il comitato coordinamento dei porti del Mediterraneo, l'associazione dei consorzi dei porti che è stata costituita lo scorso anno. Tutto ciò non mi fa pensare che si possa arrivare tanto facilmente a quel piano poliennale che dovrebbe indicarci la scelta di una politica portuale.

È sorto il problema del traffico contenitori, è insorto — con il moltiplicarsi della loro adozione — il problema dei traghetti, ma non sappiamo se il Governo vuole intervenire nelle conseguenti dispute, se vuole autorevolmente e razionalmente regolare questi servizi.

Lo scorso anno apparve un pregevole studio dell'onorevole Simonacci in merito dell'indispensabile riforma dei porti italiani, ma da allora è rimasta soltanto l'istanza di tutti perché consorzi, enti, provveditorati, si diano ordinamenti uniformi, e nulla più. Così come rischia di avere il fiato grosso l'impostazione che il professor Dagnino ha dato al ruolo di Genova nella disputa fra Mediterraneo e Nord Europa.

Non so inoltre se è confermata quella impostazione dei sistemi alto Tirreno-alto Adriatico-basso Tirreno-basso Adriatico, per influenza, rapporti, interdipendenze di porti. Non so se è tenuto presente lo studio relativo alle necessità operative degli interventi, effettuati dall'Istituto ligure ricerche economiche e sociali (ILRES), perché non posso fare domande agli assenti. Anche gli utenti hanno fatto proposte precise: costituiamo — hanno detto e scritto — un organo consultivo, cioè un comitato nazionale dei porti che sia organo consultivo del Ministero; costituiamo al più presto un ente finanziario per l'erogazione dei fondi, con determinate norme; diamo inizio, per concluderla al più presto, a una seria riqualificazione degli scali italiani.

Non sappiamo se tutto questo esiste in una cartella sulla quale è scritto «atti» oppure «evidenza». Non sappiamo se c'è un intervento, di questi giorni, a favore del porto di La Spezia che, qualora non riceva un incentivo o un aiuto immediato, si troverà ridotto all'asfissia, al collasso. A questo proposito, signor Presidente, le segnalo la pessima abitudine invalsa presso il Governo — e che va accentuandosi — di non rispondere alle interrogazioni. Io ho presentato una interrogazione urgente, di grande attualità e rilievo, che segnava dei limiti circa la sorte del bacino di carenaggio di La Spezia e attendo ancora risposta.

DE VIDOVICH. Non è il solo, onorevole Baghino!

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Così facendo si finisce per vanificare un importante strumento ispettivo quale è l'interrogazione. Un uso funzionale di questo strumento avrebbe l'effetto di snellire i lavori dell'Assemblea, per la possibilità di una puntualizzazione di un tema e di una risposta sollecita sullo stesso: ma perché ciò avvenga, occorre una maggiore correttezza, un maggior rispetto del Parlamento da parte del Governo.

Così pure non sappiamo se vi è un interesse o no per il porto di Napoli. Non è an-

cora sorto il consorzio che già vi sono contestazioni, anche con gli stessi sindacati. Vi è una impossibilità di espansione a levante, non vi è possibilità di riattivazione, di ripresa dell'attività precedente. Il porto di Napoli era il secondo porto d'Italia: non lo è più.

Lo stesso discorso vale per Venezia. Del Friuli-Venezia Giulia e di Trieste vi ha già parlato l'onorevole de Vidovich. L'esigenza di un rilancio, di una preparazione alla riapertura del canale di Suez è un problema che riguarda tutti i porti italiani, e riguarda, direi, soprattutto il porto di Genova, che necessita di un incremento, anche se al contempo rischia di subire un decremento in quanto la riapertura del canale di Suez porterà verso l'alto Adriatico altri traffici e altre attività. Di qui l'esigenza di promuovere un incremento, di iniziative, di nuove aperture. La riapertura del canale di Suez è un evento di tale rilevanza — si legge nella relazione della banca Passadore e C. di Genova — da consentire il rilancio a breve tempo del porto di Genova verso un rinnovato ruolo mondiale; e il discorso diventa estremamente serio per la città e la sua provincia. Ma che cosa sono 160 miliardi divisi in cinque anni, diciamo noi, a fronte del miliardo e trecento milioni stanziati per lavori nel porto dal Consorzio autonomo genovese: si tratta di lavori di potenziamento e ammodernamento, di manutenzione e pulizia? E dove sarà trovato il denaro per il superbacino di carenaggio e per completare il porto di Voltri?

Ed ancora, non sappiamo se vi sono studi o progetti sulla navigazione costiera, che farebbe risparmiare il costo dei trasporti. Sappiamo che sono inadeguate anche le attrezzature antinquinamento, ma risposte non ne abbiamo; eppure la difesa biologica è pressante, oltreché preminente.

Sappiamo che in tutto il mondo vi sono in atto costruzioni di naviglio a propulsione nucleare; sappiamo che in Italia vi è una unità logistica della marina militare che ha allo studio la nave *Enrico Fermi*, ma sappiamo anche che siamo lontanissimi dall'inizio della sua costruzione.

Un provvedimento scaturito da un deliberato del 1971, annunciato nel 1972, presentato nel 1973, in discussione in aula dopo un altro anno, con l'aumento costante dei costi, col crescente deprezzamento della moneta, perde ogni significato, obiettivamente, in quanto i 160 miliardi che verranno erogati in cinque anni di fatto sono paragonabili a 100 — o poco più — miliardi che per *test* assunti tre anni fa avevano fatto pensare ad una

simile prima erogazione. E poi, dei 160 miliardi, ben 144 dovranno essere suddivisi tra 15 porti che vanno da Genova a Trieste passando per Napoli, Palermo, Ancona, Venezia, quale sarà l'entità del finanziamento? Ben poca cosa. Certo, parliamo di porti commerciali, ma non va dimenticato, in una scelta di politica portuale, il problema incombente degli approdi turistici e della loro ricettività. Vi sono iniziative regionali, ma non vi è nemmeno qui un coordinamento. L'onorevole de Meo l'altro giorno, in un congresso nazionale, ha fornito cifre di entità notevolissima sul diporto nautico. Occorre assolutamente risolvere questo problema. Non si può soltanto dare una risposta evasiva sulla polemica del porto turistico a Rapallo, dove si toglie la vista di uno splendido panorama a tutti i rapallesi e dove tutti coloro che vorranno andare sulla riva non vedranno altro che un muro di imbarcazioni. La soluzione del problema è lasciata ai pretori o alle decisioni di chi è più forte in sede locale.

La conclusione è che dal 25 maggio 1972 ad oggi — sia in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, sia in sede di discussione di finanziamenti alla cantieristica, sia in occasione di repliche a nostre interrogazioni, in Commissioni X e congiunte o in Commissione X — non abbiamo fatto altro che sollecitare l'approvazione di un piano, di un programma, di un documento organico sui porti italiani. Abbiamo continuamente chiesto che cosa si vuole fare, che cosa si vuole realizzare, come e quando. La risposta è l'assenza, il silenzio del ministro della marina mercantile!

MARINO. E in gita di piacere!

BAGHINO, *Relatore di minoranza*. Non so se sia in gita o in crociera o a Sorrento. Penso che abbia altri impegni; certamente non ha quelli dei porti. Mi spiace, perché il ministro dei lavori pubblici, se potesse, mi risponderebbe volentieri su tutti questi argomenti. Ma non è la sua partita; direi che il ministro dei lavori pubblici poteva invitarmi ad attenermi strettamente alla competenza del suo dicastero, ma non sarebbe stato possibile.

Ecco perché io continuo a dire che non è possibile andare avanti di questo passo, sotto una specie di ricatto, nel senso che i porti e le stesse aziende addette ai lavori portuali si trovano in una crisi tale da rendere indispensabile l'erogazione di queste « briciole » al più presto possibile, obbligandoci a dare un assenso a qualche cosa che sentiamo profonda-

mente ingannevole. Sentiamo che quando il Governo avrà avuto l'assenso all'erogazione di questi 160 miliardi non rispetterà, anche questa volta, l'impegno di preparare un piano organico. Ecco la nostra preoccupazione! Ecco perché abbiamo chiesto di ridurre con un emendamento quei termini, perché « un anno da quando sarà approvata la legge » significa tra due anni. Saremo vicini alla scadenza di questa legislatura; il piano non riuscirà ad essere approvato: passeranno altri cinque anni e non un anno soltanto, come si ha l'impressione leggendo quella norma.

Ecco perché noi dichiariamo la nostra completa sfiducia. Non solo, ma ci consideriamo offesi per la costante assenza del rappresentante del Governo competente nella materia della marina mercantile. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole Giovanni Enrico Lombardi, relatore per la maggioranza della IX Commissione.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ringrazio innanzitutto coloro che hanno preso la parola in ordine al disegno di legge n. 2066, tralasciando però di esaminare da capo le grosse questioni attinenti al problema in generale della marina mercantile, pur connesso al problema dei porti. Ringrazio, naturalmente, coloro che hanno preso la parola, perché hanno contribuito all'approfondimento del tema. Io mi limito però a dare soltanto delle risposte a questioni direttamente inerenti al disegno di legge succitato.

Nell'intervento dell'onorevole Ceravolo vi è una osservazione in merito ad una bilancia economica dei servizi marittimi; su questo punto, se ho inteso esattamente il senso dell'espressione dell'onorevole Ceravolo, per quanto attiene al problema non dei porti, dei servizi portuali, ma per quanto attiene soltanto al problema della flotta e quindi al servizio che essa espleta nel trasporto internazionale delle merci, sappiamo dalle statistiche elaborate dalla Banca d'Italia che in ordine al fatturato della marina italiana per i trasporti internazionali, nel 1972, abbiamo un totale di 1.000 miliardi, di cui 800 per il traffico internazionale, ed il resto per il traffico interno. Se consideriamo l'aspetto del fatturato nei traffici internazionali, dell'ordine di 800 miliardi, ed il disavanzo della bilancia dei noli marittimi, di circa 80 miliardi nel 1972, possiamo dire che, globalmente, per quanto attiene ai traffici internazionali, la risposta della marina italiana

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

è circa del 90 per cento. Non vedo, per ora, quali siano le ragioni per cui più oltre, nell'ambito del medesimo intervento dell'onorevole Ceravolo, si parla di migliaia di miliardi ogni anno. A meno che ci si riferisca a tutto il complesso, cioè al problema portuale.

Bisogna riconoscere che il trasporto marittimo internazionale non è soltanto effettuato, nei confronti dell'Italia, *import-export*, dai paesi con i quali abbiamo scambi: potremmo quindi dire 40 per cento per ciascuno, e 20 per cento a paesi terzi non interessati. Rispetto al limite teorico del 40 per cento, che sarebbe di nostra competenza, abbiamo soltanto il 18 per cento: in verità un po' poco, mentre gli Stati Uniti d'America hanno il 22 per cento, e l'Inghilterra il 27 per cento.

Il problema, quindi, della dotazione della flotta italiana è rappresentato dal fatto che, oggi, siamo praticamente al nono posto tra le marine mercantili di tutto il mondo; se escludiamo la Liberia e qualche altro Stato ben noto con « bandiera-ombra », ci troviamo praticamente al settimo posto; nell'ambito dell'Europa comunitaria, poi occupiamo il secondo posto, dopo la Gran Bretagna. Il problema è rappresentato, non tanto dal naviglio, quanto dai porti: è lì la fondamentale crisi del problema dei trasporti marittimi italiani.

Detto questo, intendo riferirmi ad una osservazione che ha costituito, diciamo così, il *leitmotiv* dell'intervento dell'onorevole Bogi, che ha incentrato il suo discorso sul problema della politica portuale e della programmazione: ha fatto bene ad insistere su questo punto, perché, in materia, non possiamo fare a meno di accettare un discorso programmatico.

Manchiamo, oggi, di parametri circa gli interventi in materia. Non possiamo fare una programmazione nel campo dei trasporti e, specialmente dovendo impiegare somme per più porti, non abbiamo, almeno dalla esperienza fino ad ora conosciuta nel nostro paese, parametri precisi, mentre ci sono all'estero. È augurabile che, nel futuro, anche l'Italia sia in grado di poterlo fare. Però, debbo pure accettare l'osservazione fatta dall'onorevole Ceravolo, il quale afferma che, mentre si fa un piano dei porti, non si sa che cosa sia il riflesso di esso rispetto al piano dei trasporti di superficie. È verissimo, noi manchiamo anche di questo, cioè manchiamo di una politica globale dei trasporti. In questa politica globale dei trasporti il problema dei porti non può restare isolato. Anche se non si potrà stabilire in un piano dei porti un coordinamento per ogni porto si potrebbe, intanto, fare un

esperimento pilota di qualche porto principale, per cui l'effettuazione di opere portuali sia connessa e contemporanea alla soluzione dei problemi di trasporto ferroviario e stradale.

Per quanto riguarda la questione istituzionale, hanno preso la parola gli onorevoli Ceravolo, Poli e Canepa.

Sono perfettamente d'accordo, perché ormai da parecchio tempo le Commissioni interessate hanno sollevato questo problema. In Italia la questione generale delle competenze ministeriali in materia di trasporti è malgovernata e irrazionalmente distribuita; e questo lo risentiamo anche nel settore portuale, dove abbiamo la duplice competenza del Ministero dei lavori pubblici e di quello della marina mercantile. Qui è necessario che il Governo rifletta, perché non vi sia, poi, una reazione da parte dei gruppi parlamentari per imporre una soluzione che sarebbe opportuno fosse presentata dal Governo. È anche vero quello che ha detto l'onorevole Ceravolo che a coprire i posti, soprattutto della marina mercantile, si sono avvicendati tanti ministri e un bell'elenco di sottosegretari, il che significa che non si dà sufficiente importanza ad una politica marinara nel nostro paese.

Per quanto attiene alla questione delle gestioni portuali, che qui non era possibile introdurre, dati i limiti del provvedimento che stiamo discutendo, sono anch'io del parere che l'efficacia del nostro intervento è commisurata alla situazione presente. Se noi avessimo una moderna organizzazione delle gestioni portuali, potremmo sperare in una migliore efficienza dell'intervento per opere portuali. Anche su questo punto il Parlamento è bene che porti avanti alcune proposte già presentate, anche in merito alla questione della classifica dei porti perché in questa materia siamo rimasti a criteri stabiliti nel secolo scorso, quasi cento anni fa; salvo dire che l'unica cosa un po' recente è il codice della navigazione del 1942, ma fatto in tempi tali che oggi può dirsi in parte superato.

Tornando ancora ad altre questioni che sono state toccate negli interventi dei colleghi, possiamo rilevare che il punto centrale è stato individuato in ordine al raccordo tra questo disegno di legge e il famoso piano pluriennale a cui nell'articolo 1 si fa riferimento. Di questa interpretazione: si tratta di un disegno di legge puramente di avvio, di rodaggio, che non ha alcuna pretesa. Chi volesse pensare che questo disegno di legge costituisce un rifinanziamento puro e semplice della legge 27 ottobre 1965, n. 1200,

perderebbe di vista completamente l'opportunità, sostenuta da tutti i gruppi, di avere finalmente un piano organico poliennale, e non di qualche anno, ma che assicuri interventi nel campo portuale al nostro paese. Ora, a risolvere questo problema dovrebbe costituire stimolo la progettata riapertura del canale di Suez ed il suo ricalibramento: infatti, se venisse ripristinato come era prima, non sarebbe molto interessante il trasporto attraverso il canale, anche se non vi passeranno le massime petroliere.

Vi è un altro motivo che induce a chiedere al Governo che il disegno di legge in esame costituisca, a breve distanza di tempo, la premessa di un piano poliennale: il fatto, che è stato già osservato dall'onorevole Ceravolo, che in materia di lavori portuali non è possibile commettere opere in quantità ridotta. Si deve avere la sicurezza di disporre di piani che assicurino gli interventi per molti anni. La legge n. 1200, i cui stanziamenti sono terminati nel 1969, come ha osservato un collega, ha avuto una durata di esecuzione doppia rispetto al periodo degli stanziamenti; il che significa che vi è stata notevole difficoltà nella ripresa di opere portuali con tale provvedimento. In precedenza, infatti, non si era avuto un intervento globale sui porti italiani, bensì soltanto qualche legge speciale riferita a singoli porti. Considerato che il provvedimento in esame stanziava soltanto 160 miliardi, a distanza di un anno o due si dovrebbe avere la sovrapposizione o, se si vuole, l'assimilazione, all'interno del nuovo piano, di una somma sufficiente per condurre una vera politica portuale. Ritardi nell'esecuzione dei piani sono stati già ricordati in diversi interventi: sarebbe opportuno che, anche a questo proposito, si seguisse il criterio già suggerito in occasione della discussione del piano per le ferrovie, ossia il criterio di elaborare piani i cui programmi non siano commisurati al momento, per quanto riguarda il valore della lira, ma siano in rapporto ad un tasso d'inflazione eventualmente anche eccedente rispetto ad una misura prudenziale, in modo che non ci si debba più trovare di fronte al caso che, passato qualche anno, i miliardi previsti da un piano siano serviti per uno o due terzi dei lavori per cui erano stati stanziati. Bisogna, cioè, tener conto dei tempi tecnici e amministrativi e calcolare un tasso di svalutazione tale per cui vi sia una aderenza il più possibile veritiera tra la cifra che si intende spendere e le opere che si potranno effettuare.

POLI. Meglio sarebbe accelerare i tempi.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. In parte viene fatto.

POLI. Entro certi limiti, sì, ma non è logico che si debba aspettare, come ora, cinque anni.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. Il disegno di legge in esame contiene alcuni articoli di snellimento, ma non sono convinto che ciò sarà sufficiente per superare completamente le difficoltà.

POLI. D'accordo, ma oggi il tempo previsto è eccessivo.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. Circa il problema della concentrazione, ritengo che il criterio adottato dalle Commissioni competenti sia l'unica strada possibile per trovare una soluzione che non ripeta i moduli del passato. Si tenga presente quanti porti sono stati aiutati con la legge n. 1200: circa 35 porti. Con questa proposta, ammettendo che rimanga il criterio del 90 per cento per i porti della seconda categoria, prima classe, si aiuteranno al massimo una quindicina di porti. Non ritengo, tuttavia, che si debba dire, come ha detto l'onorevole Ceravolo, che « siamo ancora al punto di prima: si continua nella politica sbagliata di stillicidio e di dispersione ». È un primo tentativo. È certo che, di fronte al fabbisogno...

CERAVOLO. Stillicidio perché si tratta solo di 160 miliardi.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. Ma dispersione significa il contrario di concentrazione e nel concetto di dispersione non rientra la quantità.

Per quanto riguarda la questione del ricorso al mercato finanziario di garanzia dello Stato suggerita dall'onorevole Belci, la rinvio al prossimo piano, perché non siamo in grado di autorizzare con questa legge il ricorso al mercato finanziario per tutti gli enti portuali, che hanno statuti diversi; qualcuno degli stessi, comunque, dispone già di questa possibilità. Ma la questione è quella della garanzia dello Stato. A proposito della garanzia dello Stato, occorrerebbe inserire nella stessa legge

una sorta di fondo di garanzia. Non essendo noi in grado di avere un tale appoggio dal tesoro, il problema è semplicemente rinviato, anche se sono d'accordo sul concetto, del tutto nuovo in questo particolare settore.

E vengo finalmente ad una questione di fondo, quella dello scaglionamento nel tempo degli stanziamenti previsti. La proposta venuta dalla Commissione bilancio ha ridotto, dopo un tormentato dibattito, le annualità da sei a cinque. Vorrei a questo punto formulare un suggerimento al ministro Lauricella: mi chiedo se non sia possibile, cioè, ridurre ulteriormente il tempo in questione — quanto meno di un anno —, concentrando gli stanziamenti di 160 miliardi in quattro anni. Ho cercato di tenere presenti i tempi relativi agli impegni di spesa e quelli concernenti l'erogazione di detti stanziamenti. Sarei, invece, meno disposto ad una riduzione a tre anni, a parte la famosa dichiarazione, del tutto contraria a tale soluzione, del rappresentante del tesoro. Stante la necessità di ripresa dei lavori in materia portuale, e considerata la fase di stanca cui siamo arrivati, sono del parere che, a parte i dieci miliardi relativi all'anno in corso — cifra che non si può modificare — non saranno spesi (benché per essi sia possibile in buona parte l'impegno) i 70-80 miliardi che, stando ad una proposta di emendamento, si riferiscono al secondo ed al terzo anno, cioè al 1975 e al 1976. Non vorrei moltiplicare i residui passivi, che sollevano poi obiezioni da parte degli stessi proponenti degli emendamenti. Riterrei, di conseguenza, giusto uno scaglionamento che seguisse questi criteri: mantenuti fermi i 10 miliardi per il primo anno, dovrebbero esserne fissati 25 per il secondo (così da non avere obiezioni da parte del Tesoro), 65 — in luogo dei 50 prima previsti — per il terzo e 60 per il quarto.

L'onorevole Ballarin, insieme con altri colleghi, ha presentato un ordine del giorno relativo ad alcuni problemi concernenti il porto di Chioggia. Come gli onorevoli colleghi sanno, il decreto di classificazione dei porti, il n. 1888, considerò il porto di Chioggia un tutt'uno con quello di Venezia. Ai fini della erogazione dei fondi, poiché a Venezia esiste un provveditorato al porto il quale non ha però competenza su Chioggia, si opererà nella maniera seguente: l'erogazione di cui sopra per Venezia verrà fatta all'ente portuale (in base all'articolo 5), mentre per Chioggia all'ufficio del genio civile marittimo. Questo per sottolineare la necessità che da parte di chi provvederà alla formulazione del programma si tenga conto della classificazione unitaria cui

ho accennato, che ha per altro il difetto di essere relativa a destinatari di fondi che sono separati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore per la maggioranza della X Commissione, onorevole Marocco.

MAROCO, Relatore per la maggioranza della X Commissione. Signor Presidente, quale relatore ho avuto modo di seguire il lungo ed approfondito dibattito che ha accompagnato l'esame del provvedimento del quale ci stiamo occupando, dapprima in Commissione, quindi in Assemblea. Ho potuto rilevare come dai diversi interventi dei colleghi — ai quali va il ringraziamento per l'apprezzabile contributo che hanno recato alla elaborazione del nuovo testo — sia emerso un comune dato di giudizio, del resto già scontato, relativo alla inadeguatezza dei mezzi finanziari messi a disposizione per far fronte, seriamente, al potenziamento del nostro sistema portuale. Si tratta di giudizi e di indicazioni ripetutamente espressi in questi ultimi tempi, in occasione dell'esame delle leggi sulla cantieristica e sui credito navale, temi che meritavano di essere richiamati anche in questa circostanza, ben consapevoli che la situazione dei porti italiani debba sempre più essere adeguatamente posta all'attenzione dell'opinione pubblica, oltre che del Governo, del Parlamento e degli altri organi responsabili, nel quadro di un'azione di inserimento del settore del trasporto marittimo fra i grandi problemi del paese.

Ricordare che il 90 per cento delle nostre importazioni ha luogo via mare e che nel decorso anno sono state imbarcate e sbarcate circa 400 milioni di tonnellate di merci, significa ricordare che si è in presenza di un'attività economica di dimensioni notevoli, oltre che di rilievo nazionale, e sul cui andamento una attenta indagine è d'obbligo. Tale analisi è stata e viene svolta in varie sedi: in sede privata, spesso dall'armamento, per verificare in quali casi e in che misura l'industria dei trasporti marittimi è negativamente influenzata dal diverso livello di efficienza dei porti; in sede pubblica, e segnatamente nell'ambito del Ministero della marina mercantile, nel quadro della politica portuale nazionale; infine, in sede regionale e locale, nel contesto di più limitati ma pur validi problemi. Le conclusioni che in tutti questi settori di osservazione si traggono sono fra loro concordanti: i porti nazionali sono molti, ma in gran parte insufficienti e con una gestione

tecnico-giuridica superata. Si può, pertanto, affermare che il *trend* di crescita del traffico marittimo in Italia è avvenuto nonostante vi siano diversi fattori che condizionano negativamente lo sviluppo portuale nel nostro paese, e questi si riferiscono alle strutture portuali vere e proprie. Basti pensare che Rotterdam dispone di circa 70 chilometri di banchine e che Anversa ne dispone per 100 chilometri, mentre il maggior porto italiano, Genova, può disporne solamente per circa 26 chilometri, cioè appena un quarto dello sviluppo degli accosti di Anversa. Altrettanto grave è la situazione sotto il profilo della disponibilità degli spazi. A Genova, infatti, per mancanza di spazi si debbono movimentare circa 60 mila tonnellate per ettaro, contro le 30 mila movimentate nei porti del nord. Ma alla mancanza di spazio vanno aggiunte anche la inadeguatezza delle apparecchiature meccaniche e portuali, nonché le insufficienze delle infrastrutture ferroviarie, stradali e idrovie al servizio o a sostegno dei porti.

Nonostante queste carenze, il nostro sistema portuale evidenzia progressivamente un maggior dinamismo nell'insieme dei porti europei, talché viene da chiedersi a quali livelli arriverebbe il traffico portuale qualora fossero assunte ampie iniziative per assicurare ai nostri porti un maggior grado di competitività rispetto agli altri scali europei. Appare evidente, allora, come un'azione di potenziamento e ristrutturazione dei porti nazionali, che tenga conto del problema delle attrezzature fisse, delle banchine, dei piazzali, dei magazzini e dei mezzi meccanici di ogni tipo, dovrebbe occupare un posto di massima considerazione nella scala delle priorità dei problemi nazionali, azione che non dovrebbe trascurare l'esigenza della concentrazione degli stanziamenti in un numero limitato di porti, quelli cioè di rilevante interesse nazionale, capaci di svolgere una funzione strategica nei confronti dell'Europa. A questo proposito, vale la pena di ricordare che già nel 1963 il CNEL, al termine di una completa e attenta indagine sui porti nazionali, indicò la via da seguire: concentrare cioè su un numero minore di porti tutti gli sforzi economici dello Stato. Questa, in fondo, è la via che altri paesi europei hanno già intrapreso. L'esempio francese, con i suoi sei porti di interesse nazionale, è alquanto eloquente.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, è convinzione comune che alcuni eventi di rilievo molto recenti, quali quel-

lo della crisi petrolifera e il forte deficit della nostra bilancia dei pagamenti, destinati, nonostante ogni ottimismo, a far sentire i loro effetti negativi ancora a lungo, potrebbero ricevere un contributo non indifferente al loro ridimensionamento se il nostro settore dei trasporti marittimi fosse ad un soddisfacente livello di efficienza. Ora però si prospetta la possibile, auspicata riapertura del canale di Suez, che certamente pone problemi non ancora valutabili a pieno nelle loro dimensioni ma che vanno subito individuati affinché i porti nazionali, specialmente quelli del versante adriatico, possano approntare idonee strutture alle variazioni del traffico che necessariamente avverranno.

Si tratta, come si vede, di problemi che richiedono l'adozione di iniziative da condurre in tempi assai brevi e che postulano l'assenza di impacci e di impedimenti, specie di ordine burocratico, appesantiti dalla divisione delle competenze. Un razionale riassetto legislativo dovrà quindi contribuire a creare una organizzazione portuale economicamente apprezzabile, caratterizzata da una considerevole capacità di realizzare in tempi il più possibile limitati i conseguenti interventi.

Il disegno di legge sottoposto all'esame dell'Assemblea si configura come un provvedimento urgente di primo intervento, da ricordarsi al piano organico poliennale. Le modifiche migliorative apportate dalla Commissione, sia in ordine ai criteri d'impiego delle somme stanziare sia in ordine alle procedure, pur non prevedendo una massiccia e qualificante devoluzione finanziaria, a seguito delle difficoltà economiche che sta attraversando il paese, costituiscono tuttavia il presupposto indispensabile per l'ulteriore sviluppo e la definitiva affermazione nei prossimi anni della politica marinara nel nostro paese, che verrebbe così ad acquisire nell'ambito economico italiano ed europeo quelle posizioni di prestigio da tempo auspiccate.

Ed è con questo convincimento, onorevoli colleghi, che sarà certamente sorretto da concrete iniziative, sia da parte del Governo sia del Parlamento, che si raccomanda l'approvazione del disegno di legge n. 2066.

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

LAURICELLA, Ministro dei lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero anzitutto dare un riconoscimento di merito e un convinto apprezzamento dell'opera dei relatori per l'attento e qualificato lavoro

svolto non solo a sostegno di questo disegno di legge ma anche per la prospettazione di valide proposte in tema di politica delle infrastrutture e dei porti. Del pari, desidero rivolgere un ringraziamento agli onorevoli colleghi intervenuti, che sia nel consenso come nella critica hanno certo contribuito ad una migliore specificazione delle esigenze relative al particolare e importante problema che è oggetto di questo disegno di legge, e quindi complessivamente hanno contribuito ad una migliore impostazione del testo.

Desidero subito dire che non posso disconoscere che, trattandosi di provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti, si possa, come si è fatto da più parti, molto opportunamente, discutere di questioni relative ai traffici marittimi, della loro migliore organizzazione, in una parola della politica dei trasporti marittimi. Ma mi si consenta di dire che, proprio per l'oggetto particolare del disegno di legge all'esame dell'Assemblea, la presenza e la competenza del titolare del Ministero dei lavori pubblici non solo non sono estranee ma anzi hanno una preminenza istituzionale e funzionale, anche perché, a mio avviso, è in questo settore che si svolge l'iniziativa dell'attività operativa rivolta alla migliore organizzazione dei porti, alla loro costruzione e localizzazione. Dirò ancora che non sfugge alla consapevolezza del Governo l'importanza che assume nel contesto dello sviluppo economico nazionale un sistema portuale. È certo in dipendenza di questa consapevolezza che il Governo si è preoccupato e si preoccupa tuttora di mantenere l'iniziativa legislativa che è all'attuale esame della Camera, e per la quale invoca una sollecita approvazione, anche in considerazione che — come la legge stessa propone — bisogna al più presto provvedere ad un piano organico d'intervento per i porti italiani.

La discussione in aula di un piano di intervento nel settore portuale ha, nell'attuale congiuntura economica, molteplici e rilevanti significati politici. Innanzitutto, testimonia di una volontà politica volta ad individuare gli strumenti essenziali per porre in essere concrete iniziative in materia di assetto del territorio. E qui mi pare che debba essere richiamata la giusta definizione dell'onorevole Giovanni Enrico Lombardi, quando ha detto che questo non è certo un provvedimento che abbia delle ambizioni o delle velleità, ma piuttosto un provvedimento di avvio e di rodaggio, in preparazione anche di quel piano poliennale nel cui ambito dev'essere conce-

pita, individuata ed organicamente elaborata una politica concreta.

Ho più volte avuto occasione di sostenere — e colgo l'occasione di questo dibattito per ribadirlo, e con ferma convinzione — che l'unico strumento di cui oggi dispone la collettività nazionale per mettere in movimento la dualistica realtà socio-economica del paese, è quello di una politica territoriale che vede misurata la sua adeguatezza da due parametri ben definiti.

Il primo è l'effettuazione di una grande manovra di riassetto mediante la realizzazione di programmi pianificati a livello nazionale per investimenti in beni finali e cioè in infrastrutture. E non v'è dubbio che una operazione di riassetto mediante infrastrutture, non potrà essere che il frutto di una attenta pianificazione nazionale. E per questo che vedo, con grande soddisfazione, discutere oggi in Parlamento un programma, che per la sua dimensione nazionale significa affermazione della precisa volontà politica di farsi carico, operativamente, dei grandi problemi che condizionano ogni ipotesi di riassetto del territorio. Perché, onorevoli colleghi, sono consapevole che ogni disegno programmatico, ogni disegno di riforma è ancorato al territorio visto come complesso di fattori, prima di tutto umani e poi economici, sociali, fisici, geografici. Di ciò siamo consapevoli, nel senso che il dibattito meridionalista trova la sua conclusione in una realistica, direi spietata analisi delle realtà territoriali, le uniche sulle quali, come organizzazione pubblica, come rappresentanza al Governo di forze democratiche e riformatrici, abbiamo il potere-dovere di incidere, possedendo alcuni strumenti per farlo.

Non è solo questo il significato politico che bisogna attribuire a questo disegno di legge. C'è dell'altro. Innanzi tutto la presa di atto della non più procrastinabile esigenza di dotare il paese di quelle infrastrutture che ne condizionano lo sviluppo. E i porti sono fra queste. L'imminente riapertura del canale di Suez ha il significato di una scommessa la cui posta è il reinserimento, in questa congiuntura economica, nel circuito dei grandi traffici europei. E se questo nostro paese, per condizioni geografiche, è proiettato nel Mediterraneo, ciò non significa necessariamente che esso sia il canale obbligato per i traffici che attraverso il Mediterraneo si dirigono verso l'Europa continentale e comunitaria.

Per far ciò, per renderci anello indispensabile di una catena economica, che o ci coinvolge o ci isola, è necessario armare strutture

efficienti e competitive che rendano il nostro sistema portuale preferenziato da quei traffici, rispetto all'avanzata organizzazione francese e, soprattutto, rispetto alla modernissima rete portuale nord-europea servita da una fitta rete di idrovie, argomento questo sul quale mi auguro avrò occasione di ritornare per le possibilità obiettive esistenti e per le prospettive che può aprire anche nel nostro paese.

E non dimentichiamo lo sforzo ingente in corso in Jugoslavia per realizzare strutture portuali nuove e in definitiva sostitutive di quelle nazionali.

Dobbiamo pensare a porti non più a servizio delle esigenze commerciali e produttive delle aree metropolitane nazionali, ma dobbiamo pensare ad un sistema portuale differenziato ed integrato, costituito a misura europea, a misura dei traffici che il livello comunitario e le intese commerciali con i paesi dell'oriente europeo esigono e pretendono con urgenza. Se c'è una strada per ritornare ad essere, al di là della congiuntura economica, attori di un grande processo di sviluppo ed integrazione continentale, questa strada è quella di attrezzarci adeguatamente per divenire elementi necessari di questo processo.

Ma un altro significato politico di questo disegno di legge, che mi pare opportuno rilevare, è quello che il programma di cui stiamo discutendo, ancorché modesto nella sua entità complessiva, consente di smobilizzare e rendere produttivi gli investimenti intermedi già effettuati, rimasti incompleti proprio per carenza di fondi.

È vero, sono state formulate critiche sulla entità dello stanziamento in rapporto alle esigenze.

Il provvedimento si manifesta come validamente collegato a questo intendimento programmatico senza che sia preclusa la possibilità certa e non ipotetica di interventi finanziari successivi e graduati in modo continuo e organico, che rendano costante il flusso degli investimenti e degli interventi anche a fronte delle accresciute esigenze dei traffici marittimi.

Oltretutto, onorevoli colleghi, questa non è l'ultima spiaggia per il nostro sistema portuale, questa, semmai, è una tappa essenziale per consentire, con la continuità degli stanziamenti, l'ulteriore avanzamento di opere già intraprese che per il loro impegno e per la loro complessità comportano tempi tecnici necessari. E la proposta formulata da alcuni onorevoli colleghi, e segnatamente dall'onorevole Ceravolo, di restringere agli esercizi 1975-1976 i tempi finanziari del programma, ha il

suo limite nella concreta spendibilità delle somme: non versiamo in un settore che consenta tempi tecnici ravvicinati. Le opere marittime hanno esigenze di realizzazione prolungata e, quindi, ritengo che, con l'adozione del disegno di legge in discussione, anche per formulazione dell'articolo 3, si consenta l'assunzione di tutti gli impegni di spesa entro il 1976 e la realizzazione di essi negli esercizi immediatamente successivi. È anche vero che esistono dei residui passivi che fanno carico, soprattutto, a realizzazioni indirette del Ministero dei lavori pubblici: ma è in avanzatissimo corso la formulazione di norme di snellimento procedurale che mi danno la fiducia che i residui passivi possano essere eliminati.

Sono stati sollevati dubbi sulla qualificazione del Ministero dei lavori pubblici in tema di porti, ritenendosi questo un campo attribuibile al Ministero della marina mercantile. Questa è l'occasione, onorevoli colleghi, per ribadire che il ruolo che il Ministero dei lavori pubblici ha riservato, oggi, dopo la costituzione delle regioni, dopo il trasferimento delle competenze, dopo l'adozione del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, è di grande momento vitale per la realizzazione di quel disegno che abbiamo più sopra indicato. Innanzitutto, sul terreno della gestione del territorio. Su questo terreno c'è necessariamente la presenza, la partecipazione, la capacità decisionale delle regioni. La pianificazione urbanistica regionale è l'unico strumento disponibile per la collettività per affrontare e risolvere problemi che gestiti a Roma, centralisticamente, s'erano aggravati, con la conseguenza di avere offerto la condizione — almeno una delle condizioni — su cui hanno prosperato opere di saccheggio dei beni e dei valori territoriali del nostro paese.

E, d'altro canto, non è con funzionari, ma con volontà e responsabilità politica ai diversi livelli, quali quelle che sono in testa alle regioni, che si può operare una pianificazione territoriale seria ed incisiva.

Ma, a questo punto, è necessario ribadire che coesiste con l'esigenza ora espressa, quella di realizzare a livello statale un disegno di pianificazione territoriale che si raccordi con la programmazione economica e ne costituisca la premessa prima e l'attuazione poi. Il discorso della pianificazione territoriale propone, come elemento riequilibratore del sistema, quello che realizza le priorità; ed è pacifico che una sistemazione portuale ed una politica dei porti sono fatti a sé stanti, una questione meramente settoriale.

Sarebbe illegittimo e fallace ritenere che la gestione del territorio a livello nazionale sia e possa essere solo la sommatoria, la registrazione asettica delle varie pianificazioni regionali ancor peggio di diverse programmazioni settoriali. Daremmo in tal modo un contributo alla realizzazione di un disegno territoriale caratterizzato da neutralità rispetto alla più importante, alla più grave antinomia che possiede e condiziona il paese, quella tra nord e sud.

Nessuno di noi vuole neutralità, ognuno di noi afferma di voler realizzare il riequilibrio. Ebbene lo strumento di questo riequilibrio a livello di macropianificazione è e non può che essere il Ministero dei lavori pubblici oggi, domani ristrutturato in ministero del territorio. Un ministero che assicuri anche una serie di servizi in questo settore: la documentazione sistematica delle pianificazioni che si vanno formulando a tutti i livelli; lo studio e la documentazione della fisica territoriale, essenziale in un paese come il nostro; l'analisi approfondita delle componenti del processo territoriale a livello nazionale. Servizi questi che nessuna regione può garantire per il paese, giacché richiedono unicità di linguaggio, di metodi, di prospettazione; servizi che tutte le regioni potranno utilizzare rafforzando ed ampliando le loro capacità di pianificazione e di intervento. E un servizio, in particolare, desidero riprendere e sottoporre alla vostra attenzione: quello per l'escavazione dei porti, che deve assumere in un nuovo contesto caratterizzato dalla produttività, il significato di efficiente strumento a disposizione della comunità nazionale.

In tema di gestione del territorio non si deve togliere una virgola a quanto è attribuito alla competenza regionale, come per converso è doveroso svolgere sino in fondo, nella maniera più efficiente e valida, il compito oneroso attribuito dalla legge al Ministero dei lavori pubblici. Sarebbe colpevole non farlo.

Ma nella problematica territoriale vi è dell'altro. Mi riferisco alla serie di interventi infrastrutturali che il decreto presidenziale n. 8 riserva alle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici. E tra questi proprio i porti di seconda categoria, prima classe, e le opere marittime.

Per riferirmi a certe sollecitazioni rivolte all'accelerazione dei tempi tecnici costruttivi, ritengo di recepire quanto ha suggerito testé il relatore onorevole Lombardi, nel senso di una più moderna normativa finanziaria e

procedurale. In questo quadro, e per compiere sino in fondo i compiti attribuiti ai lavori pubblici che va rivendicata, fra le misure straordinarie per l'emergenza, una più adeguata attribuzione di disponibilità.

E se di residui passivi si è parlato, essi non sono nei capitoli di bilancio in diretta gestione al Ministero, ma vanno ricercati nella frammentazione e nella interdipendenza funzionale, che ha operato grandemente contro le autonomie locali, invischiata nella consunta meccanica di contributi e mutui che nel concreto trasferiva ad altri la reale gestione dei lavori pubblici.

Onorevoli colleghi, non sono trascorsi sei mesi dalla conversione in legge del decreto-legge con il quale è stata stanziata la somma necessaria — 30 miliardi — per la riparazione del porto di Palermo, danneggiato da una eccezionale devastatrice mareggiata. Ebbene, questi fondi, gestiti direttamente dal Ministero dei lavori pubblici non hanno prodotto residui passivi, hanno già prodotto opere, opere oggi ultimate o che lo saranno entro il mese di maggio. Se volevate una prova, un elemento concreto, attuale, l'ho fornito.

Se questo è il ruolo del Ministero dei lavori pubblici, se questi sono i significati politici che attribuiamo al disegno di legge ora all'esame, non possiamo non esprimere la convinzione che dobbiamo pervenire, e a tempi brevi, alla formulazione di un piano organico d'intervento nel settore portuale che la legge stessa propone e presuppone.

Il senso di questo disegno di legge è di assicurare la continuità del programma di potenziamento e di agibilità dei porti nazionali, anticipando il piano organico di cui più sopra abbiamo detto, al fine di cominciare a costruire una politica nuova per i traffici commerciali e per i trasporti.

E non è per spirito di corporazione, non è per difendere una sfera di attribuzioni legislativamente indicata che ritengo opportuno riaffermare che la gestione delle infrastrutture in genere, e di quelle portuali in particolare, non può essere scollegata dal Ministero dei lavori pubblici che è l'unico organo dotato di esperienze atte a portarle avanti concretamente, compiutamente, in piena aderenza a quelle esigenze di economia del territorio di cui il Ministero stesso è il primo titolare.

Il provvedimento che state esaminando, onorevoli colleghi, si manifesta quindi come validamente collegato, sia all'esigenza di completamento delle attuazioni in corso, sia alle prospettive più vaste del futuro, cioè ad un

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

intento programmatico che trova il suo fondamento sugli interventi ora disposti e la sua proiezione nella possibilità certa e non ipotetica di successivi impegni finanziari che rendano costante il flusso dei finanziamenti in modo da accompagnare, anzi, da anticipare le esigenze accresciute dei traffici marittimi.

Ho già, più sopra, affermato che il sistema portuale va differenziato ed integrato, raccogliendo la giusta osservazione dell'onorevole Poli. Ribadisco che questa affermazione, che ha un riscontro oggettivo, sarà ripresa perché i programmi operativi, dopo una attenta valutazione governativa, siano resi compatibili con questa oggettiva segnalazione.

Non mi pare egualmente attuale e motivata la richiesta che sia consentita agli enti portuali l'assunzione diretta di mutui per l'attuazione di opere previste nei piani regolatori di porti. Certamente, questa è una soluzione finanziaria adatta ad aggregare ulteriori disponibilità intorno a programmi di intervento necessari ed altamente produttivi. Ma non tiene conto della situazione attuale e di quel disegno di riequilibrio a cui facciamo costante riferimento, giacché consentirebbe al di fuori d'ogni pianificazione il ricorso frammentario e disorganico al credito. Per altro posso assicurare che, nell'ambito delle norme allo studio per l'acceleramento ed il potenziamento di opere pubbliche, questo problema trova adeguata soluzione promuovendo le condizioni per una ulteriore mobilitazione di maggiori volumi di credito, in misura compatibile con le esigenze monetarie del paese, e in particolare con le esigenze di pianificazione nazionale.

La riduzione degli esercizi di iscrizione per la spesa prevista per il piano, rispetto all'attuazione del piano stesso, appare del tutto ultronea e non può avere alcuna implicazione con il piano pluriennale che dovrà avere sì carattere di organicità, ma soprattutto di autonomia finanziaria ottenuta attraverso una larga manovra delle possibilità offerte dal mercato finanziario. Penso che si possa prendere in considerazione, tuttavia, la proposta del relatore per la maggioranza, onorevole Lombardi.

In conclusione, onorevoli colleghi, a me pare che questo disegno di legge, nei suoi limiti, di cui abbiamo espresso piena consapevolezza, abbia piena validità per ciò che consente nell'immediato e per le possibilità che apre per il futuro, in un contesto in cui a maggiori esigenze corrisponda una sempre maggiore assunzione di responsabilità e del Governo e del Parlamento, oggi più che mai

chiamati ad indicare, con strumenti legislativi, le linee dello sviluppo del paese in senso sociale ed economico e, in definitiva, attraverso la promozione della condizione umana nel senso democratico.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo delle Commissioni riunite IX e X.

Si dia lettura dell'articolo 1.

GUARRA, Segretario, legge:

« Per la progettazione e l'esecuzione di opere portuali o per il completamento di quelle iniziate, per l'effettuazione di accertamenti e saggi di carattere geologico e geognostico relativi a dette opere, per gli studi necessari alla predisposizione del piano di cui al secondo comma del presente articolo, per interventi specifici ai fini della sicurezza e contro l'inquinamento, nonché per la fornitura dei mezzi fissi e mobili necessari alle operazioni portuali, è autorizzata la spesa di lire 160 miliardi.

La spesa, di cui al precedente comma, costituisce una anticipazione di un piano organico pluriennale di investimenti portuali, il quale sarà presentato dal Governo entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge. Tale piano dovrà anche prevedere la riorganizzazione e il potenziamento dei mezzi del servizio escavazione porti.

La somma di 160 miliardi di lire sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi nell'anno finanziario 1974, di lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1975, di lire 50 miliardi nell'anno finanziario 1976, di lire 50 miliardi nell'anno finanziario 1977 e di lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1978 ».

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

ART. 1.

Al primo comma dopo le parole: contro l'inquinamento, inserire le seguenti: per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazione porti.

1. 1. Federici, Korach, Ceravolo, Ballarin, Fossarini.

Al secondo comma dopo le parole: di cui al precedente comma, inserire le seguenti: sarà prevalentemente destinata ad incrementare l'efficienza funzionale delle strutture esistenti e.

1. 2. Korach, Ceravolo, Federici.

Sostituire il terzo comma con il seguente:

La somma di 160 miliardi di lire sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi nell'anno finanziario 1974, di lire 70 miliardi nell'anno finanziario 1975, di lire 80 miliardi nell'anno finanziario 1976.

1. 3. **Ceravolo, Korach, Ballarin, Federici, Foscarini.**

FEDERICI. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FEDERICI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che sia stato già ampiamente dimostrato da tutti gli intervenuti (particolarmente questa mattina dai relatori per la maggioranza e dallo stesso ministro) come il provvedimento in discussione sia fortemente inadeguato rispetto alle esigenze. Anzi, è stato detto e ripetuto sovente che esso rischia di aggravare ulteriormente la già drammatica situazione dei porti, sia con riferimento all'attuale realtà dei trasporti marittimi, sia con riferimento ai problemi generali dell'economia del paese (mi riferisco alla bilancia dei pagamenti), sia con riferimento allo sviluppo della marineria mondiale, anche in vista dell'apertura del canale di Suez, sia — aggiungo io — con riferimento ai problemi che le nuove realtà sindacali porranno al settore in vista di richieste giuste per i nuovi assetti dell'organizzazione del lavoro portuale.

Mi pare pertanto di capire che la maggioranza si stia attestando sulla decisione di approvare questo provvedimento considerandolo come una legge-ponte. Debbo anche dire, però, che c'è stata una specie di progressione: si era partiti con la definizione di progetto-francobollo (se non ricordo male le parole dell'onorevole Giovanni Enrico Lombardi), si è poi passati alla definizione di provvedimento-ponte e adesso si è arrivati a definirlo un provvedimento di avvio e di rodaggio al futuro piano poliennale.

Mi pare che la scalata, dal punto di vista delle parole, sia notevole, ma dal punto di vista della realtà siamo rimasti fermi alla situazione esistente all'inizio di questo dibattito. Ci si chiede, pertanto — qui è il problema — di studiare alcune norme di raccordo in vista del piano poliennale futuro. Orbene, noi vorremmo richiamare l'attenzione su quali sono questi raccordi che la relazione della maggioranza ha particolarmente sottolineato. Se non andiamo errati, onorevole Giovanni

Lombardi, questi raccordi dovrebbero essere dati in primo luogo dagli interventi relativi all'effettuazione di accertamenti e saggi di carattere geologico e geognostico, agli studi necessari alla predisposizione del futuro piano poliennale, agli interventi per la sicurezza e contro l'inquinamento. Il secondo raccordo dovrebbe essere dato dalla definizione della spesa di 160 miliardi, appunto, come anticipazione. Non abbiamo niente da dire circa questi due emendamenti che sono stati apportati all'originario disegno di legge, ma vogliamo sostenere il nostro primo emendamento da un altro punto di vista.

Come è possibile che il rinnovamento del servizio escavazione porti venga rinviato al futuro piano, quando dovrebbe essere chiamato a questi compiti? Non vi è dubbio che deve essere chiamato a determinati compiti proprio per quegli interventi relativi agli accertamenti, agli studi, ma soprattutto agli interventi per la sicurezza.

Noi vorremmo qui veramente richiamare l'attenzione delle forze della maggioranza, dei relatori, del ministro, perché riteniamo che altrimenti anche in questa direzione si vada avanti senza la testa. Noi siamo convinti, cioè, che sia necessario provvedere immediatamente a un minimo di correzione al testo, per quanto attiene all'attività dell'escavazione dei porti, se si vuole che questa legge di finanziamento per i porti sia in grado in qualche modo di funzionare.

In secondo luogo — chiediamo — come si potrà mantenere aperta la prospettiva dello sviluppo dei porti, in base a tutte le considerazioni che qui sono state svolte, se non si ha un minimo di possibilità di provvedere a dragare i porti per i quali sussiste questa necessità?

Si parla oggi — e il signor ministro lo sa bene — della necessità di dragare oltre 10 milioni di metri cubi di materiale tutti gli anni, mentre attualmente il nostro servizio di escavazione porti raggiunge al massimo un milione e mezzo di metri cubi annuali, più i 200 mila metri cubi straordinari che ogni tanto viene chiamato a dragare.

Ebbene, io credo che anche a questo riguardo la scelta debba essere duplice. Se non si vuole stanziare già con questo provvedimento una somma la cui entità dovrà essere stabilita dal Governo, per questo scopo, si andrà decisamente nella direzione della privatizzazione anche di questo servizio, che è già stato fortemente privatizzato, soprattutto in questi ultimi anni.

Devo anche dire, signor ministro, che, proprio in relazione a quello che lei ha detto nella sua replica con riferimento al disegno di legge n. 2546, approvato dalla IX Commissione (Lavori pubblici) della Camera, e recante modifiche alla tabella allegata al decreto del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972, mi pare che vi sia una contraddizione.

Lei ha parlato, giustamente, di quel decreto delegato e di quel disegno di legge per riconfermare — e noi siamo d'accordo — l'impegno del Ministero dei lavori pubblici in questa direzione. Ma, signor ministro, nel disegno di legge approvato appunto dalla IX Commissione, al secondo comma dell'articolo 5, si dice anche che « una aliquota del personale da assumere sarà riservata per la sua funzionalità al servizio escavazione porti ». Per questo ci sembra che vi sia una contraddizione. Già oggi, infatti — e lei lo sa molto bene —, il servizio escavazione porti è nell'impossibilità di funzionare per scarsità di mezzi, quindi già oggi gran parte di questo personale è spesso inutilizzato, mentre, non solo per mantenere i livelli di occupazione, ma anche a seguito del trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di lavori pubblici, si va nella direzione di un aumento dell'aliquota di personale da assumere e da impiegare per l'escavazione porti. Mi pare dunque che il rifiutare questo emendamento sia in contrasto con tale decisione.

Quanto all'emendamento Korach 1. 2, credo che dobbiamo ribadire una questione importante. L'emendamento tende a stabilire che la spesa di cui al primo comma dell'articolo in questione sarà prevalentemente destinata ad incrementare l'efficienza funzionale delle strutture esistenti. Non mi soffermerò sulla descrizione della situazione dei porti italiani, ma desidero ricordare che non mi pare che la precisazione da noi proposta sia superflua, come sostengono i relatori per la maggioranza. Innanzitutto, proprio la critica più pesante, emersa in questo dibattito, è stata rivolta alla mancanza delle attrezzature, degli arredi tecnici nei porti italiani, e che ha determinato in misura sempre maggiore la privatizzazione dei porti del nostro paese. Voglio accennare solo alla questione delle autonomie funzionali delle concessioni demaniali, che non viene risolta da questa legge, la quale, se vuole costituire un primo passo — come ha affermato il ministro — deve almeno cominciare ad affrontare questo problema. Infatti le carenze tecnologiche, le conseguenti strozzature, i ritardi che si creano nel servi-

zio portuale, incapace, come è stato detto, di corrispondere alla domanda soprattutto dei nuovi vettori marini, hanno provocato scompensi e deficit per gli enti pubblici di gestione.

Noi vogliamo sottolineare, signor ministro, che tale situazione ha determinato una elevazione dei costi portuali. Credo che occorra prendere atto non solo della necessità formale, ma anche della necessità concreta che, proprio per abbattere il più possibile gli elevati costi dei servizi portuali, è necessario che questa legge impegni il Governo in tale direzione. Desidero aggiungere che il problema relativo all'efficienza funzionale delle strutture esistenti va esaminato sotto un altro profilo, cui non si è assolutamente fatto cenno da parte delle forze della maggioranza durante il dibattito. Si tratta di considerare quanti sono gli infortuni che colpiscono i lavoratori portuali proprio per il fatto che molte volte l'attrezzatura tecnica non solo è inadeguata, ma è fortemente obsoleta.

Noi tutti conosciamo le condizioni in cui troppo spesso sono costretti ad operare i lavoratori delle compagnie portuali, siano essi dipendenti da enti pubblici o da armatori privati. Sappiamo cioè che le attrezzature esistenti oggi nei porti, oltre a creare seri ritardi e clamorosi danni alla nostra economia, determinano anche situazioni drammatiche per gli infortuni sul lavoro cui danno luogo nei nostri porti. Pertanto, anche su questo secondo emendamento noi insistiamo non per una questione formale, ma per ragioni che ci sembrano concrete e particolarmente rilevanti.

Quanto all'emendamento Ceravolo 1. 3, sostitutivo del terzo comma dell'articolo 1, tendente a concentrare la spesa in un più ristretto numero di esercizi finanziari, pur avendo ascoltato le dichiarazioni rese in proposito dai relatori per la maggioranza e dal signor ministro, in sede di replica, ritengo nostro dovere insistere, almeno per i seguenti motivi.

Non ripeto il primo motivo, che del resto è stato più volte da tutti ribadito in questa aula; si tratta cioè di vedere se è possibile colmare almeno in parte il grave ritardo dei nostri porti, che tutti noi abbiamo potuto constatare. Altro motivo è rappresentato dal fatto che noi non riteniamo che la concentrazione della spesa in tre esercizi determini una concreta impossibilità di spendere, soprattutto da parte degli enti portuali e dei grandi porti. Ritengo che il signor ministro ed i relatori per la maggioranza conoscano

un documento che, già da parecchio tempo, definisce tutti i progetti di tutti i porti, o di quasi tutti i porti, del nostro paese. Pertanto, ritengo che non si possa sostenere che, concentrando nell'arco di tre esercizi finanziari la spesa prevista da questo disegno di legge, si provochi in qualche modo il fenomeno dei residui passivi.

Concluderò riprendendo un argomento addotto dall'onorevole Ceravolo: durante il dibattito in Commissione, abbiamo sentito, da parte di operatori economici e di sindacati, richiedere questa concentrazione del periodo di spesa, ma devo anche aggiungere, signor ministro, che l'allora sottosegretario Arnaud si era personalmente impegnato, pronunciando un suo giudizio sulla possibilità che questa spesa potesse essere operata nell'arco di tre anni. Anche perché — torno a ripetere — i progetti in questione, in larga massima, non solo sono già pronti, ma sono anche stati ampiamente studiati ed elaborati.

Signor Presidente, alla stregua delle precedenti considerazioni, raccomandiamo alla Camera l'approvazione dei tre emendamenti illustrati. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al secondo comma sostituire le parole: entro un anno, con le seguenti: entro sei mesi.

1. 4. Baghino, Marino, Galasso.

Sostituire il terzo comma con il seguente:

La somma di 160 miliardi di lire sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 20 miliardi nell'anno finanziario 1974, di lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1975, di lire 50 miliardi nell'anno finanziario 1976, di lire 50 miliardi nell'anno finanziario 1977 e di lire 15 miliardi nell'anno finanziario 1978.

1. 5. Galasso, Baghino, Marino.

BAGHINO. Chiedo di svolgerli io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Vorrei spiegare brevemente le ragioni per cui proponiamo di sostituire il termine di un anno con quello di sei mesi; se ne avessimo avuto la possibilità, avremmo eventualmente proposto di correggere anche la data.

Questo provvedimento, una volta approvato in questa sede, dovrà seguire il proprio iter presso il Senato. Dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*, scatterebbe, secondo la formulazione dell'articolo 1, il termine di un anno entro il quale dovrebbe essere presentato il piano poliennale. Si giungerebbe, in definitiva, alla fine del 1975. In seguito questo piano dovrà essere sottoposto all'esame parlamentare e passeranno quindi, come minimo e a voler far presto, altri sei mesi per la sua discussione e approvazione nei due rami del Parlamento.

Alla luce di queste considerazioni, noi riteniamo che, stabilendo un termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge per la presentazione del piano organico pluriennale di investimenti portuali, si offra al Governo un'ampia possibilità di investimento in questo settore, tenuto anche conto dello stadio già avanzato degli studi riguardanti il piano dei porti, e si offra altresì l'occasione di considerare questo disegno di legge, che ci accingiamo a votare, come una specie di anticipazione e di inizio della nuova fase di intervento cui il piano dei porti deve dar luogo.

Poche parole mi siano consentite per quanto concerne l'emendamento Galasso 1. 5. È noto che la ripartizione della spesa stanziata dal disegno di legge in esame doveva prevedere un'erogazione di 8 miliardi nell'anno finanziario 1973 e di 22 miliardi nell'anno finanziario 1974, cioè in totale 30 miliardi nei primi due anni. Ebbene, noi proponiamo di elevare a 20 miliardi la spesa prevista per l'anno finanziario 1974, rispetto a quella di 10 miliardi indicata nel testo del disegno di legge, il che comporta una diminuzione di 10 miliardi complessivamente sull'onere di 30 miliardi originariamente previsto fino all'esercizio finanziario 1974.

PRESIDENTE. Qual è il parere delle Commissioni sugli emendamenti presentati all'articolo 1?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, Relatore per la maggioranza della IX Commissione. Per quanto concerne l'emendamento Federici 1. 1, desidero fare osservare che la situazione in cui versa il servizio escavazione porti (SEP) è, diciamo così, fallimentare, per cui sarebbe necessaria innanzi tutto un'indagine in ordine ai suoi compiti, alla quantità e alla qualità delle persone addette e al materiale. Ricordo che già in Commissione, nel dichiararmi favorevole all'esigenza di un migliore funziona-

mento di questo servizio, ho espresso l'avviso che, in questo settore, fosse necessario un disegno di legge *ad hoc*, nel quale fosse possibile prevedere sia una riorganizzazione del servizio, sia la necessaria dotazione.

Ritengo pertanto che non sia opportuno stornare 30 o 40 miliardi dei 160 complessivi stanziati da questo disegno di legge, per cercare di porre in alto un tentativo di aiuto al SEP, tenuto conto delle attuali gravi deficienze che caratterizzano questo servizio, una parte notevole delle cui strutture (e ne ho l'elenco) non è in grado di funzionare. Domando a me stesso, a questo proposito, se un articolo di un'altra legge, che consente di sistemare determinate persone al SEP, sia attuale oggi, in mancanza di mezzi, il cui ammodernamento richiede una dotazione di decine di miliardi.

Vogliamo impedire l'esecuzione delle opere portuali solo per tentare di aiutare il SEP? Decida il Parlamento. A nome della Commissione, mi dichiaro contrario a questo emendamento.

Vorrei pregare i presentatori dell'emendamento Korach 1. 2 di ritirarlo, perché esso entra nel merito di criteri diversi da quelli previsti dall'articolo 1. Infatti, all'articolo 1 abbiamo la descrizione della natura degli interventi in ragione del controllo degli organi addetti, onde consentire una spesa che la ragioneria generale e la Corte dei conti possano poi approvare. Alcuni di questi interventi sono connessi, dal punto di vista del tempo, alle opere da eseguire; altri invece si riferiscono agli studi necessari alla predisposizione del piano, che dobbiamo far iniziare subito, se non vogliamo attendere oltre l'anno che è previsto al secondo comma.

L'emendamento viene ad aggiungere un elemento nuovo, che non è possibile inquadrare nel criterio della concentrazione e nemmeno in quello che, in materia di interventi portuali, opera una netta distinzione tra deficienze strutturali e deficienze funzionali, come previsto nel primo piano quinquennale. Ritengo che non sia possibile stabilire *a priori*, come vorrebbe l'emendamento, un confronto fra le strutture e la loro efficienza funzionale. Pregherei di non insistere su questo emendamento, perché può darsi che, a ragion veduta, gli organi addetti al programma — in primo luogo il ministero dei lavori pubblici e poi quello della marina mercantile — si trovino nella necessità di non attenersi a questo documento per la situazione obiettiva. Quindi, per non imbrigliare l'operazione che attueranno intanto il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero della marina mercantile, pre-

gherei che questo argomento fosse esaminato al momento di discutere un piano poliennale contenente, ai fini della programmazione, i parametri degli interventi.

Per quanto riguarda l'emendamento Cera-volo 1. 3, mi rendo conto di quella che è stata l'osservazione del Ministero del tesoro e del punto di vista del ministro, e quindi non posso accettare tale emendamento.

Per quanto attiene poi all'emendamento Baghino 1. 4, faccio presente che si tratta di materia opinabile trattandosi di termini, evidentemente, non perentori. Ritengo che per compiere un lavoro accurato occorra un certo tempo, anche per arrivare ad una svolta decisiva nella programmazione portuale.

Per quanto riguarda invece l'emendamento Galasso 1. 5, che prevede lo spostamento di 10 miliardi dall'anno finanziario 1978 all'anno finanziario 1974, faccio presente che c'è l'ostacolo del bilancio dello Stato già approvato che prevede soltanto 10 miliardi per il 1974.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli emendamenti presentati all'articolo 1?

LAURICELJA, *Ministro dei lavori pubblici*. Rimettendomi in gran parte alle argomentazioni e al parere espresso dal relatore, molto brevemente dirò che, per quanto riguarda l'emendamento Federici 1. 1, desidero intanto riaffermare l'intendimento del Governo così come è stato da me espresso nella mia replica. Mi rendo conto, d'altro canto, della necessità di pervenire ad una ristrutturazione, organizzazione e ammodernamento del servizio escavazione porti che certamente deve e può svolgere un'azione essenziale sia per l'agibilità dei porti sia per le stesse esigenze dei traffici marittimi. Tuttavia desidero dire che questo non può non essere incluso in una visione organica di ristrutturazione del servizio e per questo, aderendo al parere del relatore, esprimo parere negativo.

Per quanto riguarda l'emendamento Korach 1. 2, ritengo che possa essere accolto l'invito del relatore a ritirarlo ed in questo senso avanzo analoga richiesta, anche perché ciò può meglio consentire la formulazione e quindi la predisposizione di quegli elementi di valutazione che poi debbono essere trasferiti nel piano poliennale.

Per quanto riguarda l'emendamento Baghino 1. 4, concordo con il parere espresso dal relatore, nel senso cioè che il termine di sei mesi previsto per la preparazione e l'approntamento del programma può essere

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

considerato come una volontà di sollecitazione, ed in questo senso io posso accoglierlo a nome del Governo, cioè nel senso di porre mano immediatamente alla predisposizione degli elementi formativi del piano poliennale per sottoporli poi all'approvazione del Parlamento. La verità, però, è che si tratta di un lavoro che richiede il tempo necessario e che ha bisogno di valutazioni attente e meditate. Pertanto esprimo anch'io parere negativo.

Per quanto riguarda gli emendamenti Ceravolo 1. 3 e Galasso 1. 5, concordo con il parere del relatore anche perché, come ho avuto modo di dire, la disposizione dell'articolo 3 consente di poter impegnare tutta la spesa entro il 1976 evitando in tal modo anche il formarsi di residui passivi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Federici, mantiene il suo emendamento 1. 1, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

FEDERICI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È respinto*).

Onorevole Federici, mantiene l'emendamento Korach 1. 2, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

FEDERICI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È respinto*).

Onorevole Baghino, mantiene il suo emendamento 1. 4, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

BAGHINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È respinto*).

Onorevole Ceravolo, mantiene il suo emendamento 1. 3, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

CERAVOLO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È respinto*).

Onorevole Baghino, mantiene l'emendamento Galasso 1. 5, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

BAGHINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo delle Commissioni.

(*È approvato*).

Si dia lettura degli articoli 2 e 3 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

GUARRA, Segretario, legge:

ART. 2.

« Con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato per gli anni finanziari dal 1975 al 1978, in relazione al prevedibile andamento dei tributi erariali e alle possibilità del mercato finanziario, potranno essere autorizzate, sulla base del programma nazionale di sviluppo economico, maggiori spese per gli interventi di cui al precedente articolo, in aggiunta a quelle previste dalla presente legge ».

(*È approvato*).

ART. 3.

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni di spesa in ciascun esercizio per importi non superiori allo stanziamento dell'esercizio medesimo e dei due successivi, purché i relativi pagamenti si effettuino entro i limiti dei rispettivi stanziamenti.

Gli impegni possono riguardare anche incarichi di progettazione conferiti per opere da appaltarsi in esercizi finanziari successivi.

Potranno altresì essere stipulati contratti aventi per oggetto opere o complessi di lavori, la cui consegna ed esecuzione siano ripartite in più esercizi finanziari ».

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 4.

GUARRA, Segretario, legge:

« Gli stanziamenti autorizzati con la presente legge devono essere destinati, per non meno del 90 per cento, alle necessità di porti

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

di seconda categoria, prima classe, il cui traffico commerciale, con esclusione degli oli minerali, abbia superato nel 1972 un milione di tonnellate. La parte restante degli stanziamenti deve essere destinata alle necessità degli altri porti di competenza dello Stato ».

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire le parole: per non meno del 90 per cento, *con le seguenti:* per non oltre il 90 per cento.

4. 1.

Bassi.

Sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

La parte restante degli stanziamenti deve essere destinata, per la metà, alle necessità degli altri porti di competenza dello Stato e per la residua metà ai porti delle isole minori, comunque classificati, anche se di competenza degli enti locali.

4. 2.

Bassi.

Aggiungere, in fine, le seguenti parole: dando priorità alla sicurezza dei collegamenti marittimi delle isole minori, ed ai porti caratterizzati da particolare specializzazione.

4. 3.

Bassi.

L'onorevole Bassi ha facoltà di svolgerli.

BASSI. Il mio emendamento 4. 1 intende applicare il criterio della concentrazione, che è alla base del provvedimento in esame, ponendo il limite del 90 per cento. L'attuale formulazione prevede che non meno del 90 per cento della spesa disponibile possa essere destinata ai 15 maggiori porti: in tal modo potrebbe non rimanere nulla per alcuni porti che pure hanno urgenza di opere. Il mio emendamento 4. 2 tende a stabilire una sorta di concentrazione anche per l'impiego dei 16 miliardi che rappresentano il residuo 10 per cento. Tale cifra, infatti, essendo le necessità del sistema portuale italiano infinitamente superiori, consentirà soltanto di affrontare situazioni particolarmente urgenti. L'emendamento propone che il 50 per cento di questa somma, cioè 8 miliardi, sia destinato a risolvere il problema delle isole minori, nelle quali abitano cittadini che non sono collegati con la terraferma anche per lunghi periodi. Motivi di sicurezza e di civiltà dovrebbero suggerire una specifica destinazione di parte della somma anche a questi porti, che rientrano quasi tutti nella competenza dello Stato; ma se ve ne fosse qual-

cuno di competenza degli enti locali, si consentirebbe una deroga, non avendo avuto questi ultimi finora la possibilità di risolvere i problemi portuali.

L'emendamento 4. 3 è subordinato al 4. 2. Ove il Governo non intendesse accogliere l'indicazione del 50 per cento della somma residua contenuta nell'emendamento 4. 2, l'emendamento in questione indica una priorità nello stesso senso, ma senza un limite di intervento.

PRESIDENTE. Qual è il parere delle Commissioni sugli emendamenti presentati all'articolo 4 ?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, Relatore per la maggioranza della IX Commissione. Per quanto riguarda l'emendamento Bassi 4. 1, relativo al criterio di concentrazione degli interventi, resto d'avviso che sia preferibile la soluzione adottata dalle Commissioni. Dire « per non oltre il 90 per cento » potrebbe anche significare che ai porti principali sia destinato unicamente il 70 per cento della spesa globale. Il che fa venir meno quella operazione di concentrazione sulla quale si sono detti d'accordo tutti i gruppi parlamentari.

In ordine all'emendamento Bassi 4. 2, vi è da rilevare che siamo di fronte ad un provvedimento che si riferisce ad opere dello Stato, non a porti passati alla competenza regionale. Del resto, in sede di Commissione, il relatore aveva già accennato all'opportunità che per i problemi indicati dall'emendamento in questione si provvedesse con apposito disegno di legge, con riferimento alla legge n. 281. in materia di finanziamento alle regioni, ed allargando gli effetti della stessa alle regioni a statuto speciale. Per quanto attiene alla questione delle isole minori, cui accennano sia l'emendamento 4. 2 sia l'emendamento 4. 3, preciso che la Cassa per il mezzogiorno interviene per le opere portuali. Fino ad un anno e mezzo fa risulta che erano stati spesi 144 miliardi. Aggiungo che è in corso di presentazione un disegno di legge relativo all'erogazione di 77 miliardi per opere portuali della Cassa per il mezzogiorno: opere portuali che vanno al di là della differenziazione tra opere statali ed opere regionali. Mi pare sia incongruo portare avanti l'elemento cui ci si è riferiti, che disturba l'operazione che si intende attuare con il disegno di legge.

PRESIDENTE. Il Governo ?

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Concordo con il parere del relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Bassi, mantiene i suoi emendamenti 4. 1, 4. 2 e 4. 3, non accettati dalla Commissione né dal Governo?

BASSI. Signor Presidente, dalla replica del relatore ho avuto la sensazione che il Governo accolga tali emendamenti come raccomandazione. Interpreto in questo senso il parere espresso dal relatore e dal Governo e non insisto perché gli stessi siano posti in votazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo delle Commissioni.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 5.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« A carico degli stanziamenti autorizzati con la presente legge sono disposte assegnazioni di fondi a favore degli enti portuali, istituiti con legge, ed abilitati a norma del loro statuto. Possono inoltre essere disposte assegnazioni di fondi a favore degli altri enti portuali, istituiti con legge, qualora a giudizio del Ministero dei lavori pubblici siano ritenuti idonei a provvedere per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di cui al precedente articolo 1.

Le somme di cui al precedente comma saranno accreditate ai singoli enti portuali su di una contabilità speciale, istituita a nome degli stessi presso le competenti sezioni di tesoreria. I prelievi saranno effettuati in base a stati di avanzamento vistati dal revisore tecnico, delegato dal Ministro dei lavori pubblici presso gli enti stessi, ovvero, per gli enti per i quali non sia previsto detto organo, dal competente ingegnere capo dell'ufficio del genio civile per le opere marittime.

Gli enti medesimi presenteranno al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti a discarico delle somme prelevate.

Agli enti portuali, destinatari delle assegnazioni di fondi di cui al presente articolo, sono applicabili le norme di cui agli articoli 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della presente legge ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Dopo il terzo comma, inserire il seguente:

Gli enti portuali di cui sopra sono autorizzati ad emettere prestiti obbligazionari,

garantiti dallo Stato, per un importo non superiore a quello dei fondi assegnati agli enti stessi.

5. 1.

Korach, Ceravolo, Federici.

FEDERICI. Chiedo di svolgerlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FEDERICI. Signor Presidente, ritengo che la sostanza dell'emendamento sia di immediata evidenza. Non credo sia necessario, quindi, insistere su di essa.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sull'emendamento?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. Pregherei i presentatori di ritirarlo, signor Presidente, poiché appare prematuro rispetto al momento in cui ci troviamo.

PRESIDENTE. Il Governo?

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Condivido il parere espresso dal relatore, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Federici, mantiene l'emendamento Korach 5. 1, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

FEDERICI. No, signor Presidente. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo delle Commissioni riunite.

(*E approvato*).

Si dia lettura degli articoli 6, 7 e 8, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

GUARRA, *Segretario*, legge:

ART. 6.

« Il programma generale degli interventi da finanziare con le somme di cui al precedente articolo 1, è approvato, sulla base delle direttive del CIPE e sentite le regioni direttamente interessate, congiuntamente dai ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

È fatto salvo il disposto di cui all'articolo 5 della legge 26 giugno 1965, n. 717.

I programmi esecutivi del programma generale sono disposti dal ministro dei lavori pubblici d'intesa con quello della marina mercantile.

Entro il 31 marzo di ogni anno a partire dal 1975, il ministro dei lavori pubblici presenterà al Parlamento, in allegato alla relazione sulla situazione economica del paese, una relazione sui programmi esecutivi realizzati negli anni precedenti ».

(È approvato).

ART. 7.

« Per gli interventi di cui alla presente legge il parere del consiglio superiore dei lavori pubblici sostituisce quello di ogni altro organo consultivo, singolo o collegiale, salvo il disposto del comma seguente.

Per i contratti di importo superiore a un miliardo di lire e per quelli di importo superiore a lire 200 milioni se stipulati a seguito di trattativa privata, è richiesto altresì il parere della commissione di cui all'articolo 19, secondo comma, del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito con modificazioni nella legge 13 maggio 1965, n. 431.

Il parere della commissione, di cui al precedente comma, è inoltre richiesto per i casi previsti ai successivi articoli 9 e 12, secondo comma ».

(È approvato).

ART. 8.

« Quando l'amministrazione dei lavori pubblici intende avvalersi dell'appalto-concorso, si applicano le norme di cui all'articolo 2 del regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1396, convertito nella legge 27 maggio 1926, n. 1013. Il parere della commissione, di cui allo stesso articolo, è sostitutivo di ogni altro parere ».

(È approvato).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 9.

GUARRA, *Segretario*, legge:

« I contratti possono essere conclusi a trattativa privata, in deroga al disposto dell'articolo 6 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e dell'articolo 41 del regolamento approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, anche quando ricorrano comprovati motivi di economicità o di congrua riduzione dei tempi di esecuzione ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 9.

9. 1.

Marino, Baghino, Galasso.

BAGHINO. Chiedo di illustrarlo io, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. L'emendamento ha come scopo, con tutta evidenza, l'eliminazione dell'appalto privato.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione su questo emendamento ?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la maggioranza della IX Commissione*. Contrario, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ?

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono contrario, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 9, di cui gli onorevoli Marino ed altri hanno proposto la soppressione, nel testo delle Commissioni.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli 10, 11, 12, 13, 14 e 15, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

GUARRA, *Segretario*, legge:

ART. 10.

« In deroga a quanto disposto dal capitolato generale d'appalto, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063, alle imprese appaltatrici non spettano interessi o compensi in dipendenza del pagamento dei corrispettivi in più anni finanziari. Negli atti precontrattuali e contrattuali sarà iscritta una espressa clausola e sarà precisata la ripartizione dei corrispettivi nei vari anni finanziari ».

(È approvato).

ART. 11.

« In deroga al disposto dell'articolo 337, primo comma, della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, il Ministero dei lavori pub-

blici può autorizzare la consegna dei lavori contemporaneamente all'approvazione della aggiudicazione.

Per le opere che si eseguono in economia, la consegna dei lavori può essere autorizzata contemporaneamente all'approvazione dei decreti dei relativi progetti o perizie.

Qualora il contratto non fosse approvato, si applica il secondo comma dell'articolo 337 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F ».

(*È approvato*).

ART. 12.

« Può essere disposta l'esecuzione in economia dei lavori, dei servizi e delle forniture, il cui importo non sia superiore a cento milioni di lire.

Nei casi d'urgenza, può essere disposta la esecuzione in economia dei lavori, dei servizi e forniture di importo superiore a lire cento milioni, anche al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 66 del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350, e successive modificazioni ».

(*È approvato*).

ART. 13.

« Per gli atti inerenti alla esecuzione degli interventi di cui alla presente legge, il controllo di legittimità è esercitato in via successiva ».

(*È approvato*).

ART. 14.

« All'onere di lire 10 miliardi, derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1974, si farà fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

(*È approvato*).

ART. 15.

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ».

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

GUARRA, *Segretario*, legge:

La Camera,

nell'approvare il disegno di legge n. 2066 « Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti »,

impegna il Governo

a tener nel dovuto conto, negli stanziamenti per l'esecuzione delle opere nonché per le forniture di cui all'articolo 1 del disegno di legge in discussione, che il porto di Chioggia (che nell'ultimo quinquennio ha quadruplicato la sua attività) costituisce, secondo lo spirito e la lettera del decreto 30 luglio 1888, n. 5629, parte integrante del porto della laguna di Venezia.

9/2066/1 **Ballarin, Ceravolo, Federici, Foscari, Korach.**

La Camera,

nell'approvare il disegno di legge n. 2066 « Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti »,

impegna il Governo

a proporre tempestivamente all'approvazione della Camera il piano organico per la ristrutturazione globale del porto di Trieste, che tenga conto:

a) del rilancio che potrebbe derivare all'attività dell'emporio giuliano dalla riattivazione del canale di Suez;

b) della necessità di espansione delle aree destinate alle installazioni portuali triestine per la costituzione di un porto-territorio;

c) della particolare posizione geo-politica del porto di Trieste, soggetto alla concorrenza dei porti di Fiume e Capodistria.

9/2066/2 **de Vidovich, Baghino, Borromeo D'Adda, Tassi, Tremaglia, Delfino, Saccucci, Turchi, Marchio, de Michieli Vitturi, Petronio.**

La Camera,

nell'approvare il disegno di legge n. 2066 « Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti », e in particolare l'articolo 4 che per le sue caratteristiche non può prevedere impegni consistenti almeno per i porti maggiori del basso Adriatico,

impegna il Governo

a tener nel dovuto conto, nella suddivisione della parte restante degli stanziamenti oltre la parte del 90 per cento, i porti pugliesi

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

anche in rapporto ai finanziamenti di competenza della Cassa per il mezzogiorno.

9/2066/3 **Federici, Ceravolo, Korach, Foscari, Piccone.**

La Camera,

impegna il Governo

a intervenire con urgenza anche al di là del disegno di legge relativo all'autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti, per la soluzione dei problemi riguardanti il bacino di carenaggio ed il porto di La Spezia.

9/2066/4

Baghino.

La Camera,

impegna il Governo

ad affrontare con urgenza i problemi relativi ai porti turistici al fine di risolverli organicamente e univocamente data la preminente necessità del diporto nautico.

9/2066/5

Marino, Baghino.

La Camera,

impegna il Governo

perché affronti con urgenza la soluzione dei problemi relativi ai porti di Imperia e di Savona.

9/2066/6

Galasso, Baghino, Marino.

La Camera

invita il Governo

in sede di destinazione degli stanziamenti di cui all'articolo 4, ultima parte, del disegno di legge n. 2066, a sopperire prioritariamente alle necessità dei porti calabresi di Crotone, Vibo Valentia e Reggio, considerando, in particolare, che il porto di Reggio da decenni attende di essere completato, con gravissimo pregiudizio per lo sviluppo economico della città e della Calabria tutta, mortificate nelle prospettive che alla città ed alla regione competono per la loro posizione geografica.

9/2066/7

Valensise, Tripodi Antonino, Alois.

La Camera,

impegna il Governo

a trovare con urgenza la soluzione dei problemi inerenti al completamento del porto di Voltri resosi indispensabile per lo sviluppo dell'attività complessa del porto di Genova.

9/2066/8

Tripodi Antonino, Baghino, Marino.

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

LAURICELLA, Ministro dei lavori pubblici. Il Governo accetta gli ordini del giorno Ballarin 9/2066/1 e Federici 9/2066/3 (tenuto conto del fatto che già i porti pugliesi ivi menzionati sono particolarmente dotati dalla Cassa per il mezzogiorno). Accetta altresì come raccomandazione l'ordine del giorno de Vidovich 9/2066/2, l'ordine del giorno Baghino 9/2066/4 nonché gli ordini del giorno Marino 9/2066/5, Galasso 9/2066/6, Valensise 9/2066/7 e Tripodi Antonino 9/2066/8.

BALLARIN. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A quale titolo?

BALLARIN. Vorrei illustrare il mio ordine del giorno 9/2066/1, per una questione di principio, signor Presidente. Faccio rilevare che si tratta di alcune disposizioni di legge che non vengono osservate; l'ordine del giorno si richiama proprio alla necessità di rispettare queste leggi. L'onorevole ministro ha già risposto che non accetta il mio ordine del giorno; ma quest'ultimo si richiama proprio al rispetto di una legge!

PRESIDENTE. Ne chieda la votazione, onorevole Ballarin. È nel suo diritto.

LAURICELLA, Ministro dei lavori pubblici. Desidero dire, signor Presidente, che il deputato che ha testé così vivacemente protestato non ha sentito né tenuto conto delle mie dichiarazioni. Infatti, ho detto che l'ordine del giorno Ballarin ed altri 9/2066/1 è accettato dal Governo.

BALLARIN. È stato un *lapsus*!

LAURICELLA, Ministro dei lavori pubblici. La ringrazio del *lapsus*. (*Si ride*).

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

BALLARIN. Non insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole de Vidovich?

DE VIDOVIK. Non insisto.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

PRESIDENTE. Onorevole ministro, vuol ripetere il suo parere sull'ordine del giorno Federici 9/2066/3?

LAURICELLA, Ministro dei lavori pubblici. Quest'ordine del giorno è stato accettato dal Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Federici?

FEDERICI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione del suo ordine del giorno 9/2066/4, accettato dal Governo come raccomandazione?

BAGHINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione degli ordini del giorno Marino 9/2066/5, Galasso 9/2066/6 e Tripodi Antonino 9/2066/8, dei quali è cofirmatario, accettati dal Governo come raccomandazione?

BAGHINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Valensise, insiste per la votazione del suo ordine del giorno 9/2066/7, accettato dal Governo come raccomandazione?

VALENSISE. Non insisto.

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

Passiamo ora alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Merli. Ne ha facoltà.

MERLI. Signor Presidente, il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo disegno di legge che, grazie al lavoro compiuto dai relatori e dal comitato ristretto formato dalle Commissioni riunite IX e X, si presenta come innovativo nel campo degli interventi, nei criteri d'impiego, nelle procedure, negli interventi per il Mezzogiorno e nelle norme relative agli enti portuali.

I 160 miliardi stanziati dovranno far fronte alla esecuzione di opere già progettate dalle autorità portuali italiane e sono indispensabili per impedire ulteriori strozzature specie nei massimi scali nazionali. Certamente la situazione del settore portuale postula il varo a breve tempo di un piano poliennale, così com'è stato del resto auspicato dalle varie parti della Camera. Ritengo che i sei mesi perduti per l'approvazione del presente prov-

vedimento sui porti risulteranno forse proficui se nella classe dirigente si farà strada l'idea che le infrastrutture portuali debbono essere messe sullo stesso piano di quelle ferroviarie e di quelle aeroportuali al fine di consentire un sistema integrato di trasporti moderno.

Nell'occasione, al ministro dei lavori pubblici che ha seguito attentamente i nostri lavori vorrei ricordare che anche con pochi provvedimenti di carattere amministrativo — e mi riferisco soprattutto a quelli che riguardano l'organizzazione interna del suo Ministero — sarà possibile creare almeno una coincidenza fra le strutture amministrative dei lavori pubblici e quelle della marina mercantile, per consentire quel reale ed auspicato concerto nella pianificazione delle opere portuali. Non si tratta di attribuire la competenza a questo o a quel Ministero, ma di far sì che in realtà si riesca a giungere a qualche realizzazione servendosi delle strutture esistenti. Voglio citare in proposito un solo caso anomalo, che interessa la Toscana, divisa napoleonicamente sull'Arno, in quanto per ciò che riguarda il genio civile per le opere marittime al di là dell'Arno dipende da Genova e al di qua dell'Arno dipende da Roma: in tal modo non coincide con il compartimento marittimo dipendente dalla marina mercantile. È chiaro dunque che con simili strutture non è possibile fare nulla.

Un'altra raccomandazione vorrei rivolgere al ministro dei lavori pubblici, perché voglia curare la preparazione di un personale marittimista specializzato; questo personale, infatti, tende sempre più ad affluire presso le grandi società private o quelle dipendenti dagli enti di gestione. È evidente che, se non si dispone di un personale all'altezza della situazione per far sì che dai progetti di massima si passi ai progetti esecutivi, si dovrà ricorrere anche in questo campo, come si è dovuto fare in altri campi, fuori dell'amministrazione dello Stato, agli enti di gestione pubblica.

Con queste brevi osservazioni, mi auguro che anche il Senato possa giungere sollecitamente all'approvazione del presente provvedimento.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato tra breve a scrutinio segreto.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Per consentire la votazione contemporanea del provvedimento testé esaminato e di quelli discussi nella seduta di ieri,

propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di passare immediatamente al punto n. 6 anziché all'esame dei disegni di legge di cui ai punti quarto e quinto.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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 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 » (2414);

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e l'Australia per evitare la doppia imposizione sui redditi derivanti dall'esercizio del trasporto aereo internazionale, concluso a Canberra il 13 aprile 1972 » (2633);

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sulla procedura applicabile alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei regolari, adottato a Parigi il 10 luglio 1967 » (2658);

« 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) (2719);

« 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) (2827);

« 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);

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

Sarà altresì votato a scrutinio segreto il disegno di legge n. 2066, oggi esaminato.

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

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

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti:

« 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 » (2414);

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	311
Voti contrari	9

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e l'Australia per evitare la doppia imposizione sui redditi derivanti dall'esercizio del trasporto aereo internazionale, concluso a Canberra il 13 aprile 1972 » (2633);

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	311
Voti contrari	9

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale sulla procedura applicabile alla determinazione delle tariffe dei servizi aerei regolari, adottato a Parigi il 10 luglio 1967 » (2658);

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	311
Voti contrari	9

(La Camera approva).

« 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) (2719):

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	310
Voti contrari	10

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repub-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

blica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972 » (*approvato dal Senato*) (2827):

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	312
Voti contrari	8

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	309
Voti contrari	11

(*La Camera approva*).

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

Presenti	320
Votanti	223
Maggioranza	112
Voti favorevoli	216
Voti contrari	7

Hanno dichiarato di astenersi 97 deputati.

(*La Camera approva*).

« Autorizzazione di spesa per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti » (2066):

Presenti e votanti	320
Maggioranza	161
Voti favorevoli	210
Voti contrari	110

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbiati Dolores	Amadeo
Accreman	Amodio
Achilli	Andreotti
Aiardi	Angelini
Alesi	Antoniozzi
Aliverti	Armani
Allegri	Armato
Allocca	Ascarì Raccagni
Aloi	Azzaro
Alpino	Baccalini
Altissimo	Baghino

Balasso	Caruso
Baldassari	Casapieri Quagliotti
Baldassi	Carmen
Baldi	Cascio
Ballardini	Cassanmagnago
Ballarin	Cerretti Maria Luisa
Bandiera	Castelli
Barba	Castellucci
Barbi	Castiglione
Barca	Catella
Bardelli	Ceccherini
Bardotti	Ceravolo
Bartolini	Cerra
Bassi	Cervone
Bastianelli	Cesaroni
Battaglia	Chiovini Cecilia
Beccaria	Ciacchi
Belei	Cirillo
Bellisario	Cocco Maria
Benedetti Gianfilippo	Codacci-Pisanelli
Bernardi	Conte
Bernini	Corghi
Bertè	Costamagna
Biagioni	Cottone
Bianchi Alfredo	Cristofori
Bianchi Fortunato	Cusumano
Bianco	D'Alessio
Bini	Dall'Armellina
Boffardi Ines	Damico
Bogi	D'Aniello
Boldrin	D'Arezzo
Bologna	D'Auria
Bonalumi	de' Cocci
Bonomi	Degan
Borghi	Del Duca
Borra	De Leonardis
Bortolani	Dell'Andro
Bortot	Del Pennino
Botta	De Maria
Bottarelli	de Meo
Bottari	de Vidovich
Bozzi	Di Giannantonio
Brandi	Di Leo
Bressani	Di Puccio
Bucalossi	Dulbecco
Bucciarelli Ducci	Elkan
Busetto	Evangelisti
Buzzoni	Fabbri
Cabras	Federici
Caiazza	Ferrari-Aggradi
Calvetti	Ferretti
Canestrari	Ferri Mario
Capra	Ferri Mauro
Cardia	Fibbi Giulietta
Cariglia	Finelli
Cárolì	Fioret
Carrà	Fiorello
Carri	Flamigni

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

Ferretti	Pellicani Giovanni
Fibbi Giulietta	Pellizzari
Fioriello	Piccone
Flamigni	Pochetti
Foscarini	Raffaelli
Fracchia	Raicich
Furia	Raucci
Gambolato	Riga Grazia
Gastone	Sandomenico
Giannantoni	Sbriziolo De Felice
Giovannini	Eirene
Guglielmino	Scipioni
Jacazzi	Scutari
Korach	Sgarbi Bompani
La Bella	Luciana
La Marca	Skerk
Lavagnoli	Stefanelli
Lizzero	Tamini
Macaluso Emanuele	Terraroli
Mancinelli	Tesi
Mancuso	Tessari
Maschiella	Todros
Menichino	Tripodi Girolamo
Mignani	Trombadori
Milani	Vaghi
Monti Renato	Vania
Niccolai Cesarino	Venegoni
Niccoli	Vespignani
Pani	Vetere
Pegoraro	Vitali
Pellegatta Maria	Zoppetti

Proposta di assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa del seguente disegno di legge:

alla III Commissione (Esteri):

« Soppressione della delegazione presso l'ambasciata italiana a Washington e dell'annessa sezione acquisti » (*urgenza*) (2935) (*con parere della I e della V Commissione*).

La suddetta proposta di assegnazione sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. È in corso di esame presso la IX Commissione (Lavori pubblici), in sede referente, il disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1974, n. 115, recante norme per ac-

celerare le procedure in materia di edilizia residenziale » (2929).

Nell'ipotesi che la Commissione ne concluda in tempo l'esame, propongo che il disegno stesso sia iscritto all'ordine del giorno della prossima seduta e che la Commissione sia autorizzata a riferire oralmente all'Assemblea, ove non risulti possibile la tempestiva presentazione della relazione scritta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Proposta di trasferimento di un progetto di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa del seguente progetto di legge, per il quale la VI Commissione permanente (Finanze e tesoro), cui già era stato assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

Senatori SMURRA ed altri: « Modificazioni alla tabella n. 1 allegata alla legge 17 dicembre 1971, n. 1154, sul riordinamento del ruolo degli ufficiali in servizio permanente della Guardia di finanza » (*approvato dalla VI Commissione del Senato*) (2593).

La suddetta proposta di trasferimento sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Approvazioni in Commissioni.

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

dalla III Commissione (Esteri):

STORCHI ed altri: « Istituzione della conferenza nazionale dell'emigrazione » (2888), *con modificazioni e con il nuovo titolo: « Convocazione della conferenza nazionale dell'emigrazione »*;

dalla VIII Commissione (Difesa):

« Modifiche alle norme sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (*approvato dalla IV Commissione del Senato*) (2509), *con modificazioni*;

dalla VIII Commissione (Istruzione):

« Istituzione di un posto in soprannumero di professore universitario di ruolo da assegnare alla facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali dell'università di Roma » (approvato dalla VII Commissione del Senato) (2803).

Annunzio di proposte di legge.

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

FERIOLI e QUILLERI: « Riapertura del termine di cui all'articolo 2 della legge 17 dicembre 1957, n. 1238, concernente contributi statali per la riparazione e ricostruzione di fabbricati danneggiati o distrutti dagli eventi bellici » (2965);

CUSUMANO: « Provvedimenti in favore dell'Istituto autonomo case popolari di Palermo » (2966);

NAHOUM ed altri: « Provvedimenti in favore dei militari e graduati di truppa dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e degli allievi dei corpi organizzati militarmente, divenuti invalidi per causa di servizio, nonché dei loro superstiti, in caso di morte » (2967);

BERNINI ed altri: « Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale » (2968).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

GUARRA, Segretario, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di lunedì 27 maggio 1974, alle 17:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

2. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 1974, n. 95, recante disposizioni relative al mercato mobiliare e al trattamento fiscale dei titoli azionari (2903);

— *Relatore:* La Loggia.

3. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 30 aprile 1974, n. 113, concernente gestione dei servizi di radiodiffusione circolare, di televisione circolare, di telediffusione su filo e di radiofotografia circolare (2928);

— *Relatori:* Bubbico e Marzotto Caotorta.

4. — Discussione del disegno di legge:

Aumento dell'organico del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza (Approvato dal Senato) (1585);

— *Relatore:* Turnaturi.

5. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1974, n. 115, recante norme per accelerare le procedure in materia di edilizia residenziale (2929);

— *Relatore:* Achilli.

6. — 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 gennaio 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, Ferrarì 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;

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. 51);

— *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.

7. — *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;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

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);

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'elettore 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.

8. — *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 13.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZiate****INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

LOSPINOSO SEVERINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere definitivamente il loro pensiero in ordine all'istituzione dell'università in Basilicata e le concrete iniziative che essi intendono con immediatezza intraprendere, non essendo più tollerabile l'insensibilità e l'assoluta mancanza di volontà politica dimostrate di fronte ad un problema di vitale importanza per la popolazione della Regione, che non può più sopportare, dopo le tante promesse ricevute, un simile stato di cose diretto ad umiliarla e mortificarla.

È recentissima la decisione adottata dal CIPE per l'istituzione dell'università dell'Aquila, decisione che l'interrogante non intende affatto contestare essendo anche detta università necessaria, ma che suona disconoscimento del diritto prioritario dei cittadini di Basilicata. (4-10027)

LOSPINOSO SEVERINI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere il suo pensiero e le iniziative che intende intraprendere a seguito delle richieste avanzate dai funzionari di cancelleria, al fine di snellire e semplificare i servizi, richieste riguardanti:

- 1) l'abolizione dei depositi per le cause ordinarie e dei relativi diritti di cancelleria;
- 2) l'abolizione dell'obbligo di effettuare le trascrizioni delle citazioni e delle sentenze relative ai diritti reali immobiliari;
- 3) l'abolizione del registro cronologico, che si appalesa assolutamente inutile;
- 4) l'affidamento della vendita dei corpi di reato agli ufficiali giudiziari o agli uffici vendite giudiziarie;
- 5) l'abolizione del servizio di vendite delle marche di previdenza avvocati e procuratori: la vendita di dette marche, come tante altre marche, potrebbe essere affidata alle rivendite di sali e tabacchi;
- 6) l'affidamento agli uffici del registro, oppure alle esattorie del servizio di riscossione delle spese di giustizia, di quelle di mantenimento in carcere e di quelle relative alle pene pecuniarie.

Dette richieste all'interrogante sembrano quanto mai fondate ed idonee a snellire e semplificare i servizi di cancelleria, oltre che ad alleggerire il lavoro dei funzionari di cancelleria, i quali, data l'esiguità dell'organico e gli innumerevoli servizi loro affidati, nonostante tutta la buona volontà, non riescono a smaltire l'enorme lavoro che devono espletare, ed infine a recuperare molte unità con una più organica distribuzione dei servizi. (4-10028)

TASSI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere come mai per tutta la durata del comizio tenuto per il MSI-destra nazionale a Modena il 6 maggio 1974 dall'interrogante i funzionari addetti al servizio d'ordine e segnatamente il capo della squadra politica di quella questura, abbiano tollerato o permesso il disturbo dell'intero comizio (circa un'ora) da parte di qualche centinaio di attivisti della sinistra (parlamentare e cosiddetta extraparlamentare).

Per sapere quali siano state le azioni preventive e repressive poste in essere per i reati elettorali commessi dai violenti disturbatori di sinistra.

Per sapere, infine, come mai alla fine del comizio i funzionari responsabili del servizio d'ordine chiesero all'interrogante che accompagnato da iscritti e simpatizzanti intendeva rientrare nella sede del MSI-destra nazionale, in sede a piazza Matteotti, di non passare per via Duomo, occupata appunto dagli agitatori di sinistra, ma di seguire tre agenti in borghese che avrebbero fatto effettuare altro tragitto per il rientro.

Di fatto costoro fecero procedere per via Taglio e via Rismondo ributtando quindi l'interrogante e coloro che lo accompagnavano proprio in via Duomo ancora occupata dai facinorosi di sinistra; solo la saldezza dei nervi degli uomini di destra presenti e l'intervento personale di un capitano dei carabinieri hanno impedito il peggio.

Per sapere se sia vero che il funzionario addetto al servizio suddetto sia iscritto al PSI.

Per sapere quali provvedimenti siano stati presi contro i responsabili delle omissioni e azioni illecite suindicate. (4-10029)

NICCOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quali misure intenda prendere il Governo in relazione alla grave situazione economica e normativa in cui trovansi tuttora i lavoratori dei cantieri di lavoro.

Per conoscere inoltre — premesso che i lavoratori dipendenti dei cantieri di lavoro (regolati dalla legge 29 aprile 1949, n. 264, e successive modifiche) percepiscono un assegno giornaliero di lire 1.400, rimasto inalterato dal maggio 1968, nonostante i notevoli aumenti del costo della vita come testimoniano anche gli indici di aumenti della contingenza;

che ai sensi del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1827, relativamente all'assicurazione facoltativa, i lavoratori dei « cantieri » ottengano al 60° anno di età una pensione che si aggira sulle 4.000 lire mensili;

che non usufruiscono di alcun assegno di malattia;

che le stesse norme disciplinari contenute nel regolamento per la gestione dei « cantieri » sono in aperto contrasto con la Costituzione poiché negano agli operai dei cantieri il diritto di sciopero —

quali provvedimenti intenda prendere il Governo per avviare a soluzione gravi e pesanti problemi che colpiscono i dipendenti dei cantieri di lavoro. (4-10030)

DI PUCCIO, RAFFAELLI E BACCALINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere:

se è a conoscenza delle condizioni di estremo disagio in cui opera il personale addetto al *buffet* della stazione delle ferrovie dello Stato di Pisa il quale si vede sovente costretto ad azioni di sciopero per imporre il rispetto (sembra mai ottenuto) dei suoi diritti da parte della ditta appaltante;

se gli è noto che questa ditta sembra non interessarsi nemmeno delle condizioni igieniche dei locali e, conseguentemente, dei prodotti che vengono consumati dai viaggiatori in transito così come è riportato anche da un volantino diretto all'opinione pubblica e firmato dalle organizzazioni sindacali;

se risponde a verità il fatto che questa ditta gestisce anche i *buffet* delle stazioni di Roma, Milano, Piacenza, Viareggio e Venezia, dove sembra che le condizioni del personale non siano diverse da quelle di Pisa tant'è che è in corso una agitazione anche nella sede di Roma;

da che cosa sono regolati i rapporti fra le ferrovie dello Stato e le ditte appaltatrici;

quale controllo esercita la direzione generale delle ferrovie dello Stato sul buon funzionamento dei suddetti esercizi;

se non crede opportuno avviare una inchiesta al fine di stabilire se tutto procede re-

golarmente oppure qualcosa deve essere rivisto in ordine al trattamento del personale e alla tenuta dei locali al fine di assicurare ai viaggiatori un servizio adeguato. (4-10031)

BORROMEO D'ADDA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se risponde a verità che il signor Cesare Polato verificatore in servizio presso la squadra rialzo di Milano Centrale avendo presentato al gruppo alloggi compartimentale domanda per l'assegnazione di un'abitazione e occupando il posto n. 746 della graduatoria definitiva si è visto preferito da altri richiedenti con posizioni in graduatoria inferiori.

Si chiede inoltre la ragione di tali illegittime indiscriminazioni. (4-10032)

DULBECCO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero.* — Per conoscere, considerato che nella sola prima decade del mese di maggio 1974 le autorità fitosanitarie della Repubblica federale tedesca hanno respinto, in base a valutazioni a volte arbitrarie, ingenti partite di fiori freschi recisi provenienti dall'Italia, provocando la irrimediabile perdita della merce e conseguenti rilevanti danni economici agli esportatori che, in tali condizioni, non sono più in grado di esportare fiori sui mercati tedeschi (il che ha, tra l'altro, riflessi negativi per i coltivatori di fiori), quali interventi intendano promuovere per la risoluzione definitiva di un grave ed annoso problema fitosanitario che preoccupa gli esportatori ed i coltivatori di fiori italiani. (4-10033)

LA MARCA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza dei gravissimi danni provocati all'agricoltura dalla violenta grandinata del 1° aprile 1974 abbattutasi sulle campagne della Valle del Tumarrano, in Sicilia, e in particolare sulle colture arboree e seminatrici del territorio di Vallerlunga (Caltanissetta) rimaste fortemente danneggiate, e quali provvedimenti intende adottare per venire incontro alle esigenze dei coltivatori così duramente colpiti. (4-10034)

ZOPPETTI E TERRAROLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza della terribile ed incredibile situazione in cui trovansi il signor Cavalli Renato nato nel 1923

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

e residente a Monza (Milano) in via Vespucci 8, a causa delle conseguenze dell'ultima guerra.

Il Cavalli è stato chiamato alle armi il 13 gennaio del 1943 ed inviato in Grecia, il 9 settembre 1943 fu catturato dai tedeschi ed internato nei *lager* in Germania, dove rimase fino ai primi mesi del 1945.

Ritornato in Italia fu arrestato immediatamente dai nazifascisti e rinchiuso in carcere fino al 25 aprile del 1945, giorno della liberazione dell'Italia.

La lunga permanenza nei *lager* tedeschi ha danneggiato sensibilmente la sua salute, fino al punto di vedersi, per effetto di varie crisi, paralizzato il braccio e di farsi amputare tutte e due le gambe.

A questo punto il Cavalli ha incominciato la lunga e incredibile trafila per essere riconosciuto pensionato di guerra.

Domande e richieste di sollecito le ha ripetute ininterrottamente fino a quando il 26 settembre del 1966 la commissione medica

per le pensioni di guerra di Milano lo sottopose alla visita ed ebbe a riconoscergli la pensione a vita di prima categoria.

Sollecitazioni sono state fatte per accelerare l'esito definitivo della pratica, ma non ebbero mai alcun risultato, anzi davanti ad esse la Direzione generale delle pensioni di guerra, in data 15 aprile 1969 e poi il 12 gennaio 1971, rispose che era stato richiesto ancora il « parere della commissione medica superiore ».

Questa ingiusta trafila sembra sia stata perseguita perché sussistono dei dubbi circa la riconoscenza del diritto alla pensione: causa la mancanza di documenti che certificano che il Cavalli nell'inverno del 1943 e nel 1944 durante il periodo di prigionia fosse stato ricoverato nell'ospedale del *lager* per il congelamento delle gambe.

Gli interroganti chiedono il suo autorevole intervento al fine di risolvere rapidamente la ingiusta ed inumana situazione in cui è preda il Cavalli. (4-10035)

. . .

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere se corrispondono a verità le notizie secondo cui il Governo si accingerebbe a costituire una finanziaria per la chimica ridimensionando il ruolo dell'ENI ed aggravando lo intreccio tra pubblico e privato nel settore petrolchimico e chimico e per sapere se non ritenga che tutto il ruolo delle partecipazioni statali vada discusso globalmente dal Parlamento anche alla luce dei fatti nuovi intervenuti nella organizzazione e struttura della industria privata.

(3-02413) « BARCA, DI GIULIO, RAUCCI, DAMICO, MASCHIELLA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere quali interventi sono stati presi per i fatti avvenuti in Oggiono durante la recente campagna elettorale per il *referendum*.

« Il MSI-destra nazionale chiedeva ed otteneva di parlare in Oggiono venerdì 3 maggio 1974; recatisi l'oratore Antonio Sais con quattro giovani ad Oggiono trovava la piazza occupata da un migliaio di manifestanti che con grida e lanci di pietre guidati dal sindaco e dal consigliere provinciale del PCI Claudio Redaelli impedivano data la presenza di una sola decina di carabinieri che si svolgesse il preannunciato comizio.

« Richiesto ed ottenuto un nuovo comizio in Oggiono per la domenica 5 maggio alle ore 11 l'oratore Antonio Sais si trovava di fronte al medesimo spettacolo cui si aggiungeva un lancio di pietre ottenute attraverso il disselciamento della strada; alcune di queste pietre colpivano il furgoncino contenente altoparlanti ed oratore ponendo a repentaglio la vita stessa degli occupanti. I carabinieri dopo aver subito ingiurie di ogni tipo quando la pressione dei manifestanti guidati sempre dal sindaco e dal Redaelli diveniva insopportabile si vedevano costretti a caricare e a disperdere i detti delinquenti.

« Nonostante ciò, un breve comizio di dieci minuti fu tenuto. Si chiede come tale atteggiamento in particolare del sindaco e del consigliere provinciale Claudio Redaelli sia conciliabile con le vigenti norme elettorali e con il codice penale.

(3-02414)

« BORROMEO D'ADDA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno sui gravissimi episodi di violenza nera verificatisi a catena e con crescente drammaticità nella città e nella provincia di Brescia e che sin dalle prime indagini condotte dal nucleo investigativo dell'Arma dei carabinieri si sono rivelate parte di un criminoso piano che va ben al di là dei confini della provincia per diramarsi in Lombardia e forse oltre.

« Ci si trova in presenza di una pericolosa trama i cui collegamenti e ramificazioni riportano tutti (nonostante le diverse sigle dietro cui mal si nascondono gruppi e nomi sempre ricorrenti in ogni impresa) al terrorismo fascista che da anni ormai attenta alla sicurezza e all'ordine democratico.

« Le recenti indagini (peraltro non concluse) hanno già portato nel giro di poche settimane all'arresto di ventisei fascisti (alcuni dei quali notoriamente appartenenti al MSI o alle sue organizzazioni giovanili), al sequestro di esplosivi, armi, ingenti somme di denaro ed alla scoperta di collegamenti dei terroristi bresciani con le SAM milanesi, e con i gruppi facenti capo a " La Fenice " di Rognoni, al bombardiere Nico Azzi, ecc.

« Tanto più gravi sono queste vicende in quanto coinvolgono individui noti da molto tempo non solo per i loro " sentimenti " fascisti o per le cerimonie nostalgiche svolte in " tenute " che — oggi si scopre — sono veri e propri " fortini " e campi di addestramento militare (come la villa di uno degli arrestati), ma noti per le imprese teppistiche, per le ripetute violenze davanti alle scuole, per gli attentati dinamitardi contro le organizzazioni democratiche (sindacati, partiti, cooperative). Individui ben noti alle forze di polizia ed alla magistratura (esiste documentazione delle numerose denunce presso la Questura e la procura della Repubblica di Brescia), ma contro i quali si è agito solo in casi gravissimi (per l'attentato alla sede del PSI e per le ultime vicende).

« Ciò provoca turbamento e sdegno nella popolazione bresciana i cui sentimenti antifascisti sono stati fortemente manifestati, perché rivela quanto meno un insufficiente impegno di vigilanza e repressione nei confronti di individui i cui nomi ricorrono da troppo tempo nella cronaca della sanguinosa violenza fascista (alcuni di essi, ora arrestati, si trovavano in libertà provvisoria — altri lo sono ancora — altri ostentano pubblicamente e provocatoriamente i loro intendimenti, come avvenuto domenica 19 maggio 1974, sul luogo dell' " in-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

cidente" che nella notte era costato la vita ad un giovane fascista).

« Gli interroganti chiedono quale azione intenda promuovere il Governo per prevenire le azioni delittuose e per colpire alla radice squadre, mandanti, finanziatori ed eventuali connivenze e complicità.

(3-02415) « **ABBIATI DOLORES, TERRAROLI** ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per avere notizie circa i tragici fatti accaduti il 9 e il 10 maggio 1974 nella casa penale di Alessandria, a seguito dei quali hanno perso la vita cinque persone tenute in ostaggio da tre rivoltosi, asserragliati nella infermeria dello stabilimento di pena.

« In particolare, gli interroganti chiedono di conoscere:

1) i risultati degli accertamenti disposti per stabilire in quale occasione e con quali modalità sono state introdotte nel carcere le armi e le munizioni in possesso dei rivoltosi, e se al riguardo sono emerse responsabilità della direzione dell'istituto;

2) i criteri seguiti e le decisioni adottate dalle autorità responsabili, che hanno comportato il sacrificio della vita di cinque innocenti, uccisi dai rivoltosi in due distinte occasioni, ma sempre in momenti successivi alle irruzioni delle forze di polizia.

3) i provvedimenti urgenti ed indispensabili che si intende adottare per assicurare un più efficiente servizio di vigilanza e di custodia negli istituti di pena, molti dei quali sono da tempo interessati da tentativi di evasione. Specificatamente si chiede se e quali misure sono all'esame per ovviare alla insufficienza degli organici del corpo delle guardie di custodia, i cui addetti sono sottoposti a turni estenuanti, che comportano orari straordinari insopportabili e la rinuncia ai riposi e ai congedi, in presenza di trattamenti economici insufficienti e sproporzionati ai sacrifici richiesti.

(3-02416) « **FRACCHIA, SPAGNOLI, COCCIA, MALAGUGINI** ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro di grazia e giustizia per sapere quali sono stati i criteri che hanno ispirato le decisioni assunte in occasione dei tragici fatti

verificatisi nel carcere di Alessandria e per sapere, in particolare:

a chi risale l'iniziativa e la responsabilità delle decisioni di intervento e le modalità delle loro esecuzioni;

se siano state accertate responsabilità sull'introduzione di armi nello stabilimento di pena in questione;

se esistono direttive generali alle quali debbano attenersi, in situazioni di eccezionale emergenza quali quelle verificatesi ad Alessandria, le forze di polizia e la magistratura nell'assumere decisioni di intervento repressivo.

« Gli interroganti chiedono infine se sono state previste provvidenze a favore delle vittime dei tragici fatti e dei loro familiari.

(3-02417) « **VINEIS, MAGNANI NOYA MARIA, CONCAS, FERRI MARIO** ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere:

se siano a conoscenza del pesante clima eversivo che si è creato nelle carceri italiane culminato in intollerabili episodi di rivolta tra i quali il recente fatto sanguinoso di Alessandria e ieri il suicidio dell'agente di custodia nel carcere di Regina Coeli a Roma;

se siano a conoscenza della situazione in cui gli agenti di custodia vengono a trovarsi nei casi di rivolta nelle carceri ove non hanno modo di difendersi non avendo precise direttive a riguardo;

se siano a conoscenza che in questo periodo gli agenti di custodia hanno subito un forte aggravio di lavoro con il prolungamento degli orari di servizio sino a 12 ore al giorno anziché 8, la continua sottrazione del giorno di riposo settimanale e le ferie dell'anno 1973 non ancora consumate per motivi di servizio;

se siano a conoscenza che una circolare ministeriale prevede che debbano essere presi provvedimenti disciplinari per il personale che supera i 60 giorni di malattia e convalescenza;

se siano a conoscenza della attuale carenza di personale nonostante le sempre più urgenti necessità;

se siano a conoscenza che il clima di tensione, favorito anche da certa stampa di sinistra, nelle carceri italiane ha notevolmente alterato i rapporti tra agente di custodia e detenuto;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

se e quali provvedimenti intendano adottare per risolvere i problemi di lavoro della categoria agenti di custodia e quali misure vengano prese per garantirne la personale incolumità nell'esercizio delle funzioni.

(3-02418)

« SACCUCCI ».

INTERPELLANZE

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere i provvedimenti che intendono prendere nei confronti dei responsabili dell'ordine pubblico della provincia di Sondrio per i seguenti fatti.

« Nel corso della recente campagna elettorale per il *referendum* l'interpellante nei termini previsti chiedeva di parlare a Morbegno in piazza dei Caduti. Tale piazza centrale già altre volte utilizzata al medesimo fine veniva negata dal prefetto di Sondrio che adduceva una delibera comunale chiaramente illegittima tendente a vietare il comizio per motivi di viabilità; il pubblico comizio fu quindi dirottato verso una piazza periferica al limite della campagna. Giunto a Morbegno, l'interpellante fu costretto a passare tra due ali di una cinquantina di facinorosi che con sbarre di ferro infrangevano i vetri di una autovettura; alcuni spettatori di Morbegno nel rientro a casa furono pesantemente ingiuriati e ricevettero sputi senza che alcuno procedesse al fermo dei delinquenti. Durante il comizio giunsero numerose sassate senza che alcuno fosse fermato o identificato.

« Il giorno 7 maggio 1974 dopo aver tenuto il comizio di chiusura a Sondrio, nel rientro ordinato verso la Federazione del MSI-destra nazionale un nucleo di attivisti comunisti armati di spranghe e bastoni inseguiva gli ultimi giovani che stavano rientrando colpendone alcuni. Anche in questa occasione nonostante la presenza delle forze dell'ordine nessun fermo veniva attuato. Durante tutta la giornata furono distribuiti a Sondrio volantini ciclostilati privi del prescritto indirizzo di provenienza con cui si invitava la cittadinanza alla violenza nei confronti del preannunciato comizio del MSI-destra nazionale e si copriva di ingiurie l'oratore.

« Anche in questo caso tali volantini non venivano sequestrati né alcun intervento po-

sto in essere. In tutta la provincia sono stati impunemente stracciati o ricoperti i manifesti apposti dalle forze antidivorziste.

(2-00503)

« BORROMEO D'ADDA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno per conoscere quali informazioni il Governo è in grado di offrire al Parlamento ed alla opinione pubblica profondamente allarmata per i numerosi e frequenti attentati dinamitardi che nella provincia di Brescia e in Lombardia hanno colpito organizzazioni politiche, sindacali e cooperative.

« Gli arresti di alcuni attivisti trovati in possesso di rilevanti quantità di esplosivi e gli " incidenti " in cui hanno trovato la morte un giovane bresciano ed uno milanese appartenenti a note associazioni di chiara marca fascista, in relazione alle prime risultanze delle indagini giudiziarie in corso, rivelano l'esistenza di precisi collegamenti con gruppi milanesi che operano per una diffusa e terroristica azione intimidatoria nei confronti delle organizzazioni democratiche.

« Nella giornata di domenica 19 maggio 1974 gruppi di giovani fascisti sono giunti ad esprimere pubblicamente non tanto il loro cordoglio per una giovane vita distrutta, quanto la continuità di un disegno provocatorio che non può essere sventato senza una convergente e potenziata opera degli organi di polizia e della magistratura.

« Di fronte a queste crescenti minacce all'ordine democratico ed alla sicurezza delle persone è urgente una precisa informazione del Governo al Parlamento e l'adozione di misure adeguate per rafforzare l'azione preventiva e repressiva di simili fenomeni.

(2-00504)

« PADULA, SALVI, CAPRA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri della sanità, del tesoro e del lavoro e previdenza sociale per sapere quali urgentissimi, immediati provvedimenti intendano adottare in relazione alla drammatica situazione in cui versano tutti gli ospedali italiani che vantano un credito nei confronti degli enti mutualistici valutabile in oltre tremila miliardi e che si trovano nella impossibilità materiale di pagare, alla fine del mese di maggio 1974, sia gli stipendi al personale, sia i fornitori di medicinali e di viveri, situazione quest'ultima

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 MAGGIO 1974

che rende estremamente precaria ogni possibilità di approvvigionamento nei giorni a venire di presidi sanitari indispensabili e di generi di prima necessità;

per sapere inoltre come intendano affrontare il fatto che gli istituti bancari, tesorieri degli ospedali, dopo aver effettuato anticipazioni di cassa variabili da provincia a provincia dal 50 al 90 per cento dei singoli bilanci si rifiuterebbero non solo di aumentare ulteriormente i fidi ma, in taluni casi, attuerebbero una drastica riduzione degli stessi mettendo gli enti ospedalieri in situazione assolutamente insostenibile e di vero e proprio collasso economico;

per sapere ancora con quali specifiche modalità il Governo intenda corrispondere alle esigenze più immediate ed indilazionabili de-

gli ospedali, alle necessità nel ripiano definitivo della citata situazione debitoria degli enti mutualistici senza che si debbano ricreare i gravi fenomeni ora denunciati e perciò collegando — come appare necessario — gli auspicati provvedimenti di intervento finanziario con i dichiarati obiettivi della riforma sanitaria che, prevedendo il superamento del sistema mutualistico, presuppone una situazione ospedaliera normalizzata rispetto alle pressanti nuove esigenze di salvaguardia globale della salute dei cittadini.

(2-00505) « PICCOLI, FUSARO, ROGNONI, BARBI, RAMPA, SPITELLA ».

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO