

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

15.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 GIUGNO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE

	PAG.
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	162
<b>Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (1209);	
LOBIANCO ed altri: Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli (666) . . . . .	162
PRESIDENTE . . . . .	162, 163, 170
BUSETTO . . . . .	169
D'ANGELO . . . . .	164
DEGAN . . . . .	169, 170
DEL DUCA, <i>Relatore</i> . . . . .	162
DI NARDO RAFFAELE . . . . .	163
FULCI . . . . .	168
GUARRA . . . . .	166
LOBIANCO . . . . .	169
NICCOLAI GIUSEPPE . . . . .	169
TODROS . . . . .	166
ZUCCHINI . . . . .	167
<b>Proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>	
CATTANEI ed altri: Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Genova (1101) . . . . .	170
PRESIDENTE . . . . .	170, 172
CATTANEI . . . . .	171
DEL DUCA, <i>Relatore</i> . . . . .	170
TODROS . . . . .	170, 171

	PAG.
<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>	
Modifica all'articolo 6 del regio decreto 23 febbraio 1942, n. 369, contenente norme per la costruzione e il funzionamento dell'Ente acquedotti siciliani (EAS), istituito con legge 19 gennaio 1942, n. 24 (440) . . . . .	172
PRESIDENTE . . . . .	172
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>	
Concessione a favore dell'Ente acquedotti siciliani di contributi straordinari per la manutenzione degli acquedotti comunali da esso gestiti e per il funzionamento dei servizi dell'Ente medesimo ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (1086) . . . . .	172
PRESIDENTE . . . . .	172, 174, 177
CUSUMANO . . . . .	176
FERRETTI . . . . .	174, 177
FIOROT, <i>Relatore</i> . . . . .	173
FULCI . . . . .	177
QUILLERI . . . . .	177

**La seduta comincia alle 9,35.**

CALVETTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

### Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che per la discussione del disegno di legge n. 1209 e della proposta di legge n. 666, il deputato D'Angelo sostituisce il deputato Tagliaferri; comunico altresì che per la discussione della proposta di legge n. 1101, i deputati Cattanei Francesco e Dagnino sostituiscono rispettivamente i deputati Pintus e Piccoli.

Comunico infine che partecipa alla seduta, senza voto deliberativo, a norma dell'articolo 40 del regolamento, il deputato Lobianco.

### Discussione del disegno di legge: Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli (*Approvato dal Senato*) (1209); e della proposta di legge Lobianco ed altri: Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli (666).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli », approvato dal Senato, e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Lobianco, Ianniello, Cortese, Allocca, De Stasio, Foschini, Bosco, D'Antonio, Rosati, Napolitano Francesco, Mancini Vincenzo, Bianchi Gerardo, Scotti: « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli ».

L'onorevole Del Duca ha facoltà di svolgere la relazione.

DEL DÚCA, *Relatore*. L'importanza per la città di Napoli del suo porto quale infrastruttura primaria ed indispensabile per il Mezzogiorno è a tutti nota e da tutti riconosciuta. Proprio a questo fine il programma di sviluppo economico nazionale ha previsto numerosi interventi per lo sviluppo del porto, che vanno dall'isola galleggiante per superpetroliere ai miglioramenti nei collegamenti autostradali e ferroviari.

Le costruzioni di petroliere di tonnellaggio sempre più elevato va dilagando: nello scorso anno 1968 erano in circolazione ben 115 superpetroliere, di cui 96 con portata tra le 100.000 e le 200.000 tonnellate, 17 tra le 200.000 e le 300.000 e due tra le 300.000 e le 350 tonnellate; erano state commissionate al 31 ottobre 1968 159 nuove unità con petroliere sino ad un massimo di 380.000 tonnellate, anche se sono allo studio petroliere da 500.000 tonnellate e si stanno approntando disegni per una da un milione di tonnellate.

In conseguenza di tutto questo lo Stato si trova di fronte alla necessità di dotare i nostri porti delle attrezzature necessarie sia alla degasificazione sia alla revisione di questi giganti del mare. Al perseguimento di tale scopo ben si addice la costruzione di un superbacino nel porto di Napoli, anche per la sua ubicazione centralizzata nel Mediterraneo su tutte le direttrici di transito.

Sono evidenti anche i riflessi che la costruzione del bacino di carenaggio avrà sul porto e sull'economia napoletana e del suo retroterra, ma alle ragioni di ordine economico vanno aggiunte le ragioni di ordine tecnico, cioè la possibilità di provvedere alle riparazioni di questi giganti del mare proprio in concorrenza con i grandi porti di altri Stati che per ora non ne sono ancora dotati.

Il disegno di legge che siamo chiamati ad esaminare prevede un contributo da parte dello Stato di 12 miliardi di lire sulla spesa occorrente 15 miliardi di lire. Lo Stato quindi si impegna a corrispondere un contributo sino all'80 per cento della spesa, mentre la rimanente parte di spesa verrà assunta a proprio carico da un consorzio tra gli enti locali: comune, provincia, camera di commercio ed ente del porto. La spesa di 12 miliardi verrà ripartita in cinque esercizi finanziari, dal 1969 al 1975.

Il disegno di legge è stato presentato al Senato e discusso nella seduta dell'11 marzo 1969; vi è stato l'unanime consenso di tutte le parti politiche, presso la Giunta per il Mezzogiorno, la VII Commissione permanente e in Assemblea. La discussione si è allargata da una parte ai problemi dei trasporti e, dall'altra, alla ubicazione del bacino nel porto di Napoli. Per quanto attiene il secondo punto è stato fatto osservare ciò che ora è stabilito all'ultimo comma dell'articolo 1, e cioè che: « l'opera dovrà essere eseguita nella zona che sarà determinata con apposita variante dal vigente piano regolatore portuale ». Infine ci si è preoccupati dei modi e dei tempi di esecuzione: su questa ultima parte penso che la presenza determinante degli enti locali possa portare a tempi di esecuzione eccelzerati e a criteri di gestione economici.

Da quanto esposto penso si evinca chiaramente l'importanza che il disegno di legge rappresenta per l'economia di Napoli, del Mezzogiorno e dell'intero nostro paese, che per la sua stessa configurazione geografica è primariamente interessato ai problemi marittimi.

È al nostro esame, onorevoli colleghi, anche la proposta di legge n. 666 d'iniziativa dei deputati Lobianco, Ianniello ed altri. La

proposta precede il disegno di legge che la ricalca letteralmente. Infatti essa fu presentata alla Camera dei deputati il 13 novembre 1968, mentre il disegno di legge n. 343 del Governo fu presentato al Senato in data 19 novembre 1968. Perciò sia l'articolo 1 che l'articolo 2 della proposta di legge Lobianco ed altri precedono letteralmente quelli del disegno di legge.

Come ricorderete, onorevoli colleghi, nella seduta del 29 maggio 1969 ebbi a proporre alla Commissione di richiedere l'assegnazione del disegno e della proposta di legge in sede legislativa. La Commissione deliberò nel senso da me proposto, il Presidente della Camera ha accolto la nostra richiesta ed oggi, quindi, possiamo esaminare il disegno e la proposta di legge in sede legislativa. Per le ragioni che ho esposto nella mia breve relazione ritengo che sussista la possibilità da parte di questa Commissione di approvare il disegno di legge nel testo già approvato dal Senato, in maniera che possa diventare rapidamente operante. Verremo così incontro ad una sentitissima esigenza non solo della città di Napoli, ma, come ho già messo in luce, di tutto il Mezzogiorno d'Italia.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**DI NARDO RAFFAELE.** Per brevità, ma anche perché è noto ai colleghi e a tutti coloro che direttamente ed indirettamente svolgono la loro preminente attività nell'interesse dell'economia napoletana e meridionale, non elencherò la insufficienza e la inadeguatezza delle attrezzature esistenti nel porto di Napoli, tali da impedire che in esso si possano svolgere adeguatamente tutte quelle attività di movimento, di carico e scarico e di riparazione delle navi di una certa stazza. Credo perciò che bisogna provvedere al più presto a rimuovere e ristrutturare le vecchie attrezzature in modo che esse corrispondano alle necessità anche in riferimento alla evoluzione della tecnica navale. Nell'ambito di una organica politica portuale occorre potenziare ed ammodernare le strutture del porto di Napoli in modo tale da dare un serio contributo alla economia meridionale, se veramente vogliamo lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia.

Il porto di Napoli deve essere messo in condizione tale da rappresentare il centro di propulsione degli scambi interni ed esteri potenziando così tutta l'attività agricola, commerciale ed industriale delle regioni meridionali.

Fatta questa premessa, dichiaro subito che la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli vuole e deve significare un serio incentivo al potenziamento ed alla espansione delle attività che gravitano sull'area napoletana e della Campania tutta. Pertanto, nell'esprimere la mia adesione al disegno di legge che stiamo discutendo, desidero fare, per serietà e per impegno politico, una precisa dichiarazione. Come i colleghi socialisti nell'altro ramo del Parlamento, nella discussione del problema in esame, hanno assunto l'iniziativa di presentare un emendamento all'articolo 1 del disegno di legge che stiamo discutendo, emendamento approvato da quella assemblea, così io affermo l'esigenza di approvare il testo già approvato dal Senato. Questo vuol dire che il delicato argomento della ubicazione di questo grande manufatto deve essere inquadrato nella visione globale delle possibilità recettive del porto di Napoli, del potenziamento della sua funzionalità ed efficienza per i traffici commerciali, della distribuzione in zona ben definita di quelle attività di specifico tipo industriale come quella di cui ci stiamo occupando. E poiché il problema è economico e tecnico, ribadisco che esso può e deve essere affrontato dagli organi responsabili nella sola sede possibile che è quella del piano regolatore del porto che per quanto riguarda la utilizzazione delle banchine è indipendente dal piano regolatore della città. Conseguentemente la ubicazione del bacino dovrà essere scelta in sede di variante del piano regolatore del porto, agendo in modo da garantire ogni possibile potenziamento delle banchine e degli spazi per il traffico marittimo e le attività commerciali.

La seconda considerazione che si impone è che, trattandosi di una struttura tipicamente industriale che concorre, in gara con altre attrezzature, all'accaparramento di commesse internazionali, essa deve disporre di spazio adeguato per futuri sviluppi delle attività di riparazioni navali, con spazi per la prefabbricazione, con ormeggi per attracco di navi che debbono eseguire ogni sorta di lavoro, libere e disponibili anche per altre officine e imprese che svolgono attività in questo campo anche se non direttamente interessate alla gestione del bacino. Questo vuol dire che la zona da scegliere deve essere tale da consentire lo sviluppo dell'intero settore, nell'interesse non solo della « Sebn », attuale concessionaria dei bacini esistenti, ma anche delle imprese minori, che sono quelle che realizzano i lavori specializzati, e delle numerose aziende navalmeccaniche, elettriche, siderurgiche ed elet-

troniche della zona campana, siano esse a partecipazione statale o private.

Occorre pertanto disporre di uno spazio che non si può reperire all'interno del porto, essendo stata già scartata ogni soluzione di tipo aziendalistico, come sostenuto dalla stessa « Sebn ». Occorre quindi insediare il bacino in una zona di prevedibile espansione, onde possa adeguarsi, nel tempo, alle esigenze dello sviluppo dell'attività industriale, che deve essere collegata a tutto il settore produttivo locale ed incentivante per altre attività.

Un'altra considerazione scaturisce da tutto ciò. Non potendosi condividere l'attuale modo di gestione della « Sebn », che utilizza in modo eccessivo il subappalto alle imprese minori, che fatturano attraverso la « Sebn », ed il contrattismo, con l'impiego a giornata di lavoratori altamente specializzati, deve affermarsi che la costruzione del grande bacino, di ben precise caratteristiche industriali, deve modificare un sistema criticabile sotto il profilo sociale, giuridico ed anche economico.

Una ragione di più perché il piano regolatore preveda — nel tempo — lo spostamento di tutta l'attività industriale in zona all'uopo attrezzata.

Da ciò consegue che il voto favorevole che noi diamo alla costruzione del bacino di carenaggio è un voto contro il subappalto e contro il contrattismo.

Ho letto attentamente il resoconto stenografico della discussione che si è svolta al Senato ed ho con piacere appreso che il relatore, senatore Andò, e il sottosegretario Lo Giudice hanno ribadito che la ubicazione al molo Martello (cioè al molo del Carmine) era definitivamente scartata. Chiedo all'onorevole rappresentante del Governo la conferma di quella affermazione, che è decisiva non solo per la ubicazione del bacino agli effetti funzionali del porto e per il normale svolgimento dei traffici, ma anche per la sicurezza dell'abitato, che, al molo del Carmine, incombe sul porto con strutture urbane e storiche: basti ricordare la stazione ferroviaria ed il campanile di San Nuvolo. Un manufatto che presenta qualche rischio non può essere realizzato nel centro della città, come documentano i numerosi incidenti che si sono verificati nel mondo, nel centro della città non si pone un obiettivo strategico come è il solo grande bacino di carenaggio del Mediterraneo. Ricordo in proposito che le sole navi di quella portata sono le petroliere e che le petroliere, anche degasificate, rappresentano un grave rischio. Occorre quindi ribadire che la costruzione del bacino avverrà alla periferia del porto, in area

scelta con variante al piano regolatore del porto, ma non al molo del Carmine.

La legge affida il denaro dello Stato ad un consorzio. La creazione del consorzio non deve pregiudicare, a mio giudizio, la gestione e la libera gara dei richiedenti e la eventuale esclusione dal porto dalla « Sebn », la quale, con il suo comportamento, ha cercato di far credere che la propria unità aziendale fosse condizionante per la efficienza portuale. La « Sebn » può perdere la concessione dei vecchi bacini, alcuni dei quali sono cadenti ed uno, quello della marina militare, assolutamente inefficiente, perché non riparato. Quello che occorre è assicurare — deve essere detto in modo formale — che il problema della gestione sarà risolto dopo la costruzione del manufatto, ponendo condizioni specifiche per lo sviluppo e per la occupazione. La partecipazione dell'« Iri » o della « Fincantieri » al consorzio non deve pregiudicare in alcun modo la scelta della gestione garantita da pubblica gara e vincolata da clausole di tipo finanziario, industriale ed occupazionale. Con queste garanzie voteremo a favore del disegno di legge in discussione.

D'ANGELO. Il nostro gruppo voterà a favore del disegno di legge. Non possiamo però esimerci dall'avanzare un giudizio fortemente critico sulla politica portuale del Governo in generale e su taluni aspetti del provvedimento in particolare: Voteremo a favore del disegno di legge perché esso tende a potenziare il porto di Napoli o, per lo meno, a riequilibrare l'attività industriale del porto, dando al porto stesso, come giustamente ha rilevato l'onorevole Relatore, la possibilità di avere un posto di preminenza nel Mediterraneo. Vi è quindi nel provvedimento al nostro esame un proposito positivo, in quanto si mira a potenziare le attività produttive napoletane, con evidenti riflessi sui livelli occupazionali di una città nella quale quasi 100.000 sono le unità in cerca d'occupazione.

Apprezzando ciò, noi voteremo a favore del provvedimento, ma non possiamo tacere il dubbio che questi propositi rischiano di rimanere solo tali, perché molti sono gli elementi critici emersi dai dibattiti svoltisi al Senato, dinanzi alla V e alla X Commissione della Camera, in sede di espressione del parere sul disegno di legge, e in seno agli enti locali napoletani. Sono appunto questi elementi che noi intendiamo sottolineare per sostanziare il nostro giudizio critico.

Sul piano generale, come è già stato fatto rilevare dagli onorevoli colleghi della mia par-

te politica in seno alle Commissioni V e X, dobbiamo sottolineare che il provvedimento non è inquadrato in una visione globale della politica che si vuole condurre in questo settore nel nostro paese. E, d'altra parte, un riesame del problema dei bacini di carenaggio non potrebbe che essere condotto in stretta relazione con un riesame della politica dei trasporti terrestri e marittimi che si intende sviluppare nel nostro paese. Su questo aspetto della mancanza di una visione globale del problema si sono già ampiamente intrattenuti gli onorevoli colleghi della mia parte politica in seno alla V e alla X Commissione, e quindi non ritengo necessario dilungarmi oltre. Desidero però ricordare agli onorevoli colleghi le conclusioni del noto studio predisposto dall'« Eni » circa le prospettive dei traffici petroliferi, e soprattutto due considerazioni finali di questo studio. La prima riguarda la necessità che il nostro paese adegui la sua politica nel settore, intraprendendo la costruzione di porti petroliferi. Si tratta di una scelta che determinerà la strada da seguire per diversi anni e noi non riscontriamo certo nella politica del Governo nel settore portuale un riferimento alle conclusioni di questo studio. Infatti, per quanto riguarda il problema degli approdi, si continua ad orientarsi verso la costruzione di isole galleggianti, proprio mentre lo studio che ho citato mette in evidenza l'insufficienza di questa soluzione. L'altro elemento che voglio sottolineare è che allo stato i bacini di carenaggio di questa dimensione hanno una ragion d'essere solo se collegati alle costruzioni navali. È vero, come ha detto l'onorevole Relatore, che si va, nel settore delle petroliere, verso il gigantismo e che sono allo studio petroliere da 500.000 tonnellate, ma il problema consiste nel valutare l'effettiva realtà futura: quante saranno queste petroliere? E, quindi, quali saranno le possibilità di utilizzo in termini economici di queste infrastrutture?

Oggi resta il fatto che siamo ancora alla fase di studio e le prospettive di sviluppo riguardano le petroliere intorno alle 300 mila tonnellate.

Per quanto riguarda, poi, il problema specifico del bacino di carenaggio di Napoli, ho detto che si è sviluppato un dibattito molto intenso nel corso del quale sono emersi, al di là delle posizioni di una parte o dell'altra, elementi di forte perplessità. Mi riferisco ad una conferenza tenuta a Napoli dai professori Corbino e Spinelli, circa la convenienza da parte delle super-petroliere di raggiungere il porto di Napoli che, rispetto a Malta e Paler-

mo, è tagliato fuori dalle rotte del Mediterraneo.

C'è ancora un rilievo di carattere più generale e, cioè che non si affronta nel suo complesso il problema dell'adeguamento delle strutture del porto di Napoli alle prospettive del gigantismo nei trasporti marittimi. È chiaro che una infrastruttura di questo genere non può che essere considerata sulla base di un più vasto disegno di carattere tecnico ed economico, cioè in una visione a livello regionale e delle prospettive di sviluppo economico e produttivo della regione campana e del Mezzogiorno. Noi andiamo ancora avanti con aggiustamenti e rattoppi e non imbocchiamo decisamente la strada di una visione adeguata dei problemi del porto di Napoli, visione che deve essere rapportata alle dimensioni attuali dei fenomeni economici. Si è sviluppato un dibattito sulla ubicazione del bacino da costruire al molo del Carmine o a levante. Noi ci permettiamo di sottolineare la sterilità di questo dibattito in rapporto alle considerazioni fatte prima. Infatti il problema non riguarda la ubicazione del nuovo bacino in questa o in un'altra zona del porto, ma deve avere riferimento a ciò che deve essere il porto di Napoli, che necessita di un'area aggiuntiva interna, alla specializzazione dei vari porti che esistono nel suo golfo e nella regione campana. Queste considerazioni pongono, a nostro avviso, in una determinata luce il tipo di impegno degli operatori portuali napoletani, i quali sostengono che la soluzione proposta dalla « Sebn » comporta un altro danno per il porto, nel senso che verrebbero ad essere eliminate le banchine del molo del Carmine. In sostanza, si prescinde dal fatto che le dimensioni attuali del porto sono quelle che sono e che la tanto auspicata espansione a levante viene ignorata nei fatti.

Esiste inoltre il problema del rapporto tra la zona commerciale, da ampliare, e il sistema viario della nostra provincia, ossia il problema di creare quelle infrastrutture che consentano al porto di Napoli di collegarsi più rapidamente di quanto avviene oggi con l'« Autostrada del Sole » e con le altre strade previste nel nuovo sistema viario della nostra città.

C'è infine un altro problema che vogliamo sottolineare e che riguarda il rapporto fra questa infrastruttura e l'attuale struttura delle riparazioni navali del porto che si impenna intorno al complesso della Società esercizio bacini napoletani, la quale costituisce, oggi, l'elemento più qualificante di questa attività

del porto di Napoli. Il problema della ubicazione del nuovo bacino di carenaggio non può non essere considerato se non in rapporto, appunto, a questa struttura che è di grande peso. Basta richiamarci in proposito all'attività dei bacini di carenaggio negli ultimi anni.

Quindi esistono, onorevoli colleghi, molti problemi aperti, che fanno sorgere dubbi circa la possibilità di concretizzare quanto si propone il disegno di legge: propositi che rischiano, se non verranno sciolti questi nodi, di rimanere allo stadio di progetti, come tante altre iniziative assunte nella nostra città, come per esempio la costruzione del nuovo palazzo di giustizia, per il quale furono stanziati nel 1962 sei miliardi e che è ancora di là da venire.

Con le riserve che abbiamo espresso voteremo a favore del disegno di legge, proponendoci poi di proseguire a Napoli, in sede di dibattito per il piano regolatore portuale, la nostra azione per portare a soluzione le questioni che abbiamo prospettato.

Diciamo subito che uno dei punti fermi di questa nostra azione sarà che il nuovo finanziamento disposto dal disegno di legge deve significare un potenziamento effettivo della situazione portuale napoletana e portare un contributo decisivo in questa direzione. Questa iniziativa deve produrre un incremento dei livelli d'occupazione e non una loro diminuzione.

GUARRA. Farei certamente torto alla mia coscienza di deputato meridionale e napoletano in particolare — anche se sono deputato della circoscrizione vicina, sono nato a Portici — se non esprimessi tutte le mie perplessità sulla idoneità del disegno di legge a raggiungere gli obiettivi che si propone, cioè la costruzione del grande bacino di carenaggio nel porto di Napoli. Due sono i motivi fondamentali di quanto ho affermato, ed innanzi tutto l'esiguità della somma che viene stanziata, perché certamente i 12 miliardi di contributo, nella misura dell'80 per cento della spesa complessiva, non basteranno per la costruzione del bacino, stante anche la polemica, che abbiamo visto rimbalzare anche in questa sede attraverso gli interventi dell'onorevole Di Nardo e dell'onorevole D'Angelo, sulla ubicazione del bacino. Infatti, se veramente il bacino non potrà essere costruito, per i motivi del resto validissimi esposti dall'onorevole Di Nardo, al molo del Carmine, spostandolo all'estrema periferia del porto, sarà necessaria una somma molto superiore a quella che è stata ora stanziata.

Il secondo motivo di perplessità si riferisce al sistema di costruzione dell'opera per quanto attiene al finanziamento. Quando si arriva a concedere un contributo che tocca la misura dell'80 per cento della spesa complessiva, non si comprende perché l'amministrazione statale non si accolli tutta la spesa e non provveda attraverso i suoi organi tecnici essa stessa alla costruzione dell'opera. Il sistema dei contributi allunga l'iter della realizzazione delle opere; è il sistema che ha portato al fenomeno dei residui passivi, in atto nel nostro paese. Certamente prima che il consorzio sia in grado di reperire la somma necessaria per far fronte alla parte di spesa a suo carico passeranno molti anni e per il bacino di carenaggio si verificherà ciò che è già accaduto per il palazzo di giustizia.

La verità è che tutto il sistema della realizzazione di opere pubbliche nel nostro paese non funziona più. Con questo provvedimento si affronta il problema del finanziamento di un'opera così importante come un bacino di carenaggio senza sapere ancora dove esso sarà ubicato. È in atto in proposito tutta una polemica, come abbiamo avuto occasione di constatare ancora si parla di variante al piano regolatore e non si ha ancora un'idea chiara di questa variante e di quando sarà approvata.

Sono questi i motivi di perplessità che sentivo il dovere di esternare alla Commissione. Noi stiamo stanziando 12 miliardi a carico del bilancio dello Stato, ma temo fortemente che non faremo che accrescere i residui passivi.

TODROS. Vorrei aggiungere alcune considerazioni di carattere generale e particolare a quelle prospettate dall'onorevole D'Angelo.

Ci troviamo di fronte ancora una volta, come è stato già rilevato, ad una decisione settoriale, non inquadrata in un piano generale preciso che affronti il problema di questi interventi nell'ambito di scelte fondamentali. Questo argomento è già stato trattato dall'onorevole D'Angelo; vorrei aggiungere solo che, oltre agli inconvenienti che sono stati già denunciati, vi è quello che la città di Napoli non ha ancora, nel 1969, un piano regolatore. Di conseguenza ci troviamo di fronte a tutti gli inconvenienti che derivano da una scelta non definita della localizzazione del bacino; siamo di fronte a tutte le conseguenze negative che derivano dalla mancanza dei collegamenti con l'entroterra che ogni ammodernamento del porto necessariamente deve provocare: collegamenti ferroviari, autostradali,

strade di scorrimento, strade di allacciamento. Questo è un modo di intervento che non fa che deteriorare ulteriormente lo stato di crisi esistente in tutte le attrezzature portuali del nostro paese, da quelle di Genova a quelle di Napoli.

Siamo di fronte ad un intervento che provocherà ulteriore crisi e *caos* nell'ambito dell'utilizzo di queste infrastrutture e provocherà una nostra inferiorità ancora maggiore nei confronti di altri paesi europei, che hanno porti funzionali e nei quali, quando si decide di ampliare e riorganizzare i porti, si procede contemporaneamente ad un ammodernamento anche di tutti i collegamenti, sia con le zone industriali che con le infrastrutture di trasferimento e di collegamento. Con questi provvedimenti si allontana sempre di più per il nostro paese la possibilità di ridurre il distacco che abbiamo nei confronti degli altri paesi europei.

Fatta questa considerazione, sento la necessità di farne un'altra in aggiunta a quanto detto dall'onorevole D'Angelo.

Bisogna cominciare ad affrontare uno dei problemi più gravi per il nostro paese il quale sta diventando la pattumiera d'Europa. In Italia si stanno insediando depositi costieri, impianti di lavorazione del petrolio ed altre attrezzature in modo caotico ed in numero tale che, nei confronti della Francia e dell'Inghilterra, ci troviamo in una situazione di deterioramento generale. Oltre tutto questi insediamenti non sono né programmati né limitati al fabbisogno nazionale o ad una eventuale possibilità di lavorazione per il fabbisogno europeo.

Tutte le società straniere stanno puntando sui nostri porti e sulle nostre coste per occupare vaste aree da utilizzare per impianti e depositi costieri enormi con un basso tasso di occupazione e che portano a drammatici fenomeni di inquinamento dell'aria e dell'acqua, tanto che quasi tutte le nostre coste e i nostri mari sono diventati le cloache del Mediterraneo con danno enorme non solo per la flora e la fauna marina, ma anche per la salute dei cittadini. Tutto ciò perché ormai le grandi società petrolifere fanno, nel nostro paese, il bello e cattivo tempo: ed una prova di ciò si ha leggendo la relazione che accompagna questo provvedimento. Quando si legge, infatti, che si prevede a Napoli un incremento di traffici in funzione delle raffinerie della « Mobil Oil »; che Napoli si trova non lontana da Gibilterra e da Suez e che perciò diventerà un punto obbligato per il traffico delle superpetroliere provenienti dall'Europa

e dirette al Golfo Persico; quando si legge che favorevole è stato l'interesse suscitato presso le grandi società petrolifere all'annuncio dato dalla stampa della prossima costruzione del superbacino, si trovano gli elementi dimostrativi di quanto sto asserendo. E ciò non avviene soltanto per il porto di Napoli, ma anche per quelli di Savona, Genova e Ravenna e per altri importanti porti italiani. Questa è la grave situazione in cui ci troviamo!

Di fronte ad una politica seria ed oculata che stanno conducendo Francia, Inghilterra e Germania c'è da chiedersi a quale livello si sta riducendo il nostro paese in questo campo! C'è solo da auspicare che, finalmente, si intervenga con una legislazione chiara e precisa capace di regolamentare gli insediamenti delle industrie petrolifere e di limitarne le conseguenze per quanto riguarda sia la salute dei cittadini sia per la deturpazione di paesaggi in zone costiere senza tener conto delle conseguenze che ciò, tra l'altro comporta nel settore turistico. È ora, quindi, che il Governo intervenga in questo campo per rompere questa catena di interventi che portano a conseguenze gravi.

A questo punto mi si potrà chiedere perché la mia parte politica abbia deciso di votare a favore del provvedimento. Rispondo che ciò avviene perché siamo convinti che lo stanziamento di questi 12 miliardi è necessario per la riorganizzazione del porto di Napoli e che, con la nostra battaglia, costringeremo la maggioranza a provvedere perché sia modificato l'andazzo attuale, al fine di giungere ad un ammodernamento del porto di Napoli che, per la sua posizione, è uno dei porti più importanti del paese.

Per questi motivi e con le riserve esposte noi voteremo a favore del provvedimento.

ZUCCHINI. Durante la discussione per decidere se si dovesse richiedere l'assegnazione in sede legislativa di questo disegno di legge, sollevai una questione di principio sulla politica attuale nel settore. Pertanto, limitando il mio breve discorso all'oggetto in discussione e tenuto conto delle riserve di principio già avanzate sulla questione dagli onorevoli Guarra e Todros, mi limiterò ad affermare che concordo su questo disegno di legge.

Vorrei però aggiungere che le cose oggi non sono diverse dal 1963 quando, con la legge 14 febbraio, n. 143, si stanziavano 8 miliardi di lire per il bacino di carenaggio

del porto di Livorno, 2 miliardi per il bacino di carenaggio di La Spezia, un miliardo per il bacino di Taranto, e 4 miliardi per opere portuali a Ravenna.

Siamo di fronte ad una politica improntata alla provvisorietà, che segue spinte locali in modo discorde: siamo insomma molto lontani dalle previsioni del piano di sviluppo economico quinquennale. L'attuale politica del Governo nel settore ubbidisce solo a spinte locali e ad interessi particolari ed in proposito giustamente ha detto l'onorevole Todros che l'Italia sta diventando la raffineria d'Europa, con una miriade di stabilimenti a basso tasso occupazionale, ad alto tasso di profitto, con notevoli danno per le collettività delle zone dove queste attività vengono insediate. E quanto sta accadendo nel golfo di Gaeta dovrebbe essere al riguardo significativo.

Concludo il mio intervento con la richiesta al Governo di fornire chiarimenti concreti e precisi in ordine agli indirizzi programmatici cui intende uniformare la sua azione per quanto attiene al finanziamento delle opere portuali. Infatti, se il « Cipe » si è espresso nel senso di una nuova politica dei trasporti marittimi, occorrerà porsi il problema della sorte dei piccoli porti, che, pur nello sviluppo dei mezzi di navigazione, conservano una loro funzione. Mi riferisco in particolare ai porti di Carrara e di Piombino, che devono mantenere la loro funzionalità, il primo per il trasporto dei marmi, il secondo per le esigenze dello stabilimento siderurgico. Si pone perciò il problema di una soluzione organica, che risolva le disfunzioni dei grandi porti e dell'adeguamento delle loro strutture e che, nel contempo, non trascuri i piccoli porti. Va invece sottolineata in questa sede l'assoluta carenza di uno sforzo in questa direzione da parte degli organi governativi.

Se ben ricordo, il Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, onorevole Natali, in sede di discussione dello stato di previsione della spesa per il suo dicastero ebbe a dichiarare, in relazione alla lamentata esiguità degli stanziamenti per le opere portuali in rapporto alle necessità, che nel 1969 sarebbe stato emanato un provvedimento recante un finanziamento di 60 miliardi per tali opere. Siamo arrivati a luglio e di questo annunciato provvedimento non se ne sa niente. Cosa intende fare il Governo? Intende procedere a questi investimenti e, quindi, tentare di raggiungere le previsioni di spesa previste dal piano di sviluppo economico quinquennale?

FULCI. Questa iniziativa non dovrebbe mancare di apportare benefici risultati non solo alla città di Napoli, ma a tutta l'Italia meridionale, e pertanto sono lieto di annunciare il voto favorevole della mia parte politica al disegno di legge.

Debbo però anche dichiararmi d'accordo con l'onorevole Guarra nella critica da lui avanzata per la mancata assunzione a totale carico dello Stato della spesa per la costruzione del bacino, quando si sa benissimo che il consorzio non sarà in grado di sobbarcarsi il residuo 20 per cento della spesa. Ed altrettanto giusta è l'osservazione dell'onorevole Guarra, che ha lamentato la mancata scelta della ubicazione: se non si sa ancora dove sarà costruito il bacino di carenaggio, come si può oggi preventivarne la spesa? E questa è una critica di carattere generale: si elaborano leggi senza conoscere con esattezza gli elementi necessari per stabilire l'esatto stanziamento necessario, che conseguentemente il più delle volte risulta inadeguato o eccessivo, come troppo frequentemente accade nella Regione siciliana.

È stato rilevato che sono in atto accessi contrasti sulla migliore ubicazione del bacino, ma questo non deve preoccupare, perché i buoni progetti si realizzano sempre attraverso contrasti. Certo bisognerà scegliere una ubicazione adatta, ma non dubito che i tecnici — nella cui coscienza ho sempre fiducia — sapranno studiare con ogni cura la necessaria variante al piano regolatore.

Bisognerà però stare molto attenti, perché non succeda a Napoli quello che è avvenuto nella mia città, a Messina, il cui bacino di carenaggio è nato morto e non funziona, non so per quale causa; evidentemente manca qualcosa, ma certo è come se non ci fosse. Si sono spesi parecchi miliardi, ma sta di fatto che essi non hanno fruttato, almeno per il momento, alcun interesse, perché il bacino di carenaggio di Messina, pur realizzato da tempo, non è entrato in funzione. Desidererei avere dall'onorevole rappresentante del Governo chiarimenti in proposito. Perché, dunque, non succeda a Napoli quello che è accaduto a Messina, sarà necessario che tutta la situazione del porto di Napoli sia attentamente studiata, come hanno giustamente sostenuto anche gli onorevoli colleghi di parte comunista, e l'opera realizzata con tutti gli accorgimenti necessari.

Quindi con le raccomandazioni che traggono origine da quanto accaduto nella mia città, preannuncio il voto favorevole della

mia parte politica al disegno di legge, auspicando che quest'opera potrà essere presto portata a compimento.

LOBIANCO. Dopo aver ascoltato le varie riserve manifestate dai colleghi, credo che i problemi di cui ci stiamo interessando potranno essere risolti mediante un dibattito tra le parti interessate. L'opera è necessaria e sentita e rientra in quell'azione di potenziamento dello scalo napoletano sollecitata da più parti. Se vi sono delle discussioni sulla ubicazione del bacino ci conforta il fatto che l'impianto è stato previsto in modo indipendente dalla sua localizzazione, e non credo che le osservazioni del collega Guarra possano essere prese del tutto in considerazione. Non è da pensare, poi, che si tratti di una iniziativa isolata in quanto il progetto rientra nel piano predisposto dal « Cipe » per il potenziamento del porto di Napoli che deve essere valorizzato e messo in condizione di raggiungere il posto che gli compete.

NICCOLAI GIUSEPPE. Condivido le perplessità dell'onorevole Guarra in quanto nei consorzi si riproduce, a livello locale, l'impotenza delle forze politiche a portare avanti un discorso organico, unitario e programmatico. A Napoli siamo ancora al livello della polemica, non certo costruttiva, se si pensa all'intervento dell'onorevole Todros che ha giudicato il provvedimento come apportatore di crisi e di *chaos*, ritenendo che esso aumenterà il distacco fra i porti meridionali e i porti del nord Europa. L'onorevole Todros critica gli insediamenti petroliferi dimenticando che la responsabilità di incontrollati interventi è da attribuire alle forze sindacali che chiedono l'industrializzazione di determinate zone. Sarebbe, perciò, logico dedurre che, dopo queste critiche, il settore di sinistra esprime il voto contrario e non il voto favorevole al provvedimento, come è stato dichiarato, nel tentativo di correggere il comportamento della maggioranza, quando tutti sappiamo che, difficilmente, Napoli, nelle condizioni in cui si trova, potrà beneficiare dei 12 miliardi stanziati con questo provvedimento. Trovo assurda questa decisione e sono di parere diverso: noi, infatti, dato che riceviamo i vari rilievi mossi dagli onorevoli colleghi, tra cui anche quelli avanzati dall'onorevole Todros, secondo la logica, ci asterremo dalla votazione del disegno di legge.

DEGAN. Non vorrei che i colleghi pensassero che intervengo in quanto veneziano: non credo che qui siamo tutti a portare acqua

al nostro mulino, per cui si rischierebbe veramente di ridurre le coste italiane ad una costellazione di porti più o meno importanti, di bacini più o meno importanti, in concorrenza tra loro e tutti economicamente passivi. Ricordo, al riguardo, le discussioni svoltesi alcuni anni or sono in occasione della approvazione della legge di finanziamento delle opere portuali e come le pressioni in questo senso siano state svariatissime: di 144 porti italiani che hanno avuto una determinata classifica nessuno è stato escluso nella considerazione dei parlamentari delle varie parti politiche per portare avanti le proprie tesi.

Mi limiterò ad annotare che questi provvedimenti, secondo le relazioni che li accompagnano, vengono a concludere un programma elaborato dal « Cipe », il che significa che esiste una certa programmazione riguardo al settore delle attrezzature per i superbacini da adeguare alle navi di grande stazza che sono in cantiere o che stanno per solcare i mari del mondo. Esprimo, quindi, voto favorevole al provvedimento, ma vorrei sentire l'opinione del Governo riguardo alla connessione di questo piano con quanto indicato nel « Progetto 80 », che non è ancora un atto del Governo né è stato recepito dal Parlamento. Leggo, infatti, al capitolo 102 del progetto, riguardo alle infrastrutture portuali, che ci si propone di differenziare, secondo le funzioni specifiche, i grandi sistemi portuali del basso Tirreno e del basso Adriatico e di attrezzare modernamente queste strutture; chiedo allora al Governo se questa sia una previsione che vale esclusivamente per il futuro, e non tocchi perciò questi due provvedimenti, o se il « Progetto 80 » recepisca implicitamente questi provvedimenti. A me pare che nell'appendice al progetto si constati praticamente che vi è una specie di movimento a forchetta che tenderebbe a ridurre l'area veneta ad un'area che riflette lo sviluppo delle aree a nord e a sud del Veneto.

Non è certo questa la sede opportuna per affrontare questa questione, però è chiaro che un discorso sul sistema dei trasporti e delle comunicazioni in connessione con il piano di sviluppo economico — e della Val Padana per quanto più particolarmente mi interessa — dovrà pur essere affrontato: pertanto chiedo all'onorevole Presidente che ci sia data la possibilità di analizzare a fondo questo aspetto.

BUSETTO. Abbiamo fatto esplicita richiesta al Presidente della X Commissione e al

nostro Presidente per una riunione congiunta delle due Commissioni da dedicare appunto a questo argomento.

DEGAN. Non sarebbe infatti opportuno trovarsi ad esaminare, senza una preventiva approfondita analisi, provvedimenti che, pur non potendosi definire settoriali in quanto sono inseriti in un piano elaborato dal « Cipe », meritano evidentemente di essere inquadrati in una visione anche più ampia di quella limitata semplicemente alla costruzione dei bacini di carenaggio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Propongo di rinviare alla prossima seduta il seguito della discussione del disegno e della proposta di legge.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Discussione della proposta di legge Cattanei ed altri: Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Genova (1101).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cattanei, Dagnino, Lucifredi, Bemporad, Biondi, Boffardi Ines, Santi, Miroglio, Bodrato, Giordano: « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Genova ».

L'onorevole Del Duca ha facoltà di svolgere la relazione.

DEL DUCA, *Relatore*. Ci siamo da poco occupati del porto di Napoli e della costruzione di un superbacino di carenaggio: credo che non sia necessario che ripeta anche nella illustrazione della proposta di legge degli onorevoli colleghi Cattanei, Dagnino ed altri ciò che ho detto circa la necessità e l'urgenza della realizzazione di superbacini di carenaggio nei principali porti italiani. Le ragioni che sussistono per Napoli sussistono ugualmente anche per il porto di Genova.

Posso aggiungere che, se la realizzazione di quest'opera nel porto di Napoli interessa i problemi della politica di sviluppo del Mezzogiorno, per quanto attiene al porto di Genova sussistono altre non meno valide ragioni. È risaputo che il porto di Genova è il porto naturale del triangolo industriale del nord, e non soltanto di esso, perché è noto che a questo porto fanno capo anche alcuni paesi dell'Europa medio-centrale. In conseguenza,

il porto di Genova, che ha una funzione primaria nell'ambito dei traffici marittimi italiani, ha una necessità ugualmente sentita, come per Napoli, della sollecita realizzazione di questo superbacino di carenaggio.

Mancando una iniziativa governativa, evidentemente per ragione di diluizione della spesa nel tempo, gli onorevoli colleghi Cattanei, Dagnino ed altri hanno presentato in data 26 febbraio 1969 la proposta di legge di cui ci stiamo occupando, che ricalca nelle sue linee generali quella presentata dal Governo per il porto di Napoli. Le difficoltà per il finanziamento sono state superate con il parere favorevole della Commissione bilancio, che, nell'esprimere tale parere lo ha però condizionato alla modifica dell'articolo 2 della proposta, nel senso di ripartire la spesa in una nuova suddivisione, e precisamente 500 milioni per il 1969, 1.500 milioni per l'anno 1970, 2.500 milioni per il 1971, 1972 e 1973 e 500 milioni per il 1974.

Non voglio tornare su argomenti che abbiamo già trattato; è indubbiamente una necessità urgente quella di adeguare la potenzialità dei nostri porti alle esigenze del nuovo traffico marittimo. Il porto di Genova, come ho già accennato, ha una sua collocazione di particolare importanza per quanto concerne le regioni più sviluppate del nord e direi che anche dal punto di vista dell'approdo delle petroliere ha forse una caratteristica di potenzialità ancora più importante di quella di Napoli.

Mi pare, quindi, che molto opportunamente gli onorevoli colleghi Cattanei, Dagnino ed altri abbiano voluto prendere l'iniziativa di questa proposta di legge, alla quale mi auguro vogliate, onorevoli colleghi, dare la vostra approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

TODROS. Per questo secondo provvedimento possono evidentemente essere riprese tutte le considerazioni già svolte per il precedente, che concerneva il bacino di carenaggio del porto di Napoli: ma desidero prima di tutto richiamarmi a quanto affermato dall'onorevole Degan nel corso della discussione del precedente disegno di legge. Bisognerebbe che il gruppo democristiano, anziché richiamarsi al fantascientifico « Progetto 80 », anziché appellarsi al futuro, ammettesse responsabilmente e in modo critico il fallimento totale del piano di sviluppo economico così come è stato approvato col nostro dissenso: solo così si potrebbe poi condurre un

discorso leale e serio. Abbiamo previsto interventi per i porti, abbiamo operato uno stralcio, ma sono falliti gli uni e l'altro. Si continuano a disporre stanziamenti settoriali su pressioni elettorali di questo o di quell'altro comune; e intanto la situazione in questo campo continua ad aggravarsi. E allora si inventano teorie nuove. Il Governo ha previsto l'ampliamento del porto di Genova a Voltri, ma non si è esaminato in modo sistematico il sistema portuale ligure, da La Spezia a Genova, da Savona a Imperia, non provvedendo per questi porti a nessun piano di intervento, ma solo ad alcuni stanziamenti limitati che non li hanno tolti dalla situazione di crisi in cui versano. E allora si è inventata la nuova teoria che questi porti sono sacrificati dallo sviluppo caotico che ha avuto l'entroterra: perciò nuove autostrade, nuove ferrovie, con sperpero dei pubblici interventi, a dimostrazione dell'incapacità del Governo e della maggioranza di affrontare in modo sistematico i problemi. Siamo ancora una volta, ripeto, di fronte ad un'azione frammentaria, carente di una visione generale e organica.

A tutto questo va aggiunto quello che avviene all'interno dei porti. Per Napoli è già stato detto; a Genova, il Consorzio autonomo del porto, anziché dare in gestione pubblica i bacini, intende privatizzare l'esercizio di questi impianti. Ci troveremo così di fronte al predominio assoluto dell'intervento privato e del suo meccanismo di sviluppo, alla smobilizzazione dell'intervento pubblico.

Per Genova, insomma, si possono in sostanza ripetere le stesse cose che abbiamo già sostenute per Napoli. E, nonostante questa posizione critica, anche per il provvedimento concernente il porto di Genova il nostro voto sarà favorevole: un voto favorevole determinato soprattutto dalla necessità per i due porti di questi stanziamenti, per due regioni che, sia pure su terreni diversi, sono entrambe in crisi.

Di conseguenza, anche su questo provvedimento esprimeremo voto favorevole con le riserve fondamentali che porteremo avanti un dibattito locale, nell'ambito dei consorzi autonomi dei due porti, per cercare almeno di utilizzare questi fondi in modo razionale. Cercheremo anche di condurre una battaglia per la gestione pubblica dei nuovi impianti che verranno costruiti con questi fondi, anche se siamo convinti che, allo stato attuale delle cose, questi provvedimenti sono destinati a rimanere inattuati e i fondi inutilizzati per lungo tempo per la mancanza di una visione

organica degli interventi in questo campo. Per questi motivi e con le riserve che ho espresso annuncio il nostro voto favorevole alla proposta di legge.

CATTANEI. Onorevole Presidente, ho chiesto di intervenire nella discussione non solo come proponente, insieme con altri colleghi, della proposta di legge per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Genova, ma anche per sostituire un collega assente.

Preciso subito che nulla ho da aggiungere alle considerazioni esaurienti fatte dal relatore, che ci trovano del tutto d'accordo. Sono anche io convinto che una discussione di carattere generale sulla politica portuale del nostro paese sarebbe auspicabile e che il Parlamento deve affrontare il problema con un piano organico e globale di interventi in questo settore che rappresenta il cardine dello sviluppo economico del paese. Molte osservazioni emerse a proposito della discussione del disegno di legge per il bacino di carenaggio di Napoli possono trovarci concordi soprattutto quando si lamenta la carenza di una organica politica portuale.

Vorrei precisare all'onorevole Todros che i piani regolatori dei porti liguri hanno trovato il loro coordinamento definitivo in seno al Comitato regionale per la programmazione economica, per cui oggi non è possibile sostenere con fondamento che tra i piani regolatori dei porti di Livorno o di La Spezia vi siano delle contraddizioni.

TODROS. Questo coordinamento è solo teorico ed esiste sulla carta: sappiamo, infatti, che il comune di Genova introduce da tre anni varianti organiche al suo piano regolatore con le conseguenze che si possono immaginare per tutti i collegamenti con il porto.

CATTANEI. Parlavo di coordinamento tra i piani regolatori dei porti liguri che ella ha anche sollecitato; non c'è dubbio che i singoli piani regolatori portuali debbano essere, a loro volta, in connessione con i piani regolatori delle città, ma questo è un discorso diverso da quello che ella faceva all'inizio. Vorrei precisare, infatti, che il consiglio comunale di Genova ha consentito sul piano regolatore del porto di Voltri permettendo di armonizzare le previsioni dei piani regolatori delle due città con i piani regolatori dei due porti.

Vorrei fare un'altra osservazione all'onorevole Todros a proposito del comportamento del Consorzio autonomo del porto di Genova

circa il tipo di gestione dei superbacini. Debo dire che nessuna decisione si è avuta, da parte del Consorzio, sul tipo di gestione del bacino di carenaggio. La nostra proposta non si giustifica, sul piano di una sterile concorrenza, con l'iniziativa governativa per Napoli, ma è stata inserita nell'ambito delle previsioni che il « Cipe » ha elaborato in due riunioni successive, nel 1966 e nel 1968, allorché decise l'opportunità della costruzione dei superbacini di carenaggio di Napoli e di Genova. Recentemente, poi, la Commissione bilancio ha ascoltato una relazione del Sottosegretario per il bilancio, onorevole Malfatti, il quale ha illustrato, in quella sede, le ragioni della scelta in favore di Napoli e di Genova, smentendo l'esistenza di una qualche alternativa delle due iniziative dato che i due superbacini sono destinati a coprire aree di traffico completamente diverse. Il fenomeno al quale stiamo assistendo oggi è che le superpetroliere di oltre centomila tonnellate, non trovando possibilità di riparazione nei bacini di Genova, non dirottano verso il porto di Napoli, anch'esso non attrezzato, ma verso il porto di Marsiglia, all'uopo attrezzato. Ebbene, anche domani si verificherà la stessa cosa se il superbacino di Napoli dovesse essere costruito prima di quello di Genova.

Oggi vi è la tendenza a concentrare le attività portuali solo in alcune unità funzionali ed è, quindi, evidente che se un porto non offre al traffico tutto quanto è necessario al traffico stesso, il porto inevitabilmente si declassa a vantaggio non di un altro porto nazionale attrezzato, ma a favore dei porti esteri che presentano attrezzature idonee.

Per quanto concerne il porto di Genova, penso che il fatto di disporre di un superbacino di carenaggio non è una condizione per acquisire maggior traffico ma per poter mantenere il ritmo della produttività attuale appunto per la tendenza al gigantismo delle navi. All'inizio del 1969 nel mondo erano in costruzione ben 213 cisterne di portata superiore a 100 mila tonnellate.

Ora evidentemente un porto che ha un certo ritmo di produzione nel settore delle riparazioni navali, se non riesce ad attrezzarsi seguendo l'evoluzione della tecnica, perde questa sua capacità produttiva. Va anche aggiunto che l'assenza di questa infrastruttura renderebbe inefficienti gli oleodotti che partono dal porto di Genova verso l'est e il nord del nostro paese.

Per quanto concerne la situazione del porto di Genova, non vi è problema a proposito

dell'ubicazione, né sussiste il problema della costituzione di un organismo *ad hoc* per la realizzazione del superbacino, in quanto, secondo la nostra proposta di legge, il contributo dovrebbe essere dato a favore dell'organismo che già gestisce il porto, e cioè il Consorzio autonomo del porto di Genova.

Concludo dichiarandomi pronto ad esaminare eventuali emendamenti che fossero presentati.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Propongo che il seguito della discussione della proposta di legge venga rinviato ad altra seduta.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 6 del regio decreto 23 febbraio 1942, n. 396, contenente norme per la costituzione e il funzionamento dell'Ente acquedotti siciliani (EAS), istituito con legge 19 gennaio 1942, n. 24 (440).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 6 del regio decreto 23 febbraio 1942, n. 369, contenente norme per la costituzione e il funzionamento dell'Ente acquedotti siciliani (EAS), istituito con legge 19 gennaio 1942, n. 24 ».

Propongo che il seguito della discussione del disegno di legge venga rinviato ad altra seduta.

Pongo in votazione questa proposta.

*(È approvata).*

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Concessione a favore dell'Ente acquedotti siciliani di contributi straordinari per la manutenzione degli acquedotti comunali da esso gestiti e per il funzionamento dei servizi dell'Ente medesimo (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1086).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente acquedotti siciliani di contributi straordinari

per la manutenzione degli acquedotti comunali da esso gestiti e per il funzionamento dei servizi dell'ente medesimo», già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, sul disegno di legge è già stata svolta la relazione e quindi è stato costituito un gruppo di lavoro per approfondire alcuni elementi sui quali l'onorevole relatore aveva sollevato dei quesiti. Il gruppo di lavoro ha iniziato la sua attività ed ha ascoltato il presidente e il direttore dell'Ente acquedotti siciliani.

Ritengo quindi utile, per una completa informazione della Commissione, che l'onorevole relatore svolga un supplemento alla sua relazione, mettendo al corrente la Commissione degli elementi che abbiamo potuto acquisire negli incontri con il presidente e il direttore dell'ente. Ricordo però che il gruppo di lavoro non ha ancora esaurito la sua attività: si riunirà infatti oggi pomeriggio per vedere se sia possibile giungere ad una positiva conclusione.

FIOROT, *Relatore*. A conclusione della relazione sul disegno di legge n. 1086 ho prospettato una serie di quesiti, per il cui approfondimento ho ritenuto di proporre la nomina di un gruppo di lavoro, che acquisisse gli elementi utili per predisporre un provvedimento organico, tale che potesse porre fine alle richieste generiche e ricorrenti di contributi da parte dell'« Eas ». Il gruppo di lavoro ha ascoltato il presidente e il direttore dell'ente, ricavando da questo incontro elementi conoscitivi che sono stati riassunti in alcuni documenti consegnati al nostro Presidente. Senza entrare in dettaglio e riservandomi logicamente di fornire ulteriori chiarimenti in sede di replica, mi pare che da questi incontri siano emersi alcuni dati fondamentali.

Innanzitutto l'ente fu costituito per provvedere alla costruzione in Sicilia di acquedotti a servizio di centri abitati, al completamento di quelli in corso di costruzione a cura dello Stato, dei comuni e dei consorzi, alla sistemazione di quelli esistenti, alla esecuzione di altre opere riconosciute indispensabili in connessione con la manutenzione degli stessi. L'ente deve inoltre provvedere alla gestione degli acquedotti costruiti o in corso di costruzione a cura dello Stato, dei comuni o dei consorzi, gestione che assume per apposito decreto del Capo dello Stato. In realtà, per prassi ormai consolidata, come ha affermato il presidente dell'ente, gli acquedotti vengono assunti dall'« Eas » attraverso

una convenzione con i comuni, i quali quasi sempre pervengono a questa determinazione solo quando gli acquedotti sono fatiscenti o hanno una gestione economica assolutamente deficitaria. Questo modo di procedere porta alla pratica conclusione che non si attuano piani razionali per la distribuzione dell'acqua con un aggravio di spesa di gestione che l'ente deve sostenere.

I canoni non solo sono elevati — si parla di un costo medio di 55-60 lire al metro cubo — ma sono anche differenziati a seconda degli acquedotti. Il presidente a questo proposito ha auspicato che con provvedimento governativo si addivenga alla unificazione dei canoni sui valori medi.

Il personale, pur registrando una leggera flessione rispetto al 1966, è eccessivo, con particolare riferimento al personale impiegatizio. Si pensi che al 30 maggio 1969, su un totale di 451 salariati in servizio, vi sono ben 396 impiegati, non tenendo conto, in queste cifre, delle 70 unità di personale comunale comandato, di cui non è nota la ripartizione tra operai e impiegati. E ciò nonostante che dal 1966 sia stato attuato il blocco delle assunzioni. In proposito il dato più significativo lo si può dedurre dai preventivi dell'esercizio 1969: su un totale di ricavi di lire 2.945.000.000 circa, 2.763.000.000 circa vengono assorbiti dalle spese per il personale.

Il contributo annuo straordinario di lire 1.300.000.000, stabilito dal disegno di legge al nostro esame per la manutenzione degli impianti comunali gestiti dall'ente e per il funzionamento dei servizi, dovrebbe servire per circa quattro quinti alla copertura del disavanzo d'esercizio, che per il 1969 è previsto in circa 1.053.000.000, e per il restante quinto alla copertura dei ratei di ammortamento di un mutuo ventennale che l'« Eas » avrebbe intenzione di contrarre per l'estinzione di un *deficit* pregresso di circa 4 miliardi. Il presidente dell'ente ha dichiarato che entro il quinquennio 1969-73 la situazione finanziaria dell'ente dovrebbe essere ripianata con la razionalizzazione degli impianti, a cui l'ente pensa di far fronte avvalendosi di quanto disposto dalla legge n. 506; attraverso l'aumento delle utenze (oggi l'« Eas » serve solo 1.300.000.000 abitanti); attraverso l'eliminazione delle perdite di erogazione d'acqua, che oggi oscillano dal 22 al 28 per cento; attraverso la modernizzazione degli impianti di controllo e l'unificazione dei canoni, il che dovrebbe permettere una riduzione del personale sia salariato che impiegatizio.

Questi a grandi linee i dati acquisiti e che, ripeto, possono essere rilevati con maggiori dettagli nei documenti che sono stati rilasciati dall'ente all'onorevole Presidente. Su questi elementi non ritengo per ora esprimere un mio giudizio, riservandomi di farlo in sede di replica.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FERRETTI. Chiamati a decidere sulla concessione all'Ente acquedotti siciliani di un contributo annuale di un miliardo e 300 milioni per 5 anni, cioè fino al 1973, dichiariamo subito di condividere l'esigenza espressa dal relatore circa l'opportunità di esaminare con maggiore attenzione il provvedimento in modo che esso, se sarà approvato, raggiunga lo scopo di normalizzare la gestione dell'ente e di eliminare successive richieste per colmare il disavanzo del bilancio. C'è da chiedersi subito, però, qual'è e quale è stata la gestione dell'ente e come mai, con tariffe che consentono di vendere l'acqua da lire 70 a metro cubo in su, esso abbia un bilancio deficitario di un miliardo all'anno.

L'ente fu costituito il 19 gennaio del 1942, cioè in periodo fascista, quando tutti i poteri dei comuni venivano trasferiti al prefetto, quindi con finalità accentratrici e di controllo dall'alto. Fino ad allora le reti di distribuzione venivano costruite dai comuni o da privati che ne avevano la concessione dal comune o da consorzi di comuni ai quali si ricorreva per le opere di raccolta, di adduzione e di distribuzione.

Attualmente in Sicilia esistono ancora 250 reti gestite dai comuni e diversi consorzi per la distribuzione dell'acqua potabile. Però se i comuni o i consorzi chiedono allo Stato, o alla Cassa per il Mezzogiorno, finanziamenti per il rinnovamento o il potenziamento dei vecchi impianti, la Cassa non concede finanziamenti se non attraverso l'Ente acquedotti siciliani, il quale assume poi la gestione degli impianti rinnovati o costruiti.

L'Ente è diventato così un passaggio obbligato per il potenziamento e la distribuzione delle risorse idriche alla popolazione siciliana e lo strumento per la espiazione del patrimonio comunale. Vorrei ricordare qui una polemica che, in questi giorni, si sta svolgendo a Palermo tra l'« Eas » e l'Azienda municipalizzata per la distribuzione dell'acqua in città. Nel 1955 il comune ebbe la concessione per lo sfruttamento delle acque del-

lo Scanzano e chiese alla Cassa per il Mezzogiorno il finanziamento per costruire il bacino artificiale. La Cassa per il Mezzogiorno concesse il finanziamento, che allora era di 7 miliardi, mentre, ad opera realizzata, ha raggiunto i 16 miliardi, a condizione che le opere venissero eseguite dall'« Eas ». Si pensava che, ad opera ultimata, questo patrimonio passasse in dotazione all'azienda municipalizzata: senonché la gestione e la proprietà dell'impianto sono rimaste, per una convenzione con la Cassa per il Mezzogiorno, di proprietà dell'« Eas » il quale venderà l'acqua al comune ad un prezzo che ancora non si riesce a determinare. E di questa posizione di privilegio l'ente si serve per imporre ai comuni determinate condizioni senza alcuna contrattazione, per cui esso è invisibile alle amministrazioni comunali e alle popolazioni, ed è questo il motivo — non ultimo — per cui dopo 27 anni l'ente gestisce soltanto 118 reti di distribuzione.

Nel consiglio di amministrazione dell'ente non vi sono rappresentanti dei comuni e il presidente viene nominato, sentito il parere della Regione, dal Governo su proposta del Ministro dei lavori pubblici. Questa posizione di distacco e di assoluta autonomia nella gestione, questa sicurezza di avere, comunque, colmato i deficit di bilancio, ha trasformato l'ente in un « carrozzone di sottogoverno », in una centrale di clientelismo politico con assunzioni indiscriminate di personale. Così si spiegano i 460 salariati di fronte a 440 impiegati; così si spiega la facilità con cui si trasferiscono le somme destinate ai lavori nel capitolo destinato a coprire le spese di gestione, come denunciato dalla Corte dei conti; così si spiega l'avvicinarsi dei presidenti tratti dalla socialdemocrazia, dalla democrazia cristiana e dal partito repubblicano: di quest'ultimo partito fa parte l'attuale presidente che abbiamo ascoltato ieri e che, anche in virtù di questa carica, è stato eletto segretario regionale un mese fa.

Non ho esaminato i dati recenti perché solo ieri sono stati forniti dal presidente dell'ente, ma stando alla relazione della Corte dei conti, apprendiamo che, nel 1965, di fronte a 30 milioni per spese di materiali per la manutenzione degli impianti, vi erano 323 milioni di spese generali di funzionamento e circa un miliardo e 700 milioni per spese di personale, il tutto per gestire 118 reti di media consistenza.

Nello stesso anno le entrate per i canoni e nolo contatori erano di un miliardo e 235 milioni corrispondenti a 167.757 utenze. Si

aveva nel 1965 un disavanzo di circa 900 milioni che oggi è salito a più di un miliardo.

L'ente assicura che con un contributo annuale di un miliardo e 300 milioni risanerà, in 5 anni, il bilancio perché con un miliardo colmerà il deficit di esercizio e con 300 milioni contrarrà un mutuo di circa 4 miliardi per pagare i debiti passati. Perché questo programma sia credibile dovrebbe, almeno, trovare riscontro in un piano di risanamento del bilancio tale da coprire l'arco dei 5 anni. Questo piano non l'abbiamo avuto e tutto lascia credere che la gestione annuale continuerà a chiudersi con un disavanzo dell'ordine del miliardo se non cambierà la politica dell'ente e di coloro che lo manovrano.

L'ente giustifica il disavanzo col fatto che gli impianti ceduti dai comuni sono vecchi e vi si riscontrano perdite elevate e che vi sono scarse masse d'acqua da distribuire. Quindi si dice che, eliminando le perdite ed aumentando le utenze - a parità di spese generali - si andrà verso il pareggio del bilancio. Inoltre ci si prefigge, con impianti di controllo centralizzati, di razionalizzare il servizio e di procedere alla contrazione, per svecchiamento, del personale. Ora, considerato che il recupero delle perdite, per stessa ammissione dell'Ente, potrà essere del 7 per cento rispetto ad una erogazione di 39 milioni di metri cubi, cioè pari ad un recupero economico, con la tariffa media di 80 lire a metro cubo, di circa 200 milioni; ammesso che questi impianti si rinnovino e rilevato che le maggiori disponibilità di acqua sono subordinate all'attuazione del piano regolatore degli acquedotti, per il quale l'ente non ha avanzato alcuna richiesta, e che non sarà facile assorbire la gestione di altre reti se non in forma coattiva per la diffidenza con la quale i comuni giudicano l'operato dell'ente per l'alto costo dell'acqua e per il disservizio che la gestione genera, chiedo quale fondamento possa avere la previsione che il contributo che noi andiamo a decidere avvierà l'ente sulla strada della regolare e normale prassi amministrativa.

Quindi non inganniamo noi stessi e si decida in base al convincimento che si tratta di un contributo a fondo perduto per tappare i buchi di una gestione passata non sempre regolare e corrispondente alle finalità del servizio che l'ente dovrebbe espletare.

Non si vuole distruggere l'ente, ma certamente su di esso occorre esercitare un diverso tipo di controllo. Intanto occorre immettere nel suo consiglio di amministrazione i rappresentanti dei comuni interessati, fare

eleggere il presidente dal consiglio di amministrazione, creare un diverso e più stretto rapporto con la regione, esigere il controllo dei bilanci annuali da parte del Parlamento fino a quando l'ente richiede contributi a pareggio. Occorre insomma trovare il modo di guardare meglio entro l'ente, specialmente adesso che esso può riprendere un programma di costruzioni dell'ammontare di tre miliardi all'anno in base alla legge 2 aprile 1968, n. 506 e avere la possibilità di scindere le due attività: gestione degli impianti e costruzione e degli acquedotti.

Noi pensiamo che con una corretta gestione dell'ente non solo si potrebbe portare a pareggio il bilancio, ma diminuire le tariffe praticate agli utenti. Infatti, per coprire le sue spese generali l'ente può contare non soltanto sulla riscossione dei canoni, ma anche sulle percentuali che, come stazione appaltante percepisce sull'ammontare dei lavori.

Peraltro, sino a quando gli enti di produzione o di gestione di servizi saranno considerati strumenti al servizio delle clientele politiche di questo o quel partito di Governo, essi sforneranno voti, ma - nel nostro caso - non faranno uscire acqua dai rubinetti delle case.

Riassumendo, oltre all'esigenza di una ristrutturazione democratica dell'ente, vi è quella di fare in modo che il contributo serva effettivamente a risanare il bilancio dell'ente, quindi a potere controllare nei cinque anni, ad ogni esercizio finanziario, che il disavanzo vada contraendosi. A questo punto sorge un'altra considerazione: se il contributo complessivo di sei miliardi e mezzo serve a riportare il bilancio a pareggio, come mai il contributo ci viene proposto della stessa entità nei cinque anni e non, invece, in forma decrescente a mano a mano che ci si avvicina al quinto anno? Questo conferma come, anche da parte del Governo, proponente del disegno di legge, ci sia il convincimento che il contributo serva a coprire un disavanzo continuo, perché nulla si intende mutare nella politica dell'ente, né verso i comuni, né verso la Sicilia. Così com'è, l'ente serve ai partiti di Governo: porta voti, concede favori, esercita una posizione di potere, ha creato un certo equilibrio nella ripartizione dei posti di sottogoverno. Romperlo vuol dire la rissa, il cannibalismo politico; e per il controllo di un ente si arriva in Sicilia anche alla crisi del Governo.

Ecco perché noi, pur ponendo tutta la nostra attenzione per perfezionare il disegno di legge e per garantire che il contributo sia bene utilizzato, non voteremo questo provve-

dimento, convinti come siamo che le perdite di gestione dell'ente scaturiscono da una irregolare e arbitraria politica amministrativa.

CUSUMANO. Sappiamo che con la legge 19 gennaio 1942, n. 24, venne istituito l'Ente acquedotti siciliani per provvedere in Sicilia alla costruzione di acquedotti a servizio di centri abitati, al completamento di quelli in corso di costruzione a cura dello Stato, dei comuni o dei consorzi, nonché alla sistemazione di quelli esistenti. Con la legge istitutiva dell'« Eas » quindi il legislatore ha voluto creare uno strumento idoneo per la soluzione di uno dei più gravi problemi che assillano l'isola e che ne compromettono lo sviluppo civile: l'approvvigionamento idrico. Il disegno di legge al nostro esame, concernente la concessione di contributi straordinari a favore dell'« Eas » per la manutenzione degli acquedotti comunali da esso gestiti e per il funzionamento dei servizi dell'ente, ci è pervenuto gravato — come ha detto l'onorevole Relatore — di un severo parere della Commissione bilancio e della relazione della Corte dei conti al Parlamento.

In merito al parere della Commissione bilancio, che però ha deliberato di esprimere parere favorevole al disegno di legge, va rilevato che in sostanza si tratta soprattutto di un richiamo all'attenzione del Governo e della Commissione di merito su alcune irregolarità concernenti la gestione dell'ente. In merito alla relazione della Corte dei conti, che si riferisce però alla passata gestione, cioè al bilancio del 1965, va osservato che la destinazione dei contributi straordinari e del ricavo dei mutui a spese di funzionamento dell'ente medesimo in parte è solo apparente. Infatti bisogna considerare che la manutenzione straordinaria comporta, oltre che oneri per materiali e attrezzature, anche notevoli spese per il personale; ed è quindi giustificato che taluni oneri per il personale, in particolare di quello periferico, abbiano trovato copertura sui contributi straordinari e sul ricavo dei mutui. D'altra parte, gli acquedotti comunali che l'« Eas » gestisce, dato lo stato vetusto in cui si trovano, hanno richiesto massicci lavori di manutenzione prima che si arrivasse alla esecuzione delle opere di sistemazione, lavori eseguiti esclusivamente con manodopera dell'ente. E va rilevato per inciso che tale situazione, dopo l'emanazione della legge n. 506 che prevede la concessione di mutui per la costruzione di opere secondo un programma approvato dagli organi tutori, non dovrebbe più ripetersi. Inoltre la stessa

Corte dei conti ha rilevato che la gestione di un ente pubblico istituito dallo Stato per il conseguimento di fini propri dello Stato e dotato di mezzi da questi forniti, deve essere condotto secondo criteri di economicità e, dunque, di autosufficienza economica, sicché dovrebbero essere tempestivamente apprestati i mezzi finanziari necessari per riportare equilibrio nella gestione laddove essa si palesi turbata per effetto del perseguimento di finalità di ordine sociale estranee, come tali, alla gestione. Si è riscontrato che i risultati della gestione pongono in evidenza il persistente stato di squilibrio economico finanziario, derivante principalmente dal contenimento dei canoni di utenza in base a criteri di ordine sociale e dall'esaurimento del contributo quinquennale concesso con legge 14 luglio 1965, n. 912. Non v'è dubbio che, persistendo questo stato di crisi, l'« Eas » è costretto a non poter svolgere appieno i suoi compiti istituzionali e che, non risultando sufficienti i ricavi per assicurare alla collettività i servizi necessari e non potendo, ciononostante, prescindere dal provvedervi, l'ente è naturalmente indotto sempre più a fare ricorso ad altre fonti, cioè ai proventi che, invece, per legge sarebbero destinati al finanziamento di opere acquedottistiche. Quindi la stessa Corte dei conti ha indicato in situazioni estranee alla gestione dell'ente i motivi della sua crisi finanziaria.

Quanto al personale, come ieri ci è stato detto molto chiaramente dal presidente dell'Ente, si nota che è andato gradatamente decrescendo dal 1966 ad oggi, mentre da quasi due anni non si effettuano assunzioni neppure nei limiti della dotazione organica. Inoltre da parte dell'Amministrazione è in avanzata fase di preparazione la meccanizzazione dei servizi e il telecontrollo degli impianti, cosa che consentirà, in relazione all'espansione dell'Ente, di non aumentare il numero dei dipendenti. Per quanto riguarda l'assunzione in gestione degli acquedotti comunali si deve considerare che l'Ente non può rifiutare di prendere in consegna tali impianti quale che sia la perdita di gestione.

A mio avviso l'equilibrio non può che trovarsi nella espansione dell'attività dell'Ente sulla base di programmi razionali soggetti a controllo dell'organo tutorio. In tal senso un primo passo è stato fatto con la legge n. 506 del 1968, diretta anche alla ripresa dell'attività dell'Ente. Oggi, affinché l'Ente possa operare nel rispetto delle sue attribuzioni istituzionali, il predisposto disegno di legge assegna allo stesso dei contributi straordinari per

il complessivo importo di 6 miliardi e 500 milioni, da erogarsi negli esercizi dal 1969 al 1973, ad integrazione delle spese di manutenzione generale e di funzionamento, contributi che consentiranno all'Ente di raggiungere l'equilibrio di bilancio e di riprendere la normale attività avvenire la sola che possa consentire un incremento graduale della principale fonte di entrata, cioè i canoni delle utenze.

D'altra parte è logico che lo Stato, che eroga queste somme, deve conoscere la loro destinazione e deve pretendere le garanzie necessarie perché siano spese oculatamente.

QUILLERI. Vorrei chiedere una risposta all'interrogativo posto dal senatore Genco quando il 19 febbraio del 1969 intervenne al Senato in occasione della discussione di questo dissenso di legge. Il senatore Genco rilevò che l'Ente, invece di provvedere alla sistemazione della rete degli acquedotti di cui ha la gestione, ha dato inizio alla costruzione di un grande edificio per la sua sede di Palermo del costo preventivo di 3 miliardi di lire.

Non so se tale edificio sia stato portato a termine e quanto, in effetti, sia il suo costo, ma chiedo che la Commissione, tra gli elementi di giudizio che dovrà acquisire alla fine, voglia anche accertare se questi fatti rispondono a verità.

FERRETTI. Signor Presidente, mi consenta una precisazione. So che l'Ente ha affittato dei locali all'esterno dell'edificio per una sezione staccata per le opere da realizzare per conto della Cassa per il Mezzogiorno.

FULCI. Sono d'accordo con il relatore sul fatto che bisogna rinviare uno studio organico del problema, studio che non si può fare oggi.

Il relatore ha detto anche i comuni si rivolgono all'Ente quando si trovano nell'impossibilità di andare avanti.

Non so cosa abbia voluto significare dicendo ciò, ma posso assicurare, per la lunga esperienza che mi viene dai rapporti avuti con molti comuni siciliani, che nessun comune vuole rivolgersi all'« Eas » per privarsi

dell'acqua che rappresenta fonte di guadagno. Voglio essere più buono dell'onorevole Ferretti affermando che in Sicilia ormai si è formato il convincimento che se non ci si rivolge all'« Eas » non si ha l'acqua. Cito il caso di Messina, riferito anche dalla stampa, in cui la Cassa per il Mezzogiorno rifiutava il finanziamento per la rete idrica della città di Messina a meno che le opere non fossero realizzate dall'« Eas ». Il sindaco democristiano di allora venne immediatamente a Roma e cercò con tutti i mezzi di liberarsi dell'« Eas » dato che aveva un ufficio tecnico attrezzato per poter mantenere l'acquedotto. Una cosa, infatti, è certa e, cioè, se gli acquedotti sono mantenuti dai comuni in economia l'acqua viene a costare molto meno di quanto costa ora. Non è questo, però, il problema che dobbiamo risolvere.

Quindi, mentre il provvedimento parla di contributi per la manutenzione di acquedotti e per il funzionamento dei servizi, il contributo in effetti è destinato al ripiano del disavanzo: così si falsificano un po' le cose.

Comunque non vi è dubbio che l'« Eas » deve essere aiutato e che, pertanto, i contributi vanno concessi, ma dobbiamo farlo in modo da non ritrovarci negli anni futuri a dover concedere ulteriori finanziamenti per coprire ulteriori disavanzi.

PRESIDENTE. Restando inteso che la discussione generale resta aperta, propongo che il seguito della discussione del disegno di legge sia rinviato ad una prossima seduta.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 12.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO