SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

222ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 27 NOVEMBRE 1973

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domande . . . . *Pag.* 11004

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (integrazione)

PRESIDENTE 11027

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente 11004

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 11003

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1267-*B*:

PRESIDENTE 11028

* ARFÈ 11027, 11028

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 11003

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . . *Pag.* 11003

Presentazione 11017

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 11003

Discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo » **(1353)** (*Relazione orale*). **Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo:** « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo e proroga delle disposizioni del titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, e successive modificazioni »:

PRESIDENTE 11022

ARNONE 11005, 11023

CARON 11020

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150) — /4

* CIPOLLA . . . . . *Pag.* 11020, 11021
FILETTI 11024
* LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici* . 11017 e *passim*
* MAJORANA 11008
MAZZEI 11012
PECORARO 11026
PISCITELLO 11014
PREMOLI 11006
SANTALCO, *relatore* . . . . . 11004 e *passim*

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Annunzio 11028, 11029

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni . . . . . *Pag.* 11028

Per lo svolgimento di una interrogazione:

PRESIDENTE 11028
PAZIENZA 11028

PETIZIONI

Annunzio 11004

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

P O E R I O , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 22 novembre.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, recante misure urgenti per l'Università » (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (1267-*B*);

Deputato CABRAS. — « Proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica » (1388);

« Provvidenze per l'industria cantieristica navale » (1389).

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro di grazia e giustizia:

« Aumento del contributo statale nelle spese funerarie per gli appartenenti al Corpo degli agenti di custodia » (1387).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

P R E S I D E N T E . I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

all'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

Deputato CABRAS. — « Proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, concernente la materia urbanistica » (1388), previ pareri della 1ª e della 2ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Assegnazione straordinaria di lire 50 miliardi ad integrazione dei fondi, per l'assistenza sanitaria a favore dei mutilati ed invalidi civili, stanziati ai sensi dell'articolo 31 della legge 30 marzo 1971, n. 118. Modifica ed integrazione di alcuni articoli della stessa legge 30 marzo 1971, n. 118 » (1376-*Urgenza*), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

P R E S I D E N T E . I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, recante misure urgenti per l'Università » (1267-*B*), previo parere della 5ª Commissione;

FERRARI. — « Abrogazione dell'articolo 149 del testo unico sull'istruzione universitaria

approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592 » (1317);

all'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Provvidenze per l'industria cantieristica navale » (1389), previ pareri della 4ª, della 5ª e della 10ª Commissione.

Annunzio di trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

— contro il senatore Pisanò, per il reato di diffamazione aggravata a mezzo stampa (articoli 595, 596 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 87);

— contro il senatore Tedeschi Mario, per il reato di rivelazione di segreti d'ufficio commesso col mezzo della stampa (articoli 110, 117, 326 del Codice penale e 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc.* IV, n. 88);

— contro il senatore Tesauro, per il reato di lesioni personali colpose (articolo 590 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 89).

Annunzio di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Opera nazionale per i pensionati d'Italia, per l'esercizio 1972 (*Doc.* XV, n. 16).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Annunzio di petizioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle petizioni pervenute al Senato.

P O E R I O , *Segretario*:

Il signor Giuseppe BIONDI, da Catania, chiede che sia emanata una norma di interpretazione autentica della legge 4 marzo 1971, n. 605, relativa ai concorsi per soli titoli a posti di preside. (Petizione n. 54);

il signor Orazio GRECO, da Martina Franca, provincia di Taranto, ed altri chiedono che siano adottati provvedimenti, in materia di pensioni, assegni familiari, assistenza sanitaria e case di abitazione, a favore degli artigiani. (Petizione n. 55).

P R E S I D E N T E . A norma del Regolamento, queste petizioni sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

Discussione del disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo » (1353) (*Relazione orale*)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo e proroga delle disposizioni del Titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, e successive modificazioni »

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo », per il quale il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Invito pertanto l'onorevole relatore a riferire oralmente.

S A N T A L C O , *relatore*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, credo che il provvedimento al nostro esame, di conversione in legge del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo, richieda solo poche parole di illustrazione.

È noto come ancora una volta, ad appena dieci mesi dall'alluvione, una grossa calamità ha colpito la Sicilia e precisamente il porto di Palermo. Una eccezionale mareggiata, il 25 ottobre 1973, abbattendosi sulle coste della Sicilia nord-occidentale, ha distrutto le opere di difesa e gravemente danneggiato le opere interne del porto di Palermo. I danni causati sono ingenti: basti pensare che la diga foranea è rimasta completamente distrutta e le opere interne gravemente danneggiate e inagibili.

Di particolare gravità sono i danni riportati dai due bacini di carenaggio. Dinanzi a tanto danno, che compromette seriamente anche l'economia della città di Palermo, non poteva mancare l'intervento del Governo che è stato immediato con l'approvazione del decreto-legge che ci accingiamo a convertire in legge. Il provvedimento legislativo prevede due tipi di intervento, il primo dei quali tende a consentire la ricostruzione provvisoria di opere di difesa, di contenimento e di ricostruzione di tratti di molo per una spesa di 2 miliardi e 500 milioni di lire. Tali opere consentiranno una prima difesa del porto, anche se molto precaria.

Il secondo tipo di interventi prevede la ricostruzione della diga foranea e delle strutture interne del porto, comprese le opere edilizie e gli impianti speciali, in conformità al piano regolatore del porto stesso, per una spesa di 36 miliardi e 500 milioni di lire.

L'esecuzione dei lavori sarà disposta dal Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con quello della marina mercantile. A nessuno sfugge l'urgenza dell'esecuzione delle opere previste nel provvedimento, anche perchè una nuova mareggiata potrebbe arrecare ulteriori gravissimi danni, per cui l'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile per le opere marittime di Palermo è autorizzato a disporre direttamente l'esecuzione dei lavori, fino alla spesa di 2 miliardi e 500 milioni, con il sistema del cottimo fiduciario, in deroga ai limiti di spesa previsti dall'articolo 70 del Regolamento 25 maggio 1895, n. 350, e successive modificazioni.

Anche per l'utilizzo del finanziamento di 36 miliardi e 500 milioni di lire, destinato alle opere definitive, sono stati ridotti al massimo i tempi tecnici, prevedendo per l'appalto dei lavori mediante licitazione privata la deroga all'articolo 7 della legge 2 febbraio 1973, n. 14, che prescrive particolari adempimenti a tempi lunghi.

Le due deroghe alle vigenti disposizioni legislative rappresentano un fatto nuovo anche in provvedimenti di pronto intervento emanati dal Governo per far fronte a grandi calamità, e ciò per consentire una immediata azione di ricostruzione imposta dalla gravità della situazione creatasi nel porto di Palermo e dai pericoli sempre incombenti di ulteriori gravissimi danni.

In situazione di assoluta emergenza qual è quella al nostro esame non possono trovare posto perplessità sulle deroghe previste dal provvedimento governativo. Ciò però impone certamente particolari controlli da parte degli organi tecnici nel corso dei lavori e in tal senso desidero richiamare l'attenzione del Governo.

I successivi articoli 4, 5, 6 e 7 contengono disposizioni finanziarie intese a provvedere alla copertura della spesa complessiva prevista in 39 miliardi di lire.

Onorevoli colleghi, concludo la mia brevissima relazione dando atto al Governo della prontezza con cui è intervenuto e rivolgendo l'invito all'Assemblea di volerlo incoraggiare esprimendo voto favorevole al disegno di legge n. 1353, che ho avuto l'onore di illustrare, anche se molto brevemente. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Arnone. Ne ha facoltà.

A R N O N E . Non occorre un lungo discorso per sottolineare l'assoluta urgenza dei rimedi da apportare al fatto increscioso verificatosi nel porto di Palermo il giorno 25 ottobre ultimo scorso.

Parlo, come sentite, di fatto increscioso; non certo di calamità o di fatalità, termini certamente legati ad eventi imponderabili e quindi più forti della intelligenza e della buona volontà degli uomini.

A Palermo il pomeriggio del 25 ottobre non è accaduto nulla di imprevedibile, giacchè è stato affermato, non so quanto tempestivamente, che la diga non era idonea.

Invero era inadeguata già nel 1934, anno in cui venne realizzata a parete verticale con un imbasamento di circa due volte e mezzo la massima altezza delle onde. D'altronde le dighe degli altri porti costruite con lo stesso sistema, come la Galleria di Genova, la Mustafà di Algeri e quella di Catania, erano già miseramente crollate da parecchi anni. E in quella di Palermo c'erano già, lo si è saputo adesso, ben 157 tra falle e crepe.

Eufemisticamente è stato detto che la diga del porto di Palermo era « tecnicamente superata »! È vero che da lungo tempo resisteva ai marosi, ma questa volta le onde superarono l'altezza di 5 metri. E il porto scomparve. E questo è avvenuto nel momento in cui Palermo si avviava a quadruplicare, rispetto al 1965, il volume di traffico marittimo relativo al movimento merci.

È avvenuto nel momento in cui erano in corso studi per definire un programma di potenziamento, nell'ambito della cantieristica nazionale, proprio dei cantieri navali di Palermo, in considerazione della loro importanza nel bacino mediterraneo.

Ricordiamo infatti che il porto di Palermo svolgeva ancora il 24 ottobre 1973 una funzione di primaria importanza per l'economia siciliana, sotto il profilo commerciale, industriale e turistico. Dava lavoro a circa 6.000 persone. Nel 1972 il movimento di merci aveva superato i tre milioni e mezzo di tonnellate ed il movimento dei passeggeri le 500.000 unità.

Con l'entrata in funzione dei *terminal containers* e di due collegamenti regolari con Lisbona e Rotterdam, lo scalo marittimo palermitano si era inserito nella ristretta rosa dei porti europei, all'estremità dell'arco meridionale della Comunità europea, in una posizione di grande rilievo strategico per la vicinanza ai paesi del terzo mondo ed in una fase costante di sviluppo economico e commerciale per l'Italia e per l'Europa.

Questa realtà e tali lusinghiere prospettive vengono cancellate in poche ore dalla mareggiata di quel giorno funesto.

Cosa rimane da fare? Ormai non rimane altro che chiudere la stalla, prima che escano altri buoi. E cioè provvedere a riparare i danni, ma se è possibile evitare il verificarsi di altri prevedibili mali.

Questo è il senso del decreto-legge, che ci apprestiamo a convertire pur nella consapevolezza della insufficienza dei mezzi disponibili, e questo è il senso però anche degli emendamenti che ho presentato e la cui approvazione, che spero unanime, mirerà ad esaltare la logica di questa nostra comune contrizione e a confermare l'ottica dei nostri più sennati proponimenti.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Premoli. Ne ha facoltà.

P R E M O L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, diciamo subito che il nostro voto favorevole alla conversione del decreto in esame è scontato, perchè l'esigenza di un ripristino integrale delle opere e delle strutture portuali palermitane — alcune distrutte totalmente, altre danneggiate in modo grave dalla violenza della mareggiata dello scorso ottobre — non solo ci obbliga ad intervenire ma ci impone di non perdere tempo. Anche quest'ultima calamità, che si aggiunge alle troppe altre di un non remoto o di un fresco passato, deve indurci ad alcune considerazioni che non hanno certo il pregio della novità o dell'originalità ma che devono, a nostro avviso, essere riproposte e rimeditate.

Va ripetuto anche in questo caso come il continuo ricorso ai decreti-legge, che la nostra Costituzione saviamente considera strumenti di emergenza, si identifica nella logica del nostro « campare alla giornata » ed è inevitabile frutto legislativo dell'« arrangiarsi », verbo tutto italiano.

Quando le calamità ci piovono addosso, quasi sorprendendoci nel sonno, con una frequenza che è davvero inaccettabile sotto tutti i punti di vista, da quello umano a quello più propriamente politico e anche a quello economico, allora non si sfugge ma ci si con-

segna alle misure di pronto soccorso e alle terapie d'urgenza, e queste, nell'ambito dei lavori pubblici, comportano, come è noto, costi più elevati e non raramente sono causa di sprechi e di dispersioni, anche per la improvvisazione di opere che richiederebbero esami e progetti più meditati.

Le opere marittime ed in particolare le dighe foranee, ma non solo quelle, sono da considerarsi infrastrutture indispensabili alla difesa del territorio, alla stregua dell'arginatura e della regolazione dei fiumi, delle opere antisismiche e dei piani di rimboschimento contro il prodursi di frane. Non cogliere questo lato di difesa globale dell'ambiente, nei suoi nessi a catena tra cause ed effetti, significa abbandonarsi all'imprevedibile e fatalmente al rischio di pagarne lo scotto.

Si pensi, per ritornare al circoscritto campo di cui oggi ci occupiamo, che le deficienze delle opere marittime hanno provocato, per ricordare due esempi, nel 1948 il crollo della diga foranea del porto di Genova e nel 1966 lo smantellamento quasi totale dei « murazzi » a protezione della laguna e del porto di Venezia, e che tali deficienze non solo mettono in pericolo le attività più strettamente connesse alla vita del mare ed ai settori del lavoro portuale, ma si riflettono minacciosamente su una fascia di quartieri cittadini che ne rimane fatalmente coinvolta. Ed è superfluo sottolineare che queste lacune, queste disattenzioni, queste pigrizie si pagano *in primis* con il mettere in pericolo l'incolumità e la sicurezza degli uomini. Di qui il motivo dei ripetuti appelli e delle fondate lamentele che si levano dagli ambienti marittimi a denuncia della grave carenza negli investimenti per opere portuali.

La nostra parte politica si propone di riprendere l'argomento e di trattarlo in modo più ampio, più approfondito e più circostanziato in occasione della prossima discussione del disegno di legge n. 2066, che è ora all'esame dell'altro ramo del Parlamento.

Ma come non rilevare che l'ultimo stanziamento deliberato dal Parlamento risale al 1965 e cioè alla legge n. 1200? Da allora, onorevole Ministro, tutta una serie di ministri si sono succeduti ai Dicasteri della marina mercantile e dei lavori pubblici e tutti hanno sempre sostenuto l'urgenza di provvedere al più presto ad una incisiva azione a favore dei porti e delle opere marittime e tutti hanno sgranato impegni di pronto intervento che poi tutti, come spesso accade, si sono dimenticati di onorare.

Un altro problema riguarda il come le opere verranno ricostruite. Una triste esperienza in proposito si riaffaccia alla mente. Quando si è trattato di rimettere in sesto e di restituire alla vita i porti italiani danneggiati dalla guerra si è dato mano alle opere di ripristino talora ricalcando le stesse caratteristiche e condizioni tecniche in uso alla data di nascita dei porti stessi. Non si è tenuto cioè conto o si è tenuto scarso conto del progresso tecnologico intervenuto, nè si è pensato alle prospettive future. E questa è una delle ragioni per cui i nostri porti sono oggi vecchi ed obsoleti e difficilmente in gara di competitività.

Ora ci si domanda: la diga foranea di Palermo verrà ricostruita con le stesse tecniche con cui fu progettata ed eseguita nel lontano 1934? Già le opere eseguite dopo la guerra si limitarono alla riparazione delle lesioni, senza giungere all'indagine sulle cause remote di esse, che vanno dalla vetustà delle strutture ai metodi costruttivi che, di avanguardia al tempo della costruzione dell'opera, risultano ora largamente superati. Il decreto-legge non entra nè forse poteva entrare nel merito delle procedure dei lavori. Occorreva pertanto, alle prime avvisaglie di cedimento della diga — e qui noi incolpiamo i governi — prendere il coraggio a due mani, demolire la diga e ricostruirla secondo sistemi più moderni.

Ma ora purtroppo è inutile recriminare sull'imprevidenza passata sia riguardo alla diga, sia riguardo allo stato di manutenzione veramente penoso delle strutture portuali. Occorre invece rendersi conto di che cosa significhi ed abbia significato per l'economia di Palermo e della Sicilia la semidistruzione del principale porto dell'Isola. Occorre quindi che nulla sia tralasciato affinchè esso acquisti quanto prima completa agibilità in condizioni di sicurezza.

Non potendo fruire che in misura limitata e in condizioni di precarietà del porto di Palermo, riceve un duro colpo la possibilità di commercializzazione dei prodotti tipici siciliani — agrumi, ortaggi freschi, pesce — che già faticosamente trovano i propri sbocchi sul mercato interno e soprattutto su quello internazionale per la concorrenza agguerrita di paesi che, pur essendo arrivati dopo di noi sui mercati internazionali, appunto per questo ci battono sia dal punto di vista della qualità che da quello dell'organizzazione commerciale. D'altro lato i prodotti che debbono giungere in Sicilia dal continente e che servono, tra l'altro, ad alimentare di materie prime e semilavorati le industrie siciliane, trasportati prima per mare a mezzo di *containers*, hanno intasato ferrovie e strade, allungando i tragitti e moltiplicando la spesa.

Il problema poi dei traghetti in genere, e per le piccole isole in particolare, è diventato anch'esso gravissimo.

Un altro aspetto non trascurabile agli effetti dei danni subìti dal porto di Palermo è quello occupazionale. E qui sorge il problema del ripristino e possibilmente dello sviluppo dei cantieri navali danneggiati. Sarà comunque bene che le imprese, gli ingegneri e i tecnici che si cimenteranno nell'opera di ripristino del porto palermitano abbiano chiara coscienza anche di questo insieme di problemi, che sono umani, tecnici e politici al tempo stesso, sicchè forse, sia pure nella morsa dell'urgenza, riuscirà loro di non ricalcare passivamente errori già fatti nel compiere un'opera che rischierebbe in caso contrario di apparire superata prima di nascere.

Quanto alla tempestività dell'esecuzione, sappiamo tutti che gli aspetti burocratici ed amministrativi sono estremamente lenti. Ricordo ancora la legge n. 1200 da me citata, del 1965; vi sono opere finanziate allora e oggi non ancora ultimate. La deroga prevista nel decreto-legge all'articolo 3 potrebbe a nostro giudizio essere ancora più ampia, se si vuole risolvere speditamente il problema della ricostruzione.

Un'ultima osservazione circa la manutenzione delle opere marittime. Non intendo entrare nel merito se la diga foranea di Palermo abbia avuto — ma ne dubito — le sue continue ispezioni, i debiti controlli, i suoi rifacimenti, le riparazioni opportune. Sono pronto a dare per scontata l'eccezionalità dell'evento e quindi le irreparabili conseguenze che ne sono derivate. È doveroso tuttavia chiedersi se all'insieme delle varie infrastrutture marittime che proteggono gran parte delle nostre popolazioni e delle nostre città rivierasche si offra con la dovuta solerzia, con il dovuto scrupolo quella continua e incessante opera di verifica e di revisione che valga a mantenere integra tutta la loro capacità protettiva, ed anzi ad aumentarla sempre con i nuovi ritrovati, con le tecniche più raffinate, in modo da ridurre al minimo gli eventi calamitosi che oggi noi qui dobbiamo rammentare. Se guardiamo al bilancio dei lavori pubblici dobbiamo dubitare che così sia; ai capitoli riguardanti le opere di manutenzione sono assegnate cifre che sono insufficienti, specie se alla sanità dei nostri porti si vorrà continuare ad applicare come nella politica della salute umana un'attenta, continua e giornaliera opera di verifica e di controllo. Di qui l'opportunità di stanziare o quanto meno di distinguere fondi appositi per le manutenzioni ordinarie delle opere foranee. È probabile che queste tangenti di spesa bene scisse dalle altre si traducano in definitiva in una forma di economia, rendendo più sottile la pezza dei fondi che a parte ogni altra considerazione le calamità, come quella abbattutasi sul porto di Palermo, inghiottono voracemente senza che si sia data neppure la sicurezza di avere tagliato il male alle radici e di avere utilizzato i fondi con l'oculatezza e con l'intelligenza che sarebbero davvero desiderabili, specie in opere di tanto vitale importanza per il nostro paese.

Con questo commento, tenuto conto dell'importanza e dell'urgenza che il problema riveste, noi diamo il nostro sì, naturalmente con tutte le riserve di natura politica.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Majorana. Ne ha facoltà.

* M A J O R A N A . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, in questi ultimi anni diverse sciagure si sono abbat-

tute sulla Sicilia, accrescendone il disagio economico: per ricordare le ultime, il terremoto del Belice, di cui ci siamo occupati alcuni mesi orsono per una legge che seguiva una legge approvata cinque anni or sono e che aveva trovato scarsissima applicazione, le grandinate del 1970, l'alluvione maggiormente grave del 1972-73. I nostri avversari dicono che la parte politica alla quale io appartengo approfitta di ogni avversa circostanza, per trarne motivo di proselitismo e di propaganda. Quindi io non vorrei vedere la mareggiata che ha colpito il porto di Palermo dalla destra, ma vorrei vedere la mareggiata dalla visuale del Governo e della maggioranza. Mi riferisco quindi alla relazione che accompagna il disegno di legge, relazione del Governo e quindi non secondo il punto di vista dell'opposizione.

La mareggiata ha avuto forza 10, e quindi un mare violentissimo e tempestoso. Il collega socialista ci ha parlato di onde di circa 7 metri; non c'è dubbio che la mareggiata ha distrutto le opere di difesa e danneggiato le opere interne del porto di Palermo. I due bacini di carenaggio, uno di 19.000 tonnellate e l'altro di 50.000 tonnellate, sono stati sbattuti dalle onde e non solo hanno subìto danni, ma hanno danneggiato i moli. La diga foranea che proteggeva il porto di Palermo è completamente crollata. E quindi il porto è rimasto addirittura indifeso. Gli interventi previsti dal presente provvedimento legislativo consentono l'esecuzione di opere di difesa provvisionale e di ricostruzione provvisoria di tratti di molo, nonchè altre opere per 2.500 milioni. Aggiunge la relazione: « Trattasi di spesa minima ed indispensabile per dotare nuovamente il porto di una prima difesa, sia pure precaria, dalle onde »; siamo quindi sempre alle misure di primo intervento. E prosegue: « È quindi necessario dar mano alle opere di ricostruzione della diga foranea » eccetera. Per questo motivo nel disegno di legge « si prevede la possibilità di affidare gli appalti, la cui progettazione esecutiva è già in corso, in deroga alle norme previste recentemente con la legge n. 14 del 1973 ».

Debbo dare un riconoscimento al Governo, quello della rapidità del suo intervento; ma è un riconoscimento che è anche un richiamo a una responsabilità. La mareggiata è avvenuta il 25 ottobre. Dai deputati di Palermo di tutti i partiti furono subito presentate delle interrogazioni che vennero discusse alla Camera il 29 ottobre; sebbene non fossero iscritte all'ordine del giorno, il Governo ne riconobbe l'urgenza e rispose subito, atto che anche noi oppositori dobbiamo riconoscere lodevole. Il 5 novembre, a dieci giorni dalla mareggiata, il Governo approvò il decreto-legge, che ora dobbiamo convertire e che sempre con elogiabile rapidità fu presentato al Senato il giorno 7.

Ebbene, noi vorremmo rivolgere molte domande al Governo. Quattro giorni dopo la calamità il Governo diceva: si riconosce la necessità di un primo intervento, si riconosce l'urgenza. Ora è passato poco più di un mese dalla calamità: ci sentiremmo rassicurati se il Ministro chiudendo la discussione potesse annunziarci ciò che è stato fatto in questo mese. Infatti, onorevoli colleghi, non abbiamo fiducia; non per un motivo predeterminato intendiamo negare ogni merito ed ogni validità all'azione del Governo, ma perchè l'esempio del passato, proprio nel delicato settore delle calamità naturali, toglie all'azione del Governo ogni credibilità. Non parliamo del Belice: ne abbiamo già parlato (ne ho parlato anch'io ed è inutile che mi ripeta) come abbiamo parlato a suo tempo delle grandinate del 1970 e soprattutto della alluvione del dicembre 1972-gennaio 1973. Allora anch'io, sempre da oppositore, dovetti dare atto al Governo della sua prontezza. Infatti il ministro Tanassi, che era vice presidente del Consiglio, piombò rapidissimamente in Sicilia, visitò anche in elicottero le varie zone della Sicilia e della Calabria, presiedette riunioni di parlamentari e di tecnici e disse che i danni erano di gran lunga maggiori rispetto a quelli che i parlamentari e le autorità locali avevano denunziato. Anche allora fu presentato un decreto-legge che fu poi convertito in legge, sia pure con delle modifiche, dal Senato e dalla Camera dei deputati. Ma a questa prontezza nel predisporre gli strumenti parlamentari non è corrisposta l'esecuzione dei provvedimenti che devono essere appli-

cati, che è ciò che a noi interessa. Ed è di questo che ci dobbiamo lagnare.

A proposito delle alluvioni, poi, ci dobbiamo lagnare anche del fatto che alle interrogazioni ed alle interpellanze presentate da deputati e senatori di diversi partiti (anche dallo stesso senatore Santalco che fu relatore del disegno di legge di conversione del decreto per le alluvioni) a parecchi mesi di distanza il Governo non abbia ancora risposto. Si tratta di interrogazioni e interpellanze che hanno soltanto il fine di conoscere il motivo per cui le leggi che vengono approvate non trovano poi applicazione. In questo caso ci vorremmo augurare che il richiamo che facciamo e quello che sottolineiamo al ministro Lauricella non abbia la sorte dei precedenti reclami; ci auguriamo che il Ministro esponga quello che sinora si è fatto, quello che si sta facendo, giacchè la situazione di Palermo è gravissima, e non sono io a doverlo dire al ministro Lauricella che della materia evidentemente ne sa più di me. Nè vorrei appellarmi alla sua sensibilità di siciliano, perchè qui non dobbiamo guardare le questioni che si presentano sotto l'aspetto regionalistico: chi è nelle assemblee regionali ha una visione di questo genere, noi siamo qui al Senato della Repubblica e dobbiamo guardare tutto in termini nazionali. Non si può pensare che una sciagura come quella che si è abbattuta su Palermo abbia colpito solo gli interessi di questa città.

Il porto di Palermo, come è stato già sottolineato, è in pieno sviluppo e speriamo che questo sviluppo continui, perchè tale porto è stato notevolmente danneggiato dalla chiusura del Canale di Suez che ha dirottato le abituali vie di comunicazione marittima. Ormai però il problema di Suez sta giungendo a maturazione e riaprendosi lo stretto non c'è dubbio che il porto di Palermo riacquisterà una grande importanza. L'attività maggiore di Palermo consisteva nei cantieri navali. Si è qui detto che i bacini di carenaggio sono due, uno di 19.000 e uno di 50.000 tonnellate; anche su questo punto desidero richiamare l'attenzione del Ministro. Infatti i bacini di carenaggio di questa stazza oggi sono assolutamente ridicoli, quando abbiamo le petroliere giapponesi che superano le 450.000 tonnellate! Ma senza arrivare a questi mostri del mare, posso dire — e il Governo senza dubbio lo sa — che nel porto di Augusta attraccano petroliere di 300.000-350.000 tonnellate, e le riparazioni di navi di questa molè non possono essere fatte con bacini di carenaggio di 19.000 o di 50.000 tonnellate.

Dobbiamo d'altra parte considerare che una grande concorrenza ai cantieri navali di Palermo è stata fatta dai cantieri greci e da quelli di Malta. Prima il porto di Palermo lavorava moltissimo nella riparazione non solo delle petroliere ma di navi di qualunque specie che attraversavano il Mediterraneo perchè la sua posizione al centro di questo mare costituiva un passaggio obbligato. Però diverse circostanze, tra cui i costi della mano d'opera (per cui i cantieri navali di Palermo non erano concorrenziali con quelli della Grecia e di Malta), la insicurezza dei termini di consegna ed altro hanno ridotto notevolmente il lavoro di questi cantieri che una volta arrivavano ad occupare fino a 12.000 operai; il numero degli operai occupati poi man mano scese e si arrivò al punto che 7.000 di essi rimasero senza lavoro. C'era una viva agitazione, si minacciava addirittura di chiudere i cantieri navali, e ricordo che quando ero presidente della regione siciliana nel 1960 mi recai dal ministro Ferrari-Aggradi (allora ministro delle partecipazioni statali) ed ottenni che fosse affidata ai cantieri navali di Palermo la costruzione di due petroliere; così i cantieri, pur riducendo il numero degli operai, non chiusero e continuarono la loro attività. Mi risulta che essi, fino alla mareggiata, assorbivano circa 4.000 operai; si tratta evidentemente dell'unica industria attiva degna di questo nome che si trova a Palermo, ed essa va naturalmente sorretta perchè la preoccupazione di garantire lavoro a queste migliaia di operai deve essere forte, per tutte le ripercussioni che altrimenti ne deriverebbero.

Quindi dobbiamo guardare al problema — come mi pare sia stato già accennato dal senatore Premoli — non solo sotto l'aspetto della urgente riparazione, ma per dota-

re in prospettiva Palermo, per le sue condizioni topografiche, economiche e sociali, di attrezzature moderne, dato che le attuali sono ormai superate. In questo vorrei avere fiducia nel Governo: se il Governo fa bene non possiamo dire che fa male; dunque riconosceremo quello che di buono farà il Governo.

Ripeto che finora in materia analoga il Governo non lo ha fatto, ma spero che in questa materia possa farlo. Devo aggiungere che alla Camera dei deputati sono state già discusse le interrogazioni presentate sull'oggetto; ha risposto il ministro Pieraccini, il quale, premesso che si era recato a visitare Palermo insieme al ministro Lauricella e al ministro Gioia, ha riconosciuto il disastro grave che ha colpito la parte vitale dell'economia dell'Isola, cioè il porto di Palermo, che è la forza traente dell'economia siciliana. Ha detto testualmente il Ministro: « Il Governo assume impegno di fare ogni sforzo affinchè nel più breve tempo possibile le opere danneggiate siano ripristinate con una visione moderna e nuova delle esigenze del porto e della città ». Quindi quello che ho avuto occasione di sottolineare ora non è frutto di parole mie: io ho tradotto modestamente le parole e l'impegno del Governo.

È il Governo che ha parlato di più breve tempo possibile e che ha dato questa assicurazione. Noi domandiamo che cosa intende il Governo per più breve tempo possibile, al quale si è richiamato il 29 ottobre, quindi un mese fa. Vedremo se questo mese rientra nel più breve tempo possibile o se è un termine di avviamento a quando dovrà cominciare a decorrere il più breve tempo possibile.

Prendiamo atto della volontà del Governo di ripristinare nel più breve tempo possibile le opere con una visione moderna e nuova delle esigenze del porto e della città di Palermo. Su questo richiamo nuovamente l'attenzione del Senato perchè si tratta di interessi vitali. Non annoierò il Senato con la lettura dei dati statistici sulla importanza del porto di Palermo, sia sotto l'aspetto delle merci che sotto l'aspetto dei viaggiatori. Ho qui dati amplissimi; li riassumerò brevemente perchè dimostrano la vitalità del porto di Palermo, la sua necessità, la sua insostituibilità.

Si deve tra l'altro tener presente che il porto di Palermo svolge un attivo movimento di viaggiatori tra Palermo e Napoli e Palermo e la Sardegna. Il porto di Palermo riceve parecchio materiale che alimenta le modeste attività industriali che si svolgono a Palermo; per esempio quasi tutto il ferro per le costruzioni di Palermo viene sbarcato nel porto. Nel porto sono poi sbarcati i combustibili ed i *containers* che vengono spediti dalla FIAT di Torino via terra fino a Genova e da Genova a Palermo via mare; da Palermo sono poi inoltrati a Termini Imerese, dove sorge la Sicilfiat, che è adibita al montaggio di questo materiale che perviene dalla fabbrica-madre di Torino. Quindi anche questa industria — che, ripeto, è una delle poche industrie che esistono a Palermo e nelle sue vicinanze — sarebbe in difficoltà in seguito a una inagibilità o a una scarsa agibilità del porto di Palermo.

È detto nella relazione — mi interessa ripeterlo — che sono state anche danneggiate imbarcazioni da pesca ed imbarcazioni da diporto. Il movimento del porto di Palermo, in cifra tonda, corrisponde a un milione di tonnellate di merci in uscita e a due milioni in entrata. Si tenga inoltre presente che una nave che si ferma un solo giorno nel porto di Palermo lascia circa 7 milioni nell'ambito del porto, oltre alle spese dell'equipaggio e dei passeggeri, i quali spendono danaro nei ristoranti, negli alberghi, nel settore trasporti eccetera. Uno dei traghetti — e a Palermo ne attraccano parecchi — porta 35 autotreni; ogni settimana si ha quindi una media di 875 autotreni che vengono trasportati dai traghetti. In estate inoltre vengono traghettate oltre 300 automobili ogni giorno. Non dimentichiamo infatti che una delle risorse sulle quali la Sicilia fa affidamento è proprio il turismo e al di là delle restrizioni momentanee, per cui si potrà dire che la difficoltà del rifornimento di carburante impedirà ai turisti di recarsi in Italia in automobile, bisognerà tener presente, nel momento in cui le attuali

difficoltà saranno superate, questo aspetto turistico del problema.

Il relatore ed i colleghi che mi hanno preceduto sono stati brevi ed anche io credo di essere stato ugualmente breve, evidentemente portando il mio contributo da una visuale diversa. Comunque ognuno di noi è qui a rappresentare una propria visione e si devono sentire tutte le voci democraticamente, come noi ascoltiamo con molta pazienza dei discorsi che spesso non condividiamo. Tuttavia in questo caso credo che non ci possano essere divergenze sostanziali, perchè, in definitiva, i riferimenti che noi facciamo sono gli stessi che il Governo ha fatto e le parole da noi usate modestamente sono le stesse che due membri del Governo hanno usato nella relazione governativa al decreto-legge.

Vorrei concludere ricordando quanto scritto in una rivista democristiana che ha dedicato un ampio servizio con fotografie a questa sciagura. Così conclude l'articolo: « non vorremmo che questo sia l'inizio di una nuova, lunga e penosa storia siciliana tipo terremotati del Belice ... ».

C A R O L L O . Vorrei osservare che la storia dei terremotati del Belice non è siciliana, ma italiana perchè quando si attribuiscono le responsabilità dei ritardi bisogna ricordare che queste responsabilità non derivano dalle regioni o dai comuni ma dal centro.

M A J O R A N A . Prendo atto di questo giudizio. Potremmo quindi modificare la frase augurandoci che quello che deve avvenire per il porto di Palermo non dia l'avvio ad una nuova storia italiana tipo terremotati del Belice.

Desidero solo aggiungere che in Commissione sono state espresse delle perplessità, dal relatore stesso e anche dal senatore Crollalanza che ha parlato per il mio Gruppo, sulla procedura abbreviata che prevede determinate deroghe. Evidentemente non possiamo fare una questione di fiducia o sfiducia al Governo perchè abbiamo interesse che si faccia presto. Pertanto, pur con delle riserve, che del resto ha sollevato anche il senatore Premoli, diciamo che non ci opponiamo — preannuncio qui il nostro atteggiamento, anche se per dichiarazione di voto parlerà il senatore Filetti — o per lo meno non cercheremo di opporci, con la speranza — non vorrei dire la fiducia perchè sarebbe troppo — che l'aspettativa non sia tradita e che il Governo, disponendo degli strumenti idonei, possa fare quel che c'è da fare. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Mazzei. Ne ha facoltà.

M A Z Z E I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, assai brevemente farò alcune considerazioni su questo provvedimento di conversione del decreto-legge relativo ai danni provocati dalla mareggiata nel porto di Palermo.

Non cercherò certo di rievocare lo sgomento che ha colto tutta la Sicilia e in particolare la città di Palermo per il nubifragio verificatosi la notte tra il 25 e il 26 ottobre. Lo sgomento era causato dall'impossibilità di opporsi alle forze della natura nel vedere sbriciolare, sotto la furia degli elementi naturali, una delle poche strutture su cui poggia l'economia della città di Palermo.

Diciamo subito che esprimiamo il nostro apprezzamento positivo per la celerità e per la congruità dell'intervento del Governo per quanto riguarda in particolare i provvedimenti per il ripristino delle attrezzature portuali di Palermo. Dovremo trattare alcune questioni di natura particolare, brevemente, subito dopo.

Vogliamo però immediatamente affermare che il provvedimento per il ripristino delle opere infrastrutturali portuali di Palermo deve essere assolutamente e quanto prima considerato e rivisto alla luce di altri provvedimenti che attengono alla cantieristica, che è l'altro grosso settore colpito dal nubifragio dell'ottobre.

Il ripristino, cioè, delle sole strutture portuali, sia pure fatto in maniera celere e solerte, sarebbe ben poca cosa se da parte degli altri Ministeri non intervenissero dei provvedimenti, che sono evidentemente suc-

cessivi, ma che devono essere chiaramente studiati con una visione di prospettiva verso il domani circa lo sviluppo dei traffici e dell'attività cantieristica di Palermo.

Dobbiamo rilanciare questo settore. Si tratta di uno dei pochi settori trainanti della città di Palermo. Non credo di dover insistere su questo problema, essendo a conoscenza delle dichiarazioni degli uomini responsabili di governo: vorremo vedere tali dichiarazioni tradotte al più presto in provvedimenti concreti.

Il provvedimento che è al nostro esame distingue tra interventi urgenti di ripristino per cui è prevista la somma di 2 miliardi e 500 milioni e un più ampio intervento per cui è prevista una spesa di 36 miliardi e 500 milioni. Ritengo, onorevole Ministro, che in questa previsione siano da distinguere le opere che nella relazione vengono definite di somma urgenza e che attengono alla ricostruzione della diga foranea da quelle che sono le altre pure importantissime e rilevanti. E devo dire che nel decreto si prevede chiaramente che per queste opere non solo si terranno presenti gli ammodernamenti che derivano dalle nuove tecniche ma anche le indicazioni del piano regolatore del porto; per cui queste opere saranno fatte non secondo una visione di mera ricostruzione ma con uno sguardo al domani.

Ma, ripeto, nell'ambito delle opere per le quali sono stanziati 36 miliardi e 500 milioni ritengo che bisogna fare questa distinzione. E certe preoccupazioni, certe perplessità manifestate e in Commissione e in quest'Aula per quanto attiene alle modalità per l'affidamento di questi lavori verrebbero facilmente meno se ci fosse questa distinzione tra i lavori di somma urgenza che attengono al ripristino, al rifacimento della diga foranea e le altre opere.

Rivolgiamo una viva raccomandazione al Governo perchè sia attuata questa distinzione, per precisare queste differenze.

Ritengo, onorevole Ministro, che nell'attuazione di questi lavori — mi richiamo al concetto che avevo espresso prima — bisogna rivedere anche certi criteri che avevano portato ad una proposta che, se non sono male informato, riguarda il cosiddetto piano azzurro. Certe volte è la natura improvvida che però provvidamente richiama l'attenzione su certe esigenze. Dobbiamo assolutamente rivedere i criteri che riguardano il piano CIPE per i porti. Ritengo esattissimo il criterio di non sbriciolare i pochi stanziamenti previsti per il nostro sistema portuale e sono anche pienamente d'accordo che questa distribuzione di fondi vada fatta con criteri logici, senza cedere a pressioni locali o municipali. Ma è chiaro che, quale che sia la giustificazione di sistemi o meno, la situazione del porto di Palermo, cioè dell'unico porto medio che ha l'Isola, deve essere considerata nei cosiddetti « sistemi ».

Noi abbiamo un grosso problema: quello di ridurre la marginalità, la perifericità dell'Isola rispetto ai mercati nei quali possono trovare sbocco i prodotti agricoli e le merci dell'industria siciliana. Personalmente sono sempre stato e continuo ad essere estremamente critico circa l'idea del ponte sullo Stretto. Non credo che questo possa ridurre di molto la perifericità, la lontananza dal centro del Mercato comune europeo, nel quale siamo inseriti, che si è ulteriormente spostato verso il Nord — è inutile ricordarlo — con l'ingresso dei paesi scandinavi.

La perifericità e la marginalità si riducono con infrastrutture moderne che si chiamano porti — e con la specializzazione dei porti — e che si chiamano aeroporti. E ritengo che su questo dobbiamo puntare se vogliamo veramente cercare di spezzare la spirale e di ridurre il divario tra Nord e Sud. Il collegamento con il centro dei mercati, con il centro del Mercato comune nel quale, ripeto, siamo inseriti e nel quale dobbiamo ulteriormente inserirci riprendendo la nostra politica di integrazione europea, si attua con i porti e con gli aeroporti e non con i ponti sullo Stretto.

Onorevole Ministro, vi sarebbero brevi considerazioni da fare sulla scelta fatta di affidare l'esecuzione dei lavori alla responsabilità diretta del Ministero dei lavori pubblici. Esiste a Palermo un ente porto che, in base alla sua legge istitutiva, può essere af-

fidatario dell'esecuzione dei lavori. Per quanto ci riguarda e ci interessa, vorremmo semplicemente che questi lavori venissero eseguiti nella maniera più sollecita, solerte, nella maniera migliore possibile. L'unica cosa che vorremmo sottolineare è che questo compito particolare, gravoso, questa responsabilità che il Dicastero dei lavori pubblici si sta assumendo da parte nostra non trova alcuna opposizione. Vorremmo però segnalare alla sua attenzione, onorevole Ministro, che l'attuale struttura dell'ufficio del genio civile di Palermo, nonostante la buona volontà e la solerzia dei suoi funzionari, è tale — con la competenza peraltro riguardante tutti i porti della Sicilia — che non ci sembra consentire questa solerzia, questa rapidità di esecuzione che pure è essenziale.

Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ci sono altre osservazioni da aggiungere tranne una, alquanto amara; è la natura purtroppo che si incarica con una certa frequenza, con una certa periodicità, di richiamare all'attenzione nostra e del Governo la fragilità delle strutture del Mezzogiorno.

Mi auguro, onorevole Ministro, che questa non sia una occasione per ripetere certe esperienze di intervento statale, ma una occasione per dimostrare che alla solerzia dell'intervento pronto, immediato e congruo, come dicevo prima, segue — e non credo che mancherà una sua particolare e personale attenzione — la realizzazione di queste opere nel modo migliore e più celere possibile.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Piscitello. Ne ha facoltà.

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ancora una volta — e lo hanno giustamente già rilevato altri colleghi — siamo costretti a discutere, ad intervenire su una città, su una zona della Sicilia e del Mezzogiorno, dopo che un altro grave disastro vi si è abbattuto pesantemente, sconvolgendone le assai deboli strutture economiche e produttive.

Ogni evento calamitoso acquista sempre, del resto, nel Mezzogiorno e nelle Isole le proporzioni sconvolgenti e drammatiche del disastro; così per le frane, per i terremoti, le alluvioni, il colera ed anche per il fortunale, che ha investito violentemente, alla fine di ottobre, le coste tirreniche della Sicilia e in particolare il litorale e la zona portuale di Palermo, devastandone le attrezzature portuali e cantieristiche.

Certamente in questi disastri può incidere anche la fatalità di eventi gravi e di eccezionale portata, ma è ormai un dato di fatto, triste e scandaloso, che questi eventi si scontrano sempre con una realtà economica e sociale marcia, fradicia, inconsistente, fatta spesso di incurie, di imprevidenze, di corruzione.

Signor Ministro, si sarà trattato questa volta di un evento di eccezionale portata, magari senza precedenti, tuttavia resta il fatto che la diga foranea del porto di Palermo era ridotta davvero in pessime condizioni. Pare che siano stati accertati dai sommozzatori ben 157 punti d'acqua, cioè 157 crepe. Se ciò risponde a verità, appare davvero necessaria una rigorosa inchiesta amministrativa e giudiziaria per accertare eventuali responsabilità, anche fra i dirigenti di quell'ufficio del genio civile per le opere marittime.

Anche questa volta, come sempre è accaduto in precedenza, interveniamo a valle, dopo il disastro. E tralasciamo altre considerazioni che potrebbero essere fatte. Ci limitiamo a riportare in quest'Aula l'espressione di un operaio palermitano (del resto non nuova perchè pronunciata in circostanze analoghe da altri lavoratori, da terremotati, da alluvionati eccetera), espressione usata in una assemblea operaia al cantiere navale: « non dovrebbero essere soltanto i disastri a sensibilizzare, a far correre in qualche modo il Governo ». Ma il nostro atteggiamento, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, che è pure di ferma critica per le responsabilità antiche del Governo e per la sua intollerabile imprevidenza, non si vuole tuttavia attardare e tanto meno esaurire in un atteggiamento di facile recriminazione.

La nostra, come sempre, è una posizione costruttiva, anche se rileviamo criticamente il carattere parziale ed assai limitato di questo provvedimento; limitato e parziale per la somma impegnata, somma insufficiente, anche per il semplice ripristino delle opere portuali e perchè non affronta in nessun modo il problema del cantiere navale, e inoltre per il fatto che non prende in considerazione i danni, le devastazioni, che pure sono avvenute nelle marinerie di tutto il litorale tirrenico. Noi ci rendiamo conto che le opere di ripristino delle attrezzature portuali di Palermo sono di estrema urgenza, se non si vuole totalmente distruggere quell'economia già prostrata, che trova nel porto, per i suoi traffici commerciali, per i suoi traghetti, per le sue rotte passeggeri — nel porto e nel cantiere navale — l'unico polmone, l'unico centro di propulsione economica e produttiva.

Il decreto è stato definito dai sindacati, con giudizio unitario, un primo successo della lotta dei lavoratori e delle forze democratiche di quella città, almeno per quanto riguarda la ricostruzione e il potenziamento, in tempi accelerati, delle attrezzature portuali. Ma il provvedimento rappresenta un rimedio assolutamente inadeguato all'entità complessiva, non solo delle devastazioni compiute dall'uragano, ma soprattutto dei guasti preesistenti, che l'uragano stesso ha accentuato, aggravando il già precario assetto economico e sociale dell'intera città. La preoccupazione maggiore per noi, come per gli operai, per le forze popolari e democratiche della città di Palermo e siciliane resta il cantiere navale, gravemente danneggiato nella sua efficienza e nella sua capacità produttiva. Gli operai e i cittadini di Palermo hanno dato luogo a lotte importanti, ad iniziative e manifestazioni unitarie di grande significato. La stessa delegazione che ha espresso questi sentimenti, queste volontà, queste pressioni a Roma, ne è la dimostrazione.

In sostanza l'assenza di un qualsiasi specifico provvedimento per il cantiere navale suscita ancora serie preoccupazioni, perchè c'è il pericolo che vi possa essere un abbassamento dei già modesti livelli di occupazione, ma anche perchè viene meno la prospettiva di sviluppo e di potenziamento del cantiere navale, prospettiva su cui appunto gli operai, i sindacati, le forze democratiche palermitane facevano affidamento.

Ma intanto la ricostruzione del porto deve essere collegata al suo ulteriore sviluppo. Non solo gli operai, ma gli stessi operatori portuali e tutte le categorie, i cui interessi e le cui attività sono collegati con il porto, reclamano un rifacimento con criteri moderni sulla base delle indicazioni del piano regolatore, piano che va però modificato per allargare la zona portuale, incorporandovi altre aree adiacenti, che vanno opportunamente espropriate.

Il comune di Palermo si è dichiarato disponibile ad accogliere questa richiesta di modificazioni del piano regolatore. È importante che si proceda in questa direzione, cioè che non si provveda soltanto alle opere di rifacimento e di provvisoria sistemazione del porto, ma che si guardi sin da ora al suo sviluppo e al suo potenziamento.

Noi, da parte nostra, reclamiamo una nuova politica per i porti in generale, ma riteniamo che i provvedimenti in corso di discussione al Parlamento siano insufficienti e inadeguati, sia quelli per i porti sia quelli per la cantieristica. Per quanto concerne i porti chiediamo che la spesa prevista non venga polverizzata e che comunque sia accresciuta. La spesa prevista per i porti in Italia è di 160 miliardi. Una sola autostrada spesso assorbe una cifra ben maggiore di questa. Si dice che non si può spendere di più per le note difficoltà congiunturali; ma il mancato intervento in questo settore quanto costa in sostanza alla nostra economia? È stato scritto che nel 1971 il traffico nei nostri porti ha rappresentato il 12 per cento del traffico marittimo mondiale, mentre la nostra flotta rappresenta soltanto il 3 per cento della flotta mercantile mondiale. Esiste dunque l'esigenza di predisporre e di mantenere un'industria cantieristica e navalmeccanica con un potenziale produttivo che sia almeno il doppio di quello attuale onde far fronte alle esigenze dei traffici marittimi e dell'economia nazionale.

Occorre dunque tenere presenti le esigenze di Palermo per quanto riguarda il porto e il cantiere navale; occorre tener presente la richiesta di un loro ammodernamento, di un loro potenziamento e di un loro adeguamento alle necessità crescenti, tenendo conto anche dell'ubicazione di Palermo come porto mediterraneo, come punto importante di collegamento per scambi commerciali tra l'Europa e il nostro paese con il Medio Oriente e l'Africa settentrionale. Queste esigenze di Palermo e della Sicilia coincidono perciò perfettamente con le esigenze generali di sviluppo dell'intera economia nazionale.

Ecco perciò, a parer nostro, un'occasione per intervenire in concreto a favore del Mezzogiorno. Ma le leggi che voi proponete non solo per l'esiguità dei loro stanziamenti, ma soprattutto per la loro stessa impostazione politica non rispondono alle esigenze nuove, portano ancora l'impostazione politica di centro-destra, sono leggi del centro-destra, che bisogna modificare o comunque adeguare alle esigenze della economia nazionale. Bisogna cambiare indirizzo e questa è appunto un'occasione per riaffermare questa esigenza. Un moderno ed efficiente sistema portuale nazionale corrisponde davvero ad una impellente necessità, per il nostro paese, e in questo quadro grande spazio ci potrà, ci dovrà essere per il Mezzogiorno e per il porto di Palermo.

In ogni modo gli operai del cantiere navale di Palermo, i portuali, e tutte le categorie comunque collegate col porto e col cantiere, gli operatori economici, le forze democratiche confidano e premono perchè gli stanziamenti previsti da questa legge si trasformino in realizzazioni, in opere eseguite con la necessaria e doverosa celerità; ma intanto si richiede — e per questo si combatte unitariamente — che l'occupazione non diminuisca, che non si proponga per gli operai cantieristi la cassa integrazione, nè trasferte, nè trasferimenti. Bisogna assicurare il lavoro ai cantieristi a Palermo, adottando le misure necessarie, dirottando anche per la manutenzione e per l'allestimento navi di piccolo tonnellaggio per lavori che possono essere eseguiti nei reparti ancora in grado di funzionare, e utilizzando a pieno gli impianti a terra, per locomotive e commesse ferroviarie, che nel passato hanno svolto una attività molto qualificata.

Nel quadro delle iniziative unitarie svoltesi a Palermo è stata avanzata anche la proposta di costruire un bacino di carenaggio in muratura; è questa una proposta concreta che ci trova d'accordo, comunque bisogna esaminare le modalità per trasformare tale esigenza, tale richiesta unitaria in disposizione di legge; per questo noi siamo disponibili ad una intesa, ad un accordo. Esprimiamo parere favorevole per lo snellimento delle procedure previsto nel decreto-legge, pur condividendo la preoccupazione espressa in Commissione dal relatore senatore Santalco. Le preoccupazioni del relatore, che conosce bene il clima esistente in certe zone della Sicilia, potrebbero essere più che giustificate, in un ambiente certo non limpido in cui questo prevvedimento deve calarsi per trovare rapida attuazione. Ma anche per questo aspetto confidiamo che la doverosa vigilanza non solo degli organi preposti, ma anche e soprattutto della classe operaia, dei sindacati, dell'opinione pubblica democratica, più avveduta e più responsabile di Palermo, possa imporre, insieme alla celerità, l'onestà nell'esecuzione delle opere, affinchè si dia l'avvio ad una sana ripresa, ad una seria espansione della economia palermitana e siciliana. Tale espansione, tale ripresa comunque per noi restano sempre collegate alla trasformazione, al rinnovamento generale delle strutture economiche dell'Isola e del Mezzogiorno. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

S A N T A L C O , *relatore*. Onorevole Presidente, non ho nulla da aggiungere. Devo solo registrare l'unanimità di consensi su questo provvedimento, che ha ricevuto la adesione di tutti i Gruppi. Quindi mi auguro

che il decreto possa essere immediatamente convertito e possa così passare all'altro ramo del Parlamento. Naturalmente ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti nella discussione.

Presentazione di disegno di legge

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici.* A nome del Ministro dell'interno, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Integrazione dei bilanci comunali e provinciali deficitari per gli anni 1973 e 1974 » (1391).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione del predetto disegno di legge.

Ripresa della discussione

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

* LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli senatori, l'unanime convergenza dei pareri e dei contributi che si sono registrati nel corso di questa discussione mi esimono dal richiamare nel mio intervento la complessità delle varie ipotesi addotte come implicazione all'evento dannoso che si è verificato nel porto di Palermo. Desidero anzitutto ringraziare il relatore senatore Santalco, sia per il lavoro svolto, sia per il contributo che ha dato alla più spedita approvazione del provvedimento, e tutti gli intervenuti nel dibattito anche per il riconoscimento che da più parti è venuto della tempestività e compiutezza dell'iniziativa governativa, che peraltro ha trovato pronto e sensibile riscontro positivo da parte di questa Assemblea.

Desidero quindi esprimere il mio ringraziamento a quanti hanno contribuito alla migliore definizione del provvedimento e al sollecito *iter* di approvazione dello stesso. Vorrei manifestare una mia constatazione, che credo sia comune alla nostra responsabilità e alla consapevolezza di tutti, cioè che ci troviamo dinanzi alla questione relativa alla prevenzione di calamità che si sono abbattute in parte del territorio del paese e siamo dinanzi a un problema che certamente ha il carattere di emergenza, ma ha riferimento ad un processo di sviluppo delle infrastrutture, se è vero che abbiamo voluto dare a questo provvedimento non soltanto il senso e la portata di uno strumento di emergenza, ma anche quello di uno strumento che si inserisca pienamente nella prospettiva di una risistemazione più aggiornata e moderna del porto di Palermo.

Dato che il provvedimento di cui si chiede la conversione in legge concerne il ripristino di attrezzature di grande momento economico come il porto di Palermo, credo che sia opportuno, posti come siamo davanti ad eventi di portata eccezionale, fare alcune precisazioni e considerazioni.

Anzitutto va osservato che, contrariamente a quanto molto marginalmente è stato detto fuori di quest'Aula, non è imputabile ad incuria o negligenza quello che si è verificato nel porto di Palermo. Si è trattato di un evento naturale, di una mareggiata con forza 10, con onde dell'altezza di 6-10 metri, cioè di un evento di intensità e di durata tali che qualsiasi struttura non avrebbe avuto la possibilità di resistere. Si sono avuti dei danni gravi al porto ed una paralisi quasi completa, così come è stato riscontrato dalla visita diretta e in base alle indicazioni fornite da più parti sia nell'ambito del porto sia da parte dei lavoratori e imprenditori che sono particolarmente interessati a questo problema.

Infatti i due bacini di carenaggio, rispettivamente di 19.000 e 50.000 tonnellate, sono stati divelti dai loro ancoraggi investendo natanti e darsene e rendendo praticamente indifesa ed esposta a nuove possibili mareggiate la zona centrale del porto, cioè quella costituita dagli sporgenti di Santa Lucia, Vittorio Veneto e Piave. Allo stato attuale il porto è parzialmente agibile e devo dare

atto ai dirigenti, alla capitaneria, all'ufficio del genio civile di essersi mossi con tanta tempestività e diligenza da poter offrire, quasi all'indomani della stessa mareggiata, la possibilità di una utilizzazione del porto anche se su scala ridotta.

Di fronte a questa situazione, il Governo è immediatamente intervenuto adottando il provvedimento legislativo ora in discussione, con uno stanziamento di 39 miliardi reperiti sul mercato dei capitali che oggi presenta una notevole liquidità e che sarebbe necessario fosse maggiormente mobilitato per l'incremento della produzione dei beni finali. Si provvederà al ripristino delle opere danneggiate ed alla costruzione di quelle nuove finalizzate alla prevenzione di nuovi danni nel quadro delle previsioni del piano regolatore del porto di Palermo.

In concreto quindi si trattava di dar subito mano, come è stato fatto, alla ricostruzione della diga foranea, al ripristino delle strutture interne del porto e alla esecuzione di una prima fascia di interventi previsti dal piano regolatore per il miglioramento del sistema di difesa.

Mi corre poi l'obbligo di rassicurare il Parlamento che la temuta chiusura della Fincantieri non avrà luogo e che anzi sarà realizzato il ripristino dei bacini dei cantieri e delle attrezzature proprio per assicurare la continuità del lavoro e della occupazione.

Mi auguro anche, perchè in ciò si sostanzia in un modo nuovo l'iniziativa del Governo, che non si debba più ricorrere all'intervento di emergenza; e in questo quadro abbiamo assunto l'iniziativa che si riconnette ad una prospettiva di organica sistemazione del porto stesso. Non dovremo quindi essere più esposti ad interventi di emergenza, una volta che ci apprestiamo a dare organicità ai provvedimenti per il territorio, così come abbiamo assunto in linea generale e in particolare per il porto di Palermo secondo le previsioni del piano regolatore.

Vorrei qui avvertire che la diga foranea sarà ricostruita secondo le previsioni ammodernate del piano regolatore del porto di Palermo, secondo le tecniche più moderne e tenendo conto delle aumentate esigenze di traffico e di attività. Non abbiamo al riguardo dovuto riscontrare nel caso concreto un cedimento della diga foranea su sollecitazioni fisiche di carattere normale. Siamo stati davanti ad un evento eccezionale sia per intensità sia per durata. Siamo cioè stati esposti a due fattori gravi: quello dell'intensità del movimento di onda e quello della durata del fenomeno della mareggiata così gravemente eccezionale.

Onorevoli colleghi, dobbiamo a questo punto dirci chiaramente che gli interventi di emergenza rappresentano in genere un prezzo superfluo e grave a carico della comunità nazionale. Ecco perchè ritengo, sulla base delle indicazioni che provengono dall'iniziativa e dall'impostazione del Governo, che si debba rivolgere la nostra attenzione ad interventi di organica sistemazione del territorio nazionale. Il decreto-legge che il Governo ha adottato non intende sfuggire a questa logica: e per questo, accanto agli interventi di ripristino, pone gli interventi di realizzazione del piano regolatore del porto di Palermo.

Ma non possiamo dimenticare in quest'occasione l'esigenza di un rilancio concreto e urgente di una politica organica delle infrastrutture. E parlando qui dinanzi al Senato penso che sia opportuno sottolineare questo aspetto perchè il Senato ha sempre dimostrato tanta sensibilità e prontezza nel prendere iniziative al riguardo.

È necessaria quindi una politica organica delle infrastrutture che trovi i suoi punti di riferimento nella difesa del suolo e perciò nella riqualificazione delle zone collinari e montane; nel rinnovamento della struttura portuale del paese, che per la sua inadeguatezza pesa gravemente sull'economia nazionale; negli investimenti per la viabilità ordinaria e infine nel ventaglio di interventi a medio e lungo termine che possono garantire una politica di riequilibrio territoriale, quella politica cioè che sola può innescare i meccanismi moltiplicatori necessari per il decollo del Mezzogiorno e il suo inserimento nel circuito europeo.

Mi sarà consentito a questo punto di dare qualche notizia relativa allo stato dei lavori. Sono stati operati interventi per il rifa-

cimento delle opere a terra, per la sistemazione e la messa in opera delle banchine colpite e danneggiate, per opere di agibilità del porto. Per quanto riguarda i nuovi cassoni in cemento per la protezione provvisoria del porto e la consueta agibilità, un primo cassone è stato già insediato e un secondo è già stato impostato, con una prontezza, quindi, che certamente non ha riscontro in circostanze precedenti.

Si sta procedendo pertanto — e siamo quasi alla conclusione — alla riparazione e al ripristino delle strutture interne del porto, delle opere edilizie, degli impianti speciali, delle opere di difesa sotto l'aspetto del provvedimento di urgenza.

Per quanto riguarda la possibilità di affidare all'ente porto l'esecuzione di questi lavori, devo dire che questo ente ha tutt'altri compiti e perciò nelle sue funzioni non mi pare possa rientrare un'attività siffatta. Credo invece che questa attività rientri pienamente nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, così come è stato più volte avvertito, e degli organi periferici in fatto di opere marittime, anche perchè — e credo sia opportuno annotarlo — di fronte a queste iniziative il Ministero dei lavori pubblici non ha riscontrato mai elementi di remora o di incapacità, ma certamente ha potuto sottolineare e verificare l'esistenza di fattori di capacità e di intervento tempestivo.

Per quanto riguarda le zone terremotate (c'è stata un'interruzione del senatore Carollo che credo abbia dato in parte una chiarificazione) nella complessa opera di ricostruzione ci siamo trovati di fronte non a deficienze dell'iniziativa presa in generale, ma ad una serie di difficoltà che possono essere riscontrate nei vari livelli degli interventi e delle competenze.

Certamente, un'opera così complessa come la ricostruzione delle zone terremotate ha richiesto non soltanto una elaborazione assai difficile e complessa, ma anche dei tempi molto più lunghi di quelli che erano stati previsti.

Posso assicurare che già è stata portata avanti la progettazione delle opere di sistemazione della diga foranea; e quindi il Consiglio superiore dei lavori pubblici quanto prima esprimerà il suo parere in modo da porre gli organi competenti in condizioni di poter affidare le opere; ma al riguardo riscontro la possibilità di prendere in considerazione l'avvertimento o l'annotazione che faceva il senatore Mazzei di distinguere le opere di somma urgenza e quelle relative ad una sistemazione più organica.

Devo anche dire al riguardo, onorevoli senatori, che siamo stati dinanzi ad una situazione assai grave ed eccezionale. La mareggiata ha colpito e demolito la sovrastruttura. Non risulta vero, sia dagli accertamenti che dalle verifiche operate, anche perchè in questo senso l'Amministrazione dei lavori pubblici si è mossa, che vi sia stata una demolizione completa della diga foranea. È stata demolita solo parte della sovrastruttura, per via dell'inesistenza di opere dettate dalla tecnica moderna capaci di evitare l'impatto diretto o il primo impatto dell'onda normale o anormale.

Abbiamo dato orientamento alla stessa progettazione nel senso che la diga foranea dovrà essere in ogni caso provveduta di opere di difesa che evitino appunto questo primo impatto dell'onda normale nei confronti della sovrastruttura.

Ha resistito invece la struttura di base che risulta completamente intatta. Quindi le affermazioni in base alle quali ci trovavamo dinanzi ad una specie di pezzo di groviera sono da respingere, da rifiutare. In effetti la realtà non consente un'affermazione di questo tipo.

Ritengo pertanto che, dinanzi ad una situazione siffatta, dinanzi all'importanza di questo provvedimento, il consenso ed il contributo che sono stati dati siano certamente meritevoli e si iscrivano tra quelli che pienamente rispondono al raggiungimento ed al soddisfacimento degli interessi generali del paese.

Diceva il senatore Piscitello che da parte delle maestranze, degli operai, dei lavoratori, degli imprenditori, di coloro che sono interessati direttamente alla vita ed alla sopravvivenza del porto di Palermo, alla sua attività, ai suoi traffici, alla sua capacità occupazionale, si confida che gli stanziamenti si trasformino in realizzazioni sotto il segno della tempestività e dell'onestà.

Desidero prendere pienamente nota di questa affermazione dichiarando che il Governo vuole corrispondere esattamente a queste attese che sono particolarmente sentite e particolarmente presenti alla sua considerazione e alla sua responsabilità. In questo senso ritengo che il provvedimento possa ottenere il consenso e l'approvazione del Senato. Questi sono l'augurio e l'auspicio del Governo. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo.

P R E S I D E N T E. Avverto che gli emendamenti presentati si riferiscono agli articoli del decreto-legge da convertire.

C A R O N . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A R O N . Signor Presidente, a norma dell'articolo 100 del nostro Regolamento, ogni emendamento che importa un aumento di spesa deve essere sottoposto preventivamente all'esame della 5ª Commissione permanente, che ho l'onore di presiedere, perchè questa esprima il proprio parere. Non si è verificato un fatto del genere, però, avvalendomi della facoltà concessa dal settimo comma dell'articolo 100, che stabilisce che il parere può essere dato anche verbalmente, nel corso della seduta, a nome della Commissione, dal presidente, esprimo parere contrario all'emendamento 2. 1, all'articolo aggiuntivo 3. 0. 1 e all'emendamento 7. 0. 1. Per nessuno di questi emendamenti, infatti, è prevista la copertura per cui, ripeto, il mio parere è contrario.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due emendamenti presentati all'articolo 2 e dell'articolo aggiuntivo dopo l'articolo 3.

T O R E L L I , *Segretario*:

Sostituire, all'articolo 2, le parole: « lire 36,5 miliardi » *con le altre*: « 37 miliardi ».

2. 1 CIPOLLA, CAVALLI, SEMA, CEBRELLI, PISCITELLO

Alla fine del primo comma dell'articolo 2, aggiungere le seguenti parole: « e per analoghi interventi nei porti minori colpiti dalla mareggiata del 25 ottobre 1973 ».

2. 2 CIPOLLA, CAVALLI, SEMA, CEBRELLI, PISCITELLO

Dopo l'articolo 3, *inserire il seguente*:

Art. . . .

« Le capitanerie di porto di Palermo e delle località colpite dalla mareggiata del 25 ottobre 1973 sono autorizzate a concedere fino alla somma di 500 milioni, contributi a favore di pescatori, piccole industrie ed imprese artigiane collegate alla pesca ed alla attività portuale, per il ripristino dei natanti e delle attrezzature rimaste distrutte e danneggiate, nella misura del 90 per cento del danno subìto relativamente alla sola parte che risultasse scoperta da assicurazione ».

3. 0. 1 CIPOLLA, PISCITELLO, CAVALLI, SEMA, CEBRELLI

C I P O L L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C I P O L L A . Questi emendamenti sono di una semplicità estrema. Un evento che ha colpito in modo così duro le strutture relativamente ampie, ma sicuramente non solide, del porto di Palermo, non poteva lasciare indenni le strutture dei piccoli porti che stanno attorno al porto di Palermo e che hanno subìto dei danni, anche se mino-

ri, che debbono essere riparati. Per questo riteniamo, senza con ciò voler strafare, di dover indicare al Senato la possibilità di servirsi dello stesso tipo di finanziamento — rispondo così al Presidente della 5ª Commissione — per intervenire a favore di questi piccoli porti.

Ho avuto occasione di parlare con il Ministro della marina mercantile il quale ebbe a dire — lo ha confermato del resto anche il Ministro dei lavori pubblici — che la somma stanziata rispondeva esattamente all'entità dei danni.

Se le spese per riparare questi danni fossero state maggiori, si sarebbe stanziata una somma maggiore. Sottoponiamo all'attenzione del Senato questa circostanza: i danni sono di entità diversa da quella stabilita dal decreto. Si tratta di porti che hanno una loro validità dal punto di vista economico, che hanno avuto in quest'ultimo periodo un certo sviluppo per quanto riguarda la pesca del pesce spada, eseguita con tecniche moderne, ma che hanno subìto un duro colpo. Non possiamo quindi trascurare, oltre ai grandi, anche i piccoli problemi.

Ho saputo che i senatori di quel collegio hanno parlato con il sindaco e con i pescatori, per cui mi aspetto un benevolo accoglimento di queste nostre proposte.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

S A N T A L C O , *relatore*. Signor Presidente, nel merito non possiamo essere contrari, ma abbiamo sentito il Presidente della 5ª Commissione il quale ci ha detto che non ci sono disponibilità finanziarie, per cui non è possibile accogliere gli emendamenti. Occorrerebbe se mai provvedere con altri provvedimenti per quanto riguarda i danni subìti da porti vicini, magari ricorrendo ai fondi di bilancio. Non credo che si possa affossare il decreto perchè non si possono inserire i porti minori. I problemi del porto di Palermo sono così grossi e l'urgenza è tale che non ci si può permettere tale lusso. La stessa considerazione vale per quanto riguarda i contributi a favore dei pescatori. Non credo che ci sia qualcuno qui che possa essere contrario, però obiettivamente la situazione è quella che è e mio malgrado debbo esprimere parere contrario.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

* L A U R I C E L L A , *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, desidero associarmi alle considerazioni testè fatte dall'onorevole relatore e dire che non credo che si possa essere contrari nè insensibili a siffatti emendamenti. Tuttavia abbiamo udito le argomentazioni, a mio avviso ragionate, del senatore Caron che appunto ci ha avvertito che ci troviamo di fronte alla mancanza della copertura finanziaria. D'altro canto, bisogna avere una disponibilità immediata, cioè una disponibilità pronta e non certo si può fare ricorso al sistema del mutuo. Quindi rivolgo un invito a ritirare questo tipo di emendamenti in generale, anche perchè da parte del Governo si sta operando un'attenta valutazione e rilevazione dei danni agli insediamenti portuali della costa tirrenica, che sono stati egualmente interessati dalla mareggiata che ha colpito il porto di Palermo (e che potranno essere oggetto di particolare considerazione successiva); questo invito ha una sua motivazione, oltre che nel carattere di urgenza, di drammaticità dell'intervento per il porto di Palermo, anche nella possibilità di verificare la portata e l'entità dei danni per un tempestivo intervento di risistemazione del porto di Palermo. Con queste considerazioni, devo esprimere parere contrario agli emendamenti, rivolgendo al contempo un invito perchè emendamenti di questo tipo siano ritirati per rendere più spedita l'approvazione della legge salvo poi la loro presa in considerazione con un apposito ulteriore provvedimento.

C I P O L L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C I P O L L A . Signor Presidente, a parte il fatto che noi avevamo indicato le fonti di

copertura che sono analoghe, senatore Caron, a quelle che il Governo propone per quanto riguarda la parte principale di questo provvedimento, si tratta di vedere se il mercato finanziario possa fornire 500 milioni in più o 500 milioni in meno di quello che è previsto nel provvedimento governativo. Comunque io voglio raccogliere non la pretestuosità di questa argomentazione, che tante volte ci siamo sentiti rivolgere qui, ma l'accento di adesione che ho riscontrato nelle parole del relatore e del Ministro. Ed allora propongo di trasformare i miei emendamenti in un ordine del giorno, impegnativo per il Governo, per la presentazione di un provvedimento di urgenza, a favore delle esigenze che sono qui rappresentate, perchè i fatti sono già avvenuti, i danni ci sono: in questo momento la pesca, per motivi vari, non può essere praticata, nè in questo comune nè negli altri che sono stati colpiti. E allora trasformiamo questi nostri emendamenti in un ordine del giorno impegnativo, se il relatore e il Governo sono d'accordo di accettarlo, in modo che il Governo sia sollecitato a intervenire anche per queste esigenze reali, la cui validità non è stata negata nè dal Governo nè dal relatore. A queste condizioni ritiriamo gli emendamenti 2. 1, 2. 2, 3 0. 1 e 4. 1.

P R E S I D E N T E Senatore Cipolla, come Presidente, io consento che lei ritiri i suoi emendamenti per trasformarli in un ordine del giorno, che la prego di formulare.

C I P O L L A . Signor Presidente, l'ordine del giorno è del seguente tenore: « Il Senato impegna il Governo a promuovere iniziative legislative atte a consentire analoghi interventi nei porti minori colpiti dalla mareggiata del 25 ottobre 1973 e la concessione da parte delle capitanerie di porto di Palermo e delle località colpite dalla stessa mareggiata di contributi fino alla somma di 500 milioni di lire a favore di pescatori, piccole industrie ed imprese artigiane collegate alla pesca e alle attività portuali, per il ripristino dei natanti e delle attrezzature rimaste distrutte o danneggiate, nella misura del 90 per cento del danno subìto, relativamente alla sola parte che risultasse scoperta da assicurazione ».

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il parere su quest'ordine del giorno.

S A N T A L C O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se non ho compreso male il Ministro ci ha detto che sono in corso degli accertamenti. (*Cenni di assenso del ministro Lauricella*). Mi pare allora che nell'ordine del giorno bisognerebbe inserire anche la frase: « fatti gli opportuni accertamenti ». Propongo poi che la parola: « impegna » sia trasformata in: « invita ». Inoltre ho delle perplessità per quanto riguarda la misura del 90 per cento. Io direi di non mettere questa precisazione e di vedere che cosa uscirà fuori dagli accertamenti; lascerei libero il Governo di stabilire la percentuale.

Pertanto esprimo parere favorevole all'ordine del giorno se l'« impegna » viene trasformato in «invita » e se viene eliminato quel 90 per cento.

C I P O L L A . Sono d'accordo sulle modifiche proposte dal relatore.

L A U R I C E L L A , *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'ordine del giorno con le modifiche proposte dal relatore.

P R E S I D E N T E. Si dia lettura dell'ordine del giorno con le modifiche proposte dal relatore ed accettate dal proponente senatore Cipolla.

T O R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

invita il Governo a promuovere iniziative legislative atte a consentire analoghi interventi nei porti minori colpiti dalla mareggiata del 25 ottobre 1973 e la concessione da parte delle capitanerie di porto di Palermo e delle località colpite dalla stessa mareggiata di contributi fino alla somma di 500 milioni di lire a favore di pescatori, piccole industrie ed imprese artigiane colle-

gate alla pesca ed alle attività portuali, per il ripristino dei natanti e delle attrezzature rimaste distrutte o danneggiate, relativamente alla sola parte che risultasse scoperta da assicurazione ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti quest'ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Segue un emendamento presentato all'articolo 4. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « lire 39 miliardi », *con le altre*: « lire 40 miliardi ».

4. 1 CIPOLLA, PISCITELLO, CAVALLI, SEMA, CEBRELLI

P R E S I D E N T E . Quest'emendamento è stato ritirato.

Seguono due emendamenti aggiuntivi, presentati dal senatore Arnone ed altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario*:

Dopo l'articolo 7, aggiungere i seguenti:

Art. . . .

« È autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per provvedere — a totale carico dello Stato — ai seguenti interventi:

a) lire 5 miliardi, da assegnare alla Regione siciliana, per il ripristino, con i provvedimenti tecnicamente indispensabili, delle opere a difesa marittima degli abitati e dei litorali distrutte o danneggiate dalla mareggiata del 25 ottobre 1973, nonchè alla costruzione di nuove opere di difesa e di ogni altra opera nell'ambito dei porti di 2ª categoria - 4ª classe, comprese quelle relative alle escavazioni;

b) lire 5 miliardi per il ripristino di somma urgenza, a cura del Ministero dei lavori pubblici, della efficienza delle opere foranee (con gli eventuali necessari miglioramenti tecnici) ai fini della sicurezza degli specchi acquei di altri porti nazionali. Il relativo programma sarà stabilito dal Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con il Ministero della marina mercantile ».

7. 0. 1 ARNONE, CIPELLINI, CUCINELLI, PITTELLA, MAROTTA, CORRETTO, SEGRETO, GATTO Vincenzo

Aggiungere, in fine, il seguente:

Art. . . . .

« I termini stabiliti dal primo e dal secondo comma dell'articolo 11 del decreto-legge 22 gennaio 1973, n. 2, convertito con modificazioni nella legge 23 marzo 1973, n. 36, per la presentazione ai competenti Uffici del Genio civile delle domande e della documentazione intese ad ottenere i benefici previsti dal predetto articolo, sono stabiliti rispettivamente al 30 maggio 1974 e 30 ottobre 1974 ».

7. 0. 2 ARNONE, CIPELLINI, MAROTTA, SEGRETO, CUCINELLI, CORRETTO, PITTELLA, GATTO Vincenzo

A R N O N E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A R N O N E . L'emendamento 7. 0. 1 viene da noi ritirato, signor Presidente, al fine di non intralciare ulteriormente l'immediato accoglimento del decreto; ci riserviamo comunque di farne oggetto di successiva e più specifica proposta.

L'emendamento 7. 0. 2 si propone lo scopo di riaprire i termini già trascorsi previsti dall'articolo 11 del decreto 22 gennaio 1973, n. 2. Si tratta dei termini per le domande e i computi metrici estimativi per ottenere i contributi per la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati urbani danneggiati o distrutti dalle alluvioni che nel dicembre dello scorso anno e nel gennaio di quest'anno colpirono la Sicilia e la Calabria. Tali termini alla prova dei fatti si sono dimostrati insufficienti, per cui non tutti i proprietari dei fabbricati danneggiati o distrutti hanno presentato tempestivamente la do-

manda, per cui le somme stanziate rischiano addirittura di rimanere in parte inutilizzate.

Nel momento in cui un'altra calamità naturale rende necessario che il Parlamento si occupi di un nuovo intervento speciale, è bene introdurre una norma che renda possibile il completo dispiegarsi degli effetti della precedente legge speciale a favore delle popolazioni della Sicilia e della Calabria colpite dalla non lontana alluvione. Ciò è tanto più importante in un momento come questo e per le zone considerate, sulle quali in modo particolare incide la difficile situazione economica.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

S A N T A L C O , *relatore*. La Commissione esprime parere favorevole.

L A U R I C E L L A , *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 7. 0 .2, presentato dal senatore Arnone e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Poichè da parte del Governo è stato proposto un articolo aggiuntivo al disegno di legge di conversione, l'articolo unico diventa articolo 1. Metto quindi ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Si dia lettura dell'articolo aggiuntivo presentato dal Governo.

T O R E L L I , *Segretario*:

Nel disegno di legge di conversione, aggiungere il seguente:

Art. 2.

Le disposizioni del titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, modificato dalle leggi 7 febbraio 1968, n. 26, e 18 marzo 1968, n. 403, prorogate dalla legge 12 dicembre 1970, n. 979, sono ulteriormente prorogate al 31 dicembre 1982.

L A U R I C E L L A, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* L A U R I C E L L A , *Ministro dei lavori pubblici*. Questo emendamento prevede la proroga di alcune disposizioni per evitare che ci possano essere dei fermi di attività e quindi per contribuire alla speditezza anche di lavori e di iniziative. In definitiva si vuole impedire che interventi di questo tipo siano sottoposti ad una serie di procedure che sono risultate farraginose, mentre vanno rese più spedite e più sollecitamente attuabili.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere.

S A N T A L C O , *relatore*. Signor Presidente, anch'io sono d'accordo su questo emendamento. Si tratta praticamente di prorogare la norma sullo snellimento e acceleramento delle procedure in materia di opere pubbliche. Esprimo quindi parere favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo aggiuntivo presentato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Filetti. Ne ha facoltà.

F I L E T T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, in tema di provvidenze per opere di pronto intervento, di riparazione, di ripristino, senso di responsabilità e dovere morale impongono il voto favorevole; pertanto il Gruppo del movimento sociale-destra nazionale non può non prestare la sua formale adesione alla conversione in legge del decreto-legge 5 no-

vembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo.

Un voto di reiezione si giustificherebbe solo per il caso di stanziamenti contenuti entro limiti di umiliante elemosina, ma allorquando, come nel caso in esame, le provvidenze non hanno valore simbolico, pur se si mantengono in misure assai modeste, la ripulsa costituirebbe atto di ingiustificata irresponsabilità.

Gli effetti negativi della mareggiata che si è abbattuta su Palermo il 25 dello scorso ottobre sono stati di rilevantissima portata, perchè non solo si sono concretizzati nella distruzione delle opere di difesa e nel grave danneggiamento delle opere interne di quel porto, con la conseguente notevole paralizzazione dell'attività cantieristica e del movimento mercantile, ma hanno inciso profondamente sulla economia di una città di 700 mila abitanti e dell'intera Sicilia e particolarmente nei settori commerciali, industriali, artigianali e del turismo locale.

I danni hanno avuto, poi, ripercussioni di maggiore entità, per avere colpito una città ed una regione aventi un apparato produttivo assai carente, con una struttura prettamente parassitaria, e reclamanti invano dai lontani tempi provvedimenti idonei ad assicurare un congruo sviluppo economico e sociale sempre auspicato e purtroppo persistentemente denegato.

Il Governo, di fronte ad un vero e proprio disastro che ha assunto caratteri di calamità nazionale, è stato costretto ad avvalersi ancora una volta della facoltà prevista dall'articolo 77 della Costituzione, e cioè a ricorrere all'espediente del decreto-legge, stanziando una complessiva spesa di 39 miliardi e cioè 2 miliardi e mezzo per la esecuzione di opere di pronto intervento necessarie per la salvaguardia delle strutture portuali e 36 miliardi e mezzo per il ripristino della diga foranea del porto, per esecuzione di opere risarcitorie e di consolidamento delle strutture interne, nonchè per la effettuazione di opere di difesa in conformità al piano regolatore del porto di Palermo.

Trattasi di stanziamenti certamente di esigua portata che in effetti non sembrano eccedere natura di provvisorietà e di contingenza; peraltro essi appaiono indispensabili per riparare quanto meno parzialmente gli ingenti danni prodotti dal naufragio e per tentare di evitare altri eventuali danni che la stagione invernale lascia malauguratamente temere.

Ma i provvedimenti di urgenza, che per ovvi motivi destano perplessità e timori a causa del sistema di appalto mediante licitazione privata adottato proprio per motivi di snellimento e celerità delle procedure e per la prospettata rapida realizzazione delle opere, danno adito a considerazioni di natura politica, che non è dato obliterare.

È noto (e ciò è stato riconosciuto inequivocabilmente dall'onorevole Ministro della marina mercantile) che la diga foranea, unico baluardo per il porto di Palermo, era vecchia ed insufficiente e che per essa si rendevano necessarie opere di ristrutturazione e di consolidamento sia in dipendenza della vetustà che a causa di lesioni ed incrinature provocate dai bombardamenti dell'ultima guerra e dal terremoto del 1968.

Il porto di Palermo, quindi, per generale ammissione, prima dell'evento calamitoso del 25 ottobre scorso presentava strutture ed attrezzature inadeguate ed era carente nei fondali e negli spazi; il suo ampliamento ed il rammodernamento erano urgenti ed indispensabili. Ed è grave responsabilità non avere provveduto alle necessarie e tempestive incombenze.

Bisognava evitare le tristi conseguenze di una di quelle mareggiate che con maggiore o minore violenza si verificano periodicamente, con conseguenze nocive e purtroppo anche tragiche che si sarebbero dovute prevedere a causa dei difetti di struttura, di conservazione e di manutenzione delle opere portuali. Ora si è costretti a disporre opere riparatorie; ed il risarcimento dei danni, così come è principio elementare di diritto, costituisce il prezzo della responsabilità, un'obbligazione accessoria, che trae origine dal danno causato per inadempimento colposo o doloso.

Nell'ipotesi del porto di Palermo l'inadempienza è dovuta quanto meno a negligenza, ad abulia, a colpa gravissima ed è politicamente e moralmente condannabile.

La riparazione non può limitarsi, ora, ad un provvedimento urgente e contingente; occorrono, invece, programmazioni e provvidenze di più largo respiro, che possano garantire per lunghissimi anni la idonea funzionalità delle strutture e delle attività cantieristiche e portuali palermitane nell'interesse di un reale sviluppo economico e sociale di una città e di una regione, che rivendicano il loro diritto alla vita e respingono la perenne condanna a vegetare cloroticamente.

Per le superiori considerazioni sinteticamente espresse il Gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale ribadisce il suo voto favorevole, ponendo in rilievo che al decreto che ci accingiamo a convertire in legge debbono seguire sollecitamente ulteriori, più organici e più efficienti provvedimenti legislativi a favore non solo di Palermo, ma della Sicilia e di tutto il Mezzogiorno. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Pecoraro. Ne ha facoltà.

P E C O R A R O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a nome del Gruppo della democrazia cristiana intendo portare la nostra adesione al provvedimento a favore del porto di Palermo, con il quale vengono disposti lo stanziamento e la erogazione della cifra di 39 miliardi. Tale provvedimento, emanato nella forma del decreto-legge, che oggi viene per la conversione alla nostra Assemblea, intende sopperire con la necessaria sollecitudine e tempestività ai danni verificatisi in occasione della mareggiata del 25 ottobre che ha duramente colpito le attrezzature portuali di Palermo, sia dissestando i moli e gli attracchi dei natanti, sia danneggiando gravemente il grande e il piccolo bacino di carenaggio, strutture essenziali dell'attività cantieristica palermitana che rappresenta una delle poche e quindi più interessanti occasioni di lavoro industriale della collettività cittadina palermitana, sia distruggendo quasi interamente quanto meno la parte superiore della diga foranea del porto di Palermo e lasciando pertanto indifeso il litorale prospiciente alla città, le attrezzature portuali palermitane e le zone ad essa più o meno pertinenti e interessate. La vicenda di cui ci stiamo occupando ci porta peraltro ad affermare due ordini di considerazioni che meritano certamente l'attenzione del Senato e specialmente del Governo: la prima prevalentemente in linea tecnica, la seconda in linea politica.

La prima osservazione attiene all'esigenza di guardare con la dovuta permanente vigilanza ai lavori di mantenimento e di manutenzione delle opere pubbliche esistenti. È stata avanzata l'ipotesi che una delle cause o quanto meno delle concause del sinistro sia da imputare ad un deficiente mantenimento delle opere. Orbene, siamo spesso troppo assillati dalle cose che si devono fare e dalle relative spese, sicchè tralasciamo l'esigenza di mantenere in piedi, effettuando gli opportuni finanziamenti, le opere che attualmente già esistono.

Desideriamo dunque rivolgerci al Governo perchè voglia provvedere alle opere di mantenimento in questo e negli altri settori che appaiono più esposti, in modo da ovviare ad inconvenienti come quello che ha così duramente colpito la città di Palermo, il suo porto e i suoi traffici o quanto meno da contenerne l'estensione.

Con la seconda considerazione intendiamo richiamare in maniera molto pressante l'attenzione del Parlamento ed in modo particolare del Governo sulla situazione della città di Palermo. Quella che è stata per secoli una delle più belle città d'Italia ormai da trent'anni appare sconquassata e dilacerata dai lontani eventi della guerra. La nostra città non ha ancora trovato chi curasse le sue piaghe, chi guarisse le sue ferite, chi le desse un volto rinnovato, moderno, rispondente alle esigenze di una collettività cittadina in progresso dal punto di vista culturale, economico e sociale.

Chi arriva nella nostra città e non è cittadino o abituale residente non può non provare una stretta al cuore nel vedere la zona dei Quattro Mandamenti e in particolare la zona del porto ancora nello stato disastroso, rovinoso e miserando nel quale trent'anni or sono le avevano ridotte le azioni di guerra.

P I S C I T E L L O . Ma chi ha governato quella città per vent'anni?

P E C O R A R O . Noi ci rivolgiamo al governo nazionale e al governo regionale perchè finalmente escano dalla loro apatia o comunque dalla loro non sufficiente attenzione e promuovano assieme all'amministrazione provinciale e comunale di Palermo e assieme a tutti gli enti amministrativi e finanziari che a qualunque titolo possono essere interessati le necessarie iniziative perchè finalmente Palermo possa avere un volto nuovo, decente, decoroso.

Non sarà mai abbastanza lodato e ringraziato, signor Ministro, quell'uomo politico che armandosi di buona volontà, di coraggio, di forza e di danaro compia dei passi essenziali, effettivi e decisivi e non platonici per fare in modo che questo problema si trasferisca dal limbo delle pie intenzioni e aspirazioni al terreno delle realizzazioni, dei fatti concreti.

Se la vicenda del porto di Palermo varrà dunque a richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica nazionale e degli uomini politici responsabili per dare inizio all'effettiva ripresa della città, non vorremmo arrivare ad esclamare *o felix culpa*, ma quanto meno daremo prova di aver tratto da una triste vicenda un elemento, un incentivo di recupero e di rinascita per la illustre capitale della Sicilia.

In questo spirito, con questi sentimenti e specialmente confortati da questa aspettativa, da questa speranza i senatori siciliani ed i senatori tutti della Democrazia cristiana esprimono il loro voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge per la ricostruzione del porto di Palermo. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con l'avvertenza che il titolo risulta così formulato: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo e proroga delle disposizioni del titolo III del decreto-legge 5 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, e successive modificazioni ». Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Integrazione al programma e al calendario dei lavori

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, nel programma e nel calendario dei lavori di questa settimana occorre inserire, ai sensi del terzo comma dell'articolo 55 del Regolamento, il disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, recante misure urgenti per l'Università », approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati. Il termine della conversione in legge del decreto-legge in questione scade infatti il 1° dicembre 1973. L'anzidetto disegno di legge sarà iscritto al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di domani, 28 novembre.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1267-B

A R F È . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà

* A R F È . La VII Commissione permanente, che ha testè concluso in sede referente l'esame del disegno di legge n. 1267-B, recante la conversione in legge del decreto-legge n. 580, e altresì del disegno di legge n. 710, che nel precedente deve considerarsi assorbito, relativo ai professori e direttori delle scuole di ostetricia di Trieste e di Venezia, d'iniziativa del senatore Eugenio Gatto, mi ha incaricato di chiedere, a norma dell'articool 77, comma II, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per entrambi i provvedimenti, sempre che, nell'attuale fase dell'*iter* del disegno di legge n. 1267-B, possa essere preso in esame anche il disegno di legge n. 710.

P R E S I D E N T E . Senatore Arfè, poichè l'esame del disegno di legge n. 1267-B dovrà limitarsi agli emendamenti ad esso apportati dall'altro ramo del Parlamento, non è possibile prendere in esame anche il disegno di legge n. 710.

A R F È . La ringrazio ugualmente, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta di autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1267-B si intende accolta.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

P A Z I E N Z A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A Z I E N Z A . Signor Presidente, ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento, vorrei sollecitare la risposta all'interrogazione 3 - 0873 presentata oggi da me e dal senatore Nencioni con carattere di estrema urgenza. Chiedo quindi che sia lei, signor Presidente, a giudicare se lo svolgimento di questa interrogazione debba farsi nella seduta successiva a questa. Si tratta dei problemi relativi alla situazione giudiziaria romana.

Questa mattina c'è stata un'assemblea dell'ordine degli avvocati e procuratori di Roma, alla quale hanno partecipato tutti i colleghi; è stata decisa l'occupazione del Palazzo di giustizia, il tribunale civile in viale Giulio Cesare, in assemblea permanente perchè erano stati invitati per questa mattina il Ministro della difesa e il Ministro guardasigilli, nessuno dei quali si è presentato.

Abbiamo allora presentato un'interrogazione urgentissima al Presidente del Consiglio, cui spetta il coordinamento tra questi Dicasteri sordi alle richieste della giustizia e in conflitto permanente tra di loro; spetta al Presidente del Consiglio coordinarne l'attività e rassicurare la coscienza non degli operatori del diritto romani, ma di tutta la cittadinanza, specie in vista dell'attuazione della nuova legge sulle contoversie di lavoro che gli avvocati romani intendono applicare, qualunque sacrificio costi loro.

P R E S I D E N T E . Posso assicurarle, senatore Pazienza, che il Governo risponderà alla sua interrogazione venerdì prossimo.

P A Z I E N Z A . Prendo atto della sua assicurazione e la ringrazio.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E . I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di mozioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

T O R E L L I , *Segretario*:

NENCIONI, BACCHI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — Il Senato,

con riferimento alla drammatica situazione del mercato petrolifero, che ha reso carenti, nei singoli Stati del mondo, i derivati per la motorizzazione, i trasporti, il sistema produttivo (benzina, gasolio, oli combustibili, eccetera);

atteso che la congiuntura è sfavorevole, a prescindere dalla tensione fra Israele ed il mondo arabo, poichè la domanda è cresciuta in tutto il mondo per le note ragioni che prescindono dal noto conflitto in via di soluzione:

1) incremento dei prezzi di riferimento o di listino e, quindi, dei costi fiscali con

gli accordi di Teheran, Tripoli e Baghdad del 1971 e con l'applicazione del meccanismo di aggiustamento dei prezzi di listino concordato a Ginevra nel 1972 (e poi riveduto nel 1973) per tener conto delle tensioni inflazionistiche internazionali e delle variazioni delle parità monetarie delle principali valute rispetto al dollaro statunitense;

2) accordo di partecipazione concluso tra Arabia Saudita, Abu Dhabi, Irak, Qatar, Kuwait e le compagnie petrolifere ivi titolari di concessioni: in seguito all'entrata in vigore dell'accordo, le compagnie hanno notificato agli acquirenti (e tale prassi è diventata usuale) un aumento di prezzo, derivante dal maggior onere che esse devono sostenere per riacquistare la quantità di grezzo, di proprietà dei Paesi produttori; l'aumento dei prezzi per le produzioni interessate all'accordo di partecipazione ha finito, inevitabilmente, per ripercuotersi sull'intero orizzonte del mercato internazionale, introducendo — per lo stesso meccanismo di calcolo del costo della partecipazione — un fattore strutturale di inflazione dei prezzi;

3) aumento della domanda di greggio degli Stati Uniti: la « crisi energetica » interna ha costretto gli Stati Uniti a ricorrere sempre più intensamente alle importazioni di greggio dal Medio Oriente e dal Nord Africa; in tal modo si è aggiunto sul mercato internazionale un elemento di concorrenzialità tra i consumatori che si è inevitabilmente riflesso sui prezzi internazionali, in considerazione anche di particolari momenti di tensione dell'offerta;

4) trasformazione qualitativa della domanda che, per i crescenti vincoli imposti dalla tutela dell'ambiente, tende a valorizzare le produzioni meno inquinanti, in particolare quelle del Nord Africa: questa è la ragione, unitamente alla più favorevole localizzazione rispetto ai mercati di consumo, del maggiore aumento dei prezzi di queste produzioni relativamente a quella del Golfo Persico; alla luce di tali considerazioni e del maggior peso che hanno assunto gli elementi sopra indicati, cioè gli accordi ed il ciclone valutario, sostanzialmente esogeni alla dinamica reale del mercato, si può prevedere che i prezzi del petrolio debbano, nel breve e medio termine, registrare ulteriori e più elevati incrementi;

di fronte ai provvedimenti varati dal CIP e dal Consiglio dei ministri, che infliggono un colpo mortale al turismo e, conseguentemente, al reddito nazionale ed alla bilancia dei pagamenti, già fortemente provati;

dato che solo un illuminato razionamento dei prodotti potrebbe essere efficace, salvaguardando i diritti dei cittadini e gli interessi superiori dello Stato che i divieti di traffico interferiscono negativamente, lasciando sul lastrico aziende floride e numerose categorie di lavoratori,

impegna il Governo a procedere, disattendendo i rovinosi divieti di circolazione, ad un razionamento dei derivati dal petrolio, secondo le esigenze delle varie categorie di utenti pubblici e privati, aziende autonome, industrie ed aziende commerciali e turistiche, assicurando così il lavoro a centinaia di migliaia di cittadini ed incidendo notevolmente sui consumi.

(1 - 0034)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

T O R E L L I , *Segretario*:

ENDRICH. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

1) se gli consti che l'allarme esistente nella categoria dei medici sardi, e segnalato dall'interrogante con una precedente interrogazione, si è aggravato in seguito ad un nuovo delitto (il sequestro del dottor Giovanni Antonio Sanna, ufficiale sanitario di Pattada, in provincia di Sassari);

2) se non ritenga che tale abominevole attività criminosa, la quale colpisce professionisti che hanno un'altissima funzione sociale, debba essere sollecitamente stroncata con energia e con decisione.

(3 - 0870)

FERMARIELLO, VALENZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se lo Stato — al livello sia del Governo regionale che di quello centrale — abbia una qualche possibilità di impedire che si compia fino in fondo lo scempio inaudito del fondo Petrulo in Sorrento, sul quale stanno sorgendo vergognose costruzioni speculative.

La domanda è motivata dal fatto che, nonostante le assicurazioni fornite dal Governo in risposta a precedente interrogazione e nonostante il provvedimento di sospensione adottato dalla Giunta regionale il 12 ottobre 1973, i lavori procedono febbrilmente, giorno e notte, con l'evidente obiettivo di creare il fatto compiuto. In effetti, la suddetta deliberazione — inspiegabilmente — non è stata mai notificata al costruttore Crimi, sindaco democristiano di Portici, il quale, come è noto, ha rilevato la relativa licenza di costruzione, palesemente illegittima, dall'armatore fascista Lauro, sindaco di Sorrento.

Alla stregua di quanto esposto, gli interroganti chiedono di conoscere:

quale garanzia è possibile dare ai cittadini che, nel nostro Paese, si è in grado di imporre a chicchessia il rispetto della legge;

quali misure urgenti e concrete si intendono adottare per impedire agli speculatori di consumare fino in fondo i loro crimini e per punire esemplarmente i responsabili diretti del saccheggio del fondo Petrulo in Sorrento ed i loro temerari protettori, occulti e palesi.

(3 - 0871)

FERMARIELLO, ABENANTE, PAPA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se risponda a verità la sconcertante notizia secondo la quale il Centro dell'AIAS per l'assistenza ai bambini spastici, con sede in Villaricca, in provincia di Napoli, dovrà chiudere per mancanza di fondi. Risulterebbe, infatti, che le somme assegnate a tale titolo, a carico del bilancio del Ministero, oltre che assolutamente insufficienti, non sarebbero state, a partire dal gennaio 1973, materialmente erogate al suddetto Centro dell'AIAS.

Data l'inammissibilità della sospensione di tale tipo di assistenza, gli interroganti chiedono di conoscere quali urgenti misure si pensi di adottare per risolvere, con adeguati impegni finanziari, i problemi della prevenzione, dell'istruzione, dell'addestramento professionale e dell'inserimento al lavoro dei giovani spastici.

(3 - 0872)

PAZIENZA, NENCIONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della difesa, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Gli interroganti informano il Governo che l'Ordine degli avvocati e procuratori di Roma si è convocato questa mattina nei locali del Tribunale civile, in viale Giulio Cesare, in assemblea straordinaria, alla quale erano stati invitati, fra gli altri, i Ministri di grazia e giustizia e della difesa, insieme ad autorità locali, affinchè si rendessero conto direttamente della situazione insostenibile della giustizia romana, per l'incredibile carenza di locali, personale e mezzi in genere.

All'assemblea non è intervenuta alcuna autorità di Governo, che ha disertato ancora una volta — è una vergogna — l'assunzione di precise responsabilità in ordine ad un problema che, senza esagerazione, può definirsi drammatico: ciò, ad avviso degli interroganti, dimostra ancora una volta l'insensibilità profonda ed assoluta del Governo (in perfetta linea con quelli che l'hanno preceduto) di fronte alle esigenze giudiziarie e può dare spunto all'amara considerazione che il Governo si disinteressa della giustizia perchè la teme, perchè non vuole che sia attuata.

È inammissibile che il Ministro della difesa rifiuti le poche decine di locali della caserma « Nazario Sauro », lato via Lepanto, che potrebbero consentire, almeno, un'accettabile soluzione transitoria dei non più procrastinabili problemi di spazio che travagliano il Tribunale civile, in mancanza della quale si pregiudica anche la concreta attuazione delle norme sulle controversie di lavoro, che gli avvocati romani intendono applicare a costo di qualsiasi loro sacrificio.

L'atteggiamento del Ministro della difesa, ripetutamente sollecitato anche dal Ministro guardasigilli, su reiterate ed insistenti pressioni dell'Ordine degli avvocati di Roma, è addirittura inspiegabile, se si considera che nei locali predetti trovano alloggio pochissime famiglie di sottufficiali e l'Ispettorato del Genio militare, che indubbiamente possono trovare idonea sistemazione addirittura in locali finitimi nello stesso demanio militare, o altrove, come da assicurazioni dello stesso comune di Roma.

Tanto premesso, gli interroganti chiedono di conoscere:

a) come sia possibile la mancanza assoluta di qualsiasi elementare collegamento tra l'azione e le esigenze dei diversi Dicasteri, l'uno in conflitto con l'altro e reciprocamente sordi ad elementari esigenze di pubblica utilità, e come ciò sia compatibile con le funzioni ed il ruolo che la Costituzione assegna al Presidente del Consiglio dei ministri;

b) se il Governo non ritenga necessario, indispensabile ed urgentissimo intervenire, a salvaguardia della giustizia, con immediati provvedimenti di emergenza nel senso della concessione all'Amministrazione giudiziaria di Roma dei locali della caserma anzidetta;

c) se, parallelamente alle iniziative parlamentari che gli interroganti si riservano di promuovere con la richiesta di un'indagine parlamentare sulla gravità della situazione giudiziaria romana, il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga, dopo aver attuato i provvedimenti urgenti di cui al punto *b*), di nominare a sua volta una Commissione d'inchiesta a livello governativo.

(3 - 0873)

LA PENNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

quali provvedimenti intenda adottare per eliminare il gravissimo e giustificato malcontento dei coltivatori diretti del Molise che attendono ancora il pagamento dell'integrazione di prezzo del grano duro per l'anno 1972;

se non ritenga — anche per eliminare un'ingiusta e mortificante sperequazione rispetto ai coltivatori delle regioni contermini che detta integrazione hanno già ottenuto — di intraprendere urgenti ed opportune iniziative perchè non sia ulteriormente ritardato il riconoscimento di un diritto ad una categoria che, invece, si sarebbe legittimamente attesa che, in considerazione dei gravissimi danni subìti nel trascorso inverno e per cui tanti riconoscimenti sono stati dati anche in Parlamento, il Governo, non riuscendo a varare idonei provvedimenti straordinari, avesse almeno mostrato la non eccezionale sensibilità di garantire il rispetto di diritti già riconosciuti ad altri cittadini coltivatori di altre regioni più fortunate e niente affatto danneggiate.

(3 - 0874)

MURMURA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Risulta all'interrogante che dal 5 settembre 1973 giace presso il Gabinetto del Ministro un decreto interessante il comune di Vibo Valentia, trasmesso dalla Direzione generale delle opere igieniche, con il quale si propone la devoluzione del contributo di 150 milioni di lire sulla legge n. 589 dal foro boario alla rete fognante.

Il lungo tempo inutilmente trascorso, nonostante i frequenti solleciti delle autorità locali e dell'interrogante, potrebbe tradire una volontà ostruzionistica e criteri non obiettivi, non certo dovuti al sereno costante comportamento del Ministro, ma a collaboratori non analogamente ispirati.

(3 - 0875)

MURMURA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — La gravissima disfunzione, in provincia di Catanzaro, di pubblici uffici, quali il Genio civile, la Direzione del Tesoro, gli Istituti previdenziali, dovuta, a detta dei diligenti dirigenti, a carenza di personale, impone un sollecito e serio intervento del Governo centrale, attuando i trasferimenti consentiti dalle leggi e rivedendo le dotazioni eccessive di altre sedi e località.

Tali provvedimenti si appalesano indispensabili per la stessa credibilità dello Stato democratico e per la soluzione di problemi essenziali della comunità calabrese.

(3 - 0876)

MURMURA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere le ragioni della mancata applicazione, da parte degli uffici periferici dello Stato operanti in Calabria, della normativa contenuta nell'articolo 6-*bis* della legge 23 marzo 1973, n. 36, con la quale veniva spostato al 31 dicembre 1973 il termine del decreto del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972 fissato al 31 dicembre 1972.

Siffatto ulteriore ritardo non solo vanifica la concorde volontà del legislatore, ma arreca ulteriori danni agli Enti locali calabresi — i quali, avendo presentato i progetti, perdono anche le relative spese — e differisce nel tempo la soluzione di importanti problemi.

(3 - 0877)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

ENDRICH. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le ragioni della mancata assunzione, da parte dell'ENPAS, dei figli dei medici dello stesso Ente deceduti in attività di servizio.

In particolare, l'interrogante desidera sapere perchè non è stata assunta l'orfana Anna Maria Pillosu, residente a Cagliari, la quale appartiene a famiglia molto numerosa ed era stata invitata dall'ENPAS a presentare domanda di assunzione.

(4 - 2608)

POERIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sollecitare l'intervento della ANAS per la sistemazione del tratto della strada statale n. 282, nella parte che attraversa il centro abitato di Bocchigliero, in provincia di Cosenza.

Detto tratto di strada è minacciato da un movimento franoso, a ridosso del centro abitato di Bocchigliero, che impedisce il transito e la sicurezza stessa di quegli abitanti.

La sistemazione di detto tratto di strada si rende indispensabile sia per la sua importanza, in quanto collega il Mare Jonio alla Sila Grande (e quindi alla superstrada Crotone-San Giovanni in Fiore-Cosenza-Paola, presso Camigliatello Silano), sia perchè necessario agli abitanti di Bocchigliero per collegarsi al mare ed al retroterra, e quindi alla ferrovia.

Esiste già il progetto di variante redatto dal compartimento ANAS della Calabria e sono stati già realizzati alcuni interventi provvisori per il ripristino della transitabilità, ma si impone un adeguato intervento atto a permettere la realizzazione del nuovo tracciato capace di offrire stabilità al setto stradale e sicurezza al traffico imponente che quella strada usa per il collegamento tra il mare e la Sila Grande con la zona dei laghi.

L'interrogante chiede che la risposta sia urgente e soddisfacente per appagare le legittime attese degli abitanti di Bocchigliero e degli altri centri che di quella strada si servono necessariamente.

(4 - 2609)

TORELLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

1) che i dipendenti dello Stato e del Parastato assistiti dall'ENPAS e dall'ENPDEP sono da tempo in stato di agitazione ed hanno attuato, in questi ultimi giorni, scioperi regionali (ad esempio, in Piemonte, il 20 novembre 1973) quale protesta contro la mancata applicazione della convenzione stipulata nel luglio 1972 tra gli Enti interessati e gli Ordini dei medici circa l'assistenza diretta;

2) che, a suo tempo, per dare avvio all'assistenza diretta furono aumentate le aliquote a carico dei lavoratori, ma tale aggravio non comportò il beneficio concordato;

3) che in molte province italiane detta forma di assistenza viene regolarmente erogata, mentre viene negata in tutto il Piemon-

te, e in particolare, senza possibilità di dialogo, nella provincia di Novara,

si chiede quali siano i precisi motivi di tale disparità di trattamento tra lavoratori di diverse province e quali misure urgenti si intendano adottare per assicurare l'integrale applicazione della richiamata convenzione.

(4 - 2610)

LA ROSA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Considerato:

che, in base all'articolo 17 della legge 30 luglio 1973, n. 477, è prevista l'immissione in ruolo, con decorrenza 1° ottobre 1974, degli insegnanti incaricati a tempo indeterminato, i quali, in possesso dell'abilitazione, occupino, nell'anno scolastico 1973-74, una cattedra o posto-orario;

che le graduatorie previste dalle leggi nn. 831, 603 e sue successive modificazioni, 468 e 1074 non hanno avuto ancora completa attuazione e che, di conseguenza, l'applicazione dell'articolo 17 sarebbe motivo di gravissimo disagio giuridico, morale ed economico per i moltissimi insegnanti abilitati con diversi anni di insegnamento,

si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di disporre l'immissione in ruolo, entro il 30 giugno 1974, di coloro che sono inclusi nelle graduatorie nazionali ad esaurimento, al fine di ovviare ai gravissimi inconvenienti che certamente si determinerebbero ove si dovesse dare applicazione all'articolo 17 della legge sullo stato giuridico, senza avere tempestivamente provveduto all'immissione in ruolo di quei docenti che da anni sono in attesa della nomina.

(4 - 2611)

MAROTTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se non ritiene giusto autorizzare la circolazione dei veicoli a motore dei grandi invalidi di guerra, specie se amputati agli arti inferiori, paraplegici e ciechi.

(4 - 2612)

VIVIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — (*Già* 3 - 0394)

(4 - 2613)

PAZIENZA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare o promuovere affinchè il personale ipotecario, vessato da tutte le parti, possa riscuotere gli emolumenti arretrati (in virtù della promozione alla classe successiva di stipendio di cui alla legge sui benefici combattentistici, oppure in virtù dell'inquadramento degli ex copisti nei ruoli organici).

Risulta, infatti, che, per mancanza di fondi, non si sia provveduto al pagamento degli arretrati, in particolare al personale dipendente dalla Conservatoria dei registri immobiliari di Benevento.

(4 - 2614)

BASADONNA, NENCIONI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che dal 5 luglio 1973 non è stato più convocato il Comitato interministeriale per le piccole e medie industrie;

che, di conseguenza, sono state sospese, dagli istituti di credito specializzati, le stipule dei contratti di finanziamento, con notevole nocumento per le aziende di detto settore, da tempo in grave crisi, le quali si trovano in condizioni di non poter onorare gli impegni relativi agli investimenti decisi in vista dell'utilizzazione dei finanziamenti deliberati,

gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro non ritenga di dover disporre sollecitamente la convocazione del Comitato anzidetto, al fine di avviare alla normalizzazione tale fondamentale settore della produzione.

(4 - 2615)

LEGGIERI, SALERNO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali ulteriori ostacoli si frappongono al pagamento dell'integrazione di prezzo dell'olio d'oliva prodotto nella campagna olearia 1972-1973, tenuto conto che, allo stato, sono da ritenersi ultimate le istruttorie preliminari e che la competente Commissione ha già accertato la resa media per ettaro.

Gli interroganti fanno presente che l'imprevisto ed inspiegabile ritardo determina tra le categorie interessate uno stato di agitazione e di sfiducia che, in alcuni casi, ha assunto o sta per assumere vere e proprie forme di protesta, promosse anche dal fatto che il costante aumento dei costi determina squilibri nei bilanci delle aziende e serie preoccupazioni nella vita delle famiglie contadine.

(4 - 2616)

VIGLIANESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, della difesa, delle finanze e del bilancio e della programmazione economica.* — (*Già* 2 - 0061)

(4 - 2617)

PINNA. — *Ai Ministri della sanità e dei lavori pubblici.* — Per sapere:

1) se sono a conoscenza della grave condizione di disagio nella quale, ormai da lunghi anni, si trova la popolazione di Bonarcado, in provincia di Cagliari, per l'insufficienza dell'approvvigionamento idrico;

2) se sono a conoscenza, altresì, che, a seguito della persistente siccità che tormenta la popolazione, la campagna e tutto il bestiame, la situazione si è ancor più aggravata, senza che alcun soccorso sia intervenuto in favore della popolazione, per cui lunghe file di donne, bambini e vecchi sostano, assieme ad animali da soma ed automezzi, per rifornirsi dell'acqua necessaria, alle fonti pubbliche degli altri comuni viciniori;

3) se, in conseguenza dei disagi lamentati e prima che si giunga, per l'esasperazione di quella popolazione, ad atti arbitrari, non ritengono urgente un intervento da parte dei rispettivi Ministeri: il primo per accertare le condizioni igieniche e sanitarie della popolazione, il secondo per garantire l'approvvigionamento e predisporre, d'intesa con il Comune e la Regione, le opere necessarie per la realizzazione di un nuovo acquedotto.

(4 - 2618)

MINNOCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che la legge 5 novembre 1971, n. 1086, che disciplina l'esecuzione di opere in cemento armato, in cemento armato precompresso ed in metallo, prescrive, all'articolo 6, che il direttore dei lavori, a strutture ultimate, entro 60 giorni deve depositare presso il competente ufficio del Genio civile una relazione con allegati i certificati delle prove sui materiali impiegati emessi dai laboratori ufficiali;

che, all'articolo 20, la legge enumera i laboratori ufficiali (istituti universitari di ingegneria ed architettura, sperimentali delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS), mentre nell'ultimo comma dello stesso articolo la legge demanda al Ministero il compito di autorizzare con proprio decreto altri laboratori atti ad effettuare prove sui materiali;

che l'esiguo numero dei laboratori ufficiali procura notevole disagio nelle esecuzioni delle opere in cemento armato, cemento armato precompresso ed in metallo per le difficoltà di consegna dei materiali da provare e per il ritardo nel rilascio dei certificati richiesti, sicchè tale situazione non solo non permette al direttore dei lavori di disporre per tempo di elementi utili per il controllo sull'impiego dei materiali in corso d'opera, ma a volte gli impedisce il completo rispetto di quanto prescritto dall'articolo 6 della suddetta legge, in quanto, anche nel caso di modeste opere, i certificati risultano disponibili dopo i 60 giorni dall'ultimazione,

si chiede di sapere se il suo Ministero ha emanato o prevede di emanare sollecitamente disposizioni per l'aumento del numero dei laboratori abilitati al rilascio dei certificati di cui sopra, in modo che ne sia presente almeno uno in ogni capoluogo di provincia, e se può essere autorizzata l'installazione di tali laboratori presso gli Istituti tecnici per geometri, sotto la responsabilità degli ingegneri ed architetti insegnanti di costruzioni e tecnologia delle costruzioni, oppure presso gli uffici del Genio civile.

(4 - 2619)

MINNOCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso:

che la sezione di controllo sugli atti degli Enti locali della provincia di Frosinone, nella sua seduta del 24 marzo 1972, ha annullato la deliberazione n. 42, datata 26 febbraio 1972, del Consiglio comunale di Ceccano, concernente la revoca della deliberazione n. 48 del 24 aprile 1971, relativa alla nomina di rappresentati del comune nel consiglio di amministrazione dell'Ospedale civile di Ceccano perchè « le persone nominate sono divenute titolari dello *ius in officio*, diritto, questo, che non può venir meno per sopravvenuti ripensamenti dell'organo deliberante, competente alle nomine stesse »;

che la stessa Commissione di controllo, in data 12 novembre 1973, ha approvato la deliberazione n. 73 del 15 ottobre 1973 del Consiglio comunale di Ceprano, di contenuto identico a quella del Consiglio comunale di Ceccano, precedentemente annullata,

si chiede di conoscere l'avviso del Governo sul singolare compartamento della suddetta Commissione di controllo, che già in precedenti occasioni aveva dato prova di non operare con la dovuta obiettività e serenità di giudizio, e quali iniziative, anche di carattere legislativo, si reputa di dover adottare affinchè le Commissioni di controllo sugli atti degli Enti locali siano costrette ad operare con la necessaria imparzialità e non possano diventare — come già in qualche preoccupante misura è avvenuto, e non soltanto nella provincia di Frosinone — strumento di discriminazione politica.

(4 - 2620)

OSSICINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Dato che una delle principali finalità del decreto-legge 1° ottobre 1973, numero 580, recante misure urgenti per l'università, è quella di offrire una sistemazione più stabile a tutti coloro che da anni svolgono, sotto varie forme, incarichi di insegnamento presso le università in situazione di assoluta precarietà, si reputa indiscutibile che, laddove il decreto-legge parla, volutamente in senso lato, di scuole delle università e scuole universitarie, si debbano comprendere anche « le scuole dirette a fini speciali » istituite ai sensi dell'articolo 20, lettera *a*), del testo unico delle leggi universitarie del 31 agosto 1933, n. 1592.

L'interrogante chiede, pertanto, al Ministro se, secondo lo spirito e la lettera della legge, non creda si debba applicare l'articolo 4 del citato decreto, relativo alla stabilizzazione dei professori incaricati, anche ai docenti cui, presso tali scuole speciali, sono stati affidati insegnamenti in base ad atti adottati dagli organi accademici, dando perciò le opportune disposizioni in merito.

(4 - 2621)

Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 28 novembre 1973

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 28 novembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, recante misure urgenti per l'Università (1267-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

2. Modifica all'articolo 5 della legge 24 dicembre 1969, n. 975, concernente regolazioni finanziarie varie (841).

3. DE LUCA. — Provvedimenti in favore dei ciechi (1054).

La seduta è tolta (*ore 19,25*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari