

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

253^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 6 FEBBRAIO 1974

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente VENANZI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazione Pag. 12521
Trasmissione di domande 12520

COMMISSIONI PERMANENTI

Elezione di Segretario 12519

CONGEDI 12519

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 12519
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 12519
Deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente e riduzione dei termini per la presentazione della relazione 12520
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 12520
Presentazione di relazione 12520

Approvazione della richiesta di dichiarazione di urgenza, presentata ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, per il disegno di legge:

« Modifica del regime vincolistico delle locazioni e sublocazioni nei confronti dei locatori non abbienti » (1491), d'iniziativa del senatore Marotta:

PRESIDENTE Pag. 12522
MAROTTA 12521

Discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (1455); « Costituzione del Consorzio del porto di Napoli » (1344), d'iniziativa del senatore Fermariello e di altri senatori:

BASADONNA 12524
CORRETTO 12528
FERMARIELLO 12539

PIERACCINI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	Pag. 12541
PISTOLESE	12534
SICA	12529
TANGA, <i>relatore</i>	12540

Rinvio in Commissione:

« Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 » (1275), d'iniziativa del deputato Querci e di altri deputati (*Approvato dalla Camera dei deputati*); « Modifica dell'articolo 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47, in relazione agli articoli 57, 528 e 725 del Codice penale, sulla responsabilità degli addetti alla diffusione della stampa periodica » (11), d'iniziativa del senatore Nencioni e di altri senatori; « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 » (320), d'iniziativa del se-

natore Lugnano e di altri senatori; « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 » (398), d'iniziativa del senatore Pieraccini e di altri senatori (*Relazione orale*) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*):

PRESIDENTE	Pag. 12523
AGRIMI	12524
BROSIO	12523
COPPOLA	12522
LICINI	12523
NENCIONI	12523
PETRELLA	12523
PERNA	12524

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 12548, 12549

Per lo svolgimento di una interrogazione:

PRESIDENTE	12548
FERMARELLO	12548
Ritiro di interrogazioni	12555

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

A R N O N E , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

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.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Vernaschi per giorni 7.

Annunzio di elezione di Segretario di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Nella seduta di ieri, la 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) ha eletto segretario il senatore Buccini.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

DAL FALCO, TREU, SEGNANA, LIMONI, DALVIT, PACINI, COSTA, DELLA PORTA e RUSSO Arcangelo. — « Tutela della denominazione dei vini "Recioto" e "Amarone" » (1501);

PACINI, AVEZZANO COMES, MAZZEI, BARBERA, SAMMARTINO, GROSSI, SANTI, DAL FALCO, ALESSANDRINI, NOÈ, SPORA, SALERNO, LIMONI, LEGGIERI, ZACCARI, MERLONI, DAL CANTON Maria Pia, TIRIOLO, RUSSO Arcangelo, SICA, PECORARO, BERTOLA e ROSA. — « Mutamento della denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione della quota parte dei 20 miliardi di cui all'articolo 1, punto A), della legge 25 febbraio 1971, n. 111, assegnata alla costruzione del nuovo aeroporto di Firenze, al potenziamento del collegamento ferroviario fra Firenze ed il citato aeroporto » (1502).

È stato inoltre presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

« Assegnazione al Comitato nazionale per l'energia nucleare di un contributo ordinario di lire 60 miliardi per l'anno 1974 » (1503).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

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

« Trasformazione degli istituti musicali pareggiati di Genova e Perugia in conservatori di musica di Stato » (1485), previ pareri dalla 1ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente e di riduzione dei termini per la presentazione della relazione

PRESIDENTE. Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

« Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo Codice di procedura penale » (1489), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Il Presidente del Senato, avvalendosi della facoltà attribuitagli dagli articoli 39, primo comma, e 44, secondo comma, del Regolamento, ha disposto che i termini per la espressione dei pareri e per la presentazione della relazione sull'anzidetto disegno di legge siano ridotti alla metà.

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

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

VIVIANI ed altri. — « Riconoscimento di benefici in favore dei notai ex combattenti e categorie equiparate » (1462), previ pareri della 1ª, della 4ª e della 11ª Commissione;

ZUCALÀ ed altri. — « Nuove norme per la prevenzione e repressione della criminalità organizzata » (1497), previo parere della 1ª Commissione;

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

SPIGAROLI ed altri. — « Norme per trasportare integralmente, o per la parte inestinta,

all'anno finanziario successivo gli ordini di accreditamento emessi dal Ministero della pubblica istruzione - Direzione generale delle antichità e belle arti » (1472), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

SANTONASTASO. — « Riconoscimento per lo sviluppo della carriera del servizio prestato in altre Amministrazioni dello Stato al personale direttivo, ispettivo, docente e non docente della scuola » (1474), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

ARNONE ed altri. — « Disciplina delle agevolazioni fiscali agli Istituti autonomi case popolari » (1476), previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione;

SAMMARTINO ed altri. — « Snellimento delle procedure di collaudo nelle opere pubbliche » (1479), previo parere della 1ª Commissione;

SAMMARTINO ed altri. — « Istituzione di un ruolo unico del personale ausiliario dell'ANAS » (1486), previo parere della 1ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazione

PRESIDENTE. A nome della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), il senatore Tanga ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (1455) e: FERMARIELLO ed altri. — « Costituzione del Consorzio del porto di Napoli » (1344).

Annunzio di trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti do-

mande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Spadolini, per il reato di diffamazione col mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 96*);

contro il senatore Spadolini, per il reato di diffamazione col mezzo della stampa (articoli 57 e 595, primo paragrafo, primo e secondo capoverso, del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 97*);

contro il senatore Spadolini, per il reato di diffamazione col mezzo della stampa (articoli 57 e 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 98*);

contro il senatore Spadolini, per il reato di diffamazione col mezzo della stampa (articoli 57 e 595, primo paragrafo, primo e secondo capoverso, del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 99*);

contro il senatore Spadolini, per il reato di diffamazione col mezzo della stampa (articoli 57 e 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc. IV, n. 100*);

contro il senatore Spadolini, per il reato di diffamazione continuata col mezzo della stampa (articoli 81 e 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Documento IV, n. 101*);

contro i signori Concutelli Pier Luigi, Virzi Gioacchino Guido e Ferotti Vincenzo, per concorso nel reato di vilipendio delle Assemblee legislative (articoli 110, 112 n. 1 e 290 del Codice penale) (*Doc. IV, n. 102*).

Annunzio di presentazione di relazione su domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, il senatore Oliva ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Pisanò (*Doc. IV, n. 87*).

Approvazione della richiesta di dichiarazione di urgenza, presentata ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, per il disegno di legge: « Modifica del regime vincolistico delle locazioni e sublocazioni nei confronti dei locatori non abbienti » (1491), d'iniziativa del senatore Marotta

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della richiesta di urgenza, presentata ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, per il disegno di legge: « Modifica del regime vincolistico delle locazioni e sublocazioni nei confronti dei locatori non abbienti », d'iniziativa del senatore Marotta.

MAROTTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAROTTA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, sarò brevissimo; mi sembra che il titolo del disegno di legge sia sufficientemente esplicativo: « Modifica del regime vincolistico delle locazioni e sublocazioni nei confronti dei locatori non abbienti ». Si tratta di prendere in considerazione questo problema sotto un profilo che non è stato mai esaminato. In 30 anni, dal 1943, ed anche da prima, dal 1935, pur essendosi susseguiti molti disegni di legge, non è stato mai esaminato questo aspetto: la situazione cioè penosa dei piccoli proprietari privi di un reddito tale che consenta loro di far fronte alle esigenze della vita, dato che il fitto che percepiscono (che talvolta è inferiore alla fondiaria) è irrisorio perchè in trenta lunghi anni le poche migliaia di lire svalutate costituiscono una vera irrisione.

Ciò a differenza dei più fortunati, che sono in genere i grossi proprietari i cui immobili non sottoposti a regime vincolistico danno loro la possibilità di ricavare ingenti somme a dispetto di un criterio di equità e di giustizia.

In sostanza, questo disegno di legge, che presenta il rovescio della medaglia, si propone di venire incontro a coloro che vivono —

e sono i più — una vita grama e fatta di stenti e di seguire quella linea politica che in atto prevale e che consiste nel salvaguardare i redditi più bassi.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta avanzata dal senatore Marotta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge n. 1491 s'intende approvata.

Rinvio in Commissione dei disegni di legge:

« Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 » (1275), d'iniziativa del deputato Querci e di altri deputati (*Approvato dalla Camera dei deputati*); « Modifica dell'articolo 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47, in relazione agli articoli 57, 528 e 725 del Codice penale, sulla responsabilità degli addetti alla diffusione della stampa periodica » (11), d'iniziativa del senatore Nencioni e di altri senatori; « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 » (320), d'iniziativa del senatore Lugnano e di altri senatori; « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 » (398), d'iniziativa del senatore Pieraccini e di altri senatori (*Relazione orale*) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 », d'iniziativa del deputato Querci e di altri deputati,

già approvato dalla Camera dei deputati; « Modifica dell'articolo 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47, in relazione agli articoli 57, 528 e 725 del Codice penale, sulla responsabilità degli addetti alla diffusione della stampa periodica », d'iniziativa dei senatori Nencioni, Artieri, Bacchi, Basadonna, Bonino, Crollalanza, De Fazio, De Sanctis, Dinaro, Filetti, Fiorentino, Franco, Lanfrè, La Russa, Latanza, Majorana, Mariani, Paziienza, Pecorino, Pepe, Pisanò, Plebe, Tanucci Nannini e Tedeschi Mario; « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 », d'iniziativa dei senatori Lugnano, Boldrini, Petrella, Petrone e Sabadini; « Esclusione dei rivenditori professionali della stampa periodica e dei librai dalla responsabilità derivante dagli articoli 528 e 725 del Codice penale e dagli articoli 14 e 15 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 », d'iniziativa dei senatori Pieraccini, Arfè, Cipellini, Viviani, Rossi Doria e Zuccalà, per i quali è stata adottata la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

C O P P O L A . Domando di parlare per una questione sospensiva.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C O P P O L A . Onorevole Presidente ci accingiamo a discutere su questi disegni di legge connessi per materia, cioè i disegni di legge nn. 1275, 11, 320 e 398. Poichè in Commissione vi è stata una discussione che ha visto schieramenti su tesi contrastanti e poichè in quella sede era stata avanzata una richiesta formale di abbinamento, tenuto conto che le proposte di legge al nostro esame comportano modifiche di due articoli del codice penale e cioè degli articoli 528 e 725, il nostro Gruppo, indipendentemente da quella richiesta formale, chiede all'Assemblea ed a lei, signor Presidente, per poter avere ancora un po' di tempo per un ulteriore approfondimento della materia, particolarmente delicata, il rinvio dei disegni di legge in Commissione affinché

questa abbia la possibilità di valutare eventualmente l'ipotesi di agganciamento di questa discussione a quella relativa al secondo libro del codice penale che peraltro è già all'ordine del giorno (vi è la nomina del relatore ed è stato investito un sottocomitato) ed anche per avere la possibilità di aprire un ampio discorso di armonizzazione e soprattutto di adeguamento a norme costituzionali, che è particolarmente richiesto da vasti settori dell'opinione pubblica.

Pertanto, signor Presidente, chiedo formalmente che sia concessa questa sospensione rinviando alla Commissione i disegni di legge affinché questa possa valutare tempi e modi per un riesame della materia.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ai sensi del quarto comma dell'articolo 93 del Regolamento, nella discussione sulla questione sospensiva possono prendere la parola non più di un rappresentante per ogni Gruppo parlamentare e ciascun intervento non può superare i dieci minuti.

PETRELLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRELLA. Prendo la parola brevemente per ricordare che questa legge ha avuto un *iter* particolarmente travagliato e faticoso. Infatti è stata discussa nella passata legislatura alla Camera ed è passata al Senato che l'ha approvata con alcune modifiche; è stata nuovamente approvata alla Camera in questa legislatura e successivamente vi è stata una lunga discussione nella Commissione giustizia di questo ramo del Parlamento, per cui qualsiasi questione che doveva essere esaminata nel merito di questa legge è già stata abbondantemente discussa dall'altro ramo del Parlamento e nella nostra Commissione. Ora l'Aula ha in possesso tutti gli elementi per potersi pronunciare e appunto perciò ci opponiamo alla richiesta di sospensiva.

BROSIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROSIO. Signor Presidente, il Gruppo liberale sostiene *toto corde* la domanda di sospensiva. Questa discussione ci coglie, devo dire, di sorpresa e piuttosto impreparati. Riteniamo che l'argomento, sufficientemente delicato, richieda una maggiore attenzione, una più ampia discussione. Quindi molto fermamente aderisco alla richiesta di sospensiva, senza aggiungere altro.

LICINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LICINI. Solo per far presente, signor Presidente, che la richiesta di sospensiva fatta su un argomento che non è certamente marginale qual è quello dei provvedimenti all'esame dell'Aula non dico che ci colga di sorpresa ma ci fa certamente meditare sulla ragione di questa richiesta. In Commissione la materia è stata abbondantemente discussa; vorrei dire che, per chi è contro questa legge, il tempo per valutarne l'importanza, la validità o la non validità vi è stato. Tuttavia se una parte di tanta importanza politica quale quella che ha chiesto la sospensiva ha formulato questa richiesta, pensiamo che questa sospensiva, considerando quello che è stato l'antefatto della discussione in Commissione, miri ad una rimeditazione positiva sulla legge. Ed è soltanto in questa speranza, in questo auspicio, vorrei dire, in questa certezza, che non ci opponiamo e quindi ci associamo alla richiesta di sospensiva.

NENCIONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NENCIONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono d'opinione che tutta la materia deve essere disciplinata con un provvedimento organico. Pertanto, a prescindere dalla posizione di carattere politico, noi siamo per la sospensiva perchè tutta la materia possa essere rivista organicamente nel progetto di codice penale che tra giorni sarà all'esame di questa Assemblea.

A G R I M I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A G R I M I . Signor Presidente, dopo le dichiarazioni del collega senatore Licini mi pare che possa essere fugato ogni dubbio sulla circostanza che la richiesta possa essere stata avanzata a scopo defatigatorio o per fini che non abbiano lo scopo essenziale di approfondire un tema molto delicato. In Commissione da parte nostra è stato con molta chiarezza precisato qualche motivo di perplessità ed io non mi permetto di ripetere gli argomenti che certamente sarebbero esposti da me in maniera molto meno felice di quanto sia stato fatto, appunto, in Commissione, dal collega senatore Martinazzoli. Il tema è delicato perchè può portare ad una deviazione da una retta impostazione delle norme generali del codice penale, attraverso discriminanti ed esimenti che abbiano riferimento a particolari categorie di cittadini. Non dico che non si debba trovare il modo di eliminare gli inconvenienti lamentati, ma forse un modo più preciso e meno contraddittorio, rispetto alla indispensabile generalità del precetto penale, può essere escogitato. Il rinvio serve a questo scopo, non ad altro, secondo le dichiarazioni chiaramente espresse dal collega senatore Coppola.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la questione sospensiva, proposta dal senatore Coppola. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

P E R N A . Chiediamo la controprova.

P R E S I D E N T E . Procediamo alla controprova.

È approvata.

(Commenti dall'estrema sinistra).

Suspendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 16,55, è ripresa alle ore 17,15).

Discussione dei disegni di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (1455); « Costituzione del Consorzio del porto di Napoli » (1344), d'iniziativa del senatore Fermariello e di altri senatori

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli »; « Costituzione del Consorzio del porto di Napoli », d'iniziativa dei senatori Fermariello, Abenante, Papa, Valenza, Lugnano, Sema, Maderchi, Sgherri, Cavalli e Mingozi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Basadonna. Ne ha facoltà.

B A S A D O N N A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi corre anzitutto l'obbligo di ringraziarla, onorevole Ministro, perchè con il presente disegno di legge relativo alla costituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli ella ha potuto finalmente soddisfare l'aspirazione da tempo espressa dagli enti locali, dagli operatori economici, dai sindacati dei lavoratori della capitale campana per un assetto definitivo della struttura giuridico-amministrativa dello scalo partenopeo.

Nello scorso ottobre, quando ebbi occasione di sollecitare con un'interrogazione questo provvedimento, cercai di precisare i requisiti che sarebbe stato necessario attribuire al nuovo ente perchè rispondesse a quanto richiesto dagli organismi economici affinchè anche questa grande azienda che è il porto di Napoli possa avere prospettive valide.

Si disse allora che a questo fine occorreva che il nuovo ente consortile fosse dotato di un'ampia autonomia decisionale, che fosse provvisto fin dall'inizio di adeguati mezzi finanziari per l'avviamento della gestione e delle opere indispensabili, che gli fosse lasciata una sufficiente capacità opera-

tiva, che fosse rappresentativo di tutte le forze imprenditoriali ed operaie interessate alla vita del porto, nessuna esclusa. Queste caratteristiche del nuovo ente tanto più erano necessarie in quanto il ritardo con il quale si sarebbe giunti alla nuova struttura amministrativa del porto, e non certo, questa volta almeno, per colpa della classe dirigente locale, costituiva una delle cause del grave decadimento dello scalo partenopeo.

Come è noto, l'Ente autonomo del porto si è visto costretto, per le sue condizioni di provvisorietà, ad accantonare i problemi di fondo la cui soluzione poteva aprire una adeguata prospettiva di sviluppo allo scalo partenopeo e si è ridotto a vivere alla giornata portando avanti l'ordinaria amministrazione. Dopo lunghi anni di discussioni e di dibattiti su questo argomento, in tutte le sedi politiche, economiche, amministrative, sindacali e tecniche della città, si era finalmente giunti ad un orientamento quasi concorde su una proposta di legge approvata anche dagli enti locali. Sembrava che ormai il problema fosse stato chiarito in tutti gli aspetti, quando è stata decisa la nomina di una ennesima commissione specializzata che è pervenuta alle conclusioni in base alle quali è stato formulato il presente disegno di legge.

La prima carenza di questo strumento legislativo riguarda l'aspetto finanziario. Infatti l'intervento dello Stato, che in tutte le proposte formulate in questi anni era stato previsto in una somma dell'ordine di due o tre miliardi, viene rinviato in questa legge all'approvazione di un'altra apposita legge. Occorrerebbe invece che il nuovo ente subentrasse al decaduto nella pienezza dei poteri e con un'adeguata disponibilità di mezzi finanziari per avviare proficuamente il proprio lavoro. Infatti un massiccio programma di opere, di iniziative e di scelte dovrà essere affrontato dal nuovo organismo consortile perchè lo scalo napoletano possa soddisfare non soltanto nei disegni dei politici ma anche nella realtà concreta le esigenze dell'incalzante aumento dei traffici intercontinentali e del progresso tecnologico dei mezzi e dei sistemi di trasporto e assolvere il compito di grande porto del-

l'area comunitaria più vicino al continente africano ed al Medio Oriente; mentre, se non si provvederà in tempo a riparare i danni prodotti dall'abbandono, lo scalo marittimo napoletano, la cui struttura è rimasta sostanzialmente la medesima di 30 anni or sono, corre il pericolo di essere trascurato in un prossimo futuro dalle navi di tecnologia più avanzata.

È quindi estremamente urgente che al sistema portuale previsto dalla presente legge si dia una struttura adeguata con un piano regolatore ispirato ad una visione quanto più ampia è possibile, con un agevole collegamento alle grandi vie di comunicazione ed ai nuclei di sviluppo industriale, con l'acquisizione di aree al suo servizio nell'entroterra, la razionale suddivisione del perimetro per i tre rami in cui si articola l'attività portuale, il potenziamento degli impianti, delle attrezzature meccaniche, dei trasporti interni che allo stato rendono troppo onerose le operazioni di carico e scarico, il rifacimento dei piazzali e delle banchine, l'adeguamento degli ormeggi ed un'azione promozionale, soprattutto, che non è mai esistita e che deve essere organizzata per giungere dove sono ubicati i centri decisionali dei complessi produttivi che sorgono in Campania e nel Mezzogiorno.

Per quanto riguarda la giurisdizione dell'ente consortile, la legge ne prevede l'estensione ad un tratto di litorale quasi coincidente con la provincia napoletana, da Capo Miseno a nord-ovest al porto di Castellammare di Stabia incluso a sud-est; ciò in verità in contrasto con l'indirizzo seguito da un altro disegno di legge anche di iniziativa governativa che limitava l'ambito del consorzio all'arco marittimo cittadino. Un parere non dissimile a questo è contenuto in una proposta di legge d'iniziativa della regione Campania presentata dall'attuale presidente Cascetta e dal suo predecessore Servidio, nella quale in proposito si legge testualmente: « Allo stato non sembrano maturi i tempi e le condizioni per identificare con sicurezza questo più ampio sistema portuale; sembra opportuno adottare per il nuovo ente uno schema aperto, rapportato per ora allo scalo marittimo di Napoli, per il qua-

le occorre provvedere con urgenza, ma suscettibile di estensione se ed in quanto matureranno le necessarie condizioni ». Non sembra che in proposito la regione Campania abbia espresso il suo definitivo avviso. Comunque è da ritenersi per lo meno controversa la coraggiosa iniziativa per riunire in un solo organismo i 7 porti del litorale napoletano.

Sarebbe stato soprattutto opportuno, a mio avviso, su questa specifica materia un dibattito più approfondito di quello consentito dai ristretti termini di tempo da rispettare per l'approvazione del decreto-legge.

Per quanto ci riguarda noi giudichiamo favorevolmente la soluzione adottata, condivisa peraltro anche dagli enti locali napoletani, con la quale viene applicato il principio della complementarietà del porto di Napoli al sistema degli scali minori dislocati lungo l'arco marino della provincia anche a servizio immediato e coordinato degli insediamenti dell'area industriale.

In passato sono state avanzate alcune proposte rivolte ad ampliare ulteriormente la giurisdizione del consorzio fino a Salerno in considerazione che il sistema dei porti minori non può soddisfare tutte le esigenze di integrazione dello scalo napoletano. Comunque sin da ora appare indispensabile che l'azione promozionale del nuovo ente sia raccordata ai programmi di sviluppo in attuazione del porto di Salerno.

Certo, i problemi che nascono da una giurisdizione del consorzio dell'ampiezza prevista non sono pochi e non si esauriscono con la presente legge specie per quanto riguarda la equiparazione dei costi minori dei piccoli porti a quelli del porto di Napoli sensibilmente più elevati, che potrebbero causare una contrazione del traffico globale a favore degli scali extraprovinciali di Salerno e di Gaeta. Ma su questo argomento si intratterrà successivamente il collega Pistolese.

Per quanto riguarda gli enti consorziati risultano operate alcune esclusioni inspiegabili come quella del Banco di Napoli, la cui presenza era sempre prevista nelle altre proposte di legge, compresa quella comunista del collega Fermariello e di altri senatori, in considerazione della funzione de-

terminante che il maggiore istituto di credito meridionale ha svolto in tutti i tempi a favore dello sviluppo economico del Sud e della partecipazione a tutte le maggiori iniziative intraprese a questo fine. Non ritengo che la estromissione di questo istituto dalla più rilevante attività economica meridionale, quale il porto di Napoli, giovi al prestigio ed alla migliore funzionalità dell'ente consortile che peraltro tra le sue risorse annovera i contributi degli enti consorziati.

Va anche detto che in una città come Napoli, che affida al turismo le sue più valide prospettive di sopravvivenza (e che invece è in sensibile declino) sarebbe stato opportuno comprendere tra i partecipanti al consorzio almeno l'Ente provinciale del turismo di Napoli.

Un altro aspetto discutibile del disegno di legge in esame riguarda l'autonomia amministrativa dell'ente che non risulta sufficientemente garantita dalla composizione del consiglio direttivo e dell'assemblea e tanto meno dal sistema di nomina delle alte cariche direttive. Infatti il presidente è di nomina governativa, la vice presidenza viene affidata al direttore marittimo di Napoli, mentre nelle precedenti proposte era previsto che il presidente venisse eletto dall'assemblea e così uno dei due vice presidenti. Dei 50 membri dell'assemblea consortile 13 sono rappresentanti dello Stato, 1 della regione campana, 18 degli enti locali, 8 degli operatori economici e 10 dei lavoratori; dei 15 membri del consiglio direttivo, 7 sono rappresentanti dello Stato, 1 della regione, 3 degli enti locali, 2 degli operatori economici e 2 dei lavoratori. Da questa elencazione appare evidente l'elevata presenza burocratica ai danni dei lavoratori e degli imprenditori, cioè dei rappresentanti più qualificati degli interessi che gravitano sul porto, provvisti di esperienza specifica preziosa, ai quali pertanto andava assicurata una più larga partecipazione e ciò anche al fine di scongiurare una eccessiva politicizzazione del porto, destinata ad aggravare attraverso scelte influenzate da interessi partitici quelli che sono i mali antichi di tutti i porti maggiori, quindi anche di quello napole-

tano e cioè il malcostume, l'indisciplina ed a volte la mafia.

La tendenza centralistica della legge appare evidente quando stabilisce che alcune decisioni dell'assemblea e del consiglio non potranno avere pratica applicazione senza la preventiva autorizzazione dell'autorità di Governo alla quale dovranno essere sottoposte entro 10 giorni dalle delibere; quando riserva al Ministero della marina mercantile il diritto di eseguire a mezzo di propri dipendenti ispezioni ai vari servizi del consorzio e di adottare i provvedimenti che in conseguenza si riterranno necessari; quando dispone che importanti servizi del consorzio possano essere affidati a funzionari del Ministero e quando, infine, costituisce il collegio dei revisori dei conti esclusivamente con funzionari del Tesoro, della Marina mercantile, dei Lavori pubblici, delle Finanze e dell'Industria. Va, però, considerato che con questa struttura amministrativa è possibile snellire le procedure e evitare gli intralci che derivano dal tipo di vigilanza generalmente adottato dal Ministero della marina mercantile e cioè mediante il controllo di legittimità di ogni singola deliberazione, come viene giustamente sottolineato dall'onorevole relatore.

D'altra parte modifiche ed integrazioni al testo possono essere operate attraverso gli emendamenti che sono stati presentati anche dal nostro Gruppo tanto più che l'onorevole Ministro ha avuto occasione di affermare che questo disegno di legge non è uno schema rigido, ma è aperto a tutti i contributi. L'importante è che questo nuovo ente, dal quale non bisogna certo attendersi risultati miracolistici, potrà essere in condizioni di attuare la più razionale organizzazione dei servizi portuali ma soprattutto potrà operare proficuamente per la promozione dei traffici marittimi, attraverso un'azione unitaria e coordinata di tutti gli scali consorziati rivolti a soddisfare le esigenze dello sviluppo commerciale industriale e turistico dell'entroterra. Si attende cioè che venga aperto fra sistema portuale ed entroterra quel colloquio che non è stato mai sufficientemente avviato negli anni del dopoguerra. Ecco perchè riteniamo, anche se questa leg-

ge non ci soddisfa del tutto, che debba essere portata avanti per concludere al più presto la parentesi della gestione provvisoria attuale ed aprirne una nuova verso la quale si rivolgono tante speranze in un'ora tra le più difficili della vita economica del Sud e dell'intero paese.

Essa rappresenta nell'attesa di molti lo strumento indispensabile per il rilancio dello scalo partenopeo che non solo costituisce un pilastro dell'economia di Napoli ma di tutto il Mezzogiorno, le cui prospettive di riqualificazione e di sviluppo interessano l'intero paese.

D'altra parte una strategia di espansione del sistema portuale italiano coerente con la politica del riequilibrio economico del paese deve porsi come obiettivo principale la valorizzazione dei porti meridionali in grado di svolgere compiti di maggiore impegno quando ne abbiano le attitudini, per posizione geografica, tradizione marinara, vocazione mercantile, come è appunto il sistema dei porti incentrato su Napoli che la legge prevede. E vorrei aggiungere, nel concludere, che si attende il varo del consorzio, anche come premessa per rimuovere dalla condizione di stallo una iniziativa fondamentale per il rilancio dell'attività portuale partenopea, cioè la realizzazione del superbacino. L'attrezzatura dello scalo napoletano deve ritenersi ormai sfasata rispetto alle esigenze dei traffici marittimi connesse al crescente tonnellaggio delle navi in genere e delle petroliere in modo particolare.

Occorre attuare al più presto un'organizzazione adeguata per le riparazioni navali, indispensabile non solo per il richiamo delle linee di navigazione ma anche per i riflessi sulle attività industriali collaterali. Solo con l'attuazione di un tale impianto si potrà assicurare la sopravvivenza in un primo momento dello scalo napoletano per predisporlo poi ai compiti di maggiore impegno connessi alla funzione del paese nell'ambito comunitario. Se, come ella ebbe a dire, onorevole Ministro, l'istituzione del consorzio è la premessa perchè si possa parlare con concretezza del problema del superbacino, anche per questo siamo indotti a guardare

favorevolmente alla nascita del sospirato ente. (*Applausi dall'estrema destra*).

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

C O R R E T T O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'ottobre 1973 il compagno Pieraccini, nella sua responsabilità di ministro della marina mercantile, rilevò che la precarietà della situazione portuale a Napoli minacciava la paralisi completa di ogni iniziativa sul piano amministrativo e politico e si affrettò a nominare una commissione rappresentativa degli enti locali e delle forze economiche e sociali interessate alla vita ed all'attività del porto, per predisporre, sulla base di una larga e democratica consultazione, un provvedimento legislativo che rappresentasse uno strumento idoneo ad inserire Napoli nel processo di rinnovamento del sistema portuale italiano. La brevità dei tempi tecnici, la necessità di evitare una ulteriore deprecabile proroga del vecchio e inefficiente Ente autonomo e la sollecitazione che il sindaco di Napoli, accompagnato dal compagno professor Labriola, rappresentò al Ministro a nome della città, che finalmente prendeva coscienza della centralità della sua funzione portuale, indusse il compagno Pieraccini a proporre un provvedimento legislativo di urgenza per la istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli, che è stato regolarmente approvato dal Consiglio dei ministri e pubblicato in data 11 gennaio 1974.

Dobbiamo prendere atto con soddisfazione che, per la prima volta, un ministro della marina mercantile si è servito della forma del decreto-legge, non già per prolungare indefinitamente nel tempo una situazione di crisi istituzionale e di inefficienza operativa, che si trascinava da ben tre anni e mezzo, ma finalmente per dare al porto di Napoli ed agli altri porti adiacenti, che con esso si integrano, uno strumento nuovo ed originale, col quale inserirsi in modo efficace e, forse, decisivo nella grande battaglia dello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno.

Occorre, quindi, dire che, anche sul piano della correttezza costituzionale, mai provvedimento legislativo emanato dall'Esecutivo, ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione, fu più giustificato da validi motivi di necessità e di urgenza.

Rispetto alla logora normativa dell'Ente autonomo del porto la nuova struttura del Consorzio contiene le potenziali fondamenta per realizzare un organismo capace di soddisfare l'esigenza più volte avvertita di una organizzazione portuale moderna, che non perda di vista lo stretto collegamento esistente tra le diverse attività tipiche dello scalo commerciale marittimo e quelle della cantieristica e della evoluzione tecnologica del mezzo nautico, nonché la necessità di integrare tra loro lo sviluppo industriale ed agricolo delle zone interne con quelle dei porti. Trattasi, infatti, di esigenze vitali per l'economia nazionale, ove si tenga conto della posizione geografica del nostro paese al centro del Mediterraneo, bagnato per tre quarti dal mare, e del ruolo preminente che sostengono gli scali marittimi, attraverso i quali transitano oltre 300 milioni di tonnellate di merci all'anno, e, tra esse, il 90 per cento di tutte le merci importate dal nostro paese e circa il 65 per cento del totale dei prodotti semilavorati o finiti esportati, di cui è ben chiara l'assorbente importanza nell'economia nazionale.

Tra i diversi aspetti del decreto-legge di istituzione del Consorzio che appaiono più qualificanti e più meritevoli di attenzione, sono senz'altro quelli dell'allargamento della circoscrizione, dell'apporto finanziario e dell'autonomia decisionale dell'ente che sorge.

È intuitivo che l'allargamento circoscrizionale costituisce la base per spostare l'attenzione non più al semplice piano regolatore del porto di Napoli, ma per allargare l'orizzonte spostandolo sui criteri che prevedono una pianificazione dell'intera fascia costiera consortile, non considerata isolata ed avulsa dalle zone dell'entroterra, ma con queste integrata e strettamente collegata.

Soltanto se visto con tale angolazione l'allargamento della circoscrizione acquista un

significato funzionale e rappresenta un elemento incentivante lo sviluppo armonico dei diversi scali consortili, poichè consentirà una reale specializzazione dei singoli scali, secondo la vocazione di ciascuno di essi, fuggendo le egemoniche visioni di un porto macroscopico, quale quello di Napoli, e di porti vassalli minori, fagocitati nell'orbita di quello maggiore.

Di contro il sistema portuale campano, che il consorzio delinea, deve essere visto come integrazione funzionale delle esigenze dei singoli scali a prescindere dalla dimensione dei medesimi.

Soltanto con tale visione è possibile realizzare gli interessi della collettività e salvaguardare le legittime aspettative dei lavoratori e delle altre categorie operanti nei porti della circoscrizione.

Di talchè la necessità di definire con estrema chiarezza il concetto di ambito portuale, proprio per la salvaguardia di queste esigenze di specializzazione e di funzionalità degli scali consorziati, appare assolutamente prioritaria e determinante per la effettiva realizzazione di un sistema portuale campano, mentre la specializzazione dei diversi porti costituirà anche elemento chiarificatore per la sollecita realizzazione del superbacino di carenaggio, visto come infrastruttura, non più al servizio di un solo scalo, bensì a servizio di un intero sistema portuale.

Tali scelte vanno inquadrare nella premessa che il consorzio ha una sua precisa funzione di servizio di pubblico interesse suscettibile di ampi sviluppi in tutti i settori dell'attività economica.

D'altro canto occorre tener presente che la gestione diretta dei servizi portuali può e deve tendere ad una riduzione dei costi, eliminando le molteplici e spesso antieconomiche attività private e speculative che, per sopravvivere, non esitano ad addebitare alle merci gli oneri delle loro gestioni parasitarie. Questo obiettivo dovrà essere ricercato con un'azione di mobilitazione permanente delle forze e degli interessi che si muovono nei porti, con un costante confronto di idee ed un dibattito vivo ed approfondito

nelle sedi delle rappresentanze democratiche degli enti associati nel consorzio, che costituiscono, con i lavoratori, la maggioranza degli organi direttivi.

Ciò allo scopo di gettare le basi di una politica portuale che si colleghi alle profonde trasformazioni del trasporto marittimo ed in stretto collegamento con la città, con la regione, con l'entroterra produttivo e le aree di consumo e che scaturisca da un proficuo rapporto con le rappresentanze delle categorie socio-economiche che operano nel porto, particolarmente con i sindacati, al fine di operare scelte programmatiche durevoli, che facciano del sistema portuale campano un elemento di promozione e di sviluppo dell'intera economia meridionale, con livelli di efficienza, di produttività e di costi competitivi.

Di talchè l'aspetto finanziario e quello della rappresentanza democratica negli organi del consorzio appaiono determinanti e pregiudiziali, al fine di assicurare il necessario gettito finanziario per far realizzare al consorzio le finalità istituzionali e per determinare un corretto orientamento sulle scelte di base che gli organi consortili sono chiamati ad adottare.

Per il conseguimento delle finalità e degli scopi che ho appena lumeggiato, il decreto-legge sottoposto alla ratifica del Senato appare, a nostro avviso, bisognoso di qualche ritocco, soprattutto per quanto concerne la composizione degli organi consortili, togliendo alcune inconferenti presenze dei Ministri, già peraltro rappresentati negli organi stessi attraverso i propri rappresentanti periferici territorialmente competenti, e dando invece più spazio alle rappresentanze degli enti locali e della regione Campania.

Tali principi sono stati da me tradotti in forma articolata negli emendamenti depositati presso la Presidenza del Senato. (*Applausi dalla sinistra*).

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

S I C A . Signor Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, sento il

dovere, prima di entrare nel merito del decreto-legge che oggi viene posto al nostro esame per la sua conversione in legge, di esprimere, a nome del Gruppo della democrazia cristiana e in particolare come napoletano, la più viva soddisfazione per questo provvedimento legislativo, che era vivamente atteso da tutta l'opinione pubblica partenopea, perchè viene a colmare una lacuna che si faceva ogni giorno più pesante e che gravava sull'economia della città e della provincia in modo particolare. Infatti il porto di Napoli e i porti minori ad esso collegati, con tutte le molteplici attività ad essi connesse, direttamente o per induzione, sono elementi fondamentali per l'economia dell'intera provincia, di cui molte volte condizionano gli elementi sociali ed anche politici.

È proprio in considerazione di questi aspetti economici, sociali e politici, che gli enti locali e in particolare l'amministrazione provinciale, la regione, i sindacati, le organizzazioni di categoria, i partiti politici, la stampa cittadina hanno dedicato al problema notevole impegno con convegni di studio, tavole rotonde ed assemblee. In una delle ultime riunioni dedicate al tema del porto — l'incontro dei dirigenti dell'ente autonomo del porto di Napoli con i parlamentari napoletani, promosso allo scopo di procedere ad un aperto e costruttivo scambio di opinioni per sottrarre il porto all'attuale stato di ristagno — il presidente dell'ente architetto Rivieccio, ebbe a dichiarare che il porto di Napoli, che assorbe direttamente e indirettamente oltre 10.000 persone, è tuttora in grado, a dispetto della crisi odierna, di acquistare piena vitalità in un ristretto arco di tempo, ricostituendo e potenziando così quella sua funzione di fattore localizzativo di attività economiche nella regione, che costituisce il suo entroterra naturale; ma considerando altresì il suo ruolo di elemento primario di un sistema portuale del basso Tirreno, avente funzione di riequilibrio nei confronti del predominante ma anche congestionato sistema portuale nord-occidentale, e configurandosi nel contempo come un fattore strategico ai fini

dello sviluppo del Mezzogiorno, in aderenza a quelle che sono le linee programmatiche dell'azione di governo, che mirano al potenziamento della capacità produttiva delle regioni meridionali come fattore determinante dell'aumento di tali capacità nel più vasto ambito nazionale ed europeo. Una visione cioè del porto di Napoli, inteso nella accezione più vasta recepita dal provvedimento al nostro esame, che si differenzia notevolmente da quella che era stata configurata per lo stesso nel cosiddetto « progetto '80 ».

La parte relativa ai sistemi portuali dell'appendice di tale rapporto distingue tra sistemi portuali principali, dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico, con funzioni essenzialmente continentali, e sistemi del basso Tirreno e del basso Adriatico con compiti di proiezione del trasporto marittimo nell'*hinterland* peninsulare. Si avrebbe, cioè, una differenziazione nei due sistemi, di cui il primo avrebbe caratteristiche continentali, sviluppandosi soprattutto nelle direttrici Genova-Livorno per il Tirreno, prevedendo in particolare per il primo la realizzazione di un grande porto petrolifero in grado di ricevere le superpetroliere con alto indice di sicurezza e per il secondo la sua specializzazione come centro per la movimentazione dei *containers* e nella direttrice Venezia-Trieste per l'Adriatico; mentre il secondo sistema avrebbe caratteristiche di secondo piano, essendo ridotto al rango di traffico quasi locale indirizzandosi per il Tirreno verso gli scali di Napoli e Salerno e per l'Adriatico verso quelli di Bari, Brindisi e Taranto. In particolare il « progetto '80 » prevede che il porto di Napoli dovrebbe avere prevalentemente un traffico passeggeri e di navi traghetti e quello di Salerno dovrebbe essere attrezzato per un limitato traffico di contenitori, con esclusione da entrambi detti porti di ogni traffico di petrolio, che dovrebbe essere dirottato verso altro attracco specializzato nella costa del medio-basso Tirreno, lontano da centri abitati e non in prossimità delle aree di rilevante interesse turistico.

Non è certo il caso di dilungarsi in questa sede su queste amenità (per usare un

termine eufemistico ed essere benevoli), che sono d'altro canto in palese e stridente contrasto con le previsioni e le direttive che erano già state impostate nello schema di sviluppo economico della Campania, predisposto dal comitato regionale per la programmazione economica di quella regione e che devono ancora oggi ritenersi valide. Ma vorrei rilevare che attribuire una funzione secondaria al porto di Napoli, una funzione cioè di mera proiezione del trasporto marittimo nel retroterra dell'Italia peninsulare, significa snaturare la sua vocazione naturale e invertire una tendenza, che è stata appunto naturale in questi tempi e che si è andata anzi sempre più accentuando in questi ultimi anni, di internazionalizzazione dei traffici dello scalo partenopeo. Il movimento internazionale delle merci, di merci cioè provenienti da porti esteri e di merci imbarcate in direzione di porti esteri, ha infatti rappresentato non solo una quota prevalente del complessivo movimento di merci del porto di Napoli, tra un minimo del 69 ad un massimo dell'89 per cento, ma altresì una quota superiore a quella corrispondente nel complesso dei porti italiani, ove tale movimento internazionale ha oscillato dal 68 al 75 per cento circa di quello totale. Nè vale obiettare che tale percentuale si riferisce prevalentemente al traffico di olii minerali grezzi e derivati, perchè tale asserzione ha eguale valore anche per gli altri porti italiani. Affermare poi il principio che dovrebbe essere escluso dal porto di Napoli ogni traffico di petrolio significa voler dare all'economia della città di Napoli e della sua provincia un colpo mortale, sottraendole una realtà concreta ed operante oltre che di vitale importanza qual è quella costituita dall'esistenza di una grande industria della raffinazione del petrolio con un conseguente ragguardevole movimento in entrata e in uscita di navì che trasportano greggio e suoi derivati.

Ho detto prima, d'altra parte, che lo schema di sviluppo economico della Campania si indirizza verso direttrici completamente opposte. Dopo aver rilevato che la qualificazione produttiva e funzionale del porto di

Napoli è strettamente connessa alla qualificazione ed allo sviluppo industriale di Napoli e del Mezzogiorno in generale, tale schema afferma testualmente che « il porto di Napoli dovrà essere, anche per la sua posizione geografica, un porto di servizio al centro del Mediterraneo e un porto veloce per i trasporti containerizzati ». Esso dovrà essere cioè un porto polifunzionale: petrolifero per la quantità di olii che vi si maneggeranno; industriale per le riparazioni navali che vi si potranno compiere e per i bacini di carenaggio di cui dovrà essere dotato, nonchè per la presenza e la vicinanza di cantieri navali; commerciale per i depositi e gli impianti di stoccaggio; turistico per l'intenso movimento di passeggeri che vi sbarcano ogni anno.

Vorrei a tal proposito rilevare che fatti nuovi sopravvenuti in questi ultimi tempi avvalorano, ancorchè sminuirle, le tesi del comitato regionale per la programmazione economica della Campania. Quando si è detto che il porto di Napoli deve essere un porto di servizio al centro del Mediterraneo si è anticipata forse una realtà politica ed economica che si va ora sempre più accentuando e che deve essere con particolare attenzione considerata dalla classe politica, principalmente dal Governo e dal Parlamento. È innegabile infatti che nuove presenze si affacciano nel bacino mediterraneo e che le esigenze di traffici commerciali si vanno facendo sempre più intense. Ad uno scambio basato essenzialmente sulla vendita del petrolio greggio da parte dei paesi produttori della penisola arabica con pagamento in valuta pregiata oggi si sostituisce lo scambio tra lo stesso prodotto e merci o attrezzature industriali da parte dei paesi consumatori.

L'essenza degli accordi raggiunti nel recente viaggio del nostro ministro degli esteri onorevole Moro è proprio questa: che si aprono nuove prospettive per i nostri prodotti industriali verso mercati dai quali eravamo prima assenti o quasi. Di qui la necessità che siano potenziati gli scali della nostra costa centro-meridionale, che vengano ad assumere un'importanza sempre mag-

giore nel quadro di questa nuova politica di scambi economici internazionali.

Risponde il decreto-legge a queste nuove esigenze? Ha recepito le istanze che le forze politiche, imprenditoriali, sindacali hanno rappresentato nei loro convegni e nei loro dibattiti? L'esame approfondito che la Commissione lavori pubblici e marina mercantile del Senato ha fatto del provvedimento ed il dibattito sereno che si è svolto, pur in toni alcune volte accesi, l'accoglimento dei principi informativi dello stesso decreto con unanimità di voti, la stessa soddisfazione espressa dall'opinione pubblica napoletana e dagli enti locali non possono non portarci ad una risposta affermativa.

In un suo articolo pubblicato sul più diffuso quotidiano del Mezzogiorno l'onorevole Pieraccini, ministro della marina mercantile, affermava che il nuovo ordinamento del porto di Napoli è « un fatto importante non solo perchè riguarda uno dei nostri maggiori porti, ma in quanto segna una svolta, un salto di qualità nella politica portuale italiana, realizzando completamente il primo sistema portuale italiano ed iniziando così una politica che porta ad individuare i punti-chiave di tutto il sistema dei traffici marittimi, i punti ove occorre concentrare il massimo sforzo, così da renderli competitivi sul piano internazionale, efficienti per la nostra economia, validi per ridare al Mediterraneo il peso necessario per un equilibrato sviluppo dell'economia italiana ed europea ».

Mi pare che uno dei primi aspetti positivi da mettere in luce è che il Consorzio del porto di Napoli, oltre al fatto di aver creato il primo sistema portuale italiano, si è visto riconosciuta la sua natura di ente pubblico economico. L'ente cui esso succede, l'Ente autonomo del porto, istituito nel 1940 con una proiezione trentennale e poi prorogato, con tutte le difficoltà ed i problemi posti dalle varie leggi di proroga, fino al 31 dicembre 1973, aveva compiti e fini limitati. Una azienda cioè dei mezzi meccanici, come è stato esattamente posto in luce, con competenza sul demanio del compartimento marittimo di Napoli (*interruzione del senatore*

Pistolese) e di gestione della sezione marittima, mentre le opere marittime, dalle maggiori attrezzature alle più modeste, restavano riservate alla competenza esclusiva dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Noi non disconosciamo che vi era stato un provvedimento del 1940; diciamo soltanto che quel provvedimento risulta notevolmente superato. Del resto la stessa parte politica cui il senatore Pistolese appartiene ha riconosciuto che quel provvedimento è completamente superato dalla realtà nuova. Altrimenti dovremmo riconoscere una staticità dell'attività legislativa in contrasto con i nuovi aspetti della realtà.

Se qualche osservazione ci è consentito fare — e la facciamo, onorevole Ministro, così come abbiamo fatto in sede di Commissione e di comitato ristretto, con spirito costruttivo, al fine di ottenere un miglioramento del provvedimento — esse si riferiscono essenzialmente ad alcuni aspetti che non intaccano la validità del provvedimento nel suo complesso. È stato forse con fondatezza — ma il problema si era già posto in sede di esame di Commissione — osservato che la dizione « ambiti portuali » all'articolo primo è estremamente ambigua e che sarebbe stato più opportuno estendere la circoscrizione dell'ente a tutto il demanio marittimo compreso tra la località denominata Capo Miseno ed il porto di Castellammare di Stabia. Così come una delega permanente per la determinazione in più o in meno di tale circoscrizione potrebbe far sorgere problemi di legittimità.

La Commissione ha ritenuto di dover mantenere il testo governativo che è parso il più aderente alle necessità ed ai problemi che potevano sorgere da una dizione più vasta per il primo dei quesiti, mentre non si è posto il secondo. Vorrei che ella, onorevole Ministro, considerasse tali osservazioni, esaminandole al lume di una più rigorosa interpretazione giuridica della norma.

Altro quesito postoci: perchè fra gli enti che partecipano al consorzio del porto indicati specificamente all'articolo 3 non figura il Banco di Napoli, che pure è presente in tutti gli enti economici napoletani? Ha

un particolare significato, ci si è chiesti, questa esclusione o è stata soltanto determinata da motivi contingenti? Devo dire che la discussione in sede locale è stata molto approfondita sull'argomento e che in particolare la direzione provinciale ed il Gruppo parlamentare napoletano del mio partito hanno esaminato il problema con molta ponderazione. È noto che le tavole istitutive del Banco danno allo stesso un carattere particolare, che non è certamente solo quello dell'istituto di credito, così come si verifica per le altre banche di interesse nazionale.

Non si pone quindi il problema di una concorrenza con tali altri istituti di credito. Il Banco ha, o dovrebbe avere per dire meglio, tra i suoi compiti una funzione propulsiva dell'economia napoletana e del Mezzogiorno d'Italia in particolare. Questa sua funzione è stata oltremodo limitata in questi ultimi anni, venendo meno quella spinta propulsiva che esso avrebbe dovuto avere quasi come un volano in tali campi. Direi anzi che ha assunto sempre di più un atteggiamento di assenteismo o di estraneità in ordine ai problemi di maggiore rilievo del Mezzogiorno, apparendo spesso come un istituto superato, non più consono alla nuova realtà socio-economica del Mezzogiorno. In particolare per i problemi del porto, l'alienazione dei magazzini generali ha fatto ingenerare la convinzione di un suo disinteresse a tali problemi e la sua volontà di restare estraneo all'ente che si andava formando e di cui era stata già preannunciata la nascita. Certamente vi è una situazione di difficoltà obiettiva per l'azione del Banco, non ultima la proroga oltre ogni limite di prevedibilità del suo consiglio generale scaduto da oltre un quinquennio e non ancora rinnovato, nonostante le continue pressioni fatte in particolare da parlamentari napoletani di tutti i gruppi politici. Ed io vorrei profittare di quest'occasione per rivolgere un nuovo invito all'Esecutivo perchè gli ostacoli che eventualmente si frappongono a tale nomina vengano al più presto superati dando così un impulso nuovo ad un istituto che minaccia altrimenti di autosclerotizzarsi.

Noi ci rendiamo conto di tali difficoltà e siamo anche pronti ad accettare in questa

sede l'ingresso del Banco di Napoli tra gli enti consorziati del porto (anche se per la verità è prevista nello stesso decreto-legge la possibilità di partecipazione, oltre che di quelli già indicati, di altri enti pubblici del Mezzogiorno) purchè però tale partecipazione non abbia un significato soltanto formale ma si tratti di una partecipazione sostanziale ad un ente che per la sua nuova configurazione si predispone ad operare incisivamente sull'economia napoletana.

L'articolo 4 del decreto-legge parla delle disponibilità finanziarie del consorzio. È parso ovvio che non si poteva parlare in questo caso di eventuali contributi dello Stato, ma che fosse fissato il principio della contribuzione annuale dello Stato, che essendo uno degli enti consorziati ha l'obbligo di corrispondere una sua contribuzione così come si verifica per gli altri enti che partecipano al consorzio.

È parso altrettanto ovvio — ed è questa la motivazione di alcuni degli emendamenti predisposti da tutti i Gruppi e presentati dalla Commissione — che il nuovo ente, succedendo al precedente (al quale viene a succedere in tutte le attività e passività; così si esprime l'articolo 22 del decreto-legge) non potesse accollarsi il *deficit* consolidato di 2 miliardi di lire iniziando così la sua attività con un pesante passivo e che lo Stato provvedesse quindi al ripiano di tale passività creando il presupposto per un avvio ottimale della sua attività.

Altro rilievo che vorrei fare concerne il carattere fortemente corporativo, e perciò stesso superato, che si riscontra nella composizione degli organi del consorzio, assemblea e direttivo, oltre alla loro pletoricità ed alla mancanza di esperti in essi. Sarebbe stato preferibile avere degli organi più agili, con persone anche più qualificate che non assumano soltanto la veste di consiglieri, scaricandosi con questa stessa veste di ogni loro responsabilità, ma che siano responsabilizzate con la loro presenza decisionale appunto negli organi del consorzio.

È evidente, onorevoli colleghi — e mi avvio rapidamente alla conclusione — che questo decreto-legge non risolve, e credo non voglia risolverla, tutta la problematica del

porto di Napoli. Lo ha dichiarato d'altronde lo stesso onorevole Ministro nella sua esposizione in Commissione ed è detto nell'articolo che ho testè citato.

Il problema della legge-quadro, il problema del rifinanziamento del « piano azzurro » (un apposito disegno di legge è già all'esame dell'altro ramo del Parlamento) quale ulteriore *tranche* di un completo piano di finanziamento per i porti italiani sono problemi che investono l'intera politica portuale del nostro paese.

A fianco a questi vi sono i problemi particolari del porto di Napoli e quelli della sua nuova circoscrizione. La costruzione del bacino di carenaggio, per il quale con la legge 10 luglio 1969, n. 470, fu disposta la costruzione di un impianto fisso con l'annesso impianto di degasificazione delle navi con uno stanziamento di un contributo a carico del Ministero dei lavori pubblici — massimo di 12 miliardi di lire pari all'80 per cento della spesa — e per cui tutto il problema deve essere reimpostato *ex novo* con riferimento all'altro problema dell'ampliamento a levante del porto; la ristrutturazione delle banchine e dei moli, se non si vuole che si verifichi a Napoli quanto si è già verificato nel porto di Palermo; il problema, che oggi va certamente inquadrato in una luce nuova, tenendo conto della nuova circoscrizione portuale, dell'ampliamento del porto; la localizzazione dei porti turistici che vanno assumendo un'importanza sempre maggiore; la destinazione e la funzione dei porti minori entrati a far parte della nuova struttura del consorzio del porto di Napoli: questi i maggiori problemi che dovranno essere affrontati con tempestività e con serietà.

Lei, onorevole Ministro, ha chiuso il suo articolo, che ho citato tante volte, sul porto di Napoli dicendo che un passo importante, essenziale era stato compiuto nel quadro di una più vasta politica per Napoli e per il Mezzogiorno. Ci auguriamo che le aspettative riposte in questo provvedimento non vadano deluse e che il nuovo ente assuma il suo posto nella battaglia meridionalista in questo difficile momento per l'economia della nazione e per la vita delle nostre isti-

tuzioni democratiche, che in particolar modo a Napoli sono sottoposte a dura prova da violenti attacchi eversivi. Al di là di una vuota demagogia, della quale troppo spesso anche noi sentiamo il richiamo e che dobbiamo sforzarci di respingere se vogliamo superare queste difficoltà, nel richiamo ai doveri e non soltanto ai diritti che ciascuno di noi ha come singolo e quale membro della collettività nazionale, nell'auspicio che questo provvedimento legislativo sia un richiamo alla serietà del lavoro ed all'onestà di intenti, riaffermiamo la nostra soddisfazione per l'emanazione del decreto-legge concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli con la speranza che esso sia l'avvio per la soluzione di tanti altri, non meno urgenti e non meno importanti, problemi della città partenopea. (*Applausi dal centro*).

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

P I S T O L E S E . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, debbo subito confermare quanto è stato già precisato dai colleghi che mi hanno preceduto e cioè che la nostra parte politica non può essere, in linea di massima, contraria alla conversione in legge del presente decreto.

Dopo ben 4 proroghe dell'Ente autonomo del porto di Napoli era tempo che si addivenisse ad una adeguata regolamentazione della materia anche se l'ente del porto aveva assolto i compiti a suo tempo ad esso demandati. Ed occorreva procedere a questa adeguata regolamentazione per evitare il protrarsi di una situazione di stagnazione e di stallo che aveva praticamente paralizzato ogni iniziativa negli ultimi anni per l'incertezza determinatasi sulle sorti dell'ente e sul futuro di ogni programma.

Diciamolo pure, signor Ministro, che con il sistema delle proroghe e dei rinvii, tanto cari ai governi che si sono succeduti negli ultimi anni, non si fa altro che scoraggiare ogni attività, bloccare ogni iniziativa e pregiudicare l'efficienza funzionale e programmatica di ogni settore, determinando, se non

direttamente, certamente come concausa fondamentale, quella crisi generale del sistema che ha portato l'economia italiana nella tragica situazione nella quale attualmente si trova.

Il collega Sica ha fatto riferimento poco fa alla mancata designazione dei componenti del consiglio di amministrazione del Banco di Napoli e questo è uno dei tanti aspetti delle proroghe cui l'attuale Governo e quelli precedenti abitualmente sono ricorsi. Così è avvenuto per il porto di Napoli la cui mancata, tempestiva ristrutturazione ha fortemente contribuito al mancato rilancio dell'economia meridionale già tanto depressa per i molteplici fattori che tutti ben conosciamo.

Non posso non fare un breve cenno alle lunghe discussioni e ai dibattiti che si sono svolti a Napoli sull'argomento in relazione al porto ed ai porti vicini per dare un nuovo aspetto formale e sostanziale più consono alle mutate esigenze dei traffici moderni nel quadro di un più ampio ed approfondito assetto del territorio; progetti e disegni di legge predisposti anche dalla nostra parte politica, ai quali ha partecipato molto attivamente il senatore Basadonna che vi ha parlato prima, per la creazione di un consorzio che comprendesse tutte le forze economiche, imprenditoriali e lavoratrici interessate al settore.

Vogliamo dare atto a lei, signor Ministro, con piena lealtà di aver dimostrato la concreta volontà di attuazione di questa tanto attesa aspirazione delle popolazioni meridionali e ringraziarla comunque per la iniziativa adottata con il presente decreto-legge.

Ovviamente non possiamo non formulare delle critiche, delle osservazioni e dei suggerimenti. Innanzitutto occorre tener presente che lo strumento legislativo che stiamo per approvare è soltanto un mezzo per raggiungere quelle finalità promozionali che tutti ovviamente auspichiamo, ma come sempre occorre che segua una precisa volontà politica per il potenziamento e la funzionalità dell'iniziativa, ed occorrono uomini onesti, competenti che sappiano mantenersi al di

fuori di ogni suggestione politica e che abbiano il senso delle proprie responsabilità e pospongano ogni interesse personale o di gruppo al superiore interesse della collettività che, in un certo momento della loro vita e delle loro funzioni, si trovano comunque a rappresentare. Senza queste premesse tutto ciò che andiamo a fare diventa assolutamente inutile, serve soltanto a fare della demagogia, sostituendo *sine die*, come certamente avverrà, al presidente dell'ente disciolto, un commissario governativo che non potrebbe fare altro che proseguire nella situazione di immobilismo nella quale il porto di Napoli già si trova da molti anni. Continueremo ad andare avanti con delle altre proroghe per quanto riguarda il nuovo presidente del consorzio.

Passando alla valutazione del decreto, vorrei veramente formulare subito una protesta, signor Ministro, perchè stiamo discutendo in Aula un disegno di legge che è già stato modificato ieri dalla Commissione e di cui non conosciamo il testo definitivo.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. La Commissione non ha modificato niente.

PISTOLESE. Allora si tratta solamente di emendamenti che saranno esaminati successivamente, ma anche questi emendamenti non li conosciamo ancora, non sono nè pubblicati nè stampati. Si renderà conto dell'imbarazzo, signor Ministro, se dobbiamo discutere su un testo di legge che non è quello definitivo, essendovi emendamenti concordati, che ancora oggi non conosciamo.

PRESIDENTE. Ma saranno oggetto di discussione in sede di esame degli articoli.

PISTOLESE. Certo, signor Presidente. Passando alla valutazione del decreto-legge, nel testo che noi conosciamo, da convertire in legge, dirò subito che è certamente un fatto positivo avere ampliato la circoscrizione consortile all'intero golfo di

Napoli, per l'organicità del sistema portuale e per la funzione complementare e sussidiaria dei porti minori rispetto al porto di Napoli. Parimenti positiva appare l'indicazione dei fini e dei compiti del consorzio, che ricalcano in gran parte quelli della legge del 1940. In definitiva molti dei punti sono esattamente ricopiati dalla legge del 1940 ed altri si riferiscono alla nuova problematica della programmazione economica regionale, nazionale, nelle più moderne esigenze di elaborazioni e ricerche sia di ordine tecnico e scientifico, sia di ordine urbanistico e territoriale, tanto per usare quella terminologia che è oggi a tutti tanto cara; perchè noi ci entusiasmiamo, a volte, di espressioni che dovrebbero rappresentare le formule dell'avvenire, ma che in definitiva non fanno altro che ripetere concetti e problemi che con altre parole sono sempre esistiti. Qualche osservazione va fatta sugli enti consorziati di cui all'articolo 3 per la carenza di specifici rappresentanti degli enti provinciali del turismo; ne abbiamo parlato anche ieri nel sottocomitato. Anche se gli enti provinciali del turismo sono oggi acquisiti dalla regione, ed anche se viene ampliato il numero dei rappresentanti della regione, noi riteniamo che una rappresentanza specifica dell'Ente provinciale del turismo sarebbe stata utile ed opportuna ed in tale senso presenteremo un emendamento. È ovvio che la presenza della regione comprende anche il turismo, ma essa comprende tutti gli altri interessi, per esempio, l'agricoltura; allora sarebbe inutile inserire nell'assemblea i vari rappresentanti delle forze economiche e

sociali. Quindi noi diciamo che, pur essendovi la regione con i suoi tre rappresentanti, nulla impedisce di inserire anche un rappresentante del turismo per i grossi problemi portuali inerenti al traffico dei passeggeri e a tutta l'attività turistica che gravita sul porto di Napoli.

Non posso non ripetere poi quanto ho già detto circa la mancanza di congrui stanziamenti per sopperire agli oneri amministrativi, funzionali e promozionali del consorzio, oneri che l'articolo 4 del decreto-legge indica molto genericamente e senza alcun riferimento ad ogni e qualsiasi previsione di spesa. Mi risulta che nelle trattative del sottocomitato ieri sera si parlava di uno stanziamento iniziale di 2 miliardi. Ritengo, signor Ministro, che commettiamo una grossa irregolarità giuridica e formale non indicando gli stanziamenti e i fondi che occorrono al funzionamento del consorzio. Infatti il nostro codice civile impone, tra i requisiti necessari per la costituzione di consorzi, la costituzione del fondo consortile, così come impone il patrimonio per tutte le fondazioni. Ora, anche se questo è un consorzio di diritto pubblico, non possiamo non prevedere l'esistenza dei mezzi finanziari che lo dovranno far funzionare. Non basta uno stanziamento iniziale per dare l'avvio: daremo l'avvio, ma dopo un anno saremo fermi o dovremo tornare al vecchio sistema di aumentare gli stanziamenti. Tanto vale partire con una legge organica, con dei finanziamenti pre-stabiliti annuali, con contributi precisi a carico dei vari enti che fanno parte del consorzio.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue PISTOLESE). Passando agli organi del consorzio, vorrei fare una prima notazione di carattere formale. Poichè l'ufficio di presidenza deve essere composto dal presidente, dal vice presidente e dai due segretari dell'assemblea e del consiglio, queste due ultime cariche dovrebbero essere previ-

ste in modo organico. Ne abbiamo parlato già ieri: poichè fanno parte di un ufficio di presidenza che deve avere delle specifiche funzioni, dobbiamo prevedere sia nell'assemblea che nel consiglio direttivo l'esistenza di un segretario con veste formale che deve poi far parte del comitato di presiden-

za. Non si tratta di un segretario saltuario che può redigere il verbale di una data seduta, ma deve essere una carica ufficiale di segretario dell'assemblea e di segretario del consiglio, carica che poi porta automaticamente questi due segretari a far parte dell'ufficio di presidenza. Come ho detto, questa è una notazione di carattere strettamente formale.

Per quanto riguarda la costituzione dell'assemblea, che è l'organo sovrano del consorzio, a noi pare che essa sia costituita da un numero eccessivo di componenti: 49. Tale numero, ripeto, appare eccessivo, tanto che nella discussione di ieri, in seno al sottocomitato, i cui risultati non conosciamo ancora, mi pare si sia parlato di una certa riduzione, dell'eliminazione di alcune categorie (lo vedremo quando le conclusioni verranno portate alla nostra attenzione). Così pure non appare giustificata la rappresentanza non paritetica della categoria imprenditoriale e di quella dei lavoratori. Su quest'argomento noi presentiamo degli emendamenti. Riteniamo che la pariteticità sia un elemento essenziale, ai sensi dell'articolo 3 della nostra Costituzione, e che non sia assolutamente possibile prescindere da essa, anche tenendo presente che nell'attuale composizione dell'assemblea vi è un'ampia partecipazione di incarichi elettivi, di presidenti di regione, di sindaci di tutti i paesi eccetera, da cui deriva la possibilità di determinare delle maggioranze autonome indipendentemente da quella famosa « pressione » che può qualche volta giustificare la prevalenza di una parte sull'altra. Nella specie ciò non esiste: vi è una tale ampiezza di partecipazione di organi di vario tipo, elettivi, rappresentativi, statali, che non può prevedersi la prevalenza di un gruppo sull'altro. Vi sarà un dibattito ampio con la possibilità di creare maggioranze decisamente obiettive, al di fuori degli interessi delle due categorie.

Sulla natura della composizione dei due organi del consorzio, assemblea e consiglio direttivo, dobbiamo fare subito qualche considerazione decisamente positiva (mi dispiace per il senatore Sica che se ne avrà certa-

mente a male) da un punto di vista programmatico e soprattutto ideologico in relazione alla nostra parte politica. Noi consideriamo che una così vasta rappresentanza di enti rappresentativi e politici, con ampie rappresentanze tecniche ed esponenti di tutte le categorie imprenditoriali e lavoratrici, sia una concreta attuazione della partecipazione aziendale prevista dalla nostra Costituzione e, non lo dimentichi questo, dai nostri numerosi disegni di legge.

Che cosa è, onorevole Ministro, il nostro corporativismo, nella sua accezione moderna e democratica, nella visione teorica e concreta, se non la partecipazione di tutte le componenti ad un più vasto processo produttivo per gli interessi che investono tutto il ciclo di produzione e di servizi, a vantaggio della collettività e al tempo stesso delle categorie che a questo processo produttivo partecipano? Non si scandalizzi, perchè alcune concezioni politiche e programmatiche, anche se non condivise, meritano certamente l'altrui attenzione, specie quando vengono aprioristicamente rinnegate e poi praticamente attuate, come nel caso in specie. Sta avvenendo lo stesso per gli ammassi obbligatori, tanto respinti e deprecati ed oggi tanto auspicati ed invocati da altri componenti del suo stesso Governo, soprattutto per quanto riguarda l'agricoltura.

Qualche considerazione infine anche di carattere positivo va fatta in relazione ai controlli delle delibere del consorzio. Condividiamo l'indirizzo governativo che ha accentrato i controlli presso l'autorità statale, anche se questi vanno snelliti, come accennava prima il senatore Basadonna. Infatti se è vero che il consorzio del porto di Napoli interessa più da vicino l'economia meridionale, non può tuttavia disconoscersi che l'interesse è di carattere nazionale, dovendosi in maniera uniforme e nel quadro della programmazione generale inserire le attività dei vari scali per l'assolvimento dei compiti previsti.

Non intendo soffermarmi sul potenziamento del consorzio in relazione allo sviluppo delle attività mercantili e promozionali, di cui hanno già parlato i colleghi che mi

hanno preceduto. Non posso però non fare qualche osservazione, che mi sembra non sia stata fatta da chi mi ha preceduto. Nel piano di rilancio del porto di Napoli, signor Ministro, non può non tenersi conto dell'aggiornamento di alcuni aspetti strutturali ormai non più rispondenti alla mutata situazione dei traffici moderni. Occorre ad esempio — le sarei grato se mi prestasse un momento di attenzione su questa affermazione — dotare il porto di Napoli di depositi costieri petrolchimici: Genova ne ha quattro e Napoli non ne ha nessuno. Se si pensa che molte industrie utilizzano derivati petrolchimici nel Mezzogiorno d'Italia, come la Montedison o altre industrie delle partecipazioni statali, se si considera che dette materie prime arrivano nei porti con navi specializzate termiche, ci si renderà conto delle esigenze di depositi costieri appositamente attrezzati.

Mi risulta che nel Mezzogiorno mancano trasporti attrezzati con autobotti « a temperatura » e che quindi le aziende del Sud debbono far affluire questi speciali automezzi da Genova per trasportare i derivati petrolchimici dal porto di Napoli alle aziende meridionali, per ritornare poi a vuoto a Genova, con quale aggravio di spesa è facile intuire. Perciò una delle esigenze che segnalo alla sua attenzione è quella di realizzare depositi costieri petrolchimici. Si deve infatti rendere conto, onorevole Ministro, che questo problema è di notevole gravità, perchè attualmente lo scarico deve avvenire dalla nave sulle autobotti specializzate e poi i prodotti debbono essere trasportati presso gli stabilimenti, i quali, a loro volta, devono creare depositi autonomi di entità superiore alle esigenze di utilizzo delle varie aziende.

Occorre rivedere anche le strutture delle legislazioni dei magazzini generali che sono in gran parte superati e quindi in notevole perdita di gestione. Non vorrei fare un addebito al Banco di Napoli per aver ceduto i magazzini generali: lei sa meglio di me che i magazzini generali perdevano un miliardo all'anno. Personalmente però avrei preferito che il Banco di Napoli avesse venduto il « Mattino » di Napoli e la « Gazzetta del Mez-

zogiorno », che costano altri due miliardi e mezzo all'anno. Quindi il Banco di Napoli cerca di liberarsi di oneri che potrebbe non avere se non ampliasse la sua sfera di azione in settori che non gli competono. Ovviamente la ristrutturazione del consiglio di amministrazione potrebbe consentire una migliore impostazione dei programmi del Banco di Napoli. Ma si pensi ai magazzini generali in astratto, tralasciando il caso specifico: si pensi a tutto il funzionamento delle fedi di deposito e delle note di pegno, su cui vivevano i magazzini generali allorquando le vendite venivano effettuate « al meglio », sul posto, dopo il magazzinaggio o con utilizzazione bancaria su pegno. Tutto ciò oggi non avviene più o avviene molto di rado: le vendite sono « a fermo », previa comoda apertura di credito documentario, a pronta cassa, con apercredito già a disposizione prima ancora che arrivi la merce.

Ecco l'esigenza di ristrutturare il sistema dei magazzini generali, che oggi non funzionano e non possono funzionare perchè non hanno compiti precisi, moderni da attuare. Così per il superamento delle spedizioni alla rinfusa, di cui hanno già parlato altri colleghi, che oggi avvengono anche molto di rado: occorre sempre una maggiore attrezzatura per i *containers* per i quali occorrono larghi piazzali. In tal senso il nuovo consorzio deve attrezzarsi per competere con gli altri grandi scali del Mediterraneo. Non posso concludere il mio intervento senza uno specifico richiamo alla funzione che deve essere attribuita ai porti della fascia costiera del golfo di Napoli. Se i porti dovessero servire all'entroterra molto limitato e poco industrializzato del Mezzogiorno, poche speranze potrebbero aversi per il futuro del nuovo consorzio e per l'economia meridionale. Occorre inquadrare le funzioni promozionali del consorzio in un vasto, serio programma di assetto territoriale e di sviluppo industriale, nel quadro non solo della programmazione regionale e nazionale, ma in una visione mediterranea (e questo lo ha precisato molto bene il collega Sica) degli scali meridionali. Solo in una intensificazione dei traffici nel bacino del Mediterraneo

verso i paesi rivieraschi e quelli del terzo mondo si può dare un'impostazione programmatica, seria, al nuovo ente in funzione di un'ampia prospettiva occupazionale, commerciale e turistica. Occorre prevedere la funzione dei porti minori, perchè non basta fare il consorzio ma bisogna renderlo funzionale.

Pozzuoli, ad esempio, in relazione al nuovo polo industriale di Giuliano, che ne costituisce il più diretto entroterra, e che oggi può avvalersi di infrastrutture particolari quali la tangenziale, che arriva fino a Pozzuoli e che potrebbe essere raccordata col porto, era già un forte centro industrializzato ed oggi ristagna per le tragedie del bradisismo, per la recente infezione colerica, la crisi della piccola pesca e la diminuzione del turismo; ebbene, questa cittadina può avere il suo rilancio anche nella proiezione verso le isole del golfo e può e deve essere utilizzata come porto sussidiario di Napoli, in funzione di complementarietà, avendo la possibilità di collegamento e le attrezzature.

Così Bacoli, nella sua funzione di porto turistico tanto atteso e mai realizzato, in condizioni di assolvere il suo ruolo per l'ampiezza e la capacità di ormeggio e di servizi per i battelli da diporto, in posizione di largo traffico lungo le rotte che dal Nord vanno verso le coste meridionali; Torre Annunziata con le sue industrie, anzi con le sue residue industrie molitorie, che in tanti anni si sono andate assottigliando per la mancanza di precise scelte e adeguati provvedimenti protettivi verso quello che era il centro mondiale dell'arte bianca, coi suoi mulini, i suoi pastifici, il suo porto fiorente per il grande transito di cereali.

Ho voluto fare un breve *excursus* su alcuni dei tanti aspetti che costituiscono la funzione promozionale che viene affidata al nuovo consorzio. Ma pur apprezzando la predisposizione di uno strumento legislativo suscettibile di determinare il rilancio dell'economia meridionale, non possiamo non confermare le nostre riserve e i nostri dubbi sull'atteso rilancio del Mezzogiorno per l'assoluta mancanza di precise scelte, per

l'insufficienza di incentivazioni e per la mancanza di un programma di interventi organico e idoneo a superare la grave crisi economica e occupazionale di Napoli e del suo entroterra.

Pur con queste riserve, considerando però la validità dell'iniziativa, formuliamo un giudizio in linea di massima positivo e ci riserviamo di sottoporre all'approvazione del Parlamento alcuni emendamenti migliorativi del testo del decreto stesso. Grazie. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

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

F E R M A R I E L L O . Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, diamo atto al ministro Pieraccini di aver saputo raccogliere le spinte unitarie dei lavoratori, degli operatori economici, degli amministratori dell'area napoletana che hanno da tempo sollecitato la costituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli e di aver conseguentemente preparato il provvedimento che oggi è al nostro esame.

Occorre però sinceramente riconoscere anche il contributo determinante dato dal nostro Gruppo alla soluzione del problema. Quando sembrava che, nonostante le dichiarazioni di buona volontà, si andasse verso l'ennesima proroga della legge istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Napoli, scaduta fin dal maggio 1970, aggravando in tal modo la crisi dello scalo napoletano e la complessiva pesante situazione economica e sociale della città e dell'intera Campania, è intervenuta opportuna la nostra iniziativa: quella della presentazione del disegno di legge n. 1344 che esprimeva le conclusioni di un lungo e paziente lavoro di elaborazione al quale avevano partecipato, seppure talvolta con qualche vivacità, forze politiche, sindacali ed economiche di diverso orientamento e collocazione.

Si sono così spezzate le tendenze ai tempi lunghi; si sono create nuove vaste zone di impegno e di pressione; nelle numerose assemblee di lavoratori portuali e marittimi, nei contatti con la camera di commercio di

Napoli, nelle riunioni tra partiti e negli incontri con lo stesso Ministro, l'esigenza di giungere all'approvazione di un provvedimento urgente anche attraverso l'emanazione di un decreto-legge è infatti venuta avanti con forza. Occorre riconoscere che, anche se al limite estremo dei tempi utili, tale esigenza è stata accolta: da qui la nostra soddisfazione.

Certo, il decreto di cui trattasi conferma le gravi deficienze della politica governativa in materia di porti. Nel quadro di una nuova politica dei trasporti il paese infatti ancora attende leggi organiche che consentano, sulla base di una politica di programmazione, l'organizzazione di un sistema portuale nazionale fondato su sistemi regionali.

Con il provvedimento al nostro esame siamo appena ad una timida prefigurazione di tale impostazione dal momento che il previsto consorzio del porto di Napoli estenderà la sua circoscrizione agli ambiti portuali compresi tra Capo Miseno e Castellammare di Stabia. Permangono comunque gravi deficienze che l'Assemblea, attraverso opportuni emendamenti, dovrà superare: in particolare si dovranno stabilire precisi termini entro i quali il ministro dovrà emettere il decreto che determinerà i detti ambiti portuali; si dovrà consentire al consorzio di poter regolamentare ogni prestazione di opere e di servizi nei porti della circoscrizione; si dovrà essere più rispettosi delle prerogative della regione Campania riducendo collateralmente i poteri attribuiti al ministro; si dovranno ridurre drasticamente i momenti burocratici e accentratori nella responsabilità della gestione amministrativa allargando invece in modo particolare le rappresentanze delle assemblee elettive; soprattutto occorrerà che il Ministro si pronunci sul problema decisivo degli investimenti nel porto di Napoli e su quelli della circoscrizione.

A questo riguardo la situazione è tale da esigere una risposta dal Ministro alle seguenti domande: 1) se si intenda affrontare con somme adeguate, strumenti idonei e in tempi brevi i problemi dell'ammodernamento e dello sviluppo delle opere, dei servizi e delle attrezzature portuali con riferimento anche

alla costruzione del bacino di carenaggio per la quale vi fu un preciso impegno del Governo; 2) se si intenda intervenire per il risanamento del passivo consolidato dell'Ente porto; 3) se si pensi di stanziare una somma adeguata per assegnare un contributo di avviamento al costituendo consorzio.

Di tutto ciò non vi è traccia nel decreto. Evidentemente la scelta è stata quella, assai criticabile, del blocco della spesa anche quando, come in questo caso, l'investimento è necessario per la produttività stessa dei porti che hanno ormai raggiunto livelli da collasso. Non vi è dubbio che tale scelta dovrà essere modificata, esigendolo Napoli e la Campania che già hanno problemi assai complessi da risolvere e che, di fronte ad un rifiuto del Governo alla richiesta di spesa, vedrebbero aggravata la loro posizione.

Queste sono le questioni fondamentali che in sede di conversione in legge del decreto concernente l'istituzione del consorzio del porto di Napoli abbiamo voluto porre all'attenzione e alla decisione dell'Assemblea. Il consorzio deve nascere sano e vitale. Occorre quindi rispettare gli adempimenti, a cominciare dalla nomina, che ancora si attende, del commissario e dare ad esso i mezzi perchè possa assolvere un compito propulsivo delle attività portuali come presupposto dello sviluppo economico e sociale di Napoli e del Mezzogiorno. Esprimiamo la fiducia che le nostre proposte verranno accolte. Da ciò dipenderà evidentemente il nostro voto, che vogliamo augurarci possa non essere negativo.

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.

T A N G A , relatore. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la mia replica sarà molto breve anche perchè i quattro colleghi intervenuti hanno espresso, con delle riserve limitate, parere favorevole al decreto-legge presentato dal Governo per la conversione in legge. Come relatore vorrei aggiungere alcune considerazioni. La si-

tuazione di Napoli, come già i colleghi hanno ricordato, è veramente drammatica ed ha richiamato giustamente l'attenzione del Governo che, attraverso questo decreto-legge, vuol dare al porto di Napoli il consorzio che da anni aspettava, cioè uno strumento vitale per dare respiro non solo alla città di Napoli ed al suo *hinterland*, ma a tutto il Mezzogiorno d'Italia. Desidero dare atto al signor ministro, senatore Pieraccini, di aver finalmente sbloccato con lo strumento del decreto-legge la situazione di stagnante immobilismo che si era verificata nell'amministrazione del porto stesso alla scadenza della legge n. 500 del 1940 per l'Ente autonomo, avvenuta il 30 giugno 1970.

L'efficacia e la funzione svolta da quella legge sono ormai un residuo storico sul quale sarebbe impietoso soffermarsi: Napoli non ebbe grandi benefici perchè l'Ente autonomo del porto fu, in effetti, il mero continuatore della vecchia azienda dei mezzi meccanici, con delle competenze in materia di demanio e di lavoro portuale che non compensavano la grande assenza — dovuta alla insufficienza di quella legge — in materia di opere marittime.

Esprimo l'auspicio che, col consorzio, lo Stato, gli enti locali, le camere di commercio chiamati obbligatoriamente a farne parte non si perdano nel labirinto delle piccole lotte locali, ma diano vita tempestivamente ad un organismo che sappia corrispondere alle attese non solo e non tanto del Mezzogiorno d'Italia o dell'intero paese bensì dell'intera regione sud-europea, così come affermato a Bruxelles nelle competenti sedi comunitarie dove si è fatto preciso riferimento all'esigenza di un sistema portuale centro-mediterraneo, in vista anche della riapertura del Canale di Suez.

È un obiettivo ambizioso ed impegnativo, al perseguimento del quale occorre corrispondere con adeguatezza sia in termini politici di maturità sia per gli enormi problemi tecnici da affrontare e risolvere, primo fra tutti quello della viabilità ordinaria e ferroviaria che dia a Napoli il necessario respiro verso l'entroterra che le compete, con riferimento anche all'espandersi di traffici spe-

cializzati, in particolare a mezzo di contenitori.

Nella mia esperienza di lavoro parlamentare — anche in recenti missioni in Medio ed Estremo Oriente oltre che in Europa orientale — ho avuto modo di valutare il forte regresso che la presenza italiana ha segnato negli ultimi tempi, per effetto della congiuntura ma anche per le carenze soggettive, di scarsa iniziativa, di scarso coraggio, direi di povera fantasia, che da qualche tempo caratterizzano un'anima italiana che forse pigramente ci sforziamo di considerare in termini di primato.

Occorre reagire e da politico affermo che occorre farlo soprattutto con incisività politica, come si è fatto con il decreto-legge per il consorzio di Napoli; è bene comunque che l'incisività di partenza sia sorretta da una continuità di azioni, cioè da una maggiore presenza dell'Esecutivo per far sì che possa diventare operante quanto questo decreto-legge si propone.

Quindi, più che di propositi, noi abbiamo bisogno che il nostro costume si evolva perchè nelle nostre zone si attui un modo diverso di gestire questo consorzio, che è d'importanza vitale. Questo costume riguarda tutti, *in primis* l'Esecutivo, gli organi dell'amministrazione locale, gli operatori, i sindacati ed i singoli lavoratori.

Con queste considerazioni, raccomando ai colleghi senatori la conversione in legge del decreto-legge al nostro esame. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

P I E R A C C I N I, *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto debbo ringraziare sinceramente, per gli interventi che hanno fatto, i senatori Basadonna, Corretto, Sica, Pistolese, Fermariello ed il relatore perchè tutti mi hanno riconosciuto almeno il merito di aver chiuso una lunga vicenda pericolosa per Napoli e per il Mezzogiorno, fatta di proroghe e di rinvii, e di aver preso una decisione ormai più che matura. Li rin-

grazie anche per aver apprezzato sostanzialmente la soluzione data attraverso il decreto-legge.

Personalmente non sono fra i fautori del metodo di legiferare per mezzo dei decreti-legge; ma credo che se non avessimo usato questa strada saremmo già nel regime di una nuova, ennesima proroga con tutte le conseguenze che essa avrebbe provocato. Infatti è nello spazio di pochissimo tempo, praticamente dopo l'insediamento al Governo di chi vi parla e dopo la pausa estiva, che abbiamo svolto l'ampio lavoro di consultazione e di elaborazione del provvedimento che discutiamo e, giunti verso la fine dell'anno, è stata proprio ed unicamente la via del decreto-legge che ha reso possibile la fine del regime di proroga.

Mi pare che sostanzialmente, nella concordanza di tutti i Gruppi parlamentari, questo sia stato riconosciuto.

L'importanza di questo decreto-legge che stiamo per convertire non è locale. Lo hanno detto tutti gli oratori intervenuti; questo provvedimento è importante per tutto il Mezzogiorno e per il paese poichè il grande sistema portuale di Napoli è un elemento essenziale per la politica di sviluppo del Mezzogiorno. Il senatore Sica ricordava poco fa vecchie polemiche a seguito di un documento programmatico, che del resto non ebbe mai un vigore giuridico, che sottovalutava la funzione dei porti del basso Tirreno e del basso Adriatico. Ebbene, credo che quelle polemiche siano da considerare superate anche attraverso questo disegno di legge, ma soprattutto dalle direttive generali che il Ministero della marina mercantile più volte in Parlamento ha esposto e che hanno trovato l'adesione del Parlamento.

Nel nostro paese ci sono quattro sistemi portuali essenziali: uno nell'alto Tirreno, uno nell'alto Adriatico, uno nel basso Tirreno e uno nel basso Adriatico; quello del basso Tirreno ha appunto il suo centro vitale in Napoli. È dunque su questa concezione che noi ci fondiamo ed è sulla base di essa che diamo vita al nuovo consorzio napoletano.

È inutile che io spieghi il perchè di questo indirizzo, quando risulta evidente, oggi

più che mai con le prospettive che si aprono con la riapertura del Canale di Suez, come anche i porti del basso Tirreno e del basso Adriatico possano esercitare funzioni non puramente nazionali o regionali, ma funzioni internazionali in riguardo ai traffici di vasta parte dell'Europa, del Mediterraneo e, al di là di questo mare, verso l'Oriente. Ribadisco perciò l'importanza del problema del porto di Napoli come fatto nazionale e come elemento essenziale della politica meridionalista, questione di non secondario valore nemmeno in un momento così difficile come questo. Anzi, quanto più parliamo della necessità di un rilancio della politica meridionalista, tanto più dobbiamo renderci conto che questo rilancio non è possibile se non affrontiamo anche i problemi delle comunicazioni, dei trasporti e in questi problemi quelli dei porti meridionali tra i quali il maggiore è certamente quello di Napoli.

La soluzione che il decreto-legge dà, dopo che il Ministro ha ascoltato attentamente tutte le forze interessate, è democratica ed esprime — lo voglio dire con chiarezza — fiducia nella capacità di autogoverno delle forze napoletane e campane; esprime fiducia nella loro capacità organizzativa, nella loro capacità costruttiva, che deve essere guardata da tutti noi con serenità perchè credo che in questo Parlamento nessuno vorrà associarsi alle facili critiche del disordine che si è avuto anche nelle questioni portuali come risultato delle presunte incapacità napoletane di gestire un grande ente portuale. Credo, invece, che questa capacità ci sia e che molti dei difetti siano nati proprio dall'inadeguatezza delle norme che reggevano il porto di Napoli, dal regime di permanente rinvio e praticamente dalla possibilità di fare soltanto operazioni di ordinaria amministrazione e quindi dall'impossibilità di trovare chi decidesse sui vari problemi che si presentavano: faccio un solo esempio ricordando il problema della localizzazione del bacino di carenaggio, che per mancanza di organi dotati di effettivi e pieni poteri è rimasto irrisolto.

Io credo che sia tutta questa catena di eventi che ha portato alla crisi che pur c'è nel por-

to di Napoli, ma credo che sia nostro dovere esprimere questa fiducia profonda nelle forze sociali, politiche ed economiche del Mezzogiorno in generale, della Campania e di Napoli in particolare, di autoamministrarsi, di autogovernarsi e di sviluppare da se stesse il porto e l'economia napoletana.

P I S T O L E S E . Bisogna cambiare la classe dirigente locale. (*Repliche del senatore Fermariello*).

P I E R A C C I N I, *Ministro della marina mercantile*. Lasciamo andare questo discorso; credo che non sia opportuno in questo momento entrare in questa polemica sulle colpe napoletane degli uni e degli altri, tanto meno dalla sua parte. Ripeto che ho fiducia, e su questa fiducia si basa il decreto-legge, che le forze politiche sociali, economiche, sindacali napoletane siano capaci, con questi poteri e con queste strutture, di sviluppare la loro economia ed il porto.

Detto questo, voglio anche rilevare che il decreto-legge ha una particolare importanza non soltanto per questo aspetto democratico, ma anche perchè è profondamente innovatore. È la prima volta nella legislazione italiana che entra, come criterio fondamentale di organizzazione, il concetto di sistema portuale. Si è parlato a lungo e si sono svolti dibattiti, fatti approfonditi studi, della necessità di passare dalla organizzazione di un singolo porto, all'organizzazione di sistemi portuali. Ebbene, questa discussione trova per la prima volta la sua prima conclusione concreta in questo provvedimento. Siamo di fronte ad una innovazione che affida proprio a Napoli e ai porti che fanno corona a Napoli questa funzione di avanguardia, di prima esperienza, di un nuovo modo di concepire la politica portuale. Voglio aggiungere, infine, che questa legge ha una particolare importanza anche perchè dà al consorzio poteri ampi e soprattutto la caratteristica di ente economico, capace di operare nella realtà economica, ed anche di provvedere direttamente alle opere portuali. Siamo di fronte ad una concezione che — mi si permetta di ribadirlo — non è affatto quella di un ente burocratico, ma è

invece una concezione moderna che vede le gestioni portuali come un'impresa che vive nella realtà economica del paese e che deve avere i poteri e i mezzi di agire come ente economico.

Vi sono state varie osservazioni che particolarmente riguardano la composizione del consorzio, il suo carattere stesso, il problema del commissario governativo e i problemi finanziari, anzi soprattutto questi. Vi sono una serie di emendamenti ed io, in questo momento, non vorrei soffermarmi punto su punto, perchè, ovviamente, esamineremo gli emendamenti uno per uno quando li discuteremo. Ma voglio dire subito che il sistema degli organi preposti al consorzio mi pare che sia equilibrato, anche se certamente migliorabile. Ho già detto in altre occasioni che il Governo deve sempre presentare al Parlamento ogni disegno di legge con lo spirito di stare attento alle osservazioni del Parlamento medesimo; quindi vedremo nella discussione dei singoli emendamenti quali siano accettabili, quali punti della legge siano migliorabili. Ho sentito una critica pressochè unanime riguardo al peso eccessivo della rappresentanza governativa. Vedremo se è possibile ridurla senza danno per nessuno, cioè senza che si menomi la necessaria presenza di tutti i ministeri che devono pur intervenire nel porto, lasciando all'assemblea e al comitato direttivo del consorzio il massimo di espressione di autonomia possibile. Lo vedremo, e penso che non sarà impossibile un accordo.

Nella sostanza mi pare che gli organi che il decreto-legge prevede rappresentino un giusto punto di equilibrio fra le profonde esigenze esistenti in un complesso importante come questo sistema portuale. Quando si dice, ad esempio, che il presidente dovrebbe essere eletto direttamente dall'assemblea, si dice una cosa che astrattamente può essere giudicata giustissima, però si dimentica che di fronte a questi organi, che hanno i larghi poteri di ente economico che ho ricordato e che hanno maggioranze larghissime di rappresentanze dirette degli interessi regionali, locali e sociali, vi è anche l'interesse diretto e notevole dello Stato nel consorzio portuale di Na-

poli, poichè siamo tutti d'accordo che esso non è un fatto locale, ma rappresenta uno dei nodi della politica portuale italiana ed uno degli elementi essenziali della politica del Mezzogiorno. Allora che lo Stato sia presente almeno attraverso la nomina del presidente del consorzio a me pare che non sia una pretesa esorbitante; anche perchè voi stessi avete chiesto allo Stato contributi, interventi finanziari, interventi di ogni genere che sono giusti, ma che fanno dello Stato una delle forze compartecipi, con interessi che non sono sovrapposti o contrapposti agli interessi della collettività campana, ma se mai concorrenti perchè sono gli interessi dell'intera collettività nazionale dinanzi ad uno degli enti importanti per lo sviluppo meridionale e quindi per lo sviluppo dell'intero paese.

Quando poi prevediamo — e questa non è una novità, è una costante — che il vice presidente sia il direttore marittimo, il comandante del porto, lo facciamo anche qui non per amore di accentramento, ma perchè egli esplica una serie di funzioni, da quelle di polizia a quelle della sicurezza, a quelle del regolamento del traffico, a quelle anche ispettive sulle navi straniere eccetera, una serie così vasta di compiti, essenziali per la vita del porto e del sistema portuale, che è evidente che questa figura deve avere un particolare rilievo, quale è appunto quello del vice presidente.

Abbiamo tenuto però conto dell'idea di un ufficio di presidenza composto anche da rappresentanti delle forze dell'assemblea del consorzio, in sostanza delle forze elettive. Questo è giusto e dimostra la nostra preoccupazione di trovare un punto di equilibrio tra le varie esigenze. Nell'ufficio di presidenza accanto al presidente ed al vice presidente vi sono altri tre membri: essi sono i segretari, uno del consiglio e uno dell'assemblea, che sono eletti tra i membri di questi organi; essi sono anche espressione di forze sociali diverse perchè sono scelti uno nel settore del lavoro e l'altro in quello dei datori di lavoro e degli utenti; il terzo membro dell'ufficio di presidenza è un rappresentante della regione, che in tale modo viene ad avere una voce diretta al vertice dell'amministrazione portua-

le. In tal modo si è trovato concretamente un punto di incontro tra gli interessi economici della collettività nazionale e l'interesse di tutte le forze vive della regione.

Ci sono poi altre questioni come l'inclusione o meno di alcuni enti, quale l'ente del turismo, il Banco di Napoli, che poi esamineremo in sede di emendamenti. La logica che ha presieduto alla formulazione del testo governativo è stata quella di includere solo gli enti fondamentali e pubblici come elementi costituenti il consorzio stesso. Non si tratta di un organismo a numero chiuso, perchè il decreto-legge prevede la possibilità di adesioni volontarie e quindi di allargamento del consorzio.

P I S T O L E S E . Che alcune banche non faranno, se non le obbligate.

P I E R A C C I N I , *Ministro della marina mercantile.* Lo faranno se ci sarà un accordo fra loro ed i membri del consorzio. Anche se riconosco che non si tratta di una questione che possa distorcere la struttura del provvedimento, debbo ribadire che la scelta del testo governativo è chiara e logica. Infatti i membri del consorzio sono in generale gli enti pubblici interessati e le grandi forze sociali interessate alla vita collettiva della città e della regione.

Infine, a proposito degli organi del consorzio, è stato detto dal senatore Sica che il carattere dell'Assemblea è troppo corporativo. A me francamente pare che questa critica non sia fondata. Innanzitutto in questi organi ci sono — ne abbiamo parlato finora — i rappresentanti dello Stato e di tutti gli enti pubblici, dalla regione alle province, non solo quella di Napoli, a tutti i comuni del sistema portuale, agli organi tecnici dello Stato (ferrovie, dogane eccetera). C'è quindi tutta questa parte pubblica che coesiste con l'altra parte dell'Assemblea. Mi pare che sia non un fatto corporativo, ma un fatto democratico immettere in quest'assemblea tutte le forze sociali interessate: i sindacati dei lavoratori, i datori di lavoro, gli utenti e così via. Direi che anche l'assemblea è equilibrata nella sua rappresentatività e che la presenza di tanti

enti pubblici dissipa il pericolo di corporativismo segnalato dal senatore Sica.

L'ultima osservazione riguardante gli organi concerne il problema del commissario governativo. Il commissario governativo, che penso sarà nominato al prossimo Consiglio dei ministri, perchè il nuovo ente non può funzionare senza il nuovo commissario, non è una scelta politica, ideologica, centralistica, ma una necessità pratica, perchè il consorzio all'inizio della sua vita ovviamente non ha alcun organo e la procedura di formazione degli organi richiede una serie di consultazioni. Facciamo un esempio: la regione dovrà indicare i suoi rappresentanti e così le varie organizzazioni sindacali, i vari enti rappresentati in assemblea e via dicendo. Questo non può essere un fatto automatico nè immediato e non si può neanche risolvere in pochi giorni. Come si fa allora a garantire l'avvio della vita del consorzio, così complessa? Infatti se una critica si potrebbe fare è che gli organi sono anche troppo complessi, ma ciò accade perchè riflettono la complessa realtà sociale del paese e della regione. Come si fa quindi ad avviare questa macchina se non pensiamo ad un commissario? Non c'è una volontà centralizzatrice (come mi pare abbia affermato il senatore Pisiolese), ma la necessità di avere un organo capace di mettere in moto questa complessa nuova macchina.

Voglio però dire con chiarezza che il decreto di nomina del commissario preciserà che egli resterà in carica fino all'insediamento degli organi democratici previsti e comunque non oltre sei mesi; ciò proprio per garantire al commissario la figura di strumento per l'organizzazione e la messa in moto del sistema portuale napoletano.

L'altro ordine di osservazioni che sono state fatte in questo dibattito riguarda sostanzialmente il problema del finanziamento e dei debiti dell'ente portuale. Vorrei dire intanto che non credo che lo statuto — quale in sostanza è questa legge — possa di per se stesso determinare i contributi, risolvere i problemi finanziari, perchè gran parte di questi problemi non sono dello Stato: infatti non è solo lo Stato che ha il dovere di intervenire,

ma devono intervenire la regione, le province, i comuni, cioè tutti gli enti interessati. Questo significa l'impossibilità di risolvere il problema finanziario nella sua globalità in questo decreto per il fatto che evidentemente nemmeno il Parlamento può arrogarsi il diritto di entrare nell'autonoma decisione di questi enti.

Per lo stesso Stato però il problema va visto non solo per il porto di Napoli, ma nel quadro generale dell'intervento necessario per affrontare la grave crisi dei porti italiani, non con misure frammentarie, ma con una visione unitaria.

Oltretutto c'è il delicato problema che nasce dalla rivendicazione, da noi accettata come principio giusto, dell'autonomia. Certamente ci sono problemi di intervento dello Stato: l'ho detto più volte e lo ripeto. Non sono uno di coloro che pensano che lo Stato non debba più intervenire una volta che ha creato un ente, qualunque esso sia, ma sono tra coloro che devono ripetere — in particolare lo devo fare come ministro della Repubblica italiana — che il problema dell'autonomia porta con sé connesso un problema di autosufficienza. Non si potrebbe concepire un'autonomia che funzioni in questo modo: autonomia della spesa e poi ricorso allo Stato per la copertura della spesa stessa, perchè altrimenti il gioco diventerebbe troppo facile e la conseguenza sarebbe un aggravio continuo della crisi generale della finanza del paese.

È evidente che dietro il concetto di autonomia si impone un concetto di amministrazione, la più seria e severa possibile, che tenda anche all'autonomia finanziaria, il che non toglie che possa esistere anche il problema del sostegno dello Stato.

La situazione portuale italiana dal punto di vista economico è assai grave e devo dirlo al Parlamento e al paese; abbiamo tutti i grandi enti portuali in *deficit* e una massa notevole di debiti accumulati: quaranta miliardi. Questo problema deve essere affrontato perchè è evidente che, data l'importanza dei porti italiani per lo sviluppo economico del paese, lo Stato e il Parlamento non possono far finta di ignorare il problema o

di trascurarlo. Noi stiamo studiando le misure — che penso possano essere portate eventualmente anche al dibattito parlamentare — per il consolidamento di questa massa debitoria cosicchè sia possibile sgravare gli enti dai debiti, che pesano ora con la loro mole di interessi sopra la vita dei porti, e ridare ai porti stessi la possibilità di vita nuova, indirizzata a creare o a ricostruire una situazione di equilibrio oggi perduta. Il problema di Napoli può essere affrontato con rapidità — almeno così mi auguro e così cerco di fare — se l'operazione di consolidamento dei debiti potrà essere decisa presto.

È possibile immaginare che questa operazione possa servire anche a finanziare opere portuali che sono necessarie specialmente nei grandi porti e spero che così possa essere.

Per parte mia farò di tutto perchè ci sia in questo stesso testo la possibilità di aiutare nella sua nascita il Consorzio portuale di Napoli, non direi per pagare i debiti, perchè questo problema voglio esaminarlo nel quadro poco fa descritto, ma per il suo avviamento. Nello stesso bilancio del mio Ministero cercherò il modo di venire incontro all'indirizzo espresso dal Parlamento affinché il decreto-legge possa prevedere questo contributo di avviamento che è stato calcolato sui due miliardi.

Penso che i problemi finanziari non siano solo quelli dell'equilibrio del bilancio, ma soprattutto quelli del rinnovamento e dell'ammmodernamento dei porti, cosa che del resto chiedeva il senatore Fermariello e alla quale, come ad altre, mi pare di aver dato risposta positiva.

Per quanto concerne il problema del rinnovamento e del potenziamento dei porti italiani, non posso ignorare che i grandi porti hanno ormai urgente bisogno di interventi, primo fra tutti il porto di Bari che ha subito a causa del maltempo autunnale dei gravi danni e che esige degli interventi rapidi, immediati. La stessa cosa può dirsi per il porto di Napoli e per altri porti come Genova, Venezia, Trieste; non continuo l'elenco perchè praticamente un po' tutti i porti si trovano in questa situazione.

A parte questo, vi è poi l'esigenza dell'ammmodernamento e della competitività di questi porti rispetto a quelli stranieri. Ho dichiarato più volte — e lo ripeto qui — che il problema è stato sottovalutato. Basti confrontare le somme che sono state spese per le autostrade, per le ferrovie o per gli aeroporti che anche se insufficienti in questi due ultimi casi sono sempre state dell'ordine di migliaia di miliardi, con le somme spese nel dopoguerra per i porti, compresi gli stanziamenti derivanti da leggi particolari e da misure parziali che sono dell'ordine di pochissime centinaia di miliardi, per rendersi conto dello squilibrio esistente nei due settori. Se poi andiamo alla ricerca di piani organici, ci accorgiamo che c'è stata un'unica legge che ha previsto uno stanziamento di 90 miliardi. Queste cifre sono eloquenti e dimostrano la differenza esistente tra la politica portuale da un lato e quella relativa a tutti gli altri rami della politica dei trasporti dall'altro. Desidero ribadire qui, perchè questa è una battaglia che intendo continuare fino in fondo, che questo è un errore gravissimo della politica dei trasporti: un sistema dei trasporti non può funzionare se non in modo integrato. Se i porti non sono competitivi, non sono modernamente attrezzati, non sono capaci di attirare i traffici, è l'intero sistema economico italiano, l'intero sistema dei trasporti che vengono colpiti in modo gravissimo. Perciò bisogna correggere questo squilibrio.

Anche qui, a parte la possibilità, che io mi auguro si concretizzi, di finanziare attraverso operazioni creditizie questi enti che hanno (ora ce l'ha anche il consorzio di Napoli) il potere di fare da loro stessi le opere attraverso convenzioni con il Ministero dei lavori pubblici, vi è ora l'altra possibilità — se si arriverà ad una rapida approvazione del disegno di legge attualmente all'esame della Camera — di avere disponibili 160 miliardi.

Certamente 160 miliardi sono insufficienti; per un sistema di porti in grado di correggere in gran parte lo squilibrio determinatosi si deve prevedere una spesa certamente intorno ai 1.500 miliardi; la realizzazione può essere fatta soltanto in un numero

di anni non piccolo, ma tale è la cifra necessaria per un piano organico. Tuttavia il provvedimento che prevede lo stanziamento di 160 miliardi costituisce un passo importante e soprattutto permette l'elaborazione con calma del piano definitivo e permette investimenti importanti nei porti principali, tra cui Napoli.

Credo di avere l'accordo di tutto il Parlamento se affermo che non bisogna ripetere l'errore del passato della polverizzazione degli interventi in una infinità di porti piccoli e grandi. Il risultato è stato non la soluzione di tanti problemi, ma la soluzione di nessuno. A questo proposito guardiamoci negli occhi e abbiamo il coraggio di fare — come è sempre necessario e come io cerco sempre di fare — anche un'autocritica: è un po' colpa di tutti perchè le pressioni locali, attraverso tutte le forze sociali, politiche, economiche, sono state tali da portar tutti spesso a non avere quella necessaria severità nelle scelte di spesa. Ora invece dobbiamo tendere a concentrare gli interventi soprattutto nei punti essenziali del sistema portuale. Non c'è dubbio che se non mettiamo i quattro grandi sistemi portuali di cui parlavo prima in condizioni di competitività rispetto agli altri paesi rischiamo di perdere anche la carta offerta dalla riapertura del Canale di Suez. Questa riapertura ridà al Mediterraneo una funzione importante dal punto di vista dei traffici mondiali bloccando quel processo di provincializzazione e di emarginazione che purtroppo gli ultimi sei anni hanno registrato, riportando questo mare ad un ruolo vivo nei traffici mondiali.

Bisogna stare attenti a vedere che cosa fanno gli altri nello stesso Mediterraneo. La Francia a Marsiglia-Fos investe in questi anni una cifra che si può calcolare intorno ai 1.000 miliardi. Capite perciò che se non facciamo attenzione rischiamo di perdere anche la carta importante che torna nelle nostre mani attraverso l'auspicata soluzione del conflitto medio-orientale con la riapertura del canale di Suez.

Credo perciò che questi 160 miliardi, che sono — ripeto — una piccola *tranche*, possano essere essenziali in questo momento perchè è ovvio che anche un piano che avesse

ampi finanziamenti non potrebbe essere attuato in due o tre anni. Sappiamo che le opere portuali per loro natura richiedono dei tempi tecnici non brevi; conosciamo la necessità, quindi, in questo settore di piani con tempi medi e lunghi. Perciò i 160 miliardi, se usati bene, possono costituire quella *tranche* che copre le necessità essenziali dei primi anni di questa nuova politica. Ma dobbiamo avere la forza tutti insieme — secondo me fissandolo anche con legge — di sviluppare una politica di concentrazione degli interventi nei quattro grandi sistemi portuali.

Si capisce, vi possono essere anche altri problemi urgenti: e del resto lo abbiamo visto per il porto di Palermo, per il quale abbiamo fatto uno sforzo particolare. Potremmo farne degli altri per la stessa Palermo, come per altre città, per i porti isolani, perchè sono essenziali per la vita delle isole e penso perciò a Cagliari e ai porti sardi. Non voglio dire che lo Stato si deve precludere di intervenire anche altrove; voglio sottolineare però che il criterio di priorità e di concentrazione va tenuto fermo. Se così faremo, allora anche per il porto di Napoli sarà possibile prevedere un intervento importante ed immediato nel campo delle opere marittime e delle attrezzature necessarie, come anche per la questione del bacino di carenaggio che, ripeto, è stato fermato più che da questioni finanziarie (i napoletani lo sanno bene) proprio dalla situazione giuridica: la nascita del consorzio permetterà di decidere finalmente, nella piena autonomia delle forze interessate, la localizzazione del bacino, affrontando quindi i problemi connessi alla realizzazione ed al finanziamento dello stesso.

Mi pare di aver risposto sostanzialmente alle richieste di tutte le parti e di aver risposto in modo largamente positivo, riconfermando così che questa legge importante è incoraggiante in tempi così duri, così calamitosi di crisi, perchè dimostra che con il metodo democratico, sentendo le forze interessate, ascoltando seriamente — non facendo finta di ascoltare — e lavorando con la volontà di decidere, di chiudere dei problemi difficili, è possibile anche ora, in que-

sto Parlamento e in questo paese, arrivare a soluzioni come l'attuale che hanno trovato una larghissima adesione da parte di tutte le forze politiche.

Pertanto da questo episodio, che, certo, nelle vicende di questi giorni può sembrare non essenziale, dobbiamo trarre la convinzione di una cosa più importante del decreto-legge sul consorzio del porto di Napoli, e cioè la convinzione che esiste in noi la possibilità di agire, di mobilitarci, di riunirci per risolvere i difficili problemi dell'economia della collettività nazionale e del Mezzogiorno.

Sia auspicio questo consenso, di cui ringrazio ancora gli oratori che hanno parlato, per il duro lavoro che dovremo fare tutti quanti per fare uscire il paese dalla difficile crisi che esso attraversa e sia auspicio perchè il Consorzio per il porto di Napoli si affermi come uno degli elementi della rinascita del Mezzogiorno, uno degli strumenti della dura battaglia dello sviluppo d'Italia. *(Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra).*

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Per lo svolgimento di una interrogazione

FERMARIELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERMARIELLO. In considerazione dell'allarme che si sta diffondendo a Napoli relativamente al pericolo di un ritorno dell'epidemia di colera, vorrei pregarla, signor Presidente, di sollecitare il Governo a rispondere all'interrogazione 3-0963, firmata dal collega Chiaromonte e da altri senatori, me compreso.

PRESIDENTE. Sarà premura della Presidenza sollecitare la risposta del Governo.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare annunzio dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

FILETTI, Segretario:

MARI, GADALETA, CALIA, BORRACCINO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza:

che la distribuzione del quantitativo di 170.000 quintali di grano tenero, messo a disposizione, in provincia di Bari, tramite l'AIMA, a prezzo agevolato per la produzione di pane di tipo comune, è stata affidata al presidente dell'Associazione panificatori di Bari;

che tale distribuzione viene effettuata con criteri discrezionali e discriminatori;

che, in virtù di una convenzione stipulata tra l'AIMA, l'Associazione industriali (settore molitorio) e l'Associazione dei panificatori, la farina a prezzo agevolato viene venduta solo per contanti, con la conseguenza che i piccoli panificatori non sono nella condizione di usufruirne, mentre i grossi possono accaparrarne grandi quantitativi;

che tale stato di cose pone in una situazione di estremo disagio i piccoli panificatori, esponendoli, oltre che ad intuibili difficoltà di carattere economico, anche alle pressioni ed ai ricatti di ristretti gruppi che controllano l'Associazione;

che in tal modo i dirigenti dell'Associazione panificatori, facendo leva e strumentalizzando talune pur giuste esigenze della categoria, hanno imposto uno strumento illegittimo ed anticostituzionale di lotta mediante la « serrata » dei forni attuata il 30 gennaio 1974;

che in tale decisione si ravvisa un ulteriore anello della strategia della tensione manovrata da forze reazionarie per provocare disagi alla popolazione e, nel contempo, pericolo per l'ordine pubblico;

che il presidente dell'Associazione panificatori di Bari a tutt'oggi non ha reso il conto delle enormi quantità di farina AIMA di cui ha disposto;

che, peraltro, in moltissimi casi, i molini, anzichè cedere la farina di provenienza AIMA al prezzo controllato di lire 11.500 al quintale, proporzionato al prezzo sempre agevolato di cessione del grano da parte dell'AIMA, la vendono a prezzo maggiorato, ricavandone notevoli ed illeciti profitti;

che, comunque, quando viene ceduta al prezzo di calmiera, la farina AIMA ha un grado di umidità talmente elevato da scoraggiarne l'acquisto.

Tanto premesso, si chiede di conoscere:

se il metodo di distribuzione della farina AIMA attuato in provincia di Bari è stato indicato dai Ministeri competenti ovvero, in caso contrario, a chi va addebitata la responsabilità della scelta di tali sistemi, che sono illeciti e discriminatori e, in ogni caso, da eliminare;

se le manovre speculative dei molini, pur di pubblico dominio e confermate nel corso di una procedura in base all'articolo 28 dello Statuto dei diritti dei lavoratori in atto davanti al pretore di Bari, dottor Emilio Marzano, sono state portate a conoscenza delle competenti autorità ministeriali e giudiziarie da parte degli organi di Prefettura e dell'Ispettorato provinciale dell'alimentazione;

quali provvedimenti i Ministri interpellati intendono prendere per stroncare e punire abusi, coercizioni, illeciti profitti, discriminazioni e ricatti e per salvaguardare la libertà e **gli interessi dei piccoli panificatori**, nonchè per garantire che l'intervento pubblico serva effettivamente a tenere sotto controllo i prezzi, e, più in particolare, se non intendono provvedere immediatamente:

1) a revocare l'incarico della distribuzione dei buoni-farina, relativi ai residui di circa 10.000 quintali, al presidente dell'Associazione panificatori di Bari, non consentendo comunque che tale distribuzione sia effettuata da privati;

2) a fissare nuovi criteri per l'utilizzazione dei suddetti residui, nonchè degli altri 60.000 quintali di nuova imminente assegnazione, che demandino agli Enti locali, con la partecipazione dei sindacati e delle forze politiche e democratiche, i compiti di distribuzione della farina AIMA, eliminando l'ingiusta convenzione che prevede il pagamento in contanti e garantendo che i benefici del prezzo agevolato vengano concessi di preferenza ai piccoli panificatori e comunque in stretta proporzione alla quantità di pane a prezzo calmierato prodotto dai singoli panifici;

3) ad accogliere, finalmente, le richieste sempre più pressanti per l'adozione di prezzi politici per i generi alimentari di prima necessità, in maniera da evitare speculazioni di ogni sorta e da sottrarre alle forze reazionarie terreno di manovra per provocazioni di carattere politico finalizzate a trame eversive.

(2 - 0277)

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.

F I L E T T I , *Segretario*:

BROSIO, ROBBA, BERGAMASCO, BALBO, BONALDI, ARENA, PREMOLI, VALITUTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri di grazia e giustizia e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Preoccupati delle notizie relative ad un procedimento per corruzione contro innominati funzionari dello Stato e di Enti pubblici, riguardante il controllo dei prezzi e delle scorte di petrolio, e di quelle ad esse connesse relative a sovvenzioni a partiti ed a uomini politici;

consoci del discredito che tali notizie generiche, e coinvolgenti senza distinzione tutti i partiti politici, possono gettare su tutto il sistema democratico, in una situazione og-

gettivamente grave che già suscita diffidenze e sospetti pericolosi,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) gli elementi di fatto in base ai quali la valutazione delle scorte e dei prezzi è stata effettuata;

2) che cosa risulti a carico di pubblici funzionari in relazione a tali controlli e determinazioni;

3) se risulti una relazione effettiva fra supposti finanziamenti a partiti (e quali) e le procedure di controllo suddette e per quali tramiti di gruppi e di persone;

4) quali dichiarazioni e provvedimenti si intendano adottare, dopo aver chiarito a fondo la verità dei fatti, al fine di dissipare false impressioni o comunque di definire specifiche responsabilità.

Intento degli interroganti è che si faccia piena luce su tutta la vicenda, senza riguardi per persone o partiti, ma salvaguardando la reputazione dei partiti e degli uomini non compromessi, ai quali gli interroganti si onorano di appartenere.

(3 - 1005)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

BROSIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — (Già 3 - 0940)

(4 - 2910)

FERRARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se risponde al vero quanto viene da più parti paventato, e cioè l'imminente soppressione della Stazione dei carabinieri a Muro Leccese, su cui gravitano i comuni di Sanarica e Giuggianello.

In caso affermativo, si desidera conoscere i motivi che hanno potuto dare origine al provvedimento, mentre — è il caso di affermarlo — si ha bisogno di maggiore vigilanza e tutela dell'ordine pubblico.

(4 - 2911)

PEPE. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ed al Ministro*

per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Premesso:

che l'articolo 10 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, recante disposizioni per il finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno, stabilisce la concessione di contributi a fondo perduto e finanziamenti a tasso agevolato per la costruzione, il rinnovo, la conversione, la trasformazione, la riattivazione e l'ampliamento di impianti industriali di imprese di piccole dimensioni ubicate nelle regioni meridionali;

che con decreto ministeriale del 6 maggio 1972 sono state incluse nelle attività economiche ammissibili alle suindicate agevolazioni le industrie estrattive, tra le quali ricorrono più frequentemente i complessi di cave, con o senza impianti di frantumazione per la produzione di pietrisco, ed i complessi di cave per la produzione di blocchi da segatura, con o senza segheria;

che tra le spese ammissibili alle suindicate agevolazioni non sono state comprese quelle riguardanti l'apertura della cava, che comprende il disboscamento della porzione di terreno da destinare all'escavazione, l'apertura di piste di accesso al fronte di avanzamento nelle sue gradonature e lo sbancamento e trasporto a rifiuto del terreno di copertura e dello sterile di copertura, della roccia, cioè, non idonea alla produzione del pietrisco o di blocchi da segatura;

che, più specificatamente ed a titolo di esempio, i giacimenti di pietra da taglio nelle zone di Apricena (Foggia), di Trani e di Fasano (Bari) si rinvengono, in genere, sotto una coltre di sterile di non meno di 10 ml. di potenza, per cui lo sbancamento costituisce la parte preponderante dell'investimento;

considerato che l'esclusione delle spese innanzi accennate dalle agevolazioni economiche stabilite dal ricordato articolo 10 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, costituisce notevole pregiudizio per l'effettiva apertura di cave di ogni specie,

l'interrogante chiede di conoscere se e quali provvedimenti si intendono promuovere per ovviare alle innanzi specificate lacune della legge 6 ottobre 1971, n. 853.

(4 - 2912)

CANETTI, CAVALLI, URBANI, ADAMOLI, BERTONE. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e del commercio con l'estero.* — Premesso:

che la circoscrizione doganale di Imperia ha comunicato che erano giacenti nel deposito franco e nei depositi doganali privati chilogrammi 7.808.938 di olio d'oliva di pressione e di olio di sansa d'oliva (lettera del 12 gennaio 1974 del capo reggente della circoscrizione in risposta ad una richiesta del primo degli interroganti) importati durante il 1973;

che si è ripetutamente parlato, in Imperia, di olio « imboscato » in attesa dell'aumento del prezzo,

si chiede di sapere:

se i Ministri interrogati sono a conoscenza del fatto che stanno per essere imbarcati nel porto di Imperia, con destinazione Portogallo, 7.500 fusti di olio d'oliva per un totale di chilogrammi 1.690.000;

per quale motivo è stata permessa la esportazione di una quantità tanto cospicua di un genere che sta scarseggiando sul mercato e la cui rarefazione costringerebbe alcune ditte a rallentare o a sospendere la produzione, con minacce per l'occupazione;

se non si ravvisa in tale operazione una manovra speculativa, considerando che — secondo voci attendibili — un altro milione e mezzo di chilogrammi di olio d'oliva è partito nei giorni scorsi da Imperia, via ferrovia;

se risulta che l'olio in questione, uscito « miracolosamente » da depositi cittadini, è di proprietà della società multinazionale « France-Huile »;

se non si ritiene di intervenire per bloccare le manovre speculative che attorno all'olio d'oliva si sono susseguite e si stanno susseguendo in queste settimane, in attesa che il Governo ed il CIP aumentino il prezzo. (4 - 2913)

ASSIRELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Nel supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 327 del 20 dicem-

bre 1973 sono stati pubblicati diversi bandi di concorso indetti dal Ministero. Per la presentazione delle domande erano previsti 30 giorni dalla pubblicazione dei decreti sulla *Gazzetta Ufficiale*.

L'interrogante, facendo presente che detta *Gazzetta Ufficiale* è pervenuta al comune di Faenza (e si ha ragione di pensare che ciò sia avvenuto per tutta l'Italia) il 25 gennaio 1974, a termini, cioè, già scaduti, chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro intende adottare per assicurare il diritto di tutti i cittadini a partecipare ai detti concorsi che, se espletati, verrebbero giustamente impugnati per vizi di legittimità. (4 - 2914)

AVEZZANO COMES. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi per i quali gli allievi che hanno frequentato un corso per centralinisti ciechi, onde partecipare all'esame per ottenere l'iscrizione nell'albo professionale nazionale, sono costretti ad attendere vari mesi, con grave pregiudizio per un'eventuale sistemazione di lavoro.

Considerato:

che gli allievi che frequentano i corsi professionali per centralinisti ciechi, alla fine del corso, sostengono già un esame interno per il conseguimento del diploma;

che gli esami per l'iscrizione all'albo nazionale avvengono a Roma, presso la sede nazionale dell'UIC, con grave disagio per i candidati,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritiene opportuno sollecitare gli esami per l'iscrizione all'albo nazionale e far sostenere i citati esami presso gli Istituti che organizzano i corsi professionali. (4 - 2915)

ENDRICH. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere che cosa ci sia di vero nella notizia, pubblicata da alcuni giornali, secondo la quale qualche nostra Ambasciata, specie nel Medio Oriente, resta spesso, anche in momenti molto delicati, priva del titolare a causa della mancata nomina del

titolare stesso, oppure perchè questi si assenta troppo a lungo e troppo frequentemente.

(4 - 2916)

BLOISE, PITTELLA, SIGNORI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che da informazioni provenienti da fonte attendibile si è appreso che la società « Eridania » ha assicurato ad un gruppo economico 75.000 quintali di zucchero, in un momento di particolare rarefazione del prodotto al consumo;

che detto gruppo offre il prodotto alla generalità dei negozianti, ponendo come condizione la loro adesione agli organismi cooperativi e sindacali che ad esso sono collegati;

che tale privilegio economico è concesso a quanti si riterranno obbligati, per assicurare il rifornimento ai consumatori, ad aderire a formazioni politicamente contrassegnate e che tale privilegio costituisce una distorsione di grande rilevanza politica ed economica,

gli interroganti chiedono di conoscere se rispondono a verità dette informazioni e quali misure il Governo intende predisporre affinché siano sospese le predette forniture preferenziali e la società « Eridiana » venga richiamata ad estendere la fornitura a pari condizioni a qualsiasi operatore e in quantità e con modalità di consegna usuali.

(4 - 2917)

PREMOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere come ed entro quali termini intenda provvedere alla situazione seguente.

Il comune di Greve, in provincia di Firenze, è tagliato fuori da tutte le grandi linee di comunicazione. L'Autostrada del sole passa per il Valdarno, la superstrada Firenze-Siena per la Val d'Elsa, mentre Greve ed il Chianti hanno una viabilità molto scadente.

L'unica strada statale, la « Chiantigiana », n. 222, si trova in pessime condizioni, ed a

seguito di studi fatti dall'ANAS di Firenze necessita dei seguenti miglioramenti:

1) variante di « Le Bolle », con l'eliminazione dell'attraversamento dell'abitato di Chiocchio, del dosso di Spedaluzzo e dei tornanti di « Le Bolle » dal chilometro 15 + 500 al chilometro 20 + 500;

2) eliminazione della strettoia di Petigliolo, dal chilometro 10 + 800 al chilometro 14 + 800;

3) eliminazione della strettoia di « Villa Salandra », con rettifica delle curve del golf dell'Ugolino;

4) adeguamento del tratto dal chilometro 20 + 500 al chilometro 23 + 500;

5) variante di Greve;

6) variante di Strada;

7) variante di Grassina.

Fin dalla costruzione della superstrada Firenze-Siena, furono date assicurazioni a tutti gli amministratori comunali di Bagno a Ripoli, Impruneta, Greve, Radda e Castellina in Chianti, dall'allora Ministro dei lavori pubblici, che tali lavori di miglioria alla « Chiantigiana » n. 222 sarebbero stati fatti sollecitamente.

Purtroppo sono passati oltre 10 anni e nulla finora si è visto. Il traffico negli ultimi anni è sensibilmente aumentato, tanto da rendere estremamente difficile, prima delle recenti restrizioni, avventurarsi nei giorni festivi sulla strada statale « Chiantigiana » n. 222. Moltissimi sono, purtroppo, gli incidenti stradali, specialmente nei punti sopra citati, alcuni dei quali mortali. Di conseguenza, tra le popolazioni interessate gravi sono i disagi e moltissimo il malumore, tanto che da più parti è stata perfino ventilata l'ipotesi di uno sciopero generale per richiamare l'attenzione delle autorità competenti su una situazione ormai non più sostenibile ed indurle finalmente ad onorare gli impegni assunti.

Si auspica, pertanto, una risposta sollecitata, augurandosi che essa sia pienamente positiva.

(4 - 2918)

PREMOLI. — *Al Ministro della sanità.* — In relazione alla risposta del Ministro all'interrogazione con richiesta di risposta scrit-

ta n. 4 - 0833 presentata dall'interrogante (risposta del 25 ottobre 1973 apparsa sul « Bollettino » n. 46 del Senato della Repubblica), si chiede di conoscere a quale punto siano i lavori di revisione del decreto ministeriale del 22 dicembre 1969, quali ne siano i criteri ispiratori ed entro quali termini, che si auspicano ormai estremamente solleciti, si pensa che il nuovo decreto possa essere finalmente emanato.

(4 - 2919)

FILETTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Ritenuto:

che i cerealicoltori siciliani versano in particolare situazione di disagio perchè il prezzo del grano è rimasto invariato per oltre 20 anni, nonostante sia rilevantemente aumentato il costo di produzione;

che gli stessi non hanno potuto godere dei recenti aumenti di prezzo sul libero mercato perchè, assillati dal bisogno e dalle passività, avevano alienato in precedenza il grano prodotto nella campagna agraria 1972-1973, durante il periodo della trebbiatura, al prezzo medio di appena lire 83 al chilogrammo;

che in Sicilia non sembra che si sia verificato il fenomeno dell'imboscamento del grano, anche perchè, in relazione all'insicurezza delle campagne rimaste spopolate ed alla carenza di custodia notturna dei fabbricati adibiti alla conservazione, gli agricoltori hanno optato per la più sollecita alienazione onde non incorrere nella probabile sottrazione furtiva del prodotto;

che gli agricoltori predetti, che avevano subito altri gravi danni a causa delle alluvioni verificatesi in Sicilia nel dicembre 1972 e nel gennaio 1973, non hanno tuttora ricevuto i sussidi loro promessi, soltanto labialmente, purtroppo, sicchè sono privi dei capitali necessari per continuare le operazioni colturali;

che l'AIMA non ha ancora corrisposto l'integrazione del prezzo del grano prodotto nelle campagne agrarie 1971-72 e 1972-73 ai cerealicoltori che, in tal modo, hanno dovuto patire il notevole aggravamento del loro stato di bisogno;

che vanno adottati opportuni ed urgenti provvedimenti per eliminare e comunque attenuare la denunciata precaria situazione,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti il Ministro intenda adottare a favore dei cerealicoltori siciliani e, particolarmente, se ritenga di intervenire presso l'AIMA, al fine del sollecito pagamento dell'integrazione del prezzo del grano prodotto nelle campagne agrarie 1971-72 e 1972-1973.

(4 - 2920)

FRANCO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se, nell'ambito dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, possano e debbano registrarsi provvedimenti illegittimi come quello che dispone il trasferimento nei Compartimenti ferroviari del Nord di ferrovieri assunti da ultimo con la qualifica di « manovale » e prestanti servizio nei Compartimenti dell'Italia centrale e meridionale.

Detto provvedimento è illegittimo perchè viola l'articolo 46 dello stato giuridico dei ferrovieri che così testualmente recita: « Nel caso in cui esigenze aziendali rendano necessari trasferimenti di più dipendenti da o per la stessa località, dovranno essere compilate graduatorie compartimentali a cura di apposite commissioni, da costituire dal direttore compartimentale ».

In virtù di tale illegittimo provvedimento — che raffigura palesemente l'abuso dei poteri d'ufficio — dal Compartimento ferroviario di Reggio Calabria sono stati trasferiti per esigenze di servizio nei Compartimenti di Milano e di Trieste 114 manovali, a partire dal 724° posto di graduatoria, assunti con l'ultimo concorso bandito per posti di lavoro destinati esclusivamente al Compartimento di Reggio.

Detti ferrovieri, che hanno dovuto prendere servizio a Milano e Trieste a partire dal 31 gennaio 1974, sono costretti ad improvvisi, incolmabili e non preventivati disagi — con abbandono di famiglie e, in molti casi, di studi — e, per le nuove disposizioni impartite dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, non potranno neppure godere dell'indennità di missione.

Si chiede, pertanto, di conoscere quali decisioni il Ministro intenda adottare, in via d'urgenza, per ripristinare la legalità violata con il citato abusivo provvedimento e per evitare, in via definitiva, con saggi ed opportuni provvedimenti, il trasferimento, anche temporaneo, nelle zone del Nord di unità lavorative del settore ferroviario occupate nel Mezzogiorno d'Italia, al fine di evitare l'autentico schiavismo operaio, e mal remunerato, operato dalle Ferrovie dello Stato.

(4 - 2921)

PREMOLI, VALITUTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che il Parlamento deve prendere tempestivamente serie e concrete iniziative per allontanare tutte le ombre di sospetto che lo scandalo del petrolio ha addensato indiscriminatamente sulla classe politica;

considerato che la vicenda ha, ancora una volta, sia pure indirettamente, messo in luce il problema del finanziamento ai partiti e che sposare la tesi di tale finanziamento, mentre si chiedono all'opinione pubblica gravi sacrifici per fronteggiare l'inflazione, significherebbe esporsi a critiche severe ed impopolari;

tenuto conto che la maggior parte delle spese sopportate dai partiti stessi riguarda il settore della stampa quotidiana e periodica,

gli interroganti, visto che l'erario già sovvenziona ufficialmente un costoso quotidiano dell'ENI, « Il Giorno », il cui deficit tocca i 6 miliardi di lire l'anno, chiedono di sapere se non sia opportuno fare di tale quotidiano, anzichè un organo di fazione, il che è già un altro scandalo nello scandalo, un giornale che possa esprimere le opinioni di tutti i partiti rappresentati in Parlamento, ispirandosi, così, ad una vecchia proposta del leader socialista francese, Guy Mollet, formulata negli anni '60.

(4 - 2922)

FRANCO. — *Al Ministro delle finanze.* — In conseguenza della riforma tributaria, dal 1° marzo 1973 il personale dell'ex INGIC (nonchè di altre società private) è stato variamente destinato presso vari uffici finan-

ziari (IVA, Imposte dirette, Intendenze di finanza, Dogane, eccetera). Lo stato giuridico di tale personale, a tutt'oggi, è « indefinito ».

In particolare, alcune centinaia fra detti dipendenti — che erano a « servizio ridotto » presso l'INGIC — ad un anno dall'entrata in vigore della riforma vengono ancora mantenuti in tale degradante stato di « mezzo servizio », con stipendi che non superano le lire 90.000 mensili, e ciò mentre si denunciano carenze di personale tali da non consentire il normale disimpegno delle pratiche connesse alla riscossione dell'IVA e di altri contributi.

Tutto ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere gli intendimenti del Governo per porre fine a detta indecorosa situazione e per normalizzare lo status di tali poche centinaia di lavoratori, i quali — forse perchè non rappresentano una forza elettorale appetibile — continuano a ricevere, con costante monotonia, promesse di imminente definitiva sistemazione, mentre rimane per loro l'amara realtà di un'avvilente situazione che va risolta con immediatezza.

(4 - 2923)

FRANCO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è venuto a conoscenza del documento unanimemente votato e sottoscritto dal personale dell'Ufficio del registro — atti civili e successioni — di Reggio Calabria, convocato in assemblea il 24 gennaio 1974 dalle organizzazioni sindacali.

Con detto documento — inviato al Ministro, al direttore generale delle tasse del predetto Ministero ed al direttore generale del demanio, all'intendente di finanza di Reggio, al medico provinciale, al prefetto, al dirigente l'ufficio del Genio Civile, allo ispettore compartimentale delle tasse ed al dirigente del Provveditorato alle opere pubbliche di Catanzaro — il personale ha chiesto che entro 30 giorni si provveda al reperimento di locali più idonei, più igienici, più salubri e più sicuri, proclamando lo stato di agitazione ed avvisando che, nel caso di mancata soluzione del problema entro i termini citati, sarà iniziata una decisa azione di sciopero a tempo indeterminato.

Il personale dell'Ufficio del registro di Reggio non è in condizioni di svolgere il proprio lavoro, gravato da tutti i nuovi carichi aggiuntisi dopo la soppressione degli uffici di Villa San Giovanni e Melito Porto Salvo, perchè costretto a muoversi in locali angusti — due sole stanze e un salone — e in un avvilente ambiente antigienico carente dei servizi necessari. Lamentele più decise, poi, vengono avanzate dai cittadini perchè gli atti degli uffici di Villa San Giovanni e di Melito Porto Salvo sono incredibilmente rimasti negli uffici eliminati, per mancanza, appunto, di locali idonei.

Si chiede, pertanto, di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare, con la dovuta urgenza, al fine di scongiurare il ventilato sciopero generale a tempo indeterminato del personale e per consentire che siano assicurati ai cittadini, con la dovuta regolarità e tempestività, i servizi richiesti.

(4 - 2924)

PELUSO, POERIO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'inter-*

no. — Premesso:
che nella città di Cosenza, e nella maggior parte dei comuni di quella provincia, sono in atto fenomeni di imboscamento, da parte di grossisti, sia dell'olio di oliva che dei vari oli di semi, come di altri generi di prima necessità;

che numerosi titolari di negozi di generi alimentari sono sprovvisti completamente di olio, sempre per il rifiuto dei grossisti di rifornirli;

che il poco olio di semi di arachide in vendita è offerto al consumo a prezzi che talvolta rasentano le 1.000 lire al litro;

che nessun intervento ha compiuto finora l'AIMA per alleviare tale grave stato di cose, per quanto per legge le competerebbe,

gli interroganti chiedono di conoscere quali interventi urgenti i Ministri interrogati intendano compiere, per le parti di lo-

ro competenza, perchè cessi una così scandalosa speculazione in una provincia la cui produzione di olio è parte preminente della sua economia.

(4 - 2925)

Annunzio di ritiro di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio dell'elenco di interrogazioni ritirate dai presentatori.

F I L E T T I , *Segretario:*

n. 3 - 1004 del senatore Pisanò, al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 7 febbraio 1974

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 7 febbraio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno.

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli (1455).

II. Discussione del disegno di legge:

Deputati SPAGNOLI ed altri. — Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali (1390) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 19,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari