

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

## 35ª SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 24 OTTOBRE 1979

Presidenza del presidente FANFANI,  
indi del vice presidente CARRARO  
e del vice presidente FERRALASCO

#### INDICE

##### CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (23-31 ottobre 1979)

###### Variazione:

PRESIDENTE . . . . . Pag. 1769  
MURMURA (DC) . . . . . 1769

##### COMITATO PARLAMENTARE PER IL CONTROLLO SUI SERVIZI DI INFORMAZIONE E SICUREZZA E SUL SEGRETO DI STATO

Convocazione . . . . . 1767  
Nomina dei membri . . . . . 1767

CONGEDI . . . . . 1767

##### CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente . . . . . 1768

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . 1767

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . . Pag. 1767

Presentazione . . . . . 1784

Presentazione del testo degli articoli proposto dalla 4ª Commissione permanente per il disegno di legge n. 128 . . . . . 1768

Presentazione di relazione . . . . . 1768

Trasmissione dalla Camera dei deputati e deferimento a Commissione permanente in sede referente . . . . . 1815

###### Approvazione:

« Modifica degli articoli 156, 160, 758 e 760 del Codice della navigazione » (316) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 10 ottobre 1979) (Relazione orale):

DAMAGIO (DC), relatore . . . . . 1808

PISICCHIO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . . 1809

« Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate in servizio negli aeroporti » (128), d'iniziativa del senatore Della Porta e di altri senatori (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 27 settembre 1979) (Relazione orale) con il seguente titolo: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate »:

DEL RIO, sottosegretario di Stato per la difesa . . . . . Pag. 1799  
 PASTI (Sin. Ind.), relatore . . . . . 1797

**Discussione:**

« Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (301) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 10 ottobre 1979) (Relazione orale):

« Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (285), d'iniziativa del senatore Tonutti e di altri senatori. **Approvazione del disegno di legge n. 301:**

BACICCHI (PCI) . . . . . 1804  
 PISICCHIO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . . 1804  
 TONUTTI (DC), relatore . . . . . 1800

**Discussione e approvazione:**

« Finanziamento per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli » (194), d'iniziativa del senatore Fossa e di altri senatori:

BENASSI (PCI) . . . . . 1790  
 DEL RIO, sottosegretario di Stato per la difesa . . . . . 1795  
 FOSSA (PSI) . . . . . 1787  
 MITROTTI (MSI-DN) . . . . . 1792  
 \* PATRIARCA (DC) . . . . . 1785  
 RASTRELLI (MSI-DN) . . . . . 1796  
 TONUTTI (DC), relatore . . . . . 1795

« Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura na-

vale, per il Centro di idrodinamica di Roma » (315) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 10 ottobre 1979):

GUERRINI (PCI) . . . . . Pag. 1806  
 GUSSO (DC), relatore . . . . . 1805  
 MITROTTI (MSI-DN) . . . . . 1807  
 PISICCHIO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . . 1805

« Norme in materia di previdenza per gli ingegneri e gli architetti » (76), d'iniziativa dei senatori Manente Comunale e Ferralasco (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 27 settembre 1979) (Relazione orale)

ANTONIAZZI (PCI) . . . . . 1814  
 BOMBARDIERI (DC), relatore . . . . . 1810  
 MANENTE COMUNALE, sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale . . . 1812  
 MITROTTI (MSI-DN) . . . . . 1814

**Discussione e approvazione con modificazioni:**

« Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (178), d'iniziativa del senatore Mola e di altri senatori:

PRESIDENTE . . . . . 1769  
 \* MOLA (PCI) . . . . . 1775, 1778, 1782  
 \* PATRIARCA (DC) . . . . . 1782  
 PISICCHIO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . . 1777, 1781  
 PISTOLESE (MSI-DN) . . . . . 1769, 1778  
 RASTRELLI (MSI-DN) . . . . . 1779, 1781  
 SICA (DC) . . . . . 1772, 1779, 1780  
 TONUTTI (DC), relatore . . . . . 1776, 1781, 1784

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio . . . . . 1815, 1817  
 Annunzio di interrogazione, già assegnata a Commissione permanente, da svolgere in Assemblea . . . . . 1815

**INVERSIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO**

PRESIDENTE . . . . . 1797

**ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 OTTOBRE 1979 . . . . . 1822**

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

### Presidenza del presidente FANFANI

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

**GIOVANNETTI**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

#### Congedi

**PRESIDENTE.** Ha chiesto congedo per giorni 3 il senatore Mitterdorfer.

#### Annunzio di nomina dei membri e di convocazione del Comitato parlamentare per il controllo dei servizi di informazione e sicurezza e sul segreto di Stato

**PRESIDENTE.** I senatori Cipellini, Coco, Lombardi e Pecchioli sono stati chiamati a far parte del Comitato parlamentare previsto dall'articolo 11 della legge 24 ottobre 1977, n. 801, istitutiva del Servizio per le informazioni e la sicurezza dello Stato.

Il suddetto Comitato parlamentare è convocato per domani, giovedì 25 ottobre 1979, alle ore 10,30, a palazzo Raggi, via del Corso n. 173, per procedere alla propria costituzione.

#### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**PRESIDENTE.** È stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro degli affari esteri:*

« Ratifica ed esecuzione del Trattato di adesione della Grecia alla Comunità econo-

mica europea e alla Comunità europea dell'energia atomica, con Atti connessi, firmato ad Atene il 28 maggio 1979 » (369).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

**FAEDO.** — « Provvedimenti a favore delle facoltà di economia e commercio e di lingue e letterature straniere dell'Università degli studi di Pisa » (370);

**SIGNORI.** — « Integrazioni alla legge 26 ottobre 1971, n. 916, sul conferimento del grado di generale di corpo d'armata ai generali di divisione dei Carabinieri e della Guardia di finanza che abbiano retto, rispettivamente, la carica di vice comandante generale dell'Arma e di comandante in seconda del Corpo » (371);

**SCEVAROLLI, RIPAMONTI, CONTI PERSINI, DELLA BRIOTTA, NOCI, NOVELLINI, BERLANDA, BOMBARDIERI, CASTELLI, FORNI, GRAZIOLI, MAZZOLI, MARTINAZZOLI, MELANDRI e ROSSI.** — « Modifica all'articolo 2 della legge 17 febbraio 1968, n. 108, recante norme per l'elezione dei consigli regionali delle regioni a statuto normale » (372);

**SIGNORI.** — « Proroga del termine previsto dalla legge 21 dicembre 1978, n. 837, concernente la Commissione parlamentare di inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti » (373).

#### 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 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del*

Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco » (334), previ pareri della 4ª, della 5ª e della 8ª Commissione;

*alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):*

« Conversione in legge del decreto-legge 15 ottobre 1979, n. 494, concernente provvidenze ed agevolazioni contributive e fiscali per le popolazioni dei comuni delle Regioni Umbria, Marche e Lazio, colpite dal terremoto del 19 settembre 1979 » (350), previ pareri della 1ª, della 6ª e della 11ª Commissione;

*alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):*

SPADOLINI ed altri. — « Norme per l'incentivazione dell'uso dell'energia solare nel settore dell'edilizia privata e pubblica e della agricoltura » (319), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 6ª, della 8ª e della 9ª Commissione;

*alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):*

MEZZAPESA. — « Modificazione dell'articolo 11 della legge 9 dicembre 1977, n. 903, riguardante la parità di trattamento tra uomini e donne in materia di lavoro » (243), previo parere della 5ª Commissione;

*alle Commissioni permanenti riunite 2ª (Giustizia) e 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni):*

« Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1979, n. 505, concernente dilazione dell'esecuzione dei provvedimenti di rilascio per gli immobili adibiti ad uso di abitazione e provvedimenti urgenti per l'edilizia » (366), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione.

#### **Annunzio di presentazione del testo degli articoli proposto dalla 4ª Commissione permanente per il disegno di legge n. 128**

P R E S I D E N T E . In data 23 ottobre 1979, la 4ª Commissione permanente (Difesa) ha presentato il testo degli articoli, proposto dalla Commissione stessa, per il disegno di legge:

DELLA PORTA ed altri. — « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate in servizio negli aeroporti » (128) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 27 settembre 1979*).

#### **Annunzio di presentazione di relazione**

P R E S I D E N T E . A nome della 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Patriarca ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 1º ottobre 1979, n. 478, recante modificazioni al regime fiscale sulla birra e sulle banane. Istituzione di un'imposta di fabbricazione sui tubi catodici per televisori a colori » (295).

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

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'EFIM, Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera, per l'esercizio 1977 (*Doc. XV, n. 16*).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

**Variazione al calendario dei lavori**

M U R M U R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M U R M U R A . Onorevole Presidente, a nome della 1ª Commissione permanente, devo chiederle che la discussione del disegno di legge n. 314, concernente provvedimenti straordinari per il potenziamento e l'ammmodernamento dei servizi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, fissata per la seduta di domani, sia spostata al successivo calendario, e ciò anche al fine di rendere omogeneo il lavoro della Commissione che potrà esaminare anche il disegno di legge n. 344, di cui poc'anzi ella ha comunicato l'assegnazione in sede referente alla 1ª Commissione.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta avanzata dal senatore Murmura si intende accolta, fermo restando che la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari delibererà in merito al reinserimento del disegno di legge n. 314 nel calendario dei lavori del Senato.

**Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:**

« Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (178), d'iniziativa del senatore Mola e di altri senatori

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli », di iniziativa dei senatori Mola, Ferriariello, Libertini e Valenza.

Ringrazio il ministro Sarti per la sua presenza, ma avverto, tramite lui, il Presidente del Consiglio che da domani in avanti, quando si discuteranno i disegni di legge e non saranno presenti i Ministri competenti, si sospenderà la seduta. Pubblicandosi il calendario con quindici giorni di anticipo, gli

onorevoli Ministri hanno la possibilità di dare priorità al dovere, per rispetto verso il Parlamento, di differire tutti gli altri incarichi e di presentarsi in Aula.

Questo rimprovero non riguarda lei, onorevole Sarti, anzi è una lode indiretta a lei, ma la vorrei pregare di far presente ai suoi colleghi che lei ancora, in base alle leggi, non sostituisce tutto il Governo per tutte le leggi e per tutte le responsabilità, ma sopprime soltanto alla necessità di legami permanenti (come con grande abilità, correttezza e dedizione sta facendo) tra il Parlamento (il Senato in questo caso) e l'insieme del Governo. La ringrazio di avermi ascoltato, onorevole Ministro.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

P I S T O L E S E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, il disegno di legge sul contributo ordinario dello Stato a favore del consorzio autonomo del porto di Napoli merita alcune considerazioni di ordine positivo, ma anche altre osservazioni critiche e di carattere negativo.

Quando fu costituito il consorzio del porto di Napoli, nel 1974, noi esprimemmo un giudizio decisamente positivo, favorevole alla modifica dell'Ente porto in consorzio autonomo del porto. Esprimemmo tale giudizio positivo per due ordini di ragioni: innanzitutto perchè ci sembrava giunto il momento di esaminare i problemi del porto nell'ambito della portualità minore, cioè dei porti minori del Golfo di Napoli, quali Castellammare, Pozzuoli, Torre Annunziata, che andavano degradando senza un'organica sistemazione di tutto il mondo portuale del Golfo di Napoli. Ecco, dal punto di vista tecnico considerammo questo un fatto positivo ed esprimemmo il nostro voto favorevole.

La seconda considerazione che ci indusse a votare favorevolmente era un'altra, cioè che si trattava di una delle prime attuazioni — non vi scandalizzate della parola che sto per dire — di un sistema corporativo. Infatti, anche lasciando stare l'erroneo uso di questa espressione a cui si fa tanto spesso ricorso anche in quest'Aula (mi si consenta di dire

senza che nessuno abbia mai consultato un vocabolario, non dico un'enciclopedia, per capirne qualche cosa), io vi dimostrerò che proprio il consorzio del porto di Napoli è uno dei primi casi di attuazione corporativa, in quanto vi partecipano tutte le componenti interessate al mondo portuale: dai lavoratori portuali alle agenzie turistiche, agli spedizionieri, agli istituti di credito che lavorano nel porto. Lo stesso dicasi per la parte politica: la rappresentanza della regione, la rappresentanza del comune, eccetera. È proprio una delle vere forme corporative, comunque di partecipazione organica (questa è una espressione che non vi può scandalizzare) nella quale tutte le forze interessate al mondo produttivo in quella zona partecipano alla vita dell'ente nel quale sono consorziate. Ecco la ragione di carattere ideologico che ci indusse ad accettare favorevolmente il disegno di legge a suo tempo. Dicemmo subito (e questo voglio per la verità ascriverlo a motivo di soddisfazione anche un po' personale): va bene il consorzio, ma i fondi, i finanziamenti? Allora c'era il ministro Pieraccini e si parlava di stanziare almeno 2 miliardi, ma poi all'ultimo momento fu soppresso anche questo minimo contributo di carattere straordinario. E allora consentitemi un riferimento personale: il disegno di legge è di iniziativa comunista ma io voglio perlomeno ascrivere, non dico al mio partito, ma a me personalmente, il privilegio di aver indicato molto prima quello che oggi si sta facendo. Nella seduta del 6 febbraio 1974 dissi: « Non posso non ripetere quanto già detto circa la mancanza di congrui stanziamenti per sopprimere agli oneri amministrativi, funzionali e promozionali del consorzio, oneri che l'articolo 4 del decreto-legge indica molto genericamente senza alcun riferimento ad ogni e qualsiasi previsione. Ritengo che commettiamo una grossa irregolarità giuridica e formale non indicando gli stanziamenti e i fondi che occorrono al consorzio del porto. 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. Non basta quindi uno stanziamento di carattere eccezionale. Daremo l'av-

vio, ma dopo un anno saremo fermi e dovremo tornare al vecchio sistema di aumentare gli stanziamenti. Tanto vale partire con una legge organica, con dei finanziamenti prestabiliti e annuali, con contributi precisi a carico dei vari enti che fanno parte del consorzio ».

E credo di essere onesto nel ricordare che nel 1974, approvando la legge, dicemmo queste cose. Oggi diamo atto alle altre forze politiche di essere arrivate a fare quello che noi dicevamo di fare sette anni fa.

Qual è il problema oggi? È che indubbiamente questo ritardo ha creato un danno notevole all'avvio di questo consorzio del porto di Napoli, tant'è vero che l'anno scorso o due anni fa sono stati stanziati 10 miliardi per coprire i *deficit* di questi anni, senza nessuna attività concreta, ma solo per coprire le passività che si erano determinate dal 1974 al 1978.

Soltanto adesso, finalmente, ci avviamo su un piano logico e quindi si stabilisce un contributo concreto, annuale che possa consentire al consorzio di funzionare. Questo per quanto riguarda il finanziamento e gli aspetti positivi. Ma ci sono indubbiamente degli aspetti negativi perchè in questi 7 anni non si è fatto nulla per rilanciare il porto di Napoli, non si è fatto nulla per la portualità minore: il porto di Pozzuoli langue; Castellammare, con i cantieri che si vanno chiudendo, langue ancora di più; Torre Annunziata non funziona neanche, perchè l'entroterra che doveva alimentare questi porti minori si è paralizzato. Pensate che Torre Annunziata era il più grande centro di importazione e di esportazione dell'arte bianca; molini e pastifici gravitavano tutti su Torre Annunziata e Castellammare. Quindi il porto viveva attraverso queste attività, ma dal dopoguerra in poi si è consentita l'apertura di mulini e pastifici in tutte le parti d'Italia, quindi Torre Annunziata ha completamente cessato ogni attività nel campo dell'arte bianca. Castellammare in questo momento, con la crisi dei cantieri, rischia di fermarsi; Pozzuoli svolge una modestissima attività di carattere peschereccio o di trasporti con le isole attraverso la navigazione libera (che gravita su Pozzuoli oltre che sulla città di Napoli).

Questo per quanto riguarda la portualità minore; ma sul problema in generale vi sono molte altre cose da dire.

Non so se l'onorevole Ministro, che non è specificamente di questo ramo, ha avuto occasione di visitare il porto di Napoli in questi ultimi tempi: non c'è più una banchina libera, perchè tutto il lavoro di spedizione merci arriva attualmente attraverso i *containers*; poichè le merci che arrivano sono decisamente superiori alle merci che escono, giungono *containers* in grande quantità e li giacciono, perchè non riusciamo a rispediti. Ho con me dei dati di due o tre anni fa, ma la situazione non è cambiata: erano state sbarcate nel porto di Napoli 7 milioni e mezzo di tonnellate e in uscita troviamo la cifra di un milione e mezzo; questo è il rapporto. Questi *containers* quindi arrivano in grande quantità nel porto di Napoli, ma debbono ripartire vuoti perchè non si riesce a riempirli. Ecco perchè occorre un piano organico, se volete rilanciare la portualità, collegato con il sistema ferroviario, collegato con il sistema industriale. Occorre creare degli incentivi affinché l'Italia centrale graviti verso questi che sono i porti più deficitari, in modo da avere un costo di trasporto unico ferroviario; diversamente si avrebbe tutto l'interesse a sbarcare direttamente a Genova, dato che il Mezzogiorno non ha un entroterra industriale valido.

Ci sono poi altre attività marginali, tra le quali quella turistica crocieristica. Pensate che a Napoli non attraccano più navi da crociera! Alcuni anni fa mi sono trovato al Pireo ed in una sola giornata ho visto cento navi da crociera! Potete facilmente rendervi conto di quanta ricchezza portavano quelle navi, sia pure per due giorni soli di sosta: centomila persone che sbarcano! Nel porto di Napoli invece questo non avviene, anzi posso assicurare che alcune navi da crociera non entrano in questo porto, si fermano fuori Capri perchè così non pagano i diritti di attracco che per un solo giorno sono talmente alti da dissuadere le navi dal fermarsi.

Anche questo deve essere valutato: bisogna rilanciare il porto turisticamente. Poichè il traffico passeggeri non esiste quasi più

e tutto si svolge ormai per via aerea, sta prendendo un grosso sviluppo l'attività crocieristica: tutti i paesi del Mediterraneo coltivano questo mezzo di svago che è la crociera; quindi bisogna cercare di collegarsi con le agenzie.

Ci sarebbe da dare altri suggerimenti e consigli, come l'utilizzo di magazzini generali, di frigoriferi che restano inutilizzati. Sappiamo infatti che oggi il sistema delle spedizioni non è più come una volta (cioè alla rinfusa) per cui arrivavano le merci, venivano immagazzinate nei magazzini generali, tutto si svolgeva col giro delle polizze di carico, delle fedi di deposito, delle note di pegno e attraverso questi documenti la merce si trasferiva dall'uno all'altro compratore. Oggi invece la merce o arriva nei *containers*, ed è già destinata, o arriva addirittura con pagamento anticipato; oggi cioè l'esportazione e l'importazione si fanno attraverso il credito documentario, cioè prima ancora che la merce parta già è arrivata la documentazione per il pagamento delle contropartite. Questo appunto è un fenomeno da valutare. I magazzini sono attualmente vuoti e inutilizzati. L'altra volta dicemmo che il Banco di Napoli aveva fatto male ad abbandonare i magazzini generali. Ma oggi i magazzini non hanno più alcuna funzione e allora è necessario che il consorzio del porto prenda delle iniziative concrete, cioè stipuli delle convenzioni anche con l'AIMA, ossia con l'organismo di intervento nel settore agricolo.

Sappiamo che l'AIMA ogni tanto deve immagazzinare tonnellate e tonnellate di merci che deve stoccare. Siccome l'AIMA non ha attrezzature, stipula delle convenzioni con i titolari dei vari depositi o frigoriferi e quindi riesce a stoccare la merce per il tempo necessario alla sua reimmissione sul mercato. Questa è una iniziativa che il consorzio del porto di Napoli potrebbe adottare.

Vi è poi un altro aspetto che oggi si presenta: quello dell'importazione del legno. Voi sapete che noi importiamo legno per più di 1.000 miliardi. Non tutto questo legno però arriva dalla Jugoslavia, che gravita su Trieste: gran parte del legname viene dai paesi africani, dal Terzo mondo. Occorrono quindi delle attrezzature particolari.

Nel concludere il mio brevissimo intervento e nel ringraziare il Parlamento per l'approvazione di quest'iniziativa che serve a mettere finalmente in moto il funzionamento del porto di Napoli, raccomandando che questo finanziamento serva non soltanto a pagare le spese correnti, ma anche a creare degli incentivi che possano determinare lo sviluppo del porto di Napoli nel quadro dello sviluppo generale dell'entroterra del Mezzogiorno, vorrei comunicare — mi si consenta di farlo in via ufficiale — che il nostro dodicesimo congresso, tenutosi a Napoli il 5, il 6 e il 7 ottobre, ha deliberato di presentare un disegno di legge il cui testo è già stato pubblicato su qualche giornale. Si tratta di una legge speciale per Napoli. Nel quadro delle varie incentivazioni contenute in questa legge speciale abbiamo previsto un porto franco per Napoli. Su questa iniziativa ci batteremo. Soltanto questo, infatti, può rilanciare Napoli e il Mezzogiorno, cioè una delle zone più depresse d'Italia. Certo non possiamo pretendere che il porto di Napoli sia in concorrenza con quello di Genova, è assurdo. Peraltro, se non creiamo dei motivi, degli incentivi, delle ragioni per orientare i trasporti verso il porto di Napoli non riusciremo mai a risolvere questo problema.

Non veniteci allora a dire, se in quell'occasione sarete contrari, che fate una politica per il Mezzogiorno e che il Mezzogiorno è un problema di carattere nazionale. Quello sarà il banco di prova: se in quel momento ci darete ragione e ci appoggerete significherà che volete fare una politica meridionalistica, ma se sarete contrari dimostrerete di non voler mai provvedere a tutelare gli interessi del Mezzogiorno e di limitarvi a fare delle enunciazioni di ordine teorico a favore del Mezzogiorno, mentre di fatto avete sempre trascurato il Mezzogiorno d'Italia.

Con queste brevi osservazioni dichiariamo di votare a favore di questo contributo ordinario per il consorzio del porto di Napoli, nella fiducia che tale contributo venga utilizzato, tenuto conto anche della sua entità che è notevolmente superiore alle spese correnti, non soltanto per l'ordinaria amministrazione, ma per creare quegli incentivi, quelle attrezzature e quegli strumenti che

possono rilanciare il porto di Napoli e, con il porto di Napoli, lo sviluppo del Mezzogiorno. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni.*)

**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 rappresentante del Governo, nel prendere la parola molto brevemente sull'esame del disegno di legge n. 178 che prevede un contributo ordinario dello Stato a favore del consorzio autonomo del porto di Napoli, non posso non esprimere la soddisfazione quale rappresentante di quella città e a nome del Gruppo della Democrazia cristiana per il disegno di legge all'esame del Parlamento.

Un applauso a coloro che hanno preso quest'iniziativa, alla Commissione che ha esaminato con celerità il disegno di legge e che l'ha portato così sollecitamente all'esame di questo ramo del Parlamento.

Forse — se mi è consentito esprimere questa riserva — sarebbe stata più logica una più profonda meditazione sulla legge istitutiva del consorzio autonomo del porto di Napoli. Con il decreto-legge 11 gennaio 1974, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, veniva infatti ad essere costituito, per la prima volta in Italia, un sistema portuale che non faceva riferimento solo al porto di una città, ma a tutto un insieme di porti che costituiscono la maggioranza di quelli che si affacciano sul Golfo di Napoli, con una serie di problemi che venivano incentrati, con la creazione del consorzio autonomo del porto di Napoli, in un organismo che faceva prevedere il collegamento di detti porti e, attraverso tale collegamento, la specializzazione dei singoli porti ed il rilancio di alcuni di essi che, negli ultimi tempi, avevano visto notevolmente diminuita la loro capacità di incidenza.

Non fu — mi perdoni il collega Pistolese se non sono d'accordo con la sua visione — un ente corporativo, ma un sistema di porti, in cui entravano a far parte (se si legge il provvedimento di legge istitutivo di quel consorzio autonomo se ne ha chiaramente la visione) gli enti locali e solo alcuni organismi



economici, mentre erano estranei alla costituzione, anche se entravano a far parte dell'assemblea, i rappresentanti delle organizzazioni economiche e del mondo del lavoro. Si volle aver di mira soprattutto il rilancio dell'attività economica della provincia di Napoli e della regione campana che aveva sempre visto nel porto di Napoli un centro propulsore della sua attività economica: si ebbe allora l'adesione, credo unanime, del Parlamento italiano a questo provvedimento di legge, anche se vi furono perplessità su alcune dizioni dello stesso.

Quando per legge si viene ad istituire una fondazione — come nel caso in esame — si individuano quali sono gli enti che partecipano, cioè i soggetti della fondazione, gli scopi (infatti, l'articolo 2 del provvedimento ne determina i fini ed i compiti) e tutto il sistema organizzativo dell'ente, ma stranamente in questo caso all'articolo 4 della legge istitutiva non si parla di patrimonio della fondazione bensì solo di una disponibilità finanziaria; contrariamente al sistema generale del nostro diritto, non si costituì un fondo patrimoniale, ma si disse solo che, « per svolgere i compiti e le funzioni, il consorzio dispone di determinati mezzi finanziari », e si precisò, sempre all'articolo 4, che questi mezzi finanziari erano costituiti dal contributo dello Stato e dai contributi annuali degli altri enti consorziati da stabilire — dice esattamente il punto *b*) dell'articolo 4 — « dai relativi organi competenti in base alle norme in vigore, sentita l'assemblea del consorzio ».

Ci fu già allora la perplessità che, fatta la legge, alla fine non si trovassero poi i mezzi finanziari per il rilancio del nuovo ente porto di Napoli, e non era solo una visione poco rosea del futuro di quell'ente perchè quanto si è verificato dalla istituzione del consorzio autonomo del porto di Napoli fino al 1978 ha dimostrato che quelle perplessità che si erano avute in sede di conversione in legge del decreto-legge avevano il loro fondamento. In altre parole, quel contributo dello Stato che avrebbe dovuto essere determinato, e si presumeva sollecitamente, è stato determinato soltanto oggi, mentre si è dovuta attendere la concessione di un contributo straordinario per il ripiano del passivo. Infatti ne-

gli anni precedenti si era determinato un notevole passivo, dal momento che l'ente non aveva i mezzi finanziari, non dico per il rilancio della sua attività, ma anche soltanto per esplicitare quelli che erano i compiti essenziali previsti dal provvedimento istitutivo.

Dieci miliardi sono stati sufficienti a ricoprire il passivo degli anni precedenti. Oggi forse la pressione dell'opinione pubblica sui rappresentanti politici della città di Napoli e sul Parlamento ci porta all'esame di questo disegno di legge. Io non intendo fare qui l'avvocato difensore del consorzio, anche perchè non credo che sia necessario un avvocato difensore per illustrarne l'attività di questi ultimi anni, pur attraverso le difficoltà in cui il consorzio si è dibattuto a causa della mancanza di fondi. Credo però che la stessa relazione ponga in evidenza quanto già si era detto nella precedente legislatura, e cioè la perplessità di fronte ad un modo di gestione e la necessità di rivedere certe forme gestionali del consorzio.

È necessario perciò che io ricordi all'Assemblea che il consorzio autonomo del porto di Napoli ha visto aumentare notevolmente i suoi fini istituzionali attraverso provvedimenti di legge. Basta pensare all'assolvimento del servizio ferroviario all'interno del porto, del servizio di acquedotto, del servizio di illuminazione, del servizio pulizia, tutti compiti questi che hanno portato all'assorbimento di manodopera per cui da 175 persone nel 1971 il consorzio è passato a 233 unità nel 1973, con un aumento del 33,14 per cento del personale. Successivamente, sempre in base ad adempimenti derivanti dall'applicazione di provvedimenti legislativi, questo personale è passato a 389 unità e nel 1973-74 si è attestato a 627 unità, cioè più del 64,78 per cento rispetto alle unità precedenti. Tutto questo senza che vi siano state assunzioni al di fuori di quelle imposte dalla legge, tant'è che fino al 1979 si è avuta una costante diminuzione del personale dipendente, che oggi è sceso a 582 unità. Questa diminuzione è stata decisa per tentare di ridurre quanto più possibile le spese e per destinare ad investimenti produttivi le poche fonti di cui il consorzio dispone.

È evidente però che, se si ampliano i compiti di un ente, bisogna anche provvedere al-

la determinazione dei mezzi finanziari a disposizione dello stesso. Del resto basta considerare quali sono i compiti che ancora attendono il consorzio: l'elaborazione del piano regolatore, non soltanto del porto di Napoli, ma di tutto il sistema portuale di cui parlavo prima e che fa capo al consorzio — Pozzuoli, Bacoli, Torre del Greco, Portici, Castellammare di Stabia: tutti attendono che sia sistemato con un quadro organico il loro inserimento nel sistema portuale napoletano —; la creazione di *terminals*, perchè si possa trovare uno sbocco alle esigenze derivanti dai nuovi sistemi di trasporto marittimo; l'aumento di aree scoperte contigue alle banchine per la movimentazione e il deposito delle merci, esigenza anche questa che scaturisce da una nuova visione, enormemente diversificata rispetto ai sistemi precedenti; la trasformazione dei magazzini e dei depositi coperti — vi accennava poco fa il senatore Pistolese — proprio per questa nuova tecnica dei trasporti marittimi. I magazzini generali sono abbandonati ed è necessario che vengano trasformati in qualche cosa di nuovo. Ma perchè tutte queste opere possano essere realizzate occorre introdurre mezzi meccanici per la movimentazione delle merci all'interno del porto. Prima vi erano sistemi antiquati; oggi vi sono le grosse gru portaccontainers, ciascuna delle quali costa somme considerevoli. E non è possibile che tutte queste realizzazioni avvengano senza un apporto considerevole di mezzi finanziari.

Il porto di Napoli non costituisce una entità astratta dalla realtà dell'intera provincia napoletana, ma è stato sempre uno dei volani dell'economia della nostra regione. Non è possibile che, nel momento in cui si parla di una crisi del Mezzogiorno e di una visione meridionalistica della politica governativa ci si dimentichi delle esigenze primarie del porto della città di Napoli.

È necessario che il consorzio per il porto di Napoli compia studi approfonditi per la razionalizzazione dei suoi servizi, per una organizzazione la più funzionale possibile del lavoro all'interno del porto, per una specializzazione dei porti che fanno parte del sistema. Come ho detto prima, una delle caratteristiche del provvedimento che istituì il con-

sorzio autonomo del porto era la creazione di un sistema portuale. Ora, non è possibile creare un sistema all'interno del quale ciascuno dei porti che ad esso fa capo continui a svolgere un'attività autonoma, senza che si indichi la specializzazione verso la quale ciascun porto deve indirizzarsi.

Vi sono porti che hanno caratteristiche particolari. Il porto di Bacoli, ad esempio, è addetto in particolare al trasporto della pozzolana che è una delle merci maggiormente esportate dalla provincia di Napoli. Il porto di Pozzuoli ha la caratteristica funzione di collegamento con le isole della provincia di Napoli, cioè ha una vocazione turistica, oltre che commerciale.

Il porto di Napoli non solo ha una sua particolare configurazione per il trasporto delle merci, soprattutto dei derivati dal petrolio, ma ha anche una sua vocazione turistica, che in questi ultimi tempi è stata certamente mortificata per una serie di considerazioni che non è qui il caso di illustrare.

Tutto questo, come appare chiaramente, comporta la necessità di una determinazione del contributo da parte dello Stato e degli altri enti consorziati.

Quindi è benvenuto questo disegno di legge che determina l'ammontare del contributo dello Stato. Ma, come dicevo prima, non è solo lo Stato che deve il proprio contributo al consorzio autonomo del porto, poichè la legge istitutiva prevede che anche gli altri enti consorziati versino i loro. Ed è strano che fino ad oggi non si sia riusciti ad ottenere da parte di questi enti consorziati se non modestissime somme. Il Banco di Napoli, ad esempio, uno degli enti che non era previsto tra quelli che dovevano costituire il consorzio e che fu inserito anche per sollecitazione dello stesso ente, fino ad oggi si è limitato a dare una elargizione assistenziale — badate bene, non si parla nemmeno di contributo, bensì proprio di elargizione assistenziale — modestissima di lire 10 milioni annui. Mi domando se sia valsa veramente la pena di inserire tra gli enti che aderiscono al consorzio il più grosso istituto bancario del Mezzogiorno, che dovrebbe costituire uno degli enti incentivanti della politica economica del

Mezzogiorno, se poi, di fronte ad uno degli enti che può essere portatore di questa politica di incentivazione, si limita a dare la modestissima elargizione di 10 milioni di lire annue.

È per questo che insieme ad altri colleghi abbiamo presentato un emendamento al disegno di legge all'esame di questo ramo del Parlamento in cui si determina anche l'ammontare annuo del contributo che gli enti consorziati devono dare annualmente al consorzio autonomo del porto, fissando nella somma di lire 1 miliardo questo contributo, che dovrà essere ripartito tra gli enti consorziati non per legge, ma in base alla determinazione che l'assemblea del consorzio annualmente fa in sede di approvazione del bilancio consuntivo.

Ho detto prima, all'inizio del mio intervento, che uno degli elementi caratterizzanti, fondamentali dell'istituzione di una fondazione è il patrimonio, che deve determinare la possibilità di vita dell'ente stesso. Se non vi è questo patrimonio, è certo che la vita dell'ente si ferma. E non è possibile che vi siano degli enti che partecipano alla vita, alle assemblee, alle decisioni dell'ente, senza farsi carico di un minimo apporto finanziario alla esigenza di quell'ente. Mi auguro che voglia l'Assemblea prendere in esame e favorevolmente decidere su questo emendamento. Verrà così anche chiarito un altro dei punti oscuri della legge istitutiva dell'ente.

Pur con le riserve e con le perplessità sopra espresse non posso, al termine di questo mio breve intervento, che esprimere ancora una volta la soddisfazione perchè uno dei problemi che maggiormente è stato a cuore alla popolazione di Napoli e della Campania tutta venga finalmente avviato a soluzione.

Mi auguro che il Parlamento italiano sia unanime nell'esprimere il suo voto favorevole su questo provvedimento.

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

\* **M O L A** . Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, la relazione chiara e puntuale del collega Tonutti e — se mi permettete — la mia stessa relazione illustrativa del disegno di legge n. 178 mi consentono di contenere il mio intervento in alcune brevissime considerazioni.

L'approvazione del disegno di legge al nostro esame per la determinazione del contributo ordinario dello Stato a favore del consorzio autonomo del porto di Napoli, contributo esplicitamente previsto dalla legge istitutiva del consorzio dell'11 marzo 1974, pone fine dopo cinque anni alla inadempienza dello Stato verso il consorzio ed a una condizione di grave incertezza e di difficoltà che ha finora se non bloccato, pesantemente ostacolato il pieno svolgimento dei compiti attribuiti al consorzio del porto di Napoli.

### Presidenza del vice presidente **CARRARO**

(Segue **M O L A**) . L'attuazione piena della legge istitutiva di cui, senatore Pistolese, noi fummo modestamente protagonisti, sollecitatori, promotori, è stata piuttosto travagliata: 1), perchè il decreto di nomina del presidente del consorzio autonomo del porto di Napoli, che consentiva l'insediamento degli organismi democratici del consorzio stesso e la liquidazione del regime commissaria-

riale, è stata emanata dopo tre anni dalla pubblicazione della legge istitutiva del consorzio; 2), perchè gli altri enti consorziati soltanto dopo tale periodo hanno potuto cominciare, sia pure in parte, a versare i loro contributi finanziari al consorzio; in terzo luogo perchè in cinque anni, dalla legge istitutiva, per la costante indisponibilità del Governo a offrire la copertura finanziaria,

non è mai stata varata la prevista legge di determinazione del contributo ordinario dello Stato, cosa che ci accingiamo a fare oggi e che dovrebbe segnare, a mio avviso, un momento di svolta positiva nella vita del consorzio autonomo del porto di Napoli.

L'approvazione della legge per un contributo straordinario di 10 miliardi a favore del consorzio autonomo del porto di Napoli, avvenuta l'anno scorso, pur costituendo indubbiamente un apprezzabile intervento dello Stato ed un sensibile alleggerimento delle difficoltà in cui versava il consorzio, non aveva potuto eliminare la condizione di incertezza di prospettiva in cui continuava ad operare il consorzio stesso.

Ecco, quindi, la necessità della legge che ci accingiamo ad approvare questa sera. Se poi consideriamo che il porto di Napoli può assolvere, più di quanto non sia già avvenuto, ad una funzione importante nella vita economica della città e di tutta la Campania, ci rendiamo conto che la legge rappresenta un contributo, sia pure limitato, al più generale sviluppo economico e sociale dell'area napoletana.

Nell'esprimere la soddisfazione del mio Gruppo per il risultato cui stiamo per giungere, devo però manifestare una nota di rammarico per il fatto che il Governo non sia stato in grado di indicare una copertura finanziaria per il contributo relativo all'anno 1979, per cui l'8ª Commissione del Senato, per non ostacolare o addirittura bloccare l'iter del disegno di legge, ha dovuto accogliere le indicazioni della Commissione bilancio del Senato, facendo partire il contributo non dal 1979 ma dal 1980.

Concludo auspicando anch'io, come del resto ha fatto il collega Tonutti nella sua relazione, che il Parlamento, assumendo come punto di riferimento l'indagine conoscitiva sulla funzionalità dei porti svolta dall'8ª Commissione, possa al più presto approvare una legge per la pianificazione dell'assetto e dello sviluppo del sistema portuale italiano (legge peraltro già approvata nella precedente legislatura dall'altro ramo del Parlamento) e una legge generale di riforma degli enti di gestione portuale, che affronti anche il pro-

blema delle fonti di finanziamento degli enti portuali stessi e che esalti le particolarità dei vari porti, tra cui quella del consorzio autonomo del porto di Napoli, che non si limita al porto della città di Napoli, ma si estende da Castellammare di Stabia a Bacoli e delinea un primo tentativo in Italia di formazione di un sistema portuale organico.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

**T O N U T T I , relatore.** Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, ho poco da aggiungere a quello che i colleghi hanno detto nei loro interventi. Sottolineo soltanto che giustamente — come è stato detto — lo Stato, sul piano formale, si presenta inadempiente su quanto previsto dalla legge istitutiva del consorzio di Napoli, ma sul piano sostanziale, con i 500 milioni dati fino al 1977, come contributo di avvio, e i 10 miliardi dati come contributo straordinario a chiusura di tutti i deficit fino al 1978, ha, pur tardivamente, dato una risposta a quella che era la richiesta fondamentale della legge. E credo, in via generale, anche perchè i colleghi si sono soffermati sui problemi del rilancio del porto di Napoli, che il problema, come del resto il problema di tutti i porti, e non solo di quello di Napoli, non riguardi tanto questo o quel traffico e tanto meno il potenziamento del traffico passeggeri; ma mi sembra che la competitività e la produttività del porto debbano essere ricercate attraverso un miglioramento delle strutture interne e delle strutture esterne. E per questo anche la Commissione, quando ha affrontato il problema del finanziamento, sia straordinario che ordinario, ha sottolineato tale aspetto e ha sollecitato gli organi del consorzio e il Ministero della marina mercantile ad un esame attento della struttura organizzativa e operativa del consorzio. Infatti, essendo importanti, ai fini di una equilibrata gestione, la determinazione e la definizione del contributo ordinario dello Stato e dell'apporto degli altri enti consorziati, particolare

attenzione si deve dedicare alla razionalizzazione della gestione affinché il consorzio sia in grado di svolgere i servizi con competitività sul piano interno ed internazionale.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**PISICCHIO**, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, io non dovrei aggiungere molto a quanto è stato già ora detto dal relatore senatore Tonutti. Devo solo aggiungere che il disegno di legge al nostro esame intende proprio dare attuazione alla previsione contenuta nella legge istitutiva del consorzio autonomo del porto di Napoli che concerne appunto l'erogazione da parte dello Stato di un contributo all'esercizio consortile. Sui criteri, poi, seguiti dai proponenti, condivisi e accettati dal Governo e quindi approvati dalla Commissione, per la determinazione dell'ammontare di un contributo di 4 miliardi annui, è da rilevare che è stato tenuto conto proprio del disavanzo medio annuo di circa 2 miliardi finora raggiunto dallo stesso consorzio, pur mantenendosi l'attività al di sotto di quanto sarebbe necessario per realizzare appieno i numerosi e vasti fini consortili.

Il Ministero, nel quadro della riforma legislativa delle gestioni portuali, invocata ancora oggi, che si appresta a presentare al Parlamento, ha individuato appunto nel sistema fiscale delle tasse e dei diritti marittimi la possibilità di soluzione del problema dei finanziamenti. In buona sostanza noi, come Ministero della marina mercantile, abbiamo già iniziato un certo processo, tenuto conto sia dell'indagine conoscitiva, sia di quanto è stato oggetto in questi ultimi tempi di dibattiti anche nei due rami del Parlamento, per potere al più presto approntare il disegno di legge. Pertanto il Governo è favorevole a questo disegno di legge per il porto di Napoli.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

**GIOVANNETTI**, *segretario*:

Art. 1.

Il contributo dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli, previsto dall'articolo 4, lettera *a*), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, è determinato in lire 4 miliardi annui, a decorrere dal 1° gennaio 1980.

Il contributo relativo all'anno 1980 può essere utilizzato anche per la copertura delle maggiori spese dell'esercizio 1979.

(È approvato).

Art. 2.

All'onere di 4 miliardi di lire, derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1980, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario, a tal uopo utilizzando l'apposito accantonamento preordinato allo specifico scopo.

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

(È approvato).

**PRESIDENTE.** Da parte del senatore Sica e di altri senatori è stato presentato l'emendamento 2.0.1, che si intende già illustrato nel corso della discussione generale. Se ne dia lettura.

**GIOVANNETTI**, *segretario*:

*Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

Art. ....

« Il contributo annuale degli altri enti consorziati, previsto dall'articolo 4, lettera *b*), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11

marzo 1974, n. 46, è fissato in complessive lire 1 miliardo. Il riparto di tale somma fra i predetti enti è determinato annualmente dall'assemblea del Consorzio in sede di approvazione del bilancio preventivo ».

2.0.1 SICA, PATRIARCA, DI LEMBO, FERRARA Nicola, D'AMELIO, FRACASSI, VALIANTE, SCARDACCIONE, SANTONASTASO

P I S T O L E S E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I S T O L E S E . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, l'emendamento presentato dai senatori Sica ed altri ha un indiscutibile fondamento nella realtà del problema, perchè certamente gli altri enti che partecipano al consorzio sono tenuti, in base alla legge istitutiva, a contribuire. Sappiamo però che di fatto ciò non è avvenuto. So, per esempio, che una delle gravi accuse che si muove al Banco di Napoli è che, pur avendo, attraverso gli interessi, guadagnato sulle anticipazioni (pare, settecento milioni) non vuole contribuire o ha contribuito stentatamente. Fui uno dei responsabili quando chiesi l'inserimento del Banco di Napoli, ma mi rendevo conto che era necessaria la partecipazione dell'unico istituto meridionale a quella che è la vita portuale, tanto più che esso interviene attraverso tutte le operazioni, i finanziamenti, le anticipazioni, le operazioni bancarie dell'ambiente portuale; mi sembrava doveroso inserirlo, anche se forse il Banco non era favorevole.

Oggi assistiamo al fatto che gli altri enti consorziati non intendono contribuire; indubbiamente con l'emendamento proposto dai colleghi della Democrazia cristiana si vorrebbe mettere riparo, ma non vedo come ciò possa materialmente essere attuato. Nell'emendamento si dice che il contributo è fissato complessivamente in un miliardo e che la ripartizione di questa somma tra gli enti è determinata annualmente dall'assemblea del consorzio; ebbene, a me sembra che con legge non si possa intervenire su una

questione di diritto privatistico, nel senso che non possiamo dire ai consorziati che devono corrispondere un determinato contributo.

Non siamo, infatti, nel caso di un consorzio obbligatorio, perchè c'è un punto di un articolo che dice: la partecipazione volontaria degli enti di cui al precedente comma è disposta su richiesta... È questo un consorzio di cui i vari enti partecipano alla vita del porto, quindi ne debbono subire anche gli oneri; è più che altro un fatto di sensibilità, si tratta di partecipare al contributo che è certamente a carico dei cosiddetti soci, ma se non lo fanno noi come Parlamento non glielo possiamo imporre. Come si dovrebbe dividere poi questo importo? Di questo miliardo quanto paga la regione Campania, quanto la provincia, quanto il Banco di Napoli o le province di Caserta, Avellino, Benevento?

Onorevoli colleghi, sono d'accordo sulla sostanza dell'emendamento, anzi farei mia la richiesta, ma non vedo come si possa materialmente arrivare ad una effettiva attuazione. Non c'è possibilità, anche perchè si tratta di enti pubblici, di enti autonomi che dovrebbero poi deliberare nelle rispettive sedi competenti, e la cosa mi sembra assai difficile. Pur condividendo, perciò, l'intenzione dell'emendamento, mi sembra che sul piano concreto non sia attuabile. Eventualmente si potrebbe prospettare la cosa come raccomandazione, dicendo che l'Assemblea si rende conto di questa necessità e la raccomanda al Governo.

Queste le mie perplessità sull'emendamento, di cui pure condivido la sostanza.

M O L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

\* M O L A . Onorevole Presidente, siamo perfettamente convinti della necessità che gli enti consorziati, la regione Campania, il comune di Napoli, i comuni delle città portuali aderenti al consorzio autonomo del porto di Napoli, da Castellammare a Torre Annunziata fino a Pozzuoli e Bacoli, contribuiscano finanziariamente a sostenere il consorzio au-

tonomo del porto di Napoli. Su questo non abbiamo dubbi.

Abbiamo però delle perplessità, persino di carattere costituzionale direi, circa l'opportunità e la validità dell'emendamento. Cioè il Parlamento dovrebbe stabilire che tutti questi enti consorziati devono obbligatoriamente dare un contributo pari alla somma di un miliardo. Secondo me questa è una decisione che spetta alle assemblee elettive, al consiglio regionale, al consiglio comunale di Napoli, al consiglio provinciale, ai consigli comunali e così via. Mi sembrerebbe quindi più opportuno esprimere questa volontà del Parlamento diversamente: in un ordine del giorno o comunque in una forma che non implicasse delle perplessità persino di carattere costituzionale.

Comunque, se i colleghi presentatori dell'emendamento insisteranno per la votazione noi, date queste perplessità, ci asterremo, ma non voteremo contro, pur confermando la necessità che gli enti consorziati versino i contributi finanziari al consorzio autonomo del porto di Napoli.

S I C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Senatore Sica, in sede di discussione generale lei ha già illustrato l'emendamento, quindi non può avere nuovamente la parola.

S I C A . Ne ho parlato, non l'ho illustrato.

P R E S I D E N T E . Senatore Sica, lei ha illustrato l'emendamento, quindi non può tornare sull'argomento.

S I C A . Per la precisione, signor Presidente, io ho parlato dell'emendamento, ma non l'ho illustrato. Parlare di un emendamento presentato e dire quali sono stati i principi che lo hanno ispirato è un conto, illustrarlo è un altro conto. Molto succintamente ho indicato quali erano le ragioni che mi hanno indotto a presentare questo emendamento. Lei ritiene che io abbia già illustrato l'emendamento, ma dagli interventi degli oratori

precedenti risulta che non è così. Quindi, se lei ritiene che io possa illustrare l'emendamento, sarò lieto di aggiungere qualche considerazione a quelle già precedentemente esposte.

P R E S I D E N T E . Sarebbe disposto, senatore Sica, a trasformare il suo intervento in una dichiarazione di voto sull'emendamento?

S I C A . Signor Presidente, la dichiarazione di voto segue l'illustrazione, comunque sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . In ogni modo la dichiarazione di voto precede il voto.

R A S T R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R A S T R E L L I . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, volevo aggiungere un'ulteriore ragione alle motivazioni che sono state già adottate in quest'Aula sull'inopportunità di votare l'emendamento presentato dal senatore Sica e da altri colleghi così come è stato formulato, oltre ai motivi già enunciati, anche di ordine costituzionale, nel senso che gli enti partecipanti a questo consorzio sono in maggioranza enti autonomi locali i quali hanno, per il principio dell'autonomia dell'ente, la libertà di determinare la misura del proprio contributo.

Se è possibile, pertanto, attraverso un subemendamento orale, vorrei proporre una eventuale modificazione a tale emendamento. Infatti, se è vero che lo Stato non può intervenire con forza coattiva di legge ed imporre agli enti locali che partecipano al consorzio la misura della loro contribuzione, anche perchè potremmo per avventura avere il caso che taluno di codesti enti potesse, al limite, versare un contributo annuo maggiore (indico una prospettiva solo ipotetica per dire come non ci sia la possibilità di configurare nè il *quantum debeatur* nè la misura

del riparto fra i vari enti), potremmo formulare l'emendamento in un modo diverso: infatti, se è vero che non abbiamo la potestà di intervenire sull'autonomia degli enti locali e quindi di condizionarne l'opera in questa materia, abbiamo però una possibilità nel momento in cui variamo una legge per la quale lo Stato si obbliga ad erogare 4 miliardi all'anno al consorzio autonomo del porto di Napoli. Potremmo cioè, come Parlamento, condizionare l'erogazione dei 4 miliardi ad una quota percentuale e proporzionale che deve essere a carico degli altri enti del consorzio.

Capisco la preoccupazione del blocco, ma capisco anche che gli enti che fanno parte di questo consorzio non avrebbero più il diritto di convocarci come hanno sempre convocato (il senatore Mola sa bene quante volte è intervenuto alla Camera di commercio per discutere questa materia) noi parlamentari napoletani: gli enti che fanno parte del consorzio sarebbero obbligati a compiere prima il loro adempimento e in secondo luogo potrebbero chiedere all'erario l'erogazione della quota a carico dell'erario stesso. Bisognerebbe pertanto studiare una formula per la quale, in via di modificazione dell'emendamento Sica, si stabilisse che la somma di 4 miliardi che lo Stato assume a proprio carico viene erogata se gli altri enti hanno perlomeno sottoscritto annualmente una quota pari al 20 per cento del tutto: in questo modo, rispettando l'autonomia altrui, avremmo raggiunto lo scopo, garantendo altresì al consorzio quell'apporto di partecipazione degli enti locali che è indispensabile.

Napoli è una città particolare (l'ha detto anche il senatore Pistolese) per cui bisogna che gli enti locali meridionali e di Napoli sappiano intervenire ed assumere le proprie responsabilità, anche di ordine economico. Non è possibile che si continui sempre a trasferire alla responsabilità del potere centrale determinati adempimenti che altri enti non hanno eseguito. È scandaloso per esempio che il Banco di Napoli, che lucra 700 milioni per le operazioni di agenzia nel porto, versi il contributo cui ha fatto cenno il senatore Sica: bisognerebbe estrometterlo con

decisione assembleare, secondo le norme dello statuto, mortificarlo, sostituire al Banco di Napoli un altro ente bancario.

Solo così si riuscirà a mettere un po' d'ordine. Il contributo di 4 miliardi e quello che sarà dato dagli altri enti è un fatto importante, ma non risolve ancora il problema della funzionalità, non risolve ancora il problema del perfetto meccanismo che deve scattare come molla di incentivazione per l'economia meridionale e della città di Napoli. Poniamo allora anche le condizioni perchè questo non sia un beneficio, non sia una sicurezza (in un regime di assoluta quiescenza per quanto riguarda le attività, le spese del consorzio autonomo del porto, come ha ricordato il Sottosegretario, sono ammontate a due miliardi all'anno: 2 miliardi all'anno di spese a vuoto), ma serva a creare un volano maggiore di mezzi e di possibilità operative: cerchiamo, con questa modifica, di impostare un discorso costituzionale, legittimo e che obblighi gli enti partecipanti ad una corresponsione effettiva del loro contributo di opere e di denaro.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Rastrelli, se desidera presentare un subemendamento, deve avere la cortesia di redigerlo per iscritto, perchè emendamenti orali non sono ammissibili.

**S I C A .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**S I C A .** Signor Presidente, devo premettere che non condivido le preoccupazioni di ordine costituzionale espresse dai senatori Mola, Rastrelli e Pistolese. Mi pare strano che per legge si fissi un consorzio obbligatorio determinando gli enti che vi partecipano, si fissi anche il principio della contribuzione degli enti partecipanti al consorzio e si neghi il dovere da parte di questi enti di partecipare alla costituzione del fondo patrimoniale dell'ente. Forse l'unica preoccupazione potrebbe essere quella della determinazione della cifra da parte del Parlamento. Per-



tanto, se il Regolamento lo consente, vorrei modificare il testo dell'emendamento in questo modo:

*Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

Art. ...

« Il contributo annuale degli altri enti consorziati previsto dall'articolo 4, lettera b), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, è fissato dalla assemblea del consorzio che determina annualmente il riparto delle somme fra i predetti enti, in sede di approvazione del bilancio preventivo ».

2.0.1

**PRESIDENTE**. Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento 2.0.1 così come modificato dal proponente.

**TONUTTI**, *relatore*. Signor Presidente, già è stato sottolineato nella relazione il problema della partecipazione finanziaria degli enti consorziati. La Commissione ha infatti invitato il Ministero della marina mercantile ad applicare la lettera b) dell'articolo 4 della legge istitutiva del Consorzio.

In Commissione ci si era anche posti il problema — ed è scritto nella relazione — se sia pienamente legittima la partecipazione all'assemblea del consorzio dei rappresentanti di quegli enti che per legge sono impegnati a contribuire con continuità al finanziamento dell'ente e che non adempiono a questa prescrizione. Pertanto in linea generale il relatore è d'accordo e dà parere favorevole alla nuova formulazione dell'emendamento.

**PRESIDENTE**. Invito il Governo ad esprimere il parere.

**PISICCHIO**, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho delle perplessità perchè, se parliamo di contributo volon-

tario da parte dei diversi partecipanti e poi lo vogliamo determinare attraverso la legge o attraverso l'assemblea del consorzio, questo contributo non è più volontario, ma diventa obbligatorio. Comunque, poichè mi sembra che la non partecipazione nel momento dell'inadempienza sia la cosa più opportuna, potremmo anche accettare l'emendamento nella formulazione testè letta.

**PRESIDENTE**. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.1, nel testo modificato.

**RASTRELLI**. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**RASTRELLI**. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se l'emendamento resta quello che è stato testè letto, non possiamo che votare contro perchè ci sembra motivo di non chiara lettura del testo legislativo. Nel momento in cui si decide di intervenire sull'autonomia del consorzio del porto e della sua assemblea e, attraverso questa, di vincolare anche la libera volontà degli enti che vi partecipano e che sono autonomi nell'espressione della propria volontà, dobbiamo tener presente che il rappresentante della provincia o del comune di Napoli o il rappresentante di qualsiasi altro ente locale nel consorzio non possono esprimere liberamente e personalmente la volontà dell'ente che rappresentano, ma hanno bisogno di essere autorizzati attraverso una deliberazione dell'organismo che rappresentano. È chiaro quindi che questa assemblea del consorzio è una assemblea di partecipanti che non hanno pieno mandato, ma sono condizionati. Inserire nella legge siffatto richiamo condizionante della volontà assembleare, senza determinare nè il tempo nel quale essa deve esprimersi nè le modalità nè la quantificazione dell'importo, significa inserire nel contesto della legge un elemento dirompente che potrebbe determinare una sua disapplicazione.

Allora o si abbandona completamente quest'emendamento e si ritiene, come fa il Governo, che il contributo degli enti consortili sia volontario e quindi può esser dato e può non essere dato, con la conseguenza che non sarà dato, oppure si affronta il problema di petto e si dice che bisogna stabilire assolutamente un principio diverso, in base al quale l'erario in tanto eroga il suo contributo di 4 miliardi, voluto dall'articolo 1 della legge, in quanto gli enti consortili hanno fatto la parte di loro competenza. Per questo avevamo studiato un emendamento, che non abbiamo potuto presentare per la mancanza del numero di firme utile per questa operazione, che diceva che il contributo annuale a carico degli enti che deve essere di importo non inferiore ad un quarto della misura del contributo dello Stato e che il versamento del contributo di cui all'articolo 1, che è il contributo dello Stato stesso, è subordinato all'effettiva determinazione, ripartizione ed erogazione della quota a carico degli enti consortili.

Secondo noi, la scelta è in questo senso: se l'emendamento resta quello letto dal senatore Sica non può essere accettato perchè distorsivo della legge; se viceversa si vuole fare un discorso serio, riteniamo che ciò sia possibile. Quindi condividiamo la motivazione che ha spinto il Gruppo democristiano a presentare l'emendamento, ma non possiamo condividere la forma nella quale esso è stato espresso: è chiaro pertanto che voteremo contro l'emendamento del senatore Sica.

**M O L A .** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**M O L A .** Signor Presidente, per motivare l'astensione del mio Gruppo dalla votazione dell'emendamento presentato, desidero ricordare che l'articolo 4 della legge istitutiva del consorzio autonomo del porto di Napoli afferma che il consorzio dispone tra l'altro dei contributi annuali degli altri enti consorziati, da stabilire dai relativi organi competenti:

cioè debbono essere stabiliti dagli organi competenti degli enti che aderiscono al consorzio autonomo del porto di Napoli (e non possono essere fissati dall'assemblea del consorzio stesso, in base alle norme in vigore) sentita l'assemblea del consorzio. Ogni ente consorziato perciò, attraverso il suo organo deliberativo, stabilisce il contributo da dare al consorzio, dopo aver sentito il consorzio stesso, quindi in base, secondo me, alla legge istitutiva del consorzio non può essere l'assemblea del consorzio a stabilire i contributi che devono dare i vari enti consorziati.

È per questo che ho grandi perplessità ad approvare un emendamento del genere e quindi, senza rinnovare l'invito al collega presentatore di trasformarlo in ordine del giorno, voglio precisare che per questi motivi il nostro Gruppo si astiene dal votarlo.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento 2.0.1, presentato dal senatore Sica e da altri senatori, nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**P A T R I A R C A .** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

\* **P A T R I A R C A .** Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il Gruppo della democrazia cristiana esprime la sua positiva valutazione sul provvedimento in esame e conferma il suo intendimento, già evidenziato in precedenti dibattiti e in particolari iniziative di suoi parlamentari, di garantire al costituito consorzio autonomo del porto di Napoli una normale vita finanziaria attraverso l'apporto costante del contributo dello Stato e degli altri enti partecipanti, a carico dei quali per forza di legge nascono obbligazioni che devono essere adempiute per la vita e la vitalità dell'ente.

**Presidenza del vice presidente FERRALASCO**

(Segue P A T R I A R C A ). Certo questo provvedimento arriva in ritardo rispetto a quanto il Parlamento aveva previsto nell'articolo 4 della legge istitutiva del consorzio autonomo del porto e arriva dopo un provvedimento di sanatoria attraverso il quale, allo scadere della passata legislatura, si erogava la somma di 10 miliardi di contributo straordinario per risanare il grave *deficit* di gestione che era andato accumulandosi nel corso dei primi cinque anni di vita del consorzio stesso.

Questo ritardo ha rischiato di far saltare le finalità che ci si era proposti con la legge n. 46 del marzo 1974, che rappresentava il primo esperimento consortile creato per reggere un organico sistema portuale, comprendente nella sua circoscrizione ben 6 ambiti portuali, in grado di affrontare tutti quanti insieme quei nuovi compiti, quali l'esecuzione di opere marittime e di impianti portuali, la gestione diretta di vari servizi portuali, l'effettuazione di ricerche di mercato, il coordinamento con la vasta realtà produttiva del suo *hinterland* e la completa meccanizzazione dei servizi.

In questi primi cinque anni, purtroppo, però, il consorzio ha dovuto attendere invece all'impegno prioritario di cercare con difficoltà enormi, anche in forza di una serie di dispute che sono insorte sull'obbligatorietà dello stesso contributo degli enti partecipanti, di reperire ogni volta i mezzi straordinari per riequilibrare la gestione finanziaria: la situazione finanziaria del consorzio addirittura lo scorso anno ha toccato punte drammatiche, se si pensa che proprio allo scadere della legislatura il Governo ed il Parlamento frettolosamente dovettero varare il provvedimento prima ricordato. D'altra parte, per effetto del ritardato pagamento da parte dello Stato delle quote ad esso spettanti, anche gli altri partecipanti hanno cercato di ritardare e di contestare l'obbligatorietà della contri-

buzione, accrescendo così maggiormente le difficoltà finanziarie dell'ente.

Con il provvedimento che approviamo, noi speriamo di consentire al consorzio non solo di essere più attento nella gestione ordinaria dei numerosi servizi che sono andati accumulandosi nel corso degli ultimi anni, in forza di provvedimenti legislativi e di adeguamenti ad esigenze nuove, ma di por mano con decisione a quella programmazione degli interventi che vanno dal piano regolatore generale dei porti alla definitiva assegnazione dei ruoli e dei compiti, in relazione alla specializzazione, dei singoli porti e ad una più moderna ed economica organizzazione del lavoro portuale; all'aumento di aree contigue alle banchine per la movimentazione e per il deposito delle merci; alla trasformazione dei magazzini e dei depositi coperti in modo da adeguarli alle moderne tecniche di maneggio; alla introduzione di mezzi meccanici moderni per la movimentazione delle merci; alla determinazione di tariffe certe e globali; alla creazione di efficienti strutture viarie per il rapido smistamento delle merci; alla unicità di gestione dell'intero ciclo operativo.

Dobbiamo però con onestà affermare in questa sede che in questi anni, pur in presenza delle notevoli difficoltà economiche, la gestione ha mostrato di imboccare la strada dell'economicità, della razionalizzazione, del potenziamento e della qualificazione dei servizi al fine di affrontare l'agguerrita concorrenza. Basti ricordare (e lo ha fatto con molta opportunità il collega senatore Sica) quanto si va facendo nel settore dei *containers*, attraverso il potenziamento di infrastrutture adeguate. Ricordo tra l'altro — è stato anche ricordato in precedenza — le due grandi gru porta-*containers* costruite dalle officine Reggiane e installate al modo Bausan, che hanno dato un grande sviluppo al traffico, e la particolare emanazione di tariffe (a corpo chiuso) per i contenitori in transito, che hanno

portato come conseguenza un notevole incremento del movimento dei contenitori, che nell'ultimo anno ha toccato la cifra di 51.000 contenitori, con un tasso d'incremento rispetto al 1977 del 35 per cento.

Onorevoli colleghi, certo anche in questa occasione noi napoletani abbiamo avvertito l'amarezza che ci prende ogni volta che si parla delle cose di casa nostra e in particolare ogni volta che si fa riferimento all'economia dell'area napoletana; quasi non ci potessimo scrollare di dosso la maledizione dell'inefficienza, della negligenza, della endemica antieconomicità delle nostre gestioni. Anche in questa occasione vi è stato qualche accenno e qualche richiamo che, pur se alla larga, ha mostrato di darci il rituale avvertimento, specie quando si è voluto avvertire il consorzio, che stava per ricevere il contributo da parte dello Stato, che lo Stato avrebbe dovuto vigilare attentamente sulla struttura organizzativa e su una non meglio precisata razionalizzazione della gestione.

A questo riguardo devo dire con fermezza che il consorzio autonomo del porto di Napoli già da anni si è messo su questa strada e lo ha fatto con decisione affrontando anche situazioni spiacevoli e dando il segno di una gestione oculata, attraverso il dato della consistenza dell'organico che alla data attuale è di 582 unità, notevolmente al di sotto dell'organico previsto e approvato nel 1976 dal Ministero della marina mercantile, Ministero vigilante, organico che prevedeva 729 unità. Tutto questo nel quadro della drammatica e a voi ben nota situazione occupazionale di Napoli e nonostante le ampie giustificazioni che esigenze di potenziamento motiverebbero.

Questi fatti, onorevoli senatori, sono emblematici di una corretta conduzione e vi esmono — dando il vostro consenso positivo alla legge di finanziamento del porto di Napoli — dall'essere dubitosi e perplessi. *(Applausi dal centro).*

**T O N U T T I**, *relatore*. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**T O N U T T I**, *relatore*, Propongo, a titolo di coordinamento, che l'articolo aggiuntivo introdotto con l'approvazione dell'emendamento 2.0.1 sia inserito dopo l'articolo 1 anzichè dopo l'articolo 2.

**P R E S I D E N T E**. Non essendovi osservazioni, la proposta di coordinamento del relatore si intende accolta.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

#### Presentazione di disegni di legge

**S A R T I**, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento*. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**S A R T I**, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro dei trasporti, i seguenti disegni di legge:

« Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie » (375);

« Modifiche di talune disposizioni del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e del relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420 » (376);

« Nuove modalità di pagamento o di deposito, a qualsiasi titolo, di somme a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (377);

« Sospensione dei brevetti aeronautici civili » (378);

« Modifica dell'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955,

n. 771, relativo all'attribuzione dei contributi di sorveglianza governativa, dovuti dai concessionari di pubblici servizi di trasporto, di cui alla legge 9 marzo 1949, n. 106 » (379).

Presento altresì, a nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, il seguente disegno di legge:

« Contributi dovuti all'Ente nazionale di previdenza e assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (ENPAIA) » (380).

**P R E S I D E N T E .** Do atto all'onorevole ministro Sarti della presentazione dei predetti disegni di legge.

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli** » (194), d'iniziativa del senatore Fossa e di altri senatori

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli », d'iniziativa dei senatori Fossa, Benassi, Gusso, Mola, Finessi e Jannelli.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

\* **P A T R I A R C A .** Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, chiedo scusa se sono costretto ad intervenire nuovamente, anche se in un altro dibattito, che pur riguarda la complessa politica marinara del nostro paese; mi riservo in questo mio intervento relativo al disegno di legge n. 194 di trattare solamente la parte relativa al bacino di carenaggio del porto di Napoli lasciando agli altri colleghi di illustrare nella sua complessità la problematica che riguarda i bacini di carenaggio di Genova e di Trieste e

l'altro bacino di carenaggio, assistito sempre da contributo dello Stato, di Palermo. Mi soffermerò praticamente, come dicevo, sulla situazione del costruendo bacino di carenaggio di Napoli, che è stato oggetto di una serie di discussioni e di dibattiti abbastanza approfonditi. Come è a voi noto, con legge n. 470 del 10 luglio 1969, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 197, veniva assegnato al costituendo consorzio per il bacino di carenaggio di Napoli un contributo di lire 12 miliardi sulla spesa prevista di lire 15 miliardi. Il 21 ottobre 1969 veniva costituito il consorzio per il bacino di carenaggio di Napoli, del quale fanno parte il comune di Napoli, l'amministrazione provinciale di Napoli, il consorzio autonomo del porto, la camera di commercio di Napoli, l'IRI, il Banco di Napoli. Dopo approfonditi studi vennero determinati l'ubicazione del manufatto a ponente del pontile Vittorio Emanuele e un ridimensionamento del bacino stesso da 500 mila tonnellate a 250 mila tonnellate. In data 10 febbraio 1975, con decreto del Presidente della Repubblica n. 1010 veniva riconosciuta al consorzio la personalità giuridica.

Venne quindi redatto il progetto di massima e il capitolato dell'appalto-consorzio per un bacino che potesse ospitare navi fino a 250 mila tonnellate e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta del 18 novembre 1977, l'approvò con la raccomandazione che venisse trasmesso al CIPE perchè confermasse la validità delle dimensioni di cui al progetto, in quanto nelle more si sarebbero verificate le condizioni per un eventuale dimensionamento del bacino stesso tra le 200 mila e le 150 mila tonnellate. Evidentemente il Consiglio superiore dei lavori pubblici tenne conto anche del fatto che attualmente la SEBN, che poi è la società di riparazioni navali dell'IRI, dispone di cinque bacini di carenaggio, tre in muratura e due galleggianti, oltre a banchine di allestimento e di lavoro. Il bacino n. 1, costruito nel lontano 1911, assorbe i lavori dell'armamento minore, ma da qualche tempo presenta in qualche zona un sollevamento della platea ed abbondanti infiltrazioni d'acqua che costringono a tenere sempre in moto le pompe di drenaggio, con maggiore costo d' eser-

cizio e con conseguenti aumenti dei costi di lavoro. Il bacino n. 3, costruito nel 1957, a differenza degli altri due bacini in muratura, dispone di doppia entrata, è il più grande, con una capacità per navi fino a 100 mila tonnellate, ma è largo solo quaranta metri. Tuttavia, l'entrata di levante resta inutilizzata perchè la fanghiglia e i detriti vari portati nella darsena Marinella dal fiume Sepeso si accumulano contro il battente porto. Il bacino n. 5, costruito nel 1974, ormeggiato provvisoriamente ad una banchina, ha in definitiva sacrificato l'uso della banchina stessa, e qui si è fatto riferimento alla necessità comunque di tenere sgombre queste banchine, per il potenziamento dell'attività portuale. La collocazione di tale bacino, esposto ai venti di traversia del porto di Napoli, ne riduce l'agibilità e comporta un grosso appesantimento dei costi di gestione, per cui si rende necessario procedere alla collocazione del bacino in una posizione più idonea del porto di Napoli. Gli altri due bacini vanno razmodernati e tecnologicamente meglio attrezzati; a questo riguardo mi pare che ci sia tutto un programma per il settore delle riparazioni navali da parte del Governo, che deve essere presentato al Parlamento.

Il 31 dicembre 1978 si ebbe il finanziamento di dodici miliardi, previsti dalla legge n. 880; poichè l'opera non era stata ancora iniziata è venuto a decadere e quindi la legge 470 è diventata inoperante, a meno che non si proceda ad un suo rifinanziamento, cosa che facciamo con questo provvedimento. Infatti ancora una volta nell'aprile scorso le forze politiche e sociali, la regione Campania, i sindacati, il consorzio autonomo del porto di Napoli, la camera di commercio, la stessa sezione opere marittime del genio civile hanno confermato non solo la necessità, ma la validità dell'opera e l'importanza di dotare il porto di Napoli di una attrezzatura moderna e funzionale, adeguata alle mutate esigenze e finalizzata anche allo sviluppo della cantieristica. A questo riguardo è molto importante collegare il finanziamento di questa iniziativa con l'impegno che il Governo ha assunto in questo e nell'altro ramo del Parlamento di rivedere il piano di

ristrutturazione delle industrie delle costruzioni navali, tenendo ben conto dell'importanza dei cantieri collocati nel Mezzogiorno d'Italia, e in modo particolare del glorioso cantiere di Castellammare di Stabia, di recente colpito da provvedimenti di cassa integrazione.

In conseguenza di quanto detto innanzi, poichè in varie riunioni tra tecnici e operatori, forze politiche e sindacali, tenute presso la camera di commercio, è stata rilevata l'opportunità che il nuovo bacino destinato a navi fino a 200 mila tonnellate venga realizzato non più fisso, ma galleggiante, da ubicarsi al molo Martello, è stato presentato al Senato il disegno di legge in discussione dai colleghi senatori Fossa, Benassi, Gusso, Mola, Finessi e Jannelli. Questo disegno di legge, per il quale esprimiamo pieno consenso, anche come Gruppo della democrazia cristiana, tiene conto non solo dell'opportunità di rifinanziare la legge 470, ma comunque di dare inizio finalmente alla costruzione di questo bacino.

Opportunamente, in sede di discussione nella Commissione competente, è stata anche segnalata l'opportunità di introdurre un emendamento, per cui circa il contributo dello Stato, che secondo il disegno di legge veniva assegnato al consorzio autonomo del porto e non al consorzio per la costruzione del bacino di carenaggio, la Commissione, mi pare unanimemente, ha espresso invece l'opportunità di consentire che questo consorzio volontario, il quale oltre tutto fa parte dello stesso consorzio autonomo del porto, ottenga direttamente questo contributo per portare avanti la costruzione del nuovo bacino di carenaggio.

La costruzione di questo nuovo bacino di carenaggio galleggiante per navi fino a 200.000 tonnellate, da eseguirsi da parte di questo consorzio, ha vantaggi tecnico-economici rispetto a quello in muratura già progettato, che doveva collocarsi, come ho detto, innanzi al pontile Vittorio Emanuele. Infatti i tempi di costruzione di un bacino galleggiante in acciaio sono notevolmente ridotti rispetto a quelli costruiti in muratura, in quanto l'attuale stadio dei più avanzati dettami tecnici delle costruzioni in acciaio con-

sente un più veloce assembleaggio di lamiere, che non richiedono alcuna necessità di grossa lavorazione di carpenteria in ferro.

Per quanto riguarda in particolar modo la platea del bacino, vi è da considerare poi che, mentre per il galleggiante essa viene eseguita alla luce del sole, per quella in muratura deve essere eseguita ad una certa profondità marina, con tutti i disagi facilmente evidenziabili, che comportano maggior tempo sia per la costruzione, sia per la sistemazione della platea stessa, nonché di tutte le parti in mezzo.

Bisogna tener presente anche l'attuale carenza dei lavori dei cantieri navali, sia nazionali che esteri, il che spinge maggiormente ad adottare la soluzione del bacino galleggiante in acciaio, stante l'attuale carenza di lavoro particolarmente nel cantiere di Castellammare di Stabia, che sarebbe deputato naturalmente a costruire questo bacino.

Un ulteriore vantaggio tecnico è che il bacino galleggiante, pur avendo necessità di importanti opere di sistemazione e ormeggi, è pur sempre rimorchiabile in qualsiasi altro luogo, cosa che ovviamente non è possibile con quello in muratura.

Vi è da considerare inoltre che vi sono allo stato degli studi in atto secondo i quali la sistemazione del bacino galleggiante viene ubicata a ridosso del molo Martello, a fianco di un bacino galleggiante già esistente, senza creare ulteriori problemi evolutivi per le navi che manovrano nell'ambito portuale.

Ciò comporterebbe anche la piena disponibilità del pontile Vittorio Emanuele, che resterebbe a disposizione per l'attracco di navi mercantili in una situazione di carenza di ormeggi nella zona centrale del porto.

Infine vi è da tener presente che l'attuale potenzialità ricettiva del porto di Napoli per la manutenzione e la riparazione di navi, affidate, come abbiamo ricordato, alla SEBN, è per navi di una portata massima tra le 100.000 e le 120.000 tonnellate. È quindi oltremodo auspicabile la costruzione di un bacino per navi fino a 200.000 tonnellate in quanto tale manufatto completerebbe l'arco di ricettività di navi da mantenere, specie dopo l'ultimo periodo di gigantismo delle

costruzioni navali, che ha visto salire, secondo statistiche rilevate dal Lloyd Register, a circa 840 le navi dalle 100 alle 200.000 tonnellate in armamento nel mondo al dicembre 1977.

Vi è inoltre da considerare che, sempre alla stessa data, vi erano in costruzione nel mondo oltre 100 navi tra le 100.000 e le 250.000 tonnellate.

Da quanto sopra esposto appare chiaramente la necessità di dotare il porto di Napoli, nel più breve tempo possibile, di questo essenziale manufatto, di questa importante struttura che varrà anche ad incrementare la vocazione cantieristica dell'area napoletana; vocazione cantieristica che si atticola anche attraverso il raddobbo navale e il potenziamento della vasta struttura portuale per la quale oggi stesso il Senato ha confermato il proprio impegno, il proprio interessamento attraverso l'erogazione di un appropriato contributo, che consentirà allo stesso porto di Napoli di avere una vita più serena e più tranquilla.

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

**F O S S A .** Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, prendo la parola molto brevemente per due ordini di motivi: innanzitutto perchè c'è stato un ampio dibattito a più riprese, prima della fine della 7ª legislatura e all'inizio dell'8ª, in Commissione lavori pubblici e in secondo luogo perchè nella stessa Commissione il disegno di legge che ho presentato insieme ai colleghi Gusso, Benassi ed altri, è stato approvato all'unanimità.

Voglio subito esprimere la piena soddisfazione mia e del Gruppo socialista per l'approvazione, ci auguriamo, anche in Aula di questo disegno di legge e dare atto al Governo, al nuovo Governo, che dopo la lunga crisi dalle ultime elezioni ha affrontato con sollecitudine il problema, in modo organico, programmato, secondo le indicazioni e i suggerimenti che l'8ª Commissione aveva dato nel dibattito dell'aprile del 1979, sulla base della relazione del senatore Tonutti, al quale voglio esprimere il mio apprezzamento.

zamento per l'impegno, la chiarezza e la precisione della sua relazione.

Per noi è una legge importante, qualificante, che programma in una certa misura il finanziamento nel settore delle riparazioni navali e dei bacini; è una legge che interessa non solo il porto di Genova, il porto di Trieste e quello di Napoli, ma deve interessare, perchè si tratta di un provvedimento organico, l'economia nazionale. Essa tende a consentire il completamento di opere iniziate a Trieste nel 1967, a Genova nel 1969 (siamo a 12 anni dall'inizio dei lavori del bacino di Trieste e a 10 da quello di Genova): certo, sono costruzioni impegnative, complesse dal punto di vista tecnologico, soprattutto quando si tratta di bacini da 200-250 mila tonnellate, ma è anche vero però che l'erogazione dei finanziamenti è avvenuta in modo assai lento, graduale e con successive leggi che non sto a elencare, in quanto richiamate nella relazione del senatore Tonutti.

È importante per noi che questa legge venga approvata al più presto in quanto si colloca in un momento di grave crisi di fondo, strutturale della cantieristica, con migliaia di lavoratori del settore, come sapete, in cassa integrazione. La legge poteva essere approvata prima, nel mese di aprile 1978: ci fu lo scioglimento anticipato della settima legislatura e la lunga crisi di Governo ha fatto slittare di oltre un anno l'esame e l'approvazione di questo qualificante provvedimento legislativo.

Nel corso del dibattito che c'è stato all'8ª Commissione è stato giustamente sottolineato — e noi concordiamo — che con questo disegno di legge la questione relativa ai bacini di carenaggio è stata affrontata nella sua globalità, mentre io a suo tempo, nel giugno 1977, avevo presentato una proposta di legge relativa soltanto al rifinanziamento del superbacino di Genova: questo è avvenuto per il dibattito che c'è stato, per i suggerimenti e le indicazioni emerse e gli interventi dei commissari, in particolare dei Gruppi della democrazia cristiana e comunista, all'8ª Commissione, i quali hanno precisato e concretamente definito i tempi di attuazione per il completamento dei bacini previsti dal programma.

Il programma prevedeva infatti la costruzione di un super-bacino galleggiante di 350.000 tonnellate nel porto di Genova; lo stato di avanzamento dei lavori è del 65 per cento, 6 elementi sono stati costruiti, ne mancano ancora due, la poppa e la prua, che saranno costruiti con i finanziamenti che verranno erogati con questa legge ed è prevedibile che all'inizio del 1982 l'area industriale del porto di Genova e il super-bacino galleggiante di questo porto saranno definitivamente completati e funzionanti. Così auspichiamo anche per Trieste ed esprimiamo la nostra piena soddisfazione che si possa al più presto dare l'avvio alla costruzione — come diceva nel suo intervento poc'anzi anche il collega Patriarca — del bacino di Napoli dopo i ritardi che ci sono stati in conseguenza del dibattito a livello locale sul tipo di bacino, sulla ubicazione, finalmente trovando in questi ultimi mesi un accordo. È inutile richiamare l'attenzione dei colleghi sulle ragioni che hanno reso necessari ulteriori finanziamenti, di gran lunga superiori rispetto alle previsioni iniziali, per la costruzione dei bacini di Genova e Trieste. L'inflazione, tuttora in atto, ha portato i costi dei materiali, della manodopera e dei trasporti a livelli assolutamente imprevedibili nel 1969. Di conseguenza si prospetta un'enorme incidenza degli oneri per revisione dei prezzi. I nuovi finanziamenti previsti dalla presente legge sono pertanto necessari ed urgenti in quanto la legge 21 dicembre 1974, n. 700, innovando profondamente rispetto alla precedente normativa, ha stabilito l'obbligo per le amministrazioni appaltanti di corrispondere acconti sui compensi revisionali in corso di opera, utilizzando gli stessi fondi stanziati in bilancio per il pagamento dei lavori, ed ha comminato l'applicazione degli interessi di mora a carico delle amministrazioni stesse per i ritardi nei pagamenti di detti acconti. Quindi questa nuova normativa mette in serie difficoltà il consorzio autonomo del porto di Genova non soltanto per la costruzione del superbacino di carenaggio, per il ritardo nella erogazione dei finanziamenti, ma anche per la costruzione del nuovo *terminal-containers* per il quale c'è una controversia aperta con la società appaltante, e si corre



il rischio che l'impresa sospenda i valori proprio per la difficoltà di pagare puntualmente, tenuto conto soprattutto della applicazione di questa legge.

Il processo inflazionistico, in concomitanza con l'entrata in vigore della nuova normativa richiamata poc'anzi, ha determinato l'esaurimento dei fondi stanziati dallo Stato e dal consorzio autonomo del porto che, in base alla legge, deve contribuire nella misura del 20 per cento alla realizzazione di queste opere.

Queste sono le ragioni dell'aumento della spesa corrente per la realizzazione del superbacino galleggiante del porto di Genova, in conseguenza sia dei maggiori oneri revisionali stabiliti per legge, sia dell'attuazione di una variante al piano regolatore del porto di Genova che consente non solo la costruzione della vasca, ma anche un nuovo e più funzionale assetto dell'area industriale delle riparazioni navali e delle grandi aziende a partecipazione statale del settore che operano nel porto di Genova.

Vorrei richiamare altresì l'attenzione del Governo e dei colleghi sul fatto che la modernissima natura tecnica del bacino galleggiante di Genova, anche più di quanto non accada per opere tradizionali del genere, richiede continuità e tempestività di esecuzione, senza le quali si potrebbero produrre conseguenze negative anche sotto il profilo tecnico tali da ridurre in modo notevole il vantaggio derivante dalla natura tecnologicamente moderna e avanzata dell'opera. Senza contare, in prospettiva, il danno riflesso che graverebbe sull'industria portuale delle riparazioni navali, comportando, un enorme danno valutario per l'economia nazionale, in conseguenza della perdita di importanti commesse legate all'utilizzazione del grande bacino di carenaggio e delle nuove attrezzature ad esso complementari.

Stante l'urgenza di disporre in tempi brevi dell'ulteriore finanziamento, avevo introdotto a suo tempo, ma non intendo riproporla in questa sede, una apposita norma che fissava direttamente le modalità di erogazione dei nuovi finanziamenti al consorzio del porto di Genova, eliminando la necessità di una apposita convenzione, tenuto conto che i

tempi amministrativi per la sua stipulazione sono incompatibili con l'urgenza delle cose, particolarmente nella presente fase inflazionistica e di recessione economica, e che il consorzio autonomo del porto di Genova, in base alla propria legge istitutiva del 12 febbraio 1903, n. 50, ed alla successiva legge del 16 gennaio 1936, n. 801, è abilitato alla costruzione delle opere portuali. Detta norma fu sperimentata positivamente nella legge 6 agosto 1974, n. 676, recante provvedimenti urgenti di pronto intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti.

A suo tempo questa norma, prevista in un articolo del mio originario disegno di legge, non fu accolta dal Governo. Mi preme però, a conclusione di questo mio intervento, richiamare l'attenzione del Governo ed esprimere una raccomandazione. Si è detto che forse i finanziamenti previsti anche da questa legge possono essere nel tempo inadeguati rispetto alla costruzione di opere così impegnative, tenuto conto dell'inflazione e conseguente aumento dei costi. Per questa ragione rivolgiamo una raccomandazione al Governo circa i ritardi nell'erogazione dei finanziamenti da parte dello Stato e alcune volte i mancati pagamenti. Questo stato di cose è dovuto al timore che paralizza gli uffici ministeriali nei rapporti tra di loro e ciò a causa molte volte della formulazione di rilievi formali da parte dell'organo di controllo per cui da molto tempo vengono richiesti, ad esempio, al consorzio di Genova, rettifiche, chiarimenti, integrazioni, documenti e delibere di comitati alcuni dei quali risalgono perfino al 1974-75.

La situazione quindi si presenta, anche sotto questo aspetto, gravissima. Ecco perchè raccomando al Governo l'opportunità che il Ministro della marina mercantile e il Ministro dei lavori pubblici assumano iniziative in comune nei confronti della competente direzione generale delle opere marittime per quanto riguarda i lavori pubblici, dell'ufficio tecnico centrale e della Corte dei conti, per sbloccare la situazione e per cercare congiuntamente legittime ed utili risoluzioni al fine di ovviare alle pesanti conseguenze che potrebbero derivare all'erario, tenuto conto del fatto che con il passare del tempo si de-

terminano maggiori somme da erogare alle imprese per interessi e revisione dei prezzi.

Ho ascoltato alcuni interventi nel dibattito sul contributo all'Ente autonomo per il porto di Napoli. Parla un genovese, un parlamentare del nord, per intenderci; lungi da me l'idea di privilegiare visioni municipalistiche proprio per la mia mentalità e per il partito al quale appartengo, ma vorrei dire che anche quando si parla del porto di Genova non si tiene conto del fatto che questo porto è a 150 chilometri dalla Svizzera e a pochi chilometri dal cuore dell'Europa, e che quindi va considerato, non dico con particolare riguardo rispetto agli altri porti — sono per una programmazione portuale nazionale — ma tenendo conto anche della sua ubicazione, perchè non dobbiamo essere competitivi con il porto di Napoli, ma dobbiamo essere competitivi con i porti del nord-Europa, i porti di Rotterdam e di Anversa, che stanno facendo concorrenza ai nostri porti. Ciò al fine di una maggiore produttività, di una migliore organizzazione del lavoro, di attrezzature più moderne, in quanto quei porti hanno guardato lontano e quindi oggi ci pongono in serie difficoltà e pongono in difficoltà l'economia nazionale nel suo complesso.

Detto questo, voglio dare atto al Governo, del suo operato, esprimere un apprezzamento al relatore e ai colleghi che assieme a me hanno presentato questa proposta di legge e preannunciare il voto favorevole del Gruppo socialista.

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

**B E N A S S I .** Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame oggi tende a superare una visione localistica e municipalistica che in non poche occasioni si è avuto motivo di rilevare. In particolare per quanto riguarda i bacini di carenaggio — ma non soltanto per i bacini di carenaggio — il fatto che questo disegno di legge, elaborato con il contributo e l'impegno dell'8ª Commissione, ponga i bacini di carenaggio nel quadro più vasto di un contesto europeo,

di un rapporto dei bacini di carenaggio con gli altri elementi delle attività del settore navalmeccanico, da quello delle riparazioni a quello delle costruzioni, sta ad indicare la necessità, così come è stato rilevato dal relatore e da altri senatori della Commissione, di precisare modi e tempi dell'attuazione e del completamento dei bacini di carenaggio previsti dal programma.

In ordine ai bacini di Genova, Trieste, Napoli e Palermo i programmi sono stati già avviati, gli stanziamenti previsti e per alcuni già effettuati; vi è tutta una serie di elementi precisi e concreti che hanno dato la misura della necessità di apportare, lungo il percorso di maturazione di quelle scelte, alcuni adeguamenti nelle stesse scelte avvenute per la costruzione dei bacini, e ciò al fine di tenere conto dei mutamenti avvenuti nei traffici e nelle tecnologie del naviglio, mutamenti che avevano inciso sulla stessa struttura della domanda. Tutto ciò, infatti, consiglia un aggiornamento anche dell'offerta da parte delle costruzioni cantieristiche.

Il rapporto stretto tra i bacini di carenaggio, le riparazioni navali ed i problemi della flotta e dei cantieri individua, così come è stato rilevato dalla Commissione, a Genova, Napoli, Trieste e Venezia, per l'Alto Adriatico, Palermo i quattro grandi poli integrati della navalmeccanica per le riparazioni e le trasformazioni navali in termini di alta specializzazione.

In questa direzione si dà una risposta positiva al problema della concorrenza internazionale esercitata nei nostri confronti e a questo fine il Governo non può limitarsi ad intervenire volta a volta a seconda del fatto che la situazione esploda a Castellammare di Stabia o a Genova o a Trieste per i ritardi nei lavori che mettono in forse la stessa occupazione. Il Governo deve definire le sue scelte e rendere chiaro in ordine al piano di settore della cantieristica l'impegno assunto nell'altro ramo del Parlamento con la risoluzione unitaria del 3 ottobre e deve precisare le sue scelte in ordine non solo alle costruzioni, ma anche alle riparazioni, con una visione unitaria complessiva di tutta l'attività, dai bacini alle riparazioni. Ma, mentre ci auguriamo che il piano per il settore della cantieristica, che

il Governo ha assunto l'impegno di presentare entro la fine di novembre, incorpori una linea unitaria anche attorno alla questione dei bacini, ci sembra di avvertire — mi sia consentito dirlo in quest'Aula — segni che vanno in direzione opposta. Vi sono serie difficoltà (almeno vi erano fino a pochi giorni fa) a normalizzare la situazione a Castellammare di Stabia per quanto concerne la cassa integrazione guadagni. Sono di oggi le notizie di un incontro avvenuto con la finanziaria GEPI per quanto concerne alcuni cantieri, da quello di Pietra Ligure a quello di La Spezia, al Naval-sud di Napoli; e mi sembra che, nonostante la risoluzione unitaria vincoli tutti a un riesame complessivo del problema e quindi a rientrare nella normalità, la GEPI dia segni di una volontà di andare avanti sulla vecchia strada.

Questi segni ci dicono come non si possa dare per acquisito una volta per sempre il conseguimento del superamento di una visione disarticolata o localistica o municipalistica dei problemi, anche se siamo ben lieti di poter sottolineare che questo disegno di legge presenta perlomeno un impegno tendente ad una visione più unitaria e globale del problema.

In secondo luogo, riteniamo che il Governo debba affrontare la questione dei finanziamenti occorrenti per completare i bacini in programma; non si tratta soltanto di sottolineare l'inadeguatezza degli stessi finanziamenti, ma il fatto che — come diceva il senatore Fossa — siamo di fronte a delle opere che per la loro durata (da quando sono iniziate ad oggi) costituiscono un motivo serio di preoccupazione. Infatti opere pubbliche di questo tipo, opere marittime, se non sono completate rendono improduttivi gli investimenti e a volte rappresentano un ostacolo al riordino di tutte le attività a terra.

Con questo disegno di legge si pone altresì l'esigenza di dare due risposte positive a questioni che riteniamo estremamente urgenti. La prima è la questione del bacino di carenaggio di Napoli. L'urgenza deriva (è stato già sottolineato, ma mi sia consentito di soffermarmi brevemente su alcuni punti) dal fatto che lo stato dei bacini della società SEBN - Fincantieri - IRI non regge di fronte

ai problemi nuovi che presentano le stesse riparazioni navali in termini di tecnologie più avanzate; non corrisponde nello stesso tempo ai bisogni del porto. L'urgenza deriva dalla realtà socio-economica di Napoli e la stessa regione Campania, nella scorsa settimana, attraverso un suo ordine del giorno votato all'unanimità (meno un voto), sottolineava appunto questa necessità. Gli effetti positivi che si possono avere con la costruzione del nuovo bacino a Napoli riguardano la stessa occupazione dei cantieri di Castellammare di Stabia; esso soddisfa l'utenza media del bacino del Mediterraneo essendo stati apportati, appunto, quei correttivi riguardo alla dimensione del bacino. Non contrasta, poi, con le linee di programmazione del futuro piano regolatore. Occorre quindi che i lavori del bacino inizino il più presto possibile.

La seconda esigenza deriva dalla necessità di andare rapidamente al completamento dei bacini di carenaggio che attendono da anni di essere completati, cioè i bacini di Trieste (12 anni dall'inizio dei lavori) e Genova (10 anni dall'inizio dei lavori). E questi anni sono stati caratterizzati da agitazioni, interruzioni e danni alle attività di riparazione del porto. Si deve inoltre considerare che l'urgenza di definire tempi brevi per il completamento di questi bacini deriva anche dal fatto che c'è una ripresa del carico di lavoro nel settore delle riparazioni navali. E l'inadeguatezza di strutture come quella dei bacini ci fa perdere commesse di lavoro, ci fa perdere attività che vengono dirottate non a Napoli e a Palermo ma fuori del nostro paese. Quindi bacini di carenaggio, centri di riparazione moderni, capaci di fronteggiare le esigenze nuove del settore delle riparazioni e trasformazioni anche per adeguare con le trasformazioni il vecchio stato della nostra flotta. In questo senso noi abbiamo valutato il problema dei bacini, inquadrandolo appunto in una politica della navalmeccanica che dia delle risposte che non siano volta per volta isolate, staccate, disarticolate l'una dall'altra.

Lo Stato italiano per i bacini di carenaggio ha già investito 75 miliardi e 700 milioni e con l'attuale disegno di legge investirà al-

tri 74 miliardi e 950 milioni, per un totale di circa 150 miliardi e 650 milioni.

Il Governo assicuri di rendere agevoli e rapidi questi finanziamenti perchè è ora di mettere a frutto spese così ingenti.

Sulle modifiche apportate all'iniziale disegno di legge, accolte dalla Commissione competente, poche parole, soltanto per rilevare la validità delle osservazioni in ordine alle modifiche all'articolo 5 circa il non superamento dei 5 miliardi previsti dalla legge finanziaria del 1979.

Concordiamo anche per quanto concerne le decisioni per il 1980 e quindi sulla necessità di operare all'interno dei 19 miliardi e 700 milioni, non potendo però non sottolineare che questo *plafond* ha riproposto una diversa distribuzione di un investimento già previsto per Trieste e Genova. Ed è giusto che, non modificato il tetto dei 19 miliardi e 700 milioni, l'investimento previsto per Trieste e Genova consentisse di stabilire un modesto investimento per Napoli come impegno di avvio, di decollo dell'iniziativa e dell'attività per la costruzione del bacino di carenaggio.

Con questo voglio dire che si avverte la necessità di continuare in un impegno sempre più organico attorno alla questione dei bacini e delle riparazioni per recuperare l'iniziativa e l'impegno del Governo in questa direzione. Perchè possiamo far finta che non esista il problema di Palermo, possiamo pensare che questo problema non esista in quanto oggi come oggi non c'è nessuna norma prevista dal disegno di legge che stabilisca un determinato tipo di impegno, ma Palermo non può che essere vista insieme a Napoli, Trieste e Genova come uno dei quattro poli integrati di sviluppo delle attività navalmeccaniche. E quindi una risposta a questo tipo di obiettivo e di impegno politico non può non porre l'esigenza di un riesame del problema di Palermo, nel quadro dell'utilizzo pieno di tutte le risorse già destinate, per potenziare questo centro di attività navalmeccanica del nostro paese.

Quindi, sottolineo l'inadeguatezza, ma anche l'urgenza, sia in rapporto a Napoli che a Trieste e a Genova, e per queste ragioni esprimo il consenso del Gruppo comunista al presente disegno di legge, rimarcando che

c'è bisogno di mettere a profitto questi investimenti, completando i lavori da anni in corso e avviando quelli progettati al Sud, che c'è bisogno di una visione complessiva di queste attività, di una linea di programmazione che unifichi i settori dell'economia marittima per lo sviluppo del paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

**M I T R O T T I**. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, mi sforzerò in questo intervento di dare un significato, oltre che alle argomentazioni specifiche che addurrò, anche al tono con cui queste argomentazioni saranno da me addotte. È questa una necessità che emerge in un'Aula come questa, in cui si affacciano o — dirò meglio — arrivano prepotentemente problemi come quello in esame e trovano l'accoglienza di riti consumati sul solco di interventi preordinati, trovano, magari, la monotonia — in alcuni casi sarà stata anche mia — di un tono di voce che sa più di commemorazione che di sollecitazione alla valutazione degli argomenti proposti.

Non che il mio intervento voglia significare gran che sul piano del contributo critico al disegno di legge in esame, ma mi periterò di dare ad esso un'anima, quale quella che ritengo sia necessario emerga, perchè si possano cogliere quei risvolti del problema che solitamente passano inosservati tra i tanti riti che ho pure visto consumare in questa Aula. Questo provvedimento ci porta indietro, con una considerazione iniziale, ad una data: all'aprile 1978, allorchè l'8ª Commissione ne decise il rinvio per mancanza della copertura dell'onere previsto. È questa una sottolineatura che mi sembra debba porsi sull'altro piatto della bilancia dei giudizi, per potere con esso pesare il valore, l'entità di certe argomentazioni, per alcuni versi anche accalorate, che questa sera abbiamo colto; un rinvio rassegnato, per la memoria dei posteri, ai resoconti della Commissione, un rinvio sul quale nessuno si è peritato — io non ho la possibilità materiale di argomen-

tare adeguatamente in proposito — di assegnare il valore politico che esso merita, perchè ritengo che sia questa una data dalla quale possa farsi dipartire una serie di considerazioni attinenti il provvedimento.

Si era anche detto in quell'occasione, nell'impossibilità di disporre il proseguimento dell'*iter* legislativo, che forse valeva la pena adagiare il problema in un quadro più vasto per esaminare le correlazioni che questo problema rivestiva a livello di interesse europeo e mondiale.

Si contrappongono quindi una indigenza al limite di una copertura economica inesistente e il desiderio — non dirò utopia poiché a tale parola assegno un valore più significativo — risolutivo che dà a questo quadro, al suo contenuto di realtà legislativa, una cornice ridondante, eccessiva rispetto alle possibilità che la Commissione è in grado di esprimere nel momento in cui è chiamata a offrire una propria valutazione.

A questo avvenimento, che di per se stesso consente delle valutazioni autonome sulla scorta di certi interventi che abbiamo ascoltato, ne voglio associare un altro. Si è parlato inizialmente, nel programma dei bacini, del superbacino di carenaggio in muratura di Napoli. Anche qui una ridondanza: quei « super », che ritengo traesse origine, nel momento in cui il proponente l'ha adottato, dal dato di fatto che per il superbacino di Napoli esistevano già le fondazioni realizzate in epoca oggi sospetta ma ieri non sospetta. E anche qui, al confronto di questa realtà già in parte concretata in opere tangibili, anche qui, un orientamento unitario e definitivo, sì ma orientamento unitario e definitivo di rinuncia.

Infatti in data 2 luglio 1979 — siamo stati cortesemente informati in Commissione — alla quasi unanimità delle forze politiche, sindacali e sociali convocate dalla camera di commercio di Napoli, si è effettuato il gran rifiuto di procedere all'attuazione del programma che prevedeva la realizzazione del superbacino.

A voler rendere in immagini tale realtà, a voler tradurre in un effetto visivo immediato questi eventi, possiamo far sfilare davanti agli occhi l'immagine di un gambero che ar-

retra. Quindi il dato di fatto che io pongo all'inizio delle mie considerazioni è un regresso, che si tocca con mano, da posizioni programmate in una certa misura a posizioni ridimensionate e, dirò di più, necessitate dalla sommatoria di ritardi, da incapacità — se non espresse, intuibili — che pongono l'intervento in un'ottica diversa che si tenta anche di motivare perchè, è stato detto in Commissione, ci sono anche dei vantaggi a ridimensionare certi progetti.

Ebbene, l'effetto che si avverte, quando si tenta di portare l'esame di questa realtà che generiamo a livello di organo parlamentare, è quello di una coperta troppo piccola che, se copre il di sopra, scopre il di sotto. E mi sembra che questa considerazione su un problema, che di volta in volta viene focalizzato a livello diverso, ma che contemporaneamente non riesce a rendere compiutamente una prospettiva risolutiva, debba costituire la premessa per ogni più ampia argomentazione. Abbiamo un motivo di più per aggiungere in questo mio intervento argomentazioni che forse dilatano il problema ma che devono essere ritenute pertinenti se non si vuole, in forma riduttiva, dare la erronea sensazione che la soluzione è stata trovata ed adottata e che sia definitiva e duratura.

Potrei fare l'elenco di determinati interventi, reiteratamente dichiarati definitivi, che definitivi non sono mai stati e mi è facile — perchè il richiamo è sottomano — evidenziare agli onorevoli colleghi che determinate realtà — intendo riferirmi al bacino di Genova — ormai si trascinano da oltre un decennio. Un'ottica più corretta avrebbe assegnato ad una valutazione tecnica più specifica, ad un apporto tecnico quantitativamente più sostanzioso anche nella presentazione del progetto, il compito di una definizione di impegni univoci, passibili di esame critico da parte dell'Assemblea; ma il fattore tecnico, che pure è tanta parte in questo tipo di intervento, è rimasto fuori dalla porta del provvedimento legislativo sottoposto al nostro esame.

Mi permetterò di far mio questo problema tecnico, esternando alcune considerazioni che mi sembrano opportune per dare al provvedimento in esame le tinte, i toni, i

colori che il provvedimento stesso merita. Come per altri provvedimenti, quando deliberatamente ad essi non si è attribuita l'aggettivazione diminutiva, tipo leggina, spesso si sono sottovalutati i risvolti che offrivano e che, a conti fatti, potevano tornare significativi se richiamati nell'esposizione, nella presentazione dei provvedimenti stessi.

Per quanto riguarda espressamente il problema dei bacini, ritengo che sia necessario spendere qualche parola su quelle strutture che i bacini incorporano, sulle strutture portuali che sino ad oggi hanno impegnato i politici in una esercitazione di certo non singolare, se è vero come è vero che tale esercitazione molto spesso viene ripetuta. Non sono mancate analisi giuridiche ed economiche; non sono mancate le denunce di gravi carenze; le abbiamo sentite fino a poco fa quando doverosamente si è dilatato l'intervento sino alle soglie di una complementarità di problemi che pure era doveroso tenere d'occhio. Si sono proposte delle riforme, si sono fatti dei programmi che, a guisa di esercitazioni decennali o ultradecennali, sono rimasti fermi al punto di partenza. Se si pensa poi che l'intera materia della realtà portuale (di cui la problematica dei bacini è parte integrante, non è il tutto, e della quale la problematica dei bacini deve necessariamente tener conto per trovare un'ottica che la giustifichi) è da collegarsi ad un ordinamento che risale al 1865, ben si capisce la difficoltà di muoversi oggi all'interno di tale realtà da preordinare, da organizzare sul piano dello sviluppo, avendo addosso l'abito giuridico logoro che, se poteva vestire la realtà sociale ed economica del 1865, di certo non è adeguata ai tempi che viviamo.

È necessario — ritengo che sia lapalissiana la mia considerazione — per giungere ad una focalizzazione appropriata di problemi come quelli che oggi passano attraverso quest'Aula, che si ponga mente e si rifletta anche sulla problematica generale dei porti: una problematica che ha avuto una sua evoluzione al di fuori dell'ordinamento che la vincola, un'evoluzione che, ad oggi, ha concretizzato, in modo svincolato e quindi non ordinabile con la norma, una realtà economica ed urbanistica — nel senso più avanzato dei

traguardi raggiunti dalla evoluzione portuale — che vincola il legislatore a tenere conto di una serie di fattori collaterali quando interviene all'interno di questo contesto per definirne un contorno che è « parte » e non è « tutto ».

I porti, al di fuori delle caratterizzazioni che tipicamente inquadrano queste strutture, hanno subito l'evoluzione più significativa sul piano di una specializzazione che essenzialmente ha individuato due fisionomie distinte: quella del porto commerciale e quella del porto industriale. Queste due entità hanno il bagaglio, hanno il corredo di problemi propri che non possono essere tenuti nel cassetto nel momento in cui si guarda, con lunga gittata, ad investimenti di portata notevole. E che problemi collaterali rientranti nella sfera di queste entità vi siano per i porti in esame è stato colto ripetutamente dagli interventi dei colleghi. C'è stato il senatore Pistolese che ha parlato di problemi relativi ai *containers* e ci sono stati altri colleghi che hanno richiamato problemi analoghi.

Intento della nostra parte politica è quello di sottolineare, al di fuori e al di sopra di una presunzione unicamente critica, un modo di procedere nella valutazione dei problemi che lascia, ad esempio, l'amaro in bocca nel momento in cui, a livello di Commissione, consente che non venga fornita, a seguito di richiesta, l'indicazione del criterio di suddivisione di determinati finanziamenti che non offrono tali parametri di ripartizione; che lascia l'amaro in bocca, ad esempio, nell'ambito di quest'Aula quando tende a vestire con i panni di una soluzione definitiva provvedimenti per i quali già anticipa, nella loro presentazione, la difficoltà di un loro sviluppo e il problema del ritardo dei finanziamenti e, al tempo stesso, sollecita la soluzione. Quante soluzioni varate in quest'Aula hanno avuto una distorsione della loro fisionomia — quale era inizialmente — attraverso una fase attuativa appesantita da un *iter* siffatto?

Solleghiamo questo quesito perchè riteniamo che le sollecitazioni e i richiami alle responsabilità che competono al Governo e al Parlamento, in quanto tali, non siano mai

eccessivi. Sollecitiamo tali organi a far sì che provvedimenti che mettono lo Stato nelle condizioni di muovere ingranaggi di portata notevole, come i provvedimenti di questa portata, trovino il conforto di un aggancio alla problematica che attorno ad essi esiste. E, in forza di questo sollecitato aggancio, mi sia consentito richiamare una realtà che mi sta particolarmente a cuore: mi riferisco alla realtà della cantieristica minore che di certo non può trovare collocazione in un piano di così vasto respiro, come quello cui si richiama il provvedimento in esame che, fissando i quattro poli di Genova, Trieste, Napoli e Palermo, fissa al tempo stesso i capisaldi di un reticolo di interventi che ben può figurare a livello europeo e mondiale, così come è stato detto in Commissione. Però queste realtà surdimensionate rispetto a certe realtà sociali, hanno insiti da sempre i rischi che conosciamo: rischi di attardamenti, rischi di difficoltà burocratiche, rischi di inefficienza pratica e di intemperività degli interventi.

Colgo l'occasione per ricordare a tutti noi che esiste una problematica della cantieristica minore alla quale si deve guardare anche all'interno di provvedimenti di più vasta portata. Questa problematica per certi versi — ed è dimostrato — è risolutiva di apprezzabili realtà sociali e industriali.

Esprimiamo dunque per questo provvedimento, necessitato dalla considerazione che, in disattesa del previsto intervento, non si offrono possibilità alternative per la soluzione dei problemi che si sono innescati sul blocco di tale provvedimento, il nostro assenso, ma lo esprimiamo con quelle riserve che ho tentato di esplicitare e nell'auspicio che interventi di questa portata abbiano in seguito il concorso di una analisi tecnica più puntuale.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore.

**T O N U T T I ,** *relatore.* Signor Presidente, ringrazio i colleghi intervenuti; non ho nulla da aggiungere alla relazione scritta.

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**D E L R I O ,** *sottosegretario di Stato per la difesa.* Anche il Governo non ha nulla da aggiungere.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

**F A S S I N O ,** *segretario:*

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio autonomo del porto di Genova un ulteriore contributo di lire 34.850 milioni, pari all'80 per cento della maggiore spesa necessaria per il completamento della costruzione del superbacino di carenaggio del porto di Genova e delle opere complementari.

L'importo indicato nel comma precedente sarà stanziato nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici negli anni finanziari dal 1979 al 1983. Per gli anni finanziari 1979 e 1980 lo stanziamento viene determinato, rispettivamente, in lire 3.000 milioni e in lire 9.600 milioni.

*(È approvato).*

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla società Arsenale triestino-San Marco un ulteriore contributo di lire 20.100 milioni, pari all'80 per cento della maggiore spesa necessaria per il completamento della costruzione, nel porto di Trieste, di un bacino di carenaggio fisso e di opere complementari.

L'importo indicato nel comma precedente sarà stanziato nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici negli anni finanziari dal 1979 al 1983. Per gli anni finanziari 1979 e 1980 lo stanziamento viene

determinato, rispettivamente, in lire 2.000 milioni ed in lire 8.100 milioni.

*(È approvato).*

#### Art. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli un contributo per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante per navi non superiori a 200.000 tonnellate di portata lorda.

Il contributo di cui al primo comma non può superare la misura dell'80 per cento della spesa e, comunque, l'importo di 20.000 milioni di lire.

L'importo indicato nel comma precedente sarà stanziato nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici negli anni finanziari dal 1980 al 1983. Per l'anno finanziario 1980 lo stanziamento viene determinato in lire 2.000 milioni.

Le modalità di erogazione del contributo, previsto dal presente articolo, saranno fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro.

*(È approvato).*

#### Art. 4.

Gli importi indicati nei precedenti articoli 1 e 2 si aggiungono a quelli stanziati con la legge 28 gennaio 1974, n. 58, e con il decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, e saranno corrisposti, rispettivamente, al Consorzio autonomo del porto di Genova e alla società Arsenale triestino-San Marco, secondo le modalità stabilite dalle predette leggi.

*(È approvato).*

#### Art. 5.

All'onere di lire 5.000 milioni e di lire 19.700 milioni derivante dall'applicazione della presente legge rispettivamente per gli anni finanziari 1979 e 1980 si provvede me-

dante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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

*(È approvato).*

**P R E S I D E N T E .** Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**R A S T R E L L I .** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**R A S T R E L L I .** Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il senatore Mitrotti del nostro Gruppo politico ha illustrato le motivazioni di fondo tecniche e giuridiche in base alle quali si è determinato l'atteggiamento del Gruppo ed il voto favorevole. Mi tocca quindi ribadire e confermare che il voto favorevole che noi daremo al provvedimento ha una valenza tecnica e non una valenza politica. Ha una valenza tecnica nel senso che siamo perfettamente a conoscenza delle esigenze generali di tutti i bacini di carenaggio e in particolare di quelli di Napoli, ma non ha una valenza politica nella misura in cui questo voto che andiamo ad esprimere sul disegno di legge non può significare un assenso, neanche indiretto, alla politica che il Governo ha svolto in materia cantieristica.

Non vorremmo essere tacciati in questa sede di municipalismo qualora prospettassimo l'esigenza particolare di Napoli, esigenza che è stata sacrificata da una totale incapacità di una classe politica che oggi cerca di ribaltare le proprie gravissime responsabilità. Anche la misura del finanziamento concesso oggi per Napoli rispetto ai finanziamenti già concessi, erogati ad altre città per i bacini di carenaggio, sta a dimostrare come l'ultima mortificazione debba ancora venire a questa nostra martoriata città. Ma noi qui siamo deputati del Parlamento italiano e intendiamo svolgere una funzione



più ampia rispetto ad un respiro semplicemente municipalistico e quindi dichiariamo che votiamo questo disegno di legge soltanto come fatto di esigenza tecnica, dati gli indifferibili problemi che esistono in tutte le città portuali italiane e soprattutto a Napoli, ma contiamo di porre sempre in essere una vigile e costante battaglia di opposizione e di attivismo per fare in modo che il Governo finalmente porti avanti un disegno organico che affronti veramente in modo globale il problema della cantieristica e della navalmeccanica.

Anche in questo senso il nostro voto favorevole si porta come contributo ad un fatto contingente, ma anche come un impegno deciso perchè si modifichi sostanzialmente la politica governativa nei confronti delle attività di cui trattiamo, cioè in termini di navalmeccanica, cantieristica e di politica navale.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

#### **Inversione dell'ordine del giorno**

**P R E S I D E N T E .** Dispongo, ai sensi dell'articolo 56, terzo comma, del Regolamento, l'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di procedere subito alla discussione del disegno di legge n. 128, iscritto al punto 7 dell'ordine del giorno stesso.

#### **Approvazione del disegno di legge:**

**« Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate in servizio negli aeroporti » (128), d'iniziativa del senatore Della Porta e di altri senatori (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento) (Relazione orale), con il seguente titolo: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di**

**corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate »**

**P R E S I D E N T E .** Passiamo pertanto alla discussione del disegno di legge: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate in servizio negli aeroporti », d'iniziativa dei senatori Della Porta, Salerno e Costa, per il quale è stata approvata dall'Assemblea, nella seduta del 27 settembre 1979, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

**P A S T I , relatore.** Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il disegno di legge che ho l'onore di presentare a quest'Assemblea, del quale raccomando l'approvazione, venne già approvato lo scorso anno, il 15 novembre 1978 dal Senato, e non potè concludere l'iter legislativo per i noti fatti. Viene ripresentato oggi con alcune modifiche, di cui parlerò in seguito, per rendere il disegno di legge più aderente agli scopi che si propone.

Il disegno di legge modifica l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 807, dell'11 settembre 1950, il quale stabiliva che ad alcune mense dell'Esercito, dei Carabinieri, della Guardia di finanza e della Marina e alle mense situate negli aeroporti fosse distribuito il controvalore in contanti della razione viveri; tale controvalore doveva essere dato alle mense (non ai partecipanti) per tutti i partecipanti aventi diritto. Era prevista un'unica eccezione, quella che riguardava il personale civile non di ruolo: non potendo usufruire della mensa, le autorità erano autorizzate a corrispondere un assegno in contanti.

Quando l'Aeronautica (parlo di essa perchè fu la prima a dover applicare questa legge, per quanto riguarda gli aeroporti, ma quanto dico vale per i reparti dell'Aviazione, dell'Esercito e della Marina istituiti successivamente) dovette applicare questo decreto, questa nuova disposizione, si trovò di fronte ad un problema insolubile. In precedenza — come ricorda lo stesso decreto che ho citato — era autorizzata la corresponsione in con-

tanti della razione viveri, di modo che l'Aeronautica aveva di massima attrezzato le proprie mense per fornire i pasti soltanto a quel turno di personale che doveva obbligatoriamente essere sempre presente nell'aeroporto per garantire l'esercizio e la sicurezza del volo. Parlo di una squadra rifornimenti per i voli eseguiti fuori del normale orario di lavoro; parlo della sicurezza del volo (problema che in questo periodo conosciamo tutti bene), degli uomini in torre, parlo del servizio meteorologico, del servizio antincendi, del servizio sanitario; si trattava sempre, però, di mense a carattere limitato che non potevano dare da mangiare a tutti quelli che, con la nuova disposizione, ne avrebbero avuto diritto.

Di fronte a questo fatto l'Aeronautica, interpretando in maniera estensiva l'eccezione, che ho prima ricordato, per il personale civile, corrispose a quei militari che ne avevano diritto, ma non potevano trovare posto alla mensa per mancanza di capacità della stessa, in contanti questa razione viveri.

L'Aeronautica si è anche preoccupata successivamente di estendere le sue capacità riguardo alla mensa, ma si è trovata anche qui di fronte a due problemi piuttosto seri: il primo, che il rapido progresso dei mezzi tecnici dell'Aeronautica, direttamente o indirettamente collegati con il volo, ha richiesto un aumento consistente e continuo del personale stabile degli aeroporti. Era molto difficile adeguare le mense a tale aumento, tanto più che i mezzi di cui disponeva l'Aeronautica sembra non siano mai stati rilevanti; giustamente essa si è allora preoccupata di mettere in atto quei provvedimenti che servivano al volo.

Il secondo punto importante è il seguente: proprio per effetto del progresso accelerato dei mezzi di volo, lo schieramento dei reparti aerei subisce spesso delle varianti; dimodochè capita che un aeroporto che è sede di un solo reparto improvvisamente si vede arrivare due o tre altri reparti; anche qui l'esigenza prioritaria è quella di garantire la funzionalità di questi reparti prima di poter dare da mangiare a tutti quanti. Capita anche il processo inverso, che cioè aeroporti sedi di più reparti improvvisamente si vuotino e mense mastodontiche determinino

soltanto un'esigenza maggiore di personale per la manutenzione. Il complesso di tutti questi fatti ha reso praticamente difficile, per non dire impossibile, nella grande generalità dei casi, attenersi a quella che è la lettera della legge. E quindi l'Aeronautica ha continuato a corrispondere a quella parte del personale che non poteva usufruire di questo beneficio direttamente il controvalore in contanti. Quello che vale per l'Aeronautica vale in parte minore anche per le altre mense a cui ho fatto cenno poco prima. L'Esercito e la Marina si trovano in una situazione meno critica; tuttavia è sembrato giusto alla 4ª Commissione non fare le distinzioni che il Governo nella sua proposta aveva formulato, cioè di limitare soltanto all'Aeronautica la possibilità legale, a modifica dell'articolo 3 che ricordavo prima, di concedere questo valore in contanti, e ciò per due ragioni: anzitutto perchè sarebbe stata una discriminazione nei confronti delle altre due forze armate e poi perchè la tendenza generale a tutti nota è quella di uniformare tutte le volte possibile il trattamento delle tre forze armate.

Penso che sia più chiaro se io espongo le modifiche secondo il testo che la Commissione difesa propone per l'approvazione. La prima modifica è quella a cui ho accennato prima, che comporta una diversa titolazione. Il Governo aveva proposto che questa modifica fosse estesa solamente alle forze armate « in servizio negli aeroporti ». La 4ª Commissione propone di abolire « in servizio negli aeroporti » in maniera che il titolo si riferisca alle tre forze armate in genere, naturalmente quando si tratti di militari conviventi che non trovano posto alla mensa e che hanno diritto al controvalore in contanti. La seconda modifica riguarda il termine entro il quale è autorizzata la corresponsione in contanti: fino — e non oltre — al 1980. Nel testo presentato lo scorso anno — che il Governo ha ripetuto — questo limite era il 1979; è ovvio che se mantenuto fermo questo limite verrebbe vanificato lo scopo di questa legge perchè il 1979 sta già finendo e quindi il problema si ripresenterebbe immediatamente. Il compito di questo limite è quello di stimolare — mi sia consentita questa espressione — il Go-

verno a riesaminare completamente gli assegni-mensa perchè è certo che bisogna prevedere una normativa che consenta di corrispondere meglio alla esigenza sentita dal legislatore in passato e anche in presente. Quindi si propone di spostare dal 1979 al 1980 il limite di validità della legge.

L'ultima parte dell'articolo riguarda anzitutto la sanatoria di tutto quello che è successo nel passato; questa sanatoria inoltre — questa è l'ultima aggiunta — deve essere contenuta nei limiti degli stanziamenti dei competenti capitoli di bilancio.

Vorrei aggiungere, per concludere, che la approvazione di questa proposta di legge non comporta nessun aggravio di carattere finanziario perchè sono le stesse cifre che invece di andare all'organizzazione mensa vengono in parte direttamente assegnate a quelli che non possono usufruire dei pasti.

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**D E L R I O ,** *sottosegretario di Stato per la difesa.* Per non approfittare della vostra pazienza, onorevoli senatori, rinunzio all'intervento che mi ero predisposto, anche se non posso fare a meno di ringraziare innanzitutto il relatore per la sua esauriente e puntuale relazione, come non posso fare a meno di dichiarare, nel dare il parere favorevole del Governo, che questo è un provvedimento che tende a dare il giusto riconoscimento alla serietà, all'attaccamento al servizio e alle istituzioni democratiche che caratterizzano e contraddistinguono la preziosa opera non solo dei diretti interessati al provvedimento, ma, salvo qualche marginale, spiacevole eccezione, della totalità del personale delle forze armate.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo ora all'esame dell'articolo unico nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

**G I O V A N N E T T I ,** *segretario:*

*Articolo unico.*

Il secondo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11

settembre 1950, n. 807, è sostituito dal seguente:

« Fino a quando le mense ufficiali e sottufficiali di cui al precedente comma non saranno attrezzate in maniera da garantire la partecipazione ad esse di tutti gli aventi diritto, e comunque non oltre il 1980, agli ufficiali, sottufficiali e personale civile potrà essere corrisposto in contanti il controvalore della razione viveri ».

È convalidata la corresponsione in contanti del controvalore della razione viveri effettuata prima dell'entrata in vigore della presente legge, nei limiti degli stanziamenti dei competenti capitoli di bilancio.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, con l'avvertenza che il titolo, nel testo proposto dalla Commissione, è il seguente: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in materia di corresponsione della razione viveri al personale delle forze armate ». Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

**Discussione dei disegni di legge:**

« **Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste** » (301) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*) (*Relazione orale*);

« **Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste** » (285), d'iniziativa del senatore Tonutti e di altri senatori

**Approvazione del disegno di legge n. 301**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste », per il quale è stata approvata dall'Assemblea, nel-

la seduta del 10 ottobre 1979, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento, e: « Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste », di iniziativa dei senatori Tonutti, Beorchia e Giust.

Ha facoltà di parlare il relatore.

**T O N U T T I**, *relatore*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, nell'accordo sulla promozione della cooperazione economica tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia, firmato unitamente al trattato tra le stesse parti ad Osimo il 10 novembre 1975 e ratificato dal Parlamento italiano, all'articolo 7 è previsto esplicitamente l'impegno delle due parti a « incoraggiare una cooperazione stretta e permanente tra i porti dell'Adriatico del nord, al fine di realizzare in maniera razionale e coordinata, attraverso la specializzazione ed altre forme di cooperazione, il miglioramento dell'installazione degli impianti dei porti suddetti, l'incremento della loro capacità, la riduzione dei costi di gestione, l'ampliamento armonizzato della loro capacità concorrenziale per l'approvvigionamento ai paesi terzi ».

A tal fine, le due parti raccomanderanno alle autorità portuali interessate di stabilire dei programmi concreti di cooperazione. Con la legge di ratifica citata veniva autorizzato il Governo ad emanare con decreti aventi forza di legge ordinaria le norme necessarie, anche sotto gli aspetti tecnico, finanziario e fiscale, ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dalla firma del trattato e degli accordi di Osimo, nonché le norme necessarie per realizzare infrastrutture e impianti particolarmente nei settori ferroviario, portuale, stradale ed autostradale diretti al potenziamento dell'attività economica dei territori di confine nell'ambito della regione Friuli-Venezia Giulia.

In questo quadro normativo venne affrontato dal Governo, con il parere favorevole della regione Friuli-Venezia Giulia e della Commissione intercamerale, costituita ai sensi dell'articolo 3 della citata legge di ratifica (pur non recependo interamente, come vedre-

mo, quanto da questi organismi espresso), il problema del riordinamento dell'Ente autonomo del porto di Trieste, con la finalità non solo di porre questo ente nella possibilità di affrontare, attraverso l'ampliamento e la puntualizzazione di risorse, il ruolo che all'ente stesso viene riconosciuto e richiesto per l'attuazione di quanto previsto dai citati accordi internazionali, ma anche di dare all'ente nuovi strumenti per continuare con maggiore incidenza ad affrontare tutte quelle posizioni negative che si sono ripercosse sulla funzionalità dello scalo triestino, a seguito della guerra perduta, della mutata situazione politica, della perdita dell'*hinterland*, dell'isolamento e della mancanza di sovrastrutture tecniche adeguate e di infrastrutture di comunicazione e di collegamento.

La risposta del Governo, pur tardiva e lenta nel passato (resterà come esempio negativo ed emblematico dell'incapacità della pubblica amministrazione di attuare i programmi decisi la costruzione della circonvallazione ferroviaria di Trieste, ancora incompiuta dopo più di vent'anni dal suo inizio), è stata complessa e articolata, anche se ancora incompleta. E questa risposta del Governo (inquadrata in una visione politica che, respingendo miopi e retrograde concezioni municipalistiche di chiusura e di isolamento, emerse purtroppo contraddittoriamente proprio nel momento in cui, definendosi sul piano formale il contenzioso di confine, più concreta e più realistica si presentava, come si presenta, la prospettiva per il porto di Trieste di esplicitare tutta la sua influenza) si inquadra in una prospettiva che, tenendo presente l'inscindibilità tra porto e città di Trieste, valorizza con il sensibile apporto della regione Friuli-Venezia Giulia la funzione regionale dello scalo triestino e la sua peculiare funzione internazionale.

In questa visione acquistano rilevanza quindi gli interventi nel settore della viabilità cittadina tra il porto e la gran viabilità esterna verso il sistema autostradale italiano, verso la viabilità jugoslava e verso la futura zona franca industriale, e gli interventi sugli autoporti di confine di Trieste e di Gorizia, tutti finanziati con i fondi messi a disposizione dalla legge di ratifica del trattato di

Osimo; e, nel quadro del potenziamento della funzione regionale e internazionale del porto di Trieste, gli interventi per la costruzione dello scalo merci di Cervignano del Friuli e l'avvio concreto delle trattative con l'Austria per la realizzazione del traforo di Monte Croce Carnico e gli interventi per il completamento dell'autostrada Trieste-Udine-Venezia nel tratto da Carnia al confine austriaco, a Tarvisio e per l'ammodernamento e il raddoppio della ferrovia cosiddetta « Pontebbana » nel tratto tra Udine e il confine con l'Austria; interventi questi ultimi finanziati con la legge per la ricostruzione e la rinascita del Friuli.

Ora qualsiasi prospettiva di collaborazione internazionale, così come prevista dall'articolo 7 dell'accordo sulla cooperazione economica firmato a Osimo, può avere concreta possibilità di avvio se non esistono divari in partenza specialmente nelle infrastrutture a monte dei porti che, nella situazione geografica dell'alto Adriatico e in particolare di Trieste, sono determinanti per il collegamento con l'*hinterland* naturale del centro Europa e del bacino danubiano.

Alle iniziative di parte jugoslava di potenziamento delle proprie strutture portuali di Capodistria e di Fiume e delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie ed in particolare di quelle riguardanti il traforo delle Caravanche (lavori che sono assistiti da interventi finanziari di organismi internazionali e da capitale tedesco) è necessario dare quindi una risposta concreta a livello nazionale, se non si vuol assistere ad un definitivo degrado della portualità di Trieste e della regione Friuli-Venezia Giulia e se non si vuole vanificare qualsiasi volontà politica di cooperazione internazionale.

Ho già ricordato le concrete iniziative già finanziate (e per le quali è necessaria una attenta vigilanza per una loro concreta e rapida realizzazione). A queste si è aggiunta una ulteriore iniziativa del Governo che, sempre nel quadro politico sopra ricordato e con i poteri di delega dati dalla legge di ratifica del trattato di Osimo, ha emanato il decreto n. 714 del 2 ottobre 1978 riportante norme per il riordinamento dell'Ente autonomo del porto di Trieste.

Su questo decreto (che secondo me assume particolare importanza anche in relazione agli ulteriori sviluppi che potrà avere la legislazione nazionale sulla riforma dell'ordinamento portuale) mi voglio soffermare solamente per l'aspetto finanziario.

Viene assegnato al porto di Trieste un fondo di dotazione (è la prima volta che si parla di fondo di dotazione agli enti portuali) e vengono devoluti all'ente, oltre ai proventi di canoni e tasse previsti dalle leggi vigenti, i canoni dovuti dalle altre amministrazioni per l'uso dei beni demaniali e marittimi non destinati a servizi portuali, nonché quelli relativi alla concessione per l'esercizio dei servizi riconosciuti, con lo stesso decreto, di competenza dell'ente e, inoltre, i proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie relative a violazioni commesse riguardanti servizi di competenza dell'ente.

Il Consiglio dei ministri non ha ritenuto di approvare alcune altre proposte, particolarmente innovative, anche se queste provenivano dallo stesso Ministero della marina mercantile ed avevano avuto l'unanime parere positivo della regione Friuli-Venezia Giulia e della Commissione intercamerale consultiva.

Queste proposte, pur non essendo state approvate, proprio perchè provenivano da parte ministeriale dovranno essere tenute presenti per un ulteriore approfondimento al momento in cui si affronterà il tema della riforma delle gestioni portuali. In relazione infatti alla sempre continuamente declamata necessità di autonomia finanziaria degli enti portuali, era stata proposta la devoluzione all'ente porto della parte erariale della tassa imbarchi e sbarchi, della tassa ancoraggio e di quella di stazionamento e della tassa per la sosta delle navi da pesca in disarmo. Questi proventi, il cui gettito è legato alla produttività del porto, avrebbero dovuto sostituire il contributo obbligatorio annuo dello Stato al porto previsto dalla legge istitutiva dell'ente stesso.

A nessuno può sfuggire l'importanza innovativa di questa proposta per tutto l'ordinamento gestionale degli enti portuali e non averla recepita può essere giustificato solo dalla necessità di affrontare il problema in

termini generali nel quadro della nuova normativa sugli enti portuali.

La non approvazione di queste proposte lasciava aperto il problema del riequilibrio finanziario della gestione dell'Ente autonomo del porto di Trieste, specialmente di fronte ai nuovi compiti che vengono conferiti all'ente dal decreto delegato, e dall'evolversi della situazione; riequilibrio finanziario della gestione che non può essere risolto dalla costituzione del fondo di dotazione, pur di importanza innovativa notevole, per la natura propria di questo fondo.

Il Consiglio dei ministri, nel momento in cui approvava il decreto delegato sul riordinamento dell'Ente autonomo del porto di Trieste, formulava espresso impegno di adottare specifiche misure per risolvere il problema aperto del riequilibrio finanziario della gestione dell'ente. La risposta non poteva essere che tradizionale (visto che non era stato possibile recepire la proposta innovativa che ho ricordato) ed è riportata nel disegno di legge al nostro esame, già approvato nella passata legislatura in sede di Commissione con poteri deliberanti, che aumenta il contributo ordinario obbligatorio dello Stato previsto dalla legge istitutiva dell'ente, con l'aumento avvenuto con la legge 14 agosto 1971, n. 822, ammontante a 2.300 milioni, di altri 2.300 milioni a decorrere dal 1° gennaio 1979. La copertura del relativo onere fa capo al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1979 e per il 1980 e questo impegno è previsto anche dalla legge finanziaria per il 1979 e nel progetto di legge finanziaria per il 1980.

Con la presentazione di questo disegno di legge, che si propone di approvare, si conclude un periodo di notevoli ed importanti interventi a favore dello scalo triestino, nel quadro di una politica di prospettiva con ben presenti le necessità di superare condizionamenti e ritardi che sono emersi con maggior evidenza in relazione proprio all'evolversi della situazione politica e dei rapporti internazionali.

Il grave *deficit* di gestione, accumulatosi rapidamente in questi ultimi 3 anni, dopo la operazione di consolidamento dei debiti progressi fatta nel 1975 con l'utilizzo del gettito

della tassa imbarchi e sbarchi e con la garanzia regionale, potrà essere affrontato attraverso nuove operazioni finanziarie ed utilizzando il contributo dello Stato, come previsto dall'ultimo comma dell'articolo 4 del citato decreto 714 del 1978, e l'apporto, secondo la sua natura, del fondo di dotazione.

Il notevole programma di investimenti, finanziati con le leggi n. 366 del 1974 e n. 492 del 1975 e con le operazioni finanziarie assistite da contributo regionale sugli interessi, che ha permesso tra l'altro il completamento e il potenziamento di notevoli strutture portuali per il traffico specializzato, avrà la possibilità di essere incrementato con interventi dello Stato sugli stanziamenti previsti a favore delle opere marittime e portuali dalla variazione al bilancio 1978 e dalla legge finanziaria per il 1979, nonchè con ulteriore impegno finanziario della regione Friuli-Venezia Giulia per sostenere nuove operazioni di indebitamento per investimenti presumibilmente da effettuarsi negli anni 1980 e 1981.

Sul programma di interventi delle grandi infrastrutture autostradali, stradali e ferroviarie a monte del porto, sia a livello cittadino che regionale, il problema è quello riguardante i tempi di attuazione, che non possono subire ritardi specialmente in relazione ai programmi in corso di esecuzione nei paesi confinanti: se da una parte, infatti, gli interessi nazionali dovranno essere tenuti presenti nei rapporti con gli altri Stati e in particolare in relazione alle trattative in corso tra Comunità europea e Jugoslavia, dall'altra è necessario tener presente quello che dipende da noi sul piano attuativo e vigilare attentamente (e questo è un compito tra l'altro riconosciuto all'ente portuale dall'articolo 2 del decreto delegato n. 714) perchè ripensamenti, ritardi burocratici o incapacità non compromettano i tempi di realizzazione la cui puntuale osservanza assume in questo settore particolare rilievo proprio per poter garantire, al momento opportuno, una reale competitività sul piano internazionale.

Ma è in questo quadro generale che non può essere sottaciuto, proprio di fronte alle notevoli novità che abbiamo esaminato, il grave problema della razionalizzazione della

gestione. È su questo tema che dovranno indirizzarsi tutti gli sforzi sia dell'amministrazione dell'ente, sia delle forze sindacali, sia delle compagnie portuali e degli operatori. Sono state approvate nuove norme miranti a rendere più snella l'azione amministrativa dell'ente, ma queste e i notevoli investimenti delle strutture che potranno essere attuati non saranno sufficienti a rendere competitivo lo scalo triestino se non viene affrontato il problema della gestione, dei tempi di manipolazione delle merci, della produttività portuale, dei costi e della organizzazione interna. Alla mancata risposta su questi temi è legata, come è ovvio, anche la carenza e l'assenza di linee regolari di particolare importanza con conseguente dirottamento dei traffici. Sono temi questi che, se dovranno trovare una risposta omogenea sul piano della riforma gestionale generale, non possono non essere affrontati autonomamente e con urgenza dall'ente stesso.

Si è visto infatti che non basta puntare solamente su una visione strategica, pensare cioè che una favorevole posizione geografica o una tradizione consolidata bastino per rendere competitivo un porto.

La riapertura del canale di Suez ha certamente restituito ai porti dell'alto Adriatico e quindi anche a Trieste la funzione di ponte con i paesi dell'oltre Suez, ma nonostante ciò non si può affermare che le aspettative inerenti all'aumento dei traffici si siano realizzate come era nelle previsioni ottimistiche del 1975. La stessa discussione sulla classificazione dei porti fa emergere posizioni astratte che pensano di risolvere posizioni negative di competitività puntando sulla tradizione della preminenza del traffico estero per estero e sulla necessità di una classificazione particolare del porto di Trieste nel quadro dell'ordinamento portuale italiano. Anche se la peculiarità dello scalo triestino è nota e deve essere tenuta presente (come mi sembra lo sia stato), il tema della competitività (una volta affrontati i temi degli investimenti nell'interno e fuori del porto) deve trovare la sua risposta nell'interno dell'organizzazione portuale e nel rapporto con le altre amministrazioni dello Stato e non, interessate ai traffici marittimi. E se nei rapporti con il siste-

ma portuale jugoslavo, così come auspicati dall'articolo 7 dell'accordo sulla cooperazione economica firmato a Osimo, acquistano rilevanza i temi di ordine generale per il loro indubbio significato politico, come lo scambio di esperienze umane e professionali fra lavoratori e quadri tecnici, studi comuni sulle caratteristiche operative degli scali nord-adriatici nei confronti dei *partners* tradizionali e futuri, o studi su sistemi di informazione reciproca che agevolino le conoscenze e segnino l'evolversi dell'organizzazione portuale, le previsioni di una collaborazione futura sul piano operativo possono essere vanificate se non procede parallelamente l'attuazione delle infrastrutture di trasporto fuori e dentro il porto e se non ci si sforza di rendere competitive almeno nei tempi e nella rapidità, fattori questi che possono benissimo bilanciare divari di costi, le operazioni di manipolazione delle merci.

La risposta ai temi posti dalla necessità di aumentare la produttività e di rendere competitive le operazioni portuali è legata anche alla soluzione di un altro importante problema, sul quale si trascina da tempo la discussione, e che è esplicitamente ricordato dall'articolo 1 del decreto delegato del 2 ottobre 1978, n. 714, sul riordinamento dell'Ente autonomo del porto di Trieste; articolo 1 che sul piano programmatico e di indirizzo riconosce all'ente la funzione di partecipare e concorrere alla realizzazione di una collaborazione tra i porti dell'Adriatico del nord, anche in vista di una integrazione degli scali della regione Friuli-Venezia Giulia e di una ristrutturazione dell'ente medesimo con successivo apposito provvedimento legislativo.

Questo tema dell'attuazione del sistema portuale regionale è strettamente legato al tema della competitività per le risposte che potranno essere date sul piano della organizzazione portuale, della specializzazione delle funzioni e dell'acquisizione di spazi. Su questi due punti, della produttività e della competitività e dell'integrazione degli scali della regione Friuli-Venezia Giulia, sul piano locale si stanno dando risposte concrete. Alla fine di settembre è stata tenuta a Trieste una conferenza sulla produttività portuale con la par-

tecipazione dell'ente porto, della regione, dei sindacati, delle compagnie portuali, della utenza portuale e degli enti locali e a metà ottobre la regione ha presentato lo studio dettagliato del progetto di integrazione portuale degli scali del Friuli-Venezia Giulia.

È una risposta seria e impegnativa a livello locale sui problemi vasti e difficili della portualità. Quindi una iniziativa particolare, come quella presa dal Governo per il porto di Trieste con il disegno di legge al nostro esame, che assorbe anche il disegno di legge numero 285 di analogo contenuto, si innesta nella tematica più vasta e più generale della riforma delle gestioni portuali, che è stata oggetto di un serio esame nella indagine conoscitiva svolta dalla 8ª Commissione del Senato nella passata legislatura, e, nella prospettiva di poter affrontare l'esame completo e organico di questa riforma, ne anticipa problematiche e soluzioni. *(Applausi dal centro)*.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**PISICCHIO**, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ritengo di dover condividere l'ampia e puntuale relazione del senatore Tonutti e di non dover aggiungere altro se non raccomandare l'approvazione del disegno di legge n. 301.

**PRESIDENTE**. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 301. Se ne dia lettura.

**GIOVANNETTI**, *segretario*:

#### Art. 1.

Il contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste, previsto dall'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589, modificato con l'articolo 5 della legge 14 agosto 1971, n. 822, è elevato da lire 2.300 milioni a lire 4.600 milioni, a decorrere dal 1º gennaio 1979.

Il contributo relativo all'anno 1979 può essere utilizzato anche per la copertura delle maggiori spese dell'esercizio 1978.

*(È approvato)*.

#### Art. 2.

All'onere di lire 2.300 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge negli anni finanziari 1979 e 1980, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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

*(È approvato)*.

**PRESIDENTE**. Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**BACICCHI**. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**BACICCHI**. Cercherò di essere il più possibile breve, signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo e onorevoli colleghi. Il Gruppo comunista esprimerà voto favorevole su questo provvedimento. Il nostro Gruppo avrebbe preferito che fossero state accolte le proposte formulate in sede locale, secondo le quali si sarebbe dovuta devolvere a favore dell'Ente porto di Trieste la parte erariale delle tasse di imbarco e sbarco, di ancoraggio e di sosta, sostituendo il contributo con queste devoluzioni.

Era nostra convinzione che in questo modo si sarebbe compiuto un passo importante per agganciare il finanziamento dell'ente portuale alla produttività delle operazioni che si compiono nel porto e quindi ai problemi della gestione.

Come ha ricordato il relatore, dello stesso parere erano la regione Friuli-Venezia Giulia e la Commissione intercamerale costituita ai sensi della legge di ratifica del trattato di Osimo che sta alla base del provvedimento che oggi viene riproposto al Senato. Infatti gli accordi per la cooperazione economica fra l'Italia e la Jugoslavia, firmati ad Osimo, se da una parte costituiscono un presupposto per lo sviluppo delle attività portuali triestine e regionali, dall'altra presuppongono l'ade-



guamento di strumenti ai quali spettano compiti particolari per l'attuazione degli accordi stessi.

Perciò all'adeguamento e al riassetto dell'Ente autonomo per il porto di Trieste, disposto con provvedimento delegato avente forza di legge, era necessario che seguisse un adeguamento del contributo finanziario.

Per questi motivi il provvedimento che ci apprestiamo a votare era ed è indispensabile e trova il nostro consenso anche se — lo ribadiamo — avremmo preferito che fossero state accolte le proposte cui prima facevo cenno e ci rammarichiamo quindi per il fatto che non siano state accolte dal Governo.

Con l'approvazione del disegno di legge al nostro esame si compie un passo senza peraltro risolvere in modo duraturo un problema altrimenti risolvibile, così come un altro passo si è compiuto con il provvedimento riguardante il bacino di carenaggio votato poco fa dal Senato, benchè anche in questo caso il finanziamento non sembri del tutto sufficiente al completamento dell'opera.

Permanendo questi elementi di perplessità, pur nel quadro di una valutazione positiva, il nostro voto favorevole vuole sottolineare, oltre al consenso per i provvedimenti, anche l'impegno ad operare in futuro perchè i problemi portuali di Trieste trovino soluzione adeguata alla loro particolarissima funzione, che li caratterizza rispetto a tutti gli altri porti italiani, per essere in percentuale grandemente preponderante la manipolazione di merci provenienti dall'estero e dirette all'estero. Problema questo non sempre compreso dallo Stato italiano nel passato e tuttora per lo meno in parte sottovalutato, e che richiede invece un costante impegno che sarebbe errato interpretare come una concessione alla città giuliana ed alla regione, ma che deve essere interpretato come un impegno che si assume nell'interesse nazionale.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge n. 301 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**E approvato.**

Il disegno di legge n. 285 resta pertanto assorbito.

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro di idrodinamica di Roma » (315) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro di idrodinamica di Roma », per il quale è stata approvata dall'Assemblea, nella seduta del 10 ottobre 1979, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

**GUSSO, relatore.** Mi rimetto alla relazione scritta.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**PISICCHIO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Il Governo si limita a raccomandare l'approvazione del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

**GIOVANNETTI, segretario.**

Art. 1.

In attesa di un piano generale di sistemazione degli impianti e di definizione dell'ambito di attività dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale — da predisporre entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge — è assegnato all'Istituto medesimo, per avviare il completamento degli impianti esistenti o in

via di costruzione del nuovo Centro di idrodinamica di Roma, un contributo di lire 4 miliardi, da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, in ragione di lire 2.000 milioni per ciascuno degli esercizi 1979 e 1980.

(È approvato).

#### Art. 2.

I contributi di cui al precedente articolo saranno erogati dal Ministero della marina mercantile sulla base degli atti di acquisto dei beni strumentali e degli stati di avanzamento dei lavori, debitamente documentati, in misura non superiore al 90 per cento dell'importo complessivo. Il rimanente 10 per cento sarà erogato in sede di liquidazione finale da effettuare sulla base dei certificati di collaudo o dei certificati di esecuzione a regola d'arte, redatti secondo le norme in vigore per l'Amministrazione della difesa, relativi alle opere, agli impianti ed ai beni strumentali.

Il certificato di collaudo dovrà essere rilasciato da una commissione nominata dal Ministro della difesa, d'intesa con il Ministro della marina mercantile, oppure da un singolo collaudatore, nominato di concerto tra le suddette Amministrazioni, quando si tratta di lavori o forniture non eccedenti l'importo di lire 50.000.000.

La direzione dei lavori sarà affidata a funzionari scelti tra il personale tecnico dei Ministeri della difesa e della marina mercantile.

Per le spese di progettazione, assistenza e vigilanza dei lavori e per gli oneri passivi, derivanti dall'applicazione della presente legge, è riconosciuta in ogni caso all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, a carico dei contributi previsti dall'articolo 1, una quota forfettaria pari al 10 per cento del costo complessivo delle opere, impianti e beni strumentali, con esclusione di quelli di cui al comma successivo, da erogare sulla base degli atti di acquisto e degli stati di avanzamento dei lavori.

L'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale è autorizzato ad eseguire la costruzione ed il montaggio di

attrezzature e strumenti, a carico dei contributi di cui all'articolo 1, per un importo complessivo, comprendente le spese di progettazione, assistenza e vigilanza dei lavori, non superiore a lire 400 milioni.

Il pagamento di tali somme sarà effettuato con le modalità indicate nei precedenti commi primo e secondo, dietro presentazione di fatture relative agli atti di acquisto ed alle spese di lavorazione.

(È approvato).

#### Art. 3.

Alla copertura dell'onere di lire 2.000 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge in ciascuno degli esercizi finanziari 1979 e 1980, si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli esercizi anzidetti.

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

(È approvato).

**PRESIDENTE.** Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**GUERRINI.** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GUERRINI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo comunista si asterà sul provvedimento in esame, anche se ritiene che sia obiettivamente necessario il contributo per il completamento e per l'avvio, come viene detto in questo testo, di alcune opere per l'istituto di idrodinamica.

Ritengo però che ci sia un punto fondamentale che in tutti questi anni è sfuggito e che non ha trovato soluzione adeguata; esso è il rapporto tra l'attività di questo istituto e la ricerca. Trattandosi di un istituto di ricerca la questione è quindi molto importante. Il nodo del problema è che l'istituto, nonostante le necessità dell'industria navalmecca-

nica e della ricerca idrodinamica, non è riuscito ad assolvere in maniera soddisfacente il suo compito. È invece necessario per il nostro paese che sia funzionante, ma anche con questo intervento non è garantito che lo sarà. Nonostante che sia passato in Commissione un nostro emendamento che poneva la questione di un piano di ricerca, della definizione di una identità dell'istituto rispetto alla ricerca, non riteniamo di doverci considerare garantiti circa la capacità, la volontà che il Governo può esprimere rispetto all'attuazione del programma che pure viene reclamato dall'articolo 1 di questa legge.

Noi riteniamo che debba esserci una risposta abbastanza seria al problema posto del rapporto tra l'attività dell'istituto e il CNR e i suoi programmi di ricerca; altrimenti tutto si risolverebbe in un finanziamento senza un costrutto, senza una possibilità d'incidere positivamente.

**MITROTTI.** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MITROTTI.** Ritengo di dover riempire un altro dei vuoti che è emerso durante la discussione in sede di 8ª Commissione. Per la verità i vuoti cui mi riferisco sono due: uno è quello dell'esiguità del contributo che peraltro fu rilevata dal relatore; una esigenza per la quale c'era stato un unanime impegno a formulare in quest'Aula un ordine del giorno...

**GUSSO, relatore.** L'emendamento all'articolo 1 sopperisce e non richiede più la presentazione di un ordine del giorno.

**MITROTTI.** Questo particolare mi sfuggiva. L'altro punto cui intendo riferirmi, un po' collaterale a quello sollevato dal collega Guerrini per quanto riguarda la ricerca, è quello del collegamento di questo istituto all'attività cantieristica minore. Riteniamo che la singolarità del bagaglio di esperienze, che sono patrimonio di questa attività, debba essere indirizzata e rivolta ad una finalizza-

zione di ricerca pratica di un utile, per quanto attiene agli studi che sono portati avanti dall'istituto stesso. Peraltro la realtà cantieristica italiana (e ritengo che forse il richiamo sia superfluo) avverte il ristagno conseguente, oltre che a fattori concorrenti della situazione economica generale, anche ad un attardamento, sul piano dell'avanzamento tecnologico, delle strutture: attardamento che è una conseguenza secondaria di certe impossibilità (economiche) di talune imprese cantieristiche a ricercare autonomamente fasi di sviluppo e di adeguamento tecnologico avanzato.

Riteniamo pertanto che un coordinamento di queste attività con la realtà frantumata ma pure esistente della cantieristica minore sia destinato a tradursi, per quest'ultima, in un apporto in molti casi vitale, in un sollievo capace di smuovere, dalle secche di certe difficoltà gestionali, proprio quei polmoni produttivi tipici di tale realtà settoriale, verso i quali deve essere anche indirizzato con benevolenza lo sguardo del legislatore.

Ci auguriamo pertanto che, tra gli impegni futuri del Governo, possa essere inserito quello di riguardare a questo rapporto dilatando il già richiesto allargamento al settore della ricerca e fino a coinvolgere, sul piano della utilizzazione pratica dei risultati stessi della ricerca e della sperimentazione, quella realtà industriale della cantieristica minore che ne potrebbe beneficiare con notevole sollievo.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

**Approvazione del disegno di legge:**

« **Modifica degli articoli 156, 160, 758 e 760 del Codice della navigazione** » (316) (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*) (*Relazione orale*)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Modifica degli articoli 156, 160, 758 e 760 del Codice della navigazione** », per il quale è stata

approvata dall'Assemblea, nella seduta del 10 ottobre 1979, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

D A M A G I O , *relatore*. Il disegno di legge in esame trova fondamento nel principio della tutela dei diritti del nostro ordinamento giuridico ed ha per finalità quella di dare definizione legislativa ad una prassi amministrativa, da tempo seguita, per la vendita all'estero delle navi e per la demolizione delle stesse.

Nel corso della VII legislatura, al Senato, durante l'esame del provvedimento per la modifica degli articoli 156 e 160, venne deliberato — su proposta del Governo — di aggiungere anche la modifica degli articoli 758 e 760, che regolano la materia della cessione a stranieri e della demolizione degli aeromobili in modo simile a quella delle navi.

In definitiva viene riproposto un disegno di legge, che non ha potuto seguire l'intero iter di approvazione per la fine anticipata della legislatura precedente.

Il codice della navigazione regola, agli articoli 156 e 160, la dismissione di bandiera per la vendita di una nave all'estero o per la richiesta di demolizione volontaria, stabilendo delle procedure pubblicitarie per tutelare i diritti non trascritti.

Infatti il proprietario, che vuole vendere la nave a stranieri, deve comunicarlo all'autorità competente di iscrizione della stessa, se in Italia, o alle autorità consolari, se all'estero.

Le autorità che ricevono la comunicazione curano di dare pubblicità alla richiesta del proprietario mediante l'affissione negli uffici del porto e l'inserzione nel foglio degli annunci legali.

Dal giorno dell'ultima affissione o pubblicazione nel foglio degli annunci legali decorre il termine di 60 giorni, entro il quale i terzi possono far valere i loro diritti, che sono diritti reali o di garanzia sulla nave o diritti di credito nei confronti del venditore.

Lo strumento giuridico è quello della opposizione alla vendita e quindi alla dismissione di bandiera.

L'autorizzazione alla vendita, e conseguentemente alla dismissione di bandiera, è data soltanto alla fine del procedimento di opposizione che può concludersi o con sentenza passata in giudicato o con la estinzione dei diritti o col soddisfacimento dei creditori o, in mancanza, con l'esecuzione da parte del proprietario della nave delle pendenze relative ai salari dell'equipaggio e alle somme dovute alla amministrazione in seguito a disposizioni dell'autorità marittima.

La procedura pubblicitaria, con l'osservanza dei termini anzidetti, in casi di urgenza, risulta estremamente pregiudizievole alla conclusione rapida delle contrattazioni di vendita, con grave danno per il settore economico interessato che, evidentemente, si trova in condizioni di inferiorità rispetto ad altri paesi, che possono usufruire di una legislazione adeguata alle esigenze attuali e con procedure più semplici che creano evidenti vantaggi nel particolare mercato internazionale della vendita del naviglio.

Peraltro, la formulazione dell'articolo 156 risale a periodi in cui la dinamica del mercato era molto diversa da oggi e rispondeva a criteri di politica marittima vigenti in quel periodo: regime autarchico e sostanzialmente protezionistico, che tendeva ad evitare, ed a volte a scoraggiare, la vendita di naviglio italiano all'estero.

Oggi, la condizione diversa degli scambi ed i rapporti internazionali mutati hanno fatto venir meno certe misure protezionistiche che non rispondono più alla dinamica del particolare mercato, che richiede procedure sempre più accelerate.

Identici problemi procedurali, con le stesse conseguenze di lentezza, che discendono dal procedimento pubblicitario, si incontrano per la autorizzazione della demolizione di navi nazionali, regolata dall'articolo 160.

Dinanzi a tali remore conseguenti alla legislazione vigente, l'amministrazione, da oltre un ventennio, allo scopo di rendere più celere la cessione all'estero di una nave italiana o la sua demolizione, ed evitare così i riflessi negativi sul piano economico conseguenti alla lunghezza della procedura pubblicitaria, prevista dagli articoli 156 e 160, aveva instaurato e sinora seguito una prassi amministra-

tiva che ha consentito, nei casi di urgenza, di concedere l'autorizzazione alla vendita all'estero della nave o alla demolizione della stessa, con conseguente dismissione della bandiera, anche prima della scadenza dei termini, in seguito alla presentazione da parte dell'interessato richiedente di una idonea fideiussione bancaria, pari al valore della nave, stabilito con la stima da parte dei tecnici del Ministero della marina mercantile o dei trasporti, a seconda che il naviglio fosse utilizzato nella navigazione marittima o in quella interna.

La fideiussione bancaria tutelava il soddisfacimento di eventuali diritti di terzi, quale titolo sostitutivo della garanzia patrimoniale rappresentata dalla nave stessa.

Tale prassi, che era ormai costantemente seguita da oltre un ventennio, non ha dato origine ad alcun riflesso negativo ed è stata pienamente corrispondente alle esigenze dei settori interessati: proprietari di navi e cantieri di demolizione.

L'Avvocatura dello Stato, chiamata ad esprimere parere circa la possibilità di applicare la stessa prassi delle navi, di cui agli articoli 156 e 160, estendendola agli articoli 758 e 760 del codice della navigazione, che regolano la cancellazione degli aeromobili dal registro di iscrizione e la demolizione degli stessi, non solo ha espresso parere contrario all'estendimento della prassi finora adottata, ma ha invitato l'autorità marittima a non applicarla ulteriormente.

Accolto l'invito dell'Avvocatura dello Stato, il Ministero della marina mercantile ha ripreso ad applicare la procedura attualmente regolamentata dal codice di navigazione, ma si è accorto che si aggravava sempre di più la situazione economico-finanziaria di settori già in crisi, con riflessi negativi anche sul piano occupazionale per quanto riguarda, soprattutto, i cantieri di demolizione.

Dinanzi alla grave situazione venutasi a creare, si è ritornati alla prassi amministrativa interrotta, dandone comunicazione alla Presidenza del Consiglio, che ha manifestato il proprio assenso a condizione che la materia divenisse oggetto di nuova previsione legislativa, con estendimento delle nuove pro-

cedure anche alla cancellazione degli aeromobili dal registro di iscrizione.

Da quanto esposto, ritengo sia opportuno ed urgente approvare il disegno di legge numero 316 che modifica gli articoli 156, 160, 758 e 760 del codice della navigazione.

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**P I S I C C H I O**, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Come è stato già chiarito dal relatore, senatore Damagio, che ringrazio, la legge in discussione mira a snellire la vendita e la demolizione delle navi e degli aeromobili e la loro cancellazione dai registri. Pertanto il Governo ne sollecita l'approvazione.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

**G I O V A N N E T T I**, *segretario*:

#### Art. 1.

Dopo il terzo comma dell'articolo 156 del Codice della navigazione sono inseriti i seguenti:

« In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, il Ministro può concedere l'autorizzazione a dismettere la bandiera anche prima della scadenza del termine di cui al secondo comma, subordinatamente alla assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione marittima o di quella dei trasporti. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonchè degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal secondo comma.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello dei trasporti, sono stabilite in via generale le mo-

dalità in base alle quali può essere presentata la fideiussione di cui al precedente comma ».

(*È approvato*).

#### Art. 2.

Il terzo comma dell'articolo 160 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Tuttavia la demolizione può essere senz'altro autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate in Italia dal Registro italiano navale o dall'Ispettorato compartimentale e all'estero dall'autorità consolare, ovvero quando sia stata depositata fideiussione bancaria e siano state adempiute le altre condizioni e modalità previste nel quarto e quinto comma dell'articolo 156 ».

(*È approvato*).

#### Art. 3.

All'articolo 758 del Codice della navigazione sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, il Ministro può concedere l'autorizzazione per la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione anche prima della scadenza del termine di cui al secondo comma, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dai registri, e al deposito di fideiussione bancaria, a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore dell'aeromobile accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 556 e 1023 nonchè degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal secondo comma.

Con decreto del Ministro dei trasporti sono stabilite in via generale le modalità in base alle quali può essere presentata la fideiussione di cui al precedente comma ».

(*È approvato*).

#### Art. 4.

Il terzo comma dell'articolo 760 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Tuttavia la demolizione può essere senz'altro autorizzata quando sia necessaria per ragioni di urgenza, accertate in Italia dal Registro aeronautico italiano e all'estero dall'autorità consolare, ovvero quando sia stata depositata fideiussione bancaria e siano state adempiute le altre condizioni e modalità previste dal quinto e sesto comma dell'articolo 758 ».

(*È approvato*).

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Norme in materia di previdenza per gli ingegneri e gli architetti** » (76), **d'iniziativa dei senatori Manente Comunale e Ferralasco** (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*) (*Relazione orale*)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme in materia di previdenza per gli ingegneri e gli architetti », d'iniziativa dei senatori Manente Comunale e Ferralasco, per il quale è stata approvata dall'Assemblea, nella seduta del 27 settembre 1979, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore.

**BOMBARDIERI, relatore.** Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 76 è stato ripresentato dai firmatari con l'intento di risolvere con tempestività il problema del trattamento pensionistico degli architetti e degli ingegneri.

La legge n. 179 del 4 marzo 1958 istituì la cassa di previdenza per ingegneri ed architetti stabilendo l'assegno di pensione, poi modificato in base al contributo individuale annuo che ogni iscritto è tenuto a versare.

Era poi stato presentato un disegno di legge di riordino della cassa di previdenza nella VII legislatura, ma lo scioglimento anticipato delle Camere ha fatto decadere tale disegno di legge.

Nella passata legislatura alla Camera dei deputati venne presentato un disegno di legge relativo alla istituzione di una cassa unica di previdenza per tutti gli ordini di liberi professionisti. Per questo motivo di più larga portata venne sospeso l'esame relativo alla cassa di previdenza per ingegneri ed architetti. Anche questo disegno di legge è poi decaduto.

Rimane quindi da risolvere il grave problema dell'adeguamento dei minimi di pensione in modo da consentire la revisione dell'assegno di pensione per gli ingegneri e gli architetti che attualmente lo percepiscono nella misura di circa 100.000 lire mensili.

Il problema della riforma degli ordini professionali e quindi di una normativa generalizzata per tutti i liberi professionisti andrà risolto con apposita legge-quadro.

D'altra parte questa importante esigenza era già stata fatta presente dal rappresentante del Governo e, nei vari interventi, nella discussione sul disegno di legge 1304 nella passata legislatura.

Con il presente disegno di legge si vuole ovviare ad una carenza che è diventata insopportabile per quei professionisti che hanno come unico cespite di entrata l'assegno di pensione nella misura minima.

Per questo motivo viene proposto di elevare il contributo individuale di iscrizione alla cassa per ingegneri ed architetti nella misura di lire 600.000 annue, misura che verrà ridotta del 50 per cento per gli ingegneri e gli architetti durante il primo quinquennio di iscrizione alla cassa, comunque non oltre il trentesimo anno di età. Di tale riduzione usufruiranno anche i già pensionati.

L'aumento del contributo consente di portare l'assegno di pensione a lire 2.900.000 an-

nue per coloro i quali maturano il diritto posteriormente all'entrata in vigore della presente legge.

Gli aumenti e i minimi così come vengono proposti sono possibili tenendo conto delle effettive disponibilità della cassa di previdenza.

Con questo disegno di legge, che riguarda esclusivamente la misura delle pensioni, non si incide nella parte normativa della cassa di previdenza per ingegneri e architetti in quanto sembra giusto che il problema di una normativa unica per tutti i professionisti, da tutte le parti auspicato, troverà soluzione in un'apposito disegno di legge-quadro che dovrebbe riordinare tutta la materia.

Con il presente disegno di legge si intende applicare il criterio contributivo con riferimento al reddito professionale imponibile dichiarato ai fini dell'IRPEF. Nel corso dell'esame dell'articolato del disegno di legge presentato nella scorsa legislatura il Governo aveva ritenuto opportuno chiarire che la riduzione del 50 per cento per i pensionati dovesse essere applicata soltanto a coloro che godono di un trattamento pensionistico di vecchiaia a carico della cassa di previdenza per ingegneri e architetti e che tale contributo non potesse comunque essere inferiore a lire 300.000 annue. Il Governo aveva altresì proposto un emendamento per il quale la suddetta cassa di previdenza veniva comunque autorizzata ad eseguire il prelievo contributivo nella misura di lire 600.000 annue, salvo successivo conguaglio, in base alle risultanze degli accertamenti degli uffici finanziari sul reddito imponibile ai fini dell'IRPEF.

Con gli emendamenti allora proposti dal Governo il disegno di legge venne approvato a larga maggioranza dal Senato nella VII legislatura. Con l'intento di migliorare il disegno di legge e di renderlo più funzionale, onde evitare continui interventi legislativi, nella discussione in Commissione sono stati presentati emendamenti che sono stati accolti con il voto favorevole di tutta la Commissione.

Chiedo pertanto che questo provvedimento venga approvato, rilevato che esso modifica il criterio contributivo riferendolo al reddito

professionale imponibile dichiarato ai fini dell'IRPEF. Su tale innovazione anche i delegati degli ingegneri ed architetti iscritti alla cassa di previdenza sono d'accordo. Con gli emendamenti si è risolto il problema del rapporto reddito-contributo-pensione già introdotto nel riordinamento legislativo di enti similari. Si è anche introdotto il principio dell'aggancio della pensione al reddito, principio del resto già accennato nell'articolo 1, terz'ultimo comma, del disegno di legge a proposito della rivalutazione della pensione in caso di continuità di iscrizione dopo la acquisizione del trattamento previdenziale.

Gli emendamenti approvati all'articolo 1 introducono il concetto che la pensione sarà commisurata ai contributi versati e sarà adeguata alle variazioni del costo della vita. Le modalità di queste variazioni dovranno essere stabilite dal regolamento di attuazione di cui all'articolo 5 del presente disegno di legge che prevede appunto una delega in merito alle modalità di liquidazione della pensione.

Così come è stato emendato, il disegno di legge accoglie in gran parte le aspettative degli ingegneri ed architetti, aspettative giustificate in quanto la cassa è esclusivamente alimentata dai contributi da loro versati.

Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, il provvedimento all'esame ha avuto il consenso di tutta la Commissione e pertanto chiedo che venga approvato dall'Assemblea. (*Applausi dal centro*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**MANENTE COMUNALE**, sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto ringraziare il relatore per l'esauriente relazione che ha svolto sul disegno di legge in esame. Si ritiene però opportuno far rilevare che, in presenza di una tendenza all'unificazione dei trattamenti pensionistici per i liberi professionisti, tendenza manifestatasi concretamente nella passata legislatura con la presentazione di un disegno di legge d'iniziativa par-

lamentare diretto ad istituire una cassa unica di previdenza, in sostituzione dei vari enti esistenti per le varie categorie di professionisti, l'iniziativa legislativa in esame non deve essere intesa come un atto in contrasto con tale tendenza. Occorre infatti considerare che il suddetto disegno di legge della passata legislatura, concernente l'unificazione delle diverse casse di previdenza per i liberi professionisti, mutuando il principio introdotto dalla legge 8 agosto 1977, n. 583, riguardante la previdenza per i geometri, prevedeva un finanziamento ed un trattamento pensionistico commisurati al reddito.

Ciò stante, il provvedimento in esame, basandosi sul principio suddetto e ponendosi quindi in linea con gli orientamenti finora emersi circa la disciplina da adottare in sede di unificazione di trattamenti previdenziali, non sembra tale da recare pregiudizi alla tendenza in atto verso tale unificazione, ma può anzi essere valutato positivamente.

Sono queste le considerazioni che hanno indotto la Commissione lavoro, come ha ricordato il relatore, ad esprimersi favorevolmente all'unanimità sul disegno di legge in corso di approvazione. (*Applausi dal centro*).

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

**GIOVANNETTI**, segretario:

Art. 1.

L'articolo 1 della legge 11 novembre 1971, n. 1046, è sostituito dal seguente:

« L'articolo 23 della legge 4 marzo 1958, n. 179, è modificato come segue:

” Gli iscritti alla Cassa sono tenuti al versamento di un contributo individuale nella misura minima di lire 600.000 annue.

Il contributo di cui al comma precedente è ridotto del 50 per cento per gli ingegneri ed architetti durante il primo quinquennio di iscrizione alla Cassa e comunque



non oltre il 30° anno di età, nonchè per i pensionati di vecchiaia a carico della Cassa.

Il contributo di cui al comma precedente non potrà essere comunque inferiore a lire 300.000 annue.

I contributi di cui ai precedenti commi possono essere riscossi mediante ruoli affidati agli esattori delle imposte dirette con l'obbligo del non riscosso come riscosso e con le forme e la procedura stabilite per la riscossione delle imposte dirette; in tal caso la Cassa è autorizzata ad avvalersi delle ricevitorie provinciali.

La misura del contributo predetto a decorrere dal 1° gennaio 1980 dovrà, per ciascun iscritto, essere pari al 10 per cento del reddito professionale imponibile dichiarato ai fini IRPEF per il precedente anno fiscale. La Cassa è comunque autorizzata ad eseguire il prelievo contributivo nella misura di lire 600.000 annue salvo successivo conguaglio in base alle risultanze degli accertamenti degli uffici finanziari sul reddito imponibile ai fini IRPEF.

La misura minima del contributo e la percentuale di cui al comma precedente potranno essere variate con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentito il consiglio di amministrazione della Cassa, in relazione alle risultanze di gestione accertate mediante bilancio tecnico redatto almeno ogni quadriennio e quando si manifesti l'opportunità di una anticipata compilazione.

La variazione di cui al comma precedente ha effetto a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di pubblicazione del decreto nella *Gazzetta Ufficiale*. A decorrere dal 1° gennaio 1980 il trattamento di pensione sarà commisurato ai contributi versati e sarà adeguato alle variazioni del costo della vita secondo modalità e percentuali che dovranno essere stabilite dal regolamento di attuazione di cui all'articolo 5 della presente legge.

L'iscritto che goda di trattamento di pensione di vecchiaia a carico della Cassa e continui a svolgere attività professionale è tenuto al versamento del contributo in misura ridotta del 50 per cento. In tal caso avrà diritto ad una sola rivalutazione della pen-

sione, da effettuarsi al compimento dei cinque anni dal pensionamento secondo le modalità e la misura che saranno stabilite nel regolamento di cui all'articolo 5 della presente legge ed in ragione, per ogni anno di contribuzione ulteriore, dello 0,90 per cento della media del reddito professionale imponibile dichiarato ai fini IRPEF nel quinquennio considerato.

Il contributo non potrà, in ogni caso, essere di importo inferiore a quello stabilito al primo comma del presente articolo.

Per gli ingegneri ed architetti neolaureati che iniziano la professione e si iscrivono per la prima volta alla Cassa, il contributo, nei primi tre anni di iscrizione, è ridotto di due terzi " ».

(È approvato).

#### Art. 2.

La pensione minima di vecchiaia maturata posteriormente all'entrata in vigore della presente legge è fissata in lire 2.900.000 annue e successivamente potrà essere variata con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, previa deliberazione del Comitato nazionale dei delegati, in relazione alle disponibilità finanziarie della Cassa.

(È approvato).

#### Art. 3.

La misura della pensione base di vecchiaia già liquidata alla data di entrata in vigore della presente legge è fissata in lire 2.640.000 annue e successivamente potrà essere aumentata con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, previa deliberazione del Comitato nazionale dei delegati, in relazione alle disponibilità finanziarie della Cassa.

(È approvato).

#### Art. 4.

I trattamenti previdenziali maturati ai sensi degli articoli 4 della legge 4 marzo 1958,

n. 179, e 6, comma secondo, della legge 11 novembre 1971, n. 1046, non sono soggetti a rideterminazione in dipendenza delle variazioni delle pensioni per altro titolo percepite, ma restano definitivamente acquisiti nella misura già in godimento.

I predetti trattamenti sono aumentati a partire dal primo giorno del mese successivo alla entrata in vigore della presente legge, nella misura del 30 per cento del loro ammontare.

I trattamenti previdenziali maturati ai sensi dell'articolo 6, comma secondo, della legge 11 novembre 1971, n. 1046, e non ancora in godimento, saranno liquidati nella misura e con le modalità stabilite prima dell'entrata in vigore della presente legge; agli stessi sarà applicabile l'aumento di cui al precedente comma.

(*E approvato*).

#### Art. 5.

Il regolamento della Cassa, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1975, n. 301, sarà modificato, in relazione a quanto previsto dalla presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentito il Comitato nazionale dei delegati.

(*E approvato*).

#### Art. 6.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(*E approvato*).

**PRESIDENTE**. Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**MITROTTI**. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**MITROTTI**. Una brevissima dichiarazione di voto, signor Presidente.

Va sottolineata la frammentarietà di un intervento che si disancora da un progetto unitario di revisione del trattamento pensionistico. Comunque dobbiamo riconoscere la positività che questo provvedimento porta in sé e che riviene dall'aver tenuto conto di sollecitazioni e suggerimenti della categoria interessata.

Dobbiamo rilevare, all'interno della disciplina del provvedimento, come siano auspicabili soglie e traguardi normativi ancor più gratificanti per una categoria che, all'interno del tessuto sociale, riesce ad esprimere livelli di intervento ai quali riteniamo, nella doverosità di una concezione che da sempre ci appartiene, debbano corrispondere trattamenti di quiescenza adeguati alla portata del contributo sociale che questa categoria esprime.

Con il confermare il nostro assenso al provvedimento in discussione, formuliamo l'auspicio che una ripresa dell'esame del provvedimento unitario di revisione del trattamento pensionistico trovi disponibilità e attenzione delle Aule parlamentari tali da raggiungere traguardi ancora più significativi.

**ANTONIAZZI**. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**ANTONIAZZI**. Il Gruppo comunista voterà a favore del provvedimento. Le motivazioni di questo voto sono in parte le stesse che sono state sostenute dal relatore ed in modo particolare quelle che attengono all'adeguamento dei trattamenti pensionistici e — fatto abbastanza importante — all'aggancio dei medesimi trattamenti all'andamento del costo della vita, con possibilità quindi anche per queste categorie di lavoratori di beneficiare di una pensione migliore di quella attuale.

Un secondo aspetto che ci porta ad esprimere voto favorevole è che già nella passata legislatura parte dei componenti il nostro Gruppo aveva sottoscritto analoga proposta di legge e non abbiamo ragione, se riteneva-

mo giusto ieri questo provvedimento, di mutare atteggiamento oggi. Ciò depone anche a favore della necessità e soprattutto della scelta del voto favorevole.

Devo però ribadire in questa sede quanto ho avuto modo di sottolineare in Commissione, come del resto ha fatto il senatore Bombardieri nella sua relazione, e cioè la inderogabile esigenza di mettere mano anche nel campo della previdenza a favore dei liberi professionisti alla riforma allo scopo di realizzare un riordino complessivo, anche attraverso la costituzione di una cassa unica che consenta la eliminazione di sperequazioni tuttora esistenti. Una scelta di questo tipo, per la quale già nella passata legislatura vi erano state alcune iniziative, si impone e mi auguro che si possa trovare un accordo tra i vari Gruppi per riuscire veramente a metterla in moto e ad avviarla a soluzione positivamente. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**E approvato.**

**Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e di deferimento a Commissione permanente in sede referente**

**PRESIDENTE.** Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 574. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 settembre 1979, n. 439, concernente conferimento di fondi al Banco di Napoli, al Banco di Sicilia, al Banco di Sardegna ed al Credito industriale sardo e collocamento di obbligazioni emesse dagli istituti di credito industriale » (374).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), previo parere della 5ª Commissione.

**Annunzio di interrogazioni, già assegnate a Commissione permanente, da svolgere in Assemblea**

**PRESIDENTE.** Le interrogazioni n. 3 - 00211, del senatore De Zan, e n. 3 - 00217, dei senatori Corallo e Tolomelli, concernenti la morte del militare Bonaccorso, precedentemente assegnate per lo svolgimento alla 4ª Commissione permanente, saranno svolte in Assemblea, in accoglimento della richiesta formulata in tal senso dagli interroganti.

**Annunzio di interpellanze**

**PRESIDENTE.** Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

**GIOVANNETTI, segretario:**

**PASTI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che, secondo dichiarazioni ufficiali delle autorità dei Paesi dell'Alleanza atlantica e secondo informazioni di fonti occidentali, giudicate pienamente attendibili, risulta:

che, per il 1978, i bilanci militari delle nazioni del Patto di Varsavia sono soltanto l'89 per cento di quelli delle nazioni dell'Alleanza atlantica;

che, se si tiene conto della minaccia cinese in Asia, tale proporzione scende al 73 per cento;

che, secondo una fonte veramente neutrale, perchè totalmente indipendente dalle organizzazioni dell'Est e dell'Ovest, le proporzioni di cui sopra scendono rispettivamente al 67 per cento ed al 54 per cento;

che il totale delle Forze armate del Patto di Varsavia è attualmente del 97,5 per cento rispetto a quello della NATO, ma che, se si tiene conto delle forze ostili di una Cina che predica l'inevitabilità della guerra, tale proporzione scende al 51,5 per cento;

che per le sole forze terrestri, per le quali la propaganda NATO proclama che in 24 ore raggiungerebbero l'Atlantico, la proporzione di cui sopra scende al 41,5 per cento;

che, con le sopra ricordate percentuali, la propaganda del pericolo militare di una Unione Sovietica bellicistica è totalmente contraria alla realtà, mentre è la NATO che è bellicosa e bellicistica;

che, per quanto attiene alle armi nucleari di teatro a lungo raggio, uno degli istituti di informazione più accreditati in Occidente precisa esplicitamente che, soltanto se e quando i sovietici schiereranno altri « 140-SS 20 », in aggiunta a quelli attualmente già schierati in sostituzione degli « SS 4 » e « SS 5 », vecchi di circa 20 anni, l'equilibrio nucleare di teatro potrà essere variato;

che i *Pershing-2* ed i missili di crociera, che dovrebbero essere schierati in Europa secondo le richieste degli Stati Uniti, sono armi strategiche e non di teatro che altererebbero l'equilibrio faticosamente raggiunto dai *Salt-II*;

che gli ostacoli posti dalla fazione più oltranzista americana alla ratifica del *Salt-II*, che contiene le stesse limitazioni per entrambe le potenze, significano il rifiuto americano di accettare la parità nucleare strategica con l'Unione Sovietica e che lo schieramento in Europa dei *Pershing-2* e dei missili di crociera risponde esattamente allo stesso scopo, con l'aggravamento che, per le loro ridotte dimensioni e per la loro mobilità, detti nuovi missili permetteranno agli Stati Uniti di eludere ogni controllo sulla loro entità quantitativa;

che lo schieramento dei *Pershing-2* e dei missili di crociera non cambia in nessun modo la posizione degli Stati Uniti, non aumenta l'autonomia e la sicurezza dell'Europa, ma ne accresce il pericolo, in quanto l'impiego di tali missili produrrebbe effetti perfettamente identici a quelli prodotti dalle armi nucleari strategiche americane e l'unica differenza consiste nel fatto che le nazioni che ne accettano lo schieramento sul loro territorio diventano necessariamente obiettivi prioritari della reazione sovietica;

che nelle documentazioni ufficiali americane si legge sempre più chiaramente l'intenzione degli Stati Uniti di aumentare ancora la già schiacciante superiorità nucleare strategica, nucleare di teatro e convenzio-

nale nei confronti dell'Unione Sovietica, al fine di condurre una guerra nucleare e convenzionale preventiva e di stroncare per sempre l'Unione Sovietica (l'Europa sarebbe la prima a pagare il terribile prezzo di tale guerra),

l'interpellante chiede di conoscere se non sia doveroso, di fronte ad una scelta irreversibile verso l'olocausto nucleare, condurre un esame approfondito con la partecipazione di tutti gli esperti che, escludendo la propaganda, arrivi alla comprensione reale e non ambigua dell'attuale rapporto delle forze militari Est-Ovest.

(2 - 00055)

MALAGODI, FASSINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della difesa e dei trasporti.* — In relazione alle dichiarazioni ed ai comunicati governativi ed alle informazioni apparse sulla stampa, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) come si siano esattamente svolti i diversi momenti della vertenza dei controllori di volo;

2) quale contenuto abbia avuto l'intervento svolto in materia dal Presidente della Repubblica, beninteso sotto la responsabilità costituzionale del Governo;

3) quale sia stato l'andamento e quali le conclusioni della riunione di ufficiali generali, tenutasi domenica 21 ottobre 1979 presso il Ministro della difesa;

4) per quali motivi i Ministri responsabili non siano intervenuti tempestivamente:

a) da un lato, di fronte a comportamenti dei controllori di volo, che preludevano apertamente alle dimissioni in massa;

b) dall'altro lato, di fronte a richieste normative ed economiche dei controllori stessi, che sembrano essersi dimostrate, nel tempo, largamente giustificate;

5) se non ritengano che episodi di questa natura siano tali da compromettere gravemente le istituzioni democratiche e lo Stato di diritto.

(2 - 00056)

MALAGODI, FASSINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* — In vista delle notizie, non di rado frammentarie e

non coordinate fra loro, e comunque non ufficiali, fornite dalla stampa sui problemi della difesa, la cui soluzione è vitale ai fini dell'equilibrio e, quindi, di una distensione effettiva e della pace in Europa e nel mondo, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) le informazioni in loro possesso circa gli effettivi e circa gli armamenti convenzionali e nucleari, con portata breve e media, di cui dispongono attualmente, da un lato la NATO e dall'altro l'URSS ed il Patto di Varsavia nel suo complesso, sul territorio europeo;

2) lo sviluppo degli effettivi e degli armamenti suddetti dal 1970 ad oggi;

3) il contenuto delle proposte americane di ammodernamento tecnico dei missili nucleari a breve gittata di cui dispone la NATO sul territorio europeo;

4) i motivi dell'andamento, finora, a quanto sembra, inconcludente, delle trattative di Vienna per una riduzione mutua e bilanciata delle forze convenzionali nel teatro centro-europeo ed i motivi per i quali il teatro sud-europeo ne è escluso;

5) le prospettive di ratifica da parte del Senato americano del trattato Salt-II, nonché l'impostazione e le prospettive di un negoziato Salt-III e della partecipazione ad esso delle potenze europee della NATO, anche in relazione alle recenti dichiarazioni di Berlino di Breznev;

6) gli elementi principali della situazione politica e militare internazionale in cui si debbono inquadrare i dati sopra richiesti.

(2 - 00057)

#### Annunzio di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**GIOVANNETTI,** segretario:

**BONAZZI, BONDI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se sia vero che una parte degli evasori al pagamento dell'imposta straordinaria *una tantum* del 1976 (articolo 42 del decreto-leg-

ge 18 settembre 1976, n. 648, convertito in legge 30 ottobre 1976, n. 730) rischia di sfuggire al pagamento della tassa e delle penali perchè alcuni uffici finanziari, anche per il ritardo con cui l'ACI ha segnalato i nomi dei presunti evasori, non sono in grado di effettuare per tutti le operazioni necessarie prima della scadenza della prescrizione che si verificherà il 2 novembre 1979;

se sia, inoltre, vero che, d'altra parte, a quei contribuenti i quali, dopo la contestazione degli addebiti, hanno fornito la prova di avere pagato l'imposta, viene notificata ordinanza di pagamento, con la seguente postilla: « Avendo la signoria vostra dimostrato all'Ufficio, attraverso le fotocopie del versamento, di avere corrisposto l'*una tantum*, la presente ingiunzione viene notificata al solo scopo di interrompere i termini di prescrizione, in attesa dei controlli che dovranno essere eseguiti al centro elettronico dell'ACI con le fotocopie esibite », con ulteriore aggravio di spese per lo Stato e disagi per i contribuenti che hanno adempiuto ai loro obblighi;

quale valutazione il Ministro ritenga di dare delle prestazioni affidate all'ACI e da questa effettuate in modo da provocare situazioni come quelle sopra indicate, e quali conseguenze intenda trarne, sia quanto al compenso da corrispondere, sia quanto ai rapporti con detta associazione;

che cosa, infine, intenda fare per ovviare ad un comportamento della Pubblica amministrazione così iniquo e dannoso.

(3 - 00273)

**LEPRE, PITTELLA, SIGNORI.** — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

che il 23 ottobre 1979, a seguito dell'imponente manifestazione promossa dalla popolazione carnica, sono stati soppressi i tiri al poligono militare in località Monte Bivera;

che, nonostante detta protesta, oggi, 24 ottobre 1979, sono riprese le esercitazioni militari;

che la protesta degli abitanti delle zone interessate ai poligoni militari scaturlisce dai disagi e dai danni economici che derivano dalle esercitazioni militari,

gli interroganti chiedono al Ministro interventi immediati per la sospensione delle attività in corso e provvedimenti organici per una definitiva revisione dell'attuale situazione.

(3 - 00274)

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

ORIANA. — *Ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Premesso:

che è dato riscontrare sempre più spesso il ripetersi di gravi incidenti, anche mortali, causati da negligenza dolosa o colposa dei conducenti di veicoli commerciali, in particolare lungo la rete autostradale, e che tali comportamenti consistono per lo più in azzardate manovre di sorpasso, mantenimento di velocità oraria superiore, fino al doppio, di quella consentita, sorpassi non consentiti, in ispecie nelle gallerie, infrazioni spesso operate con la iattanza di chi sa di non rischiare;

che tale situazione, di comune conoscenza, suscita il legittimo risentimento degli automobilisti, nonchè l'apprensione dei familiari, soprattutto di quanti si avvalgono abitualmente, per ragioni di lavoro, della rete autostradale;

che, in particolare, ha suscitato un'eco indignata e dolorosa l'incidente, riferibile alla casistica indicata, nel quale è rimasto vittima il capitano della squadra nazionale di tennis, dottor Umberto « Bitti » Bergamo, in circostanze ingiustificabili che hanno colpito profondamente il vasto pubblico degli sportivi italiani, e, più da vicino, i molti amici liguri che lo conoscevano personalmente, apprezzandone le alte qualità umane, professionali e sportive,

l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri competenti non ritengano urgente:

l'assunzione di opportune iniziative affinché, mediante l'impiego di mezzi adeguati e con precise direttive alle forze dell'ordine, lo sforzo di individuazione degli eccessi di velocità venga indirizzato particolarmente nei confronti dei veicoli commerciali (*camions* con o senza rimorchio, autotreni, auto-

articolati, *pullmans*, furgoni, eccetera), considerata la particolare pericolosità che la velocità eccessiva determina in relazione alla massa inerziale di detti veicoli;

l'attuazione di più severi controlli sul comportamento in generale dei veicoli commerciali, in particolare lungo la rete autostradale;

l'effettuazione di appostamenti delle forze di polizia nei tratti di divieto di sorpasso tra *camions*, specialmente in galleria, approfittando, in quest'ultimo caso, dei varchi spesso esistenti tra le opposte carreggiate delle gallerie, mediante unità in movimento.

(4 - 00449)

BAUSI. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso:

che con legge 20 novembre 1971, n. 1062, l'esercizio di attività di vendita al pubblico o di esposizione, ai fini di commercio, di opere di pittura, di scultura e di grafica, nonchè di oggetti di antichità o di interesse storico ed archeologico, è da ritenersi soggetto alle generali disposizioni della legge 11 giugno 1971, n. 426;

che, presumibilmente a causa dell'equivoca dizione di una successiva circolare del Ministero, molti « galleristi », da considerarsi abusivi, svolgono impunemente e senza il rispetto di alcuna norma la loro attività;

che il mancato rispetto delle garanzie costituite dall'applicazione della legge n. 1062 del 1971, in relazione alla legge n. 426 del 1971, comporta grave pregiudizio per gli operatori rispettosi della legge sotto ogni profilo, sia di serietà professionale della categoria, sia sotto quello fiscale,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga, anche attraverso un opportuno chiarimento della circolare sopra citata, di dover disporre per il perseguimento, in ogni sede, degli operatori abusivi nei settori previsti dal richiamato articolo 1 della legge 20 novembre 1971, n. 1062.

(4 - 00450)

BARSACCHI. — *Al Ministro dell'interno.* — Visto che l'articolo 4, quinto comma, della legge 9 ottobre 1971, n. 824, stabilisce che per il personale degli enti indicati nel-

l'articolo 4 della legge n. 336 del 1970 (tra cui i dipendenti degli Enti locali) i benefici derivanti dall'aumento del servizio previsto dal secondo comma dell'articolo 3 della stessa legge operano ai fini della liquidazione dell'indennità di anzianità nei limiti previsti dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 759, secondo il quale il totale dello stipendio annuo comprensivo della tredicesima e di ogni altro assegno, moltiplicato per gli anni di servizio e ridotto all'80 per cento, va diviso per 12 (e non per 15 come fa l'INADEL);

visto il parere 3 dicembre 1976, numero 1980.75, con il quale il Consiglio di Stato, richiamandosi alla norma predetta, ha dichiarato illegittima la determinazione da parte dell'INADEL dell'indennità premio di fine servizio in favore di un dipendente comunale nella misura di un quindicesimo della retribuzione contributiva degli ultimi dodici mesi, considerato in ragione dell'80 per cento per ogni anno di iscrizione all'Istituto;

viste le seguenti considerazioni del predetto consesso: « In proposito è da tener presente che la legge 8 marzo 1968, n. 152, che detta norme in materia di iscrizione obbligatoria all'INADEL, stabilisce all'articolo 6 che " l'indennità premio di fine servizio... sarà pari ad un quindicesimo della retribuzione contributiva degli ultimi dodici mesi, considerata in ragione dell'80 per cento... per ogni anno di iscrizione all'Istituto " »;

considerato che in tal modo il legislatore ha evidentemente inteso dettare, per i dipendenti degli Enti locali, una normativa meno favorevole di quella prevista, per i dipendenti statali, dal decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 759, che all'articolo 1 prevede che l'aliquota da prendersi a base per la determinazione dell'indennità di buonuscita « è stabilita... in un dodicesimo dell'80 per cento dell'ultimo stipendio annuo, paga o retribuzione, per ogni anno di servizio computabile »;

rilevato che successivamente la legge 9 ottobre 1971, n. 824, ha disposto, all'articolo 4, che per i dipendenti degli Enti locali i benefici derivanti dall'aumento di servizio previsto dal secondo comma dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336, « operano ai fini della liquidazione dell'indennità di buo-

nuscita o di previdenza o dell'indennità di anzianità comunque denominata, nei limiti previsti dall'articolo 1 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 759 », disposizione con la quale il legislatore ha evidentemente voluto unificare la misura dell'indennità di fine servizio da erogare ai pubblici dipendenti ex combattenti, nel senso che per tutti l'80 per cento dell'ultima retribuzione annua vada diviso per dodici, e non più per quindici, altrimenti, com'è ovvio, la disposizione stessa risulterebbe carente di uno specifico contenuto normativo, e ne ha pregio la considerazione che il legislatore, con la legge n. 824 del 1971, non avrebbe abrogato o derogato esplicitamente la particolare normativa contenuta nella legge n. 152 del 1968 (infatti la deroga — in favore degli ex combattenti — di quest'ultima legge risulta espressamente dall'indicato rinvio al decreto del Presidente della Repubblica n. 758, formulato dal sopra citato articolo 4);

ritenuto che la norma di cui alla citata legge n. 152 del 1968, concernente la misura dell'indennità premio di fine servizio per i dipendenti degli Enti locali non aventi diritto ai benefici ex legge n. 336 del 1970, è gravemente discriminatoria nei confronti dei predetti dipendenti ed appare chiaramente viziata da incostituzionalità;

rilevato che, per il rispetto del principio di eguaglianza sancito dalla Costituzione, è necessario modificare tale norma adeguando la misura dell'indennità premio di fine servizio spettante ai citati dipendenti a quella prevista per i dipendenti statali,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) se viene svolta un'opportuna vigilanza affinché le liquidazioni dell'indennità premio di fine servizio dei dipendenti degli Enti locali ex combattenti avvengano nella misura fissata dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 759 del 1965 (un dodicesimo della retribuzione contributiva mensile ridotta all'80 per cento degli ultimi dodici mesi di servizio per ogni anno di iscrizione);

2) se non si ritiene doverosa ed opportuna l'iniziativa di presentare al Consiglio dei ministri uno schema di disegno di legge per eliminare la disuguaglianza di trattamento per ciò che concerne la misura della pre-

detta indennità tra dipendenti degli Enti locali e dipendenti statali, determinando l'indennità premio di fine servizio anche per i primi nella misura suindicata.

(4 - 00451)

**BARSACCHI.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — In relazione alle istanze presentate al Ministero intese ad elevare a Capitaneria di porto l'Ufficio circondariale marittimo di Marina di Carrara, rilevato:

che il porto di Marina di Carrara, oltre a servire una vasta zona densamente industrializzata, costituisce lo sbocco naturale delle attività estrattive e di quelle connesse alla lavorazione del marmo;

che il marmo delle Alpi Apuane viene esportato in tutto il mondo con partenza dal predetto porto;

che il traffico mercantile relativo alle attività economiche della provincia di Massa Carrara deve aggiungersi a quello connesso alla fiorente industria cantieristica adiacente al porto;

che, per il volume delle merci trasportate, per il numero e la stazza delle navi che fanno scalo nel porto in parola, per l'entità economica del traffico e per la quantità degli addetti e delle aziende interessate, il porto di Marina di Carrara può senz'altro considerarsi di livello nazionale;

che, per l'importanza economica della zona servita dal ripetuto porto e per le accresciute esigenze amministrative, di vigilanza e di controllo derivanti dalle dimensioni del traffico marittimo svolgentesi nel porto in argomento, è ormai necessario provvedere all'adeguamento dell'apparato amministrativo di direzione e controllo del porto stesso;

che ormai l'Ufficio circondariale marittimo esistente non risulta adeguato e sufficientemente attrezzato a far fronte alle esigenze della gestione del porto;

che è opportuno trasformare il predetto Ufficio circondariale marittimo in Capitaneria di porto, rapportando così il grado e la organizzazione dell'ufficio preposto alle reali responsabilità ad esso connesse,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) a che punto si trova la pratica per la elevazione a Capitaneria di porto dell'Uf-

ficio circondariale marittimo di Marina di Carrara;

2) se non si intende accelerare l'iter burocratico della predetta pratica al fine di poter presentare per la firma, entro il più breve tempo possibile, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica per elevare a Capitaneria di porto l'Ufficio suindicato, variando così la tabella delle circoscrizioni territoriali della Marina mercantile annessa al decreto del Presidente della Repubblica 9 agosto 1956, n. 1250.

(4 - 00452)

**FLAMIGNI.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quali misure intende prendere per far fronte alla richiesta, avanzata dal Comitato tecnico regionale dell'Emilia-Romagna per l'« Artigiancassa », di adeguare i finanziamenti destinati al credito artigiano e di concedere il limite massimo di fido alle stesse imprese, al fine di rendere possibile il loro sviluppo tecnologico, economico e produttivo.

L'interrogante ricorda che, in sede di dibattito parlamentare per l'approvazione della legge 5 dicembre 1978, n. 776, venne approvato un ordine del giorno che impegnava il Governo ad aggiornare — contestualmente all'approvazione del piano triennale 1979-1981 ed alla determinazione, nel suo ambito, di finanziamenti destinati al credito artigiano — il limite di fido massimo concedibile ad una stessa impresa artigiana.

(4 - 00453)

**FLAMIGNI, TOLOMELLI.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

le ragioni per le quali la circolare n. 313-R. 152239 del 24 febbraio 1966 dello Stato maggiore dell'Esercito stabilisce che soltanto i ciechi di guerra ed i mutilati di ambo gli arti superiori possono chiedere il militare accompagnatore;

se il Ministro non intende disporre che la richiesta nominativa per il militare accompagnatore possa essere fatta anche dai ciechi per servizio militare;

se non ritiene, pertanto, che debba essere superata ogni sperequazione di tratta-



mento tra i ciechi di guerra ed i ciechi per causa di servizio militare.

(4 - 00454)

FILETTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che la Pretura di Acireale, per il notevole lavoro che in essa si svolge in relazione all'oneroso carico civile e penale ed alle udienze tenute in tutti i giorni feriali, per il considerevole numero del personale ad essa addetto (2 magistrati di carriera, 3 vice pretori, 2 cancellieri, 3 segretari, 5 coadiutori, 5 elementi operanti nell'ufficio notificazioni) e per il rilevante pubblico che vi affluisce, ha assoluta esigenza che siano aumentati a 2 i relativi posti di organico della carriera ausiliaria;

ritenuto che l'unico commesso in essa impiegato non può idoneamente assolvere a tutti i numerosi compiti che su lui gravano, quali il mantenimento dell'ordine e della pulizia dei locali, la vigilanza dell'accesso e della permanenza del pubblico, anche per prevenire e contrastare fenomeni delittuosi purtroppo già verificatisi, il disimpegno del servizio di anticamera, il trasporto dei fascicoli e di altri oggetti dell'ufficio, la preparazione, la spedizione ed il ritiro della corrispondenza, il recapito ed il conseguente ritiro degli atti soggetti a registrazione presso l'Ufficio del registro, il disbrigo di operazioni presso istituti bancari, la presenza alle udienze penali per apprestare le toghe e, in genere, l'adempimento di tutti gli incarichi di carattere materiale inerenti al servizio previsti dall'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077;

considerato che il proposto aumento di organico della carriera ausiliaria presso la predetta Pretura appare realizzabile mediante eventuale variazione della pianta organica di altro ufficio del Distretto avente esuberanza di personale, con particolare riferimento agli uffici requirenti nei quali la frequenza del pubblico è normalmente attenuata ed alle Preture caratterizzate da scarso indice di lavoro e delle quali è probabile la progettata soppressione,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga opportuno ed urgente ele-

vare a 2 posti l'organico della carriera ausiliaria presso la Pretura di Acireale.

(4 - 00455)

FOSSA, SIGNORI, BARSACCHI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* —

Ormai da mesi la crisi economica della provincia di Savona si va sempre più aggravando, in quanto si sono verificati:

blocco del *turn-over* nella « 3-M » di Ferrania ;

situazione di stallo per la soluzione del problema « *Metalmetron* »;

chiusura della fonderia « *Italsider* » di Savona;

blocco del settore edilizio;

chiusura dei cantieri navali di Pietra Ligure (300 dipendenti attualmente occupati, altri 50 in cassa integrazione), confermata dalla GEPI dopo mesi di attesa e di continui mutamenti di rotta nella gestione del problema della cantieristica.

A proposito della chiusura del cantiere di Pietra Ligure, gli interroganti chiedono se è possibile che una società sotto il diretto controllo del Parlamento possa ignorare quanto deciso a suo tempo, dal Governo e dai Gruppi parlamentari all'unanimità, di non procedere alla chiusura, non solo del cantiere di Pietra Ligure, ma anche della « *Navalsud* » di Napoli in attesa della definizione del piano di settore della cantieristica che affronti in modo organico l'assetto globale della navalmeccanica.

Gli interroganti fanno presente, inoltre, che tale decisione della GEPI, che conferma ancora una volta doppiezza ed ambiguità di comportamento, non solo aggrava le prospettive del cantiere di Pietra Ligure, ma vanifica anche la possibilità di realizzare un piano integrativo tra i cantieri liguri, rendendo più precaria la condizione dello stesso cantiere (INMA) di La Spezia ed aggravando quindi la situazione della cantieristica italiana nel suo complesso.

Per dette ragioni, si chiede di conoscere se i Ministeri competenti, venendo meno agli impegni a suo tempo assunti di non procedere alla chiusura di alcuni cantieri prima della discussione e della definizione del pia-

no di settore che dovrà essere presentato al più presto all'esame del Parlamento, abbiano dato indicazioni e direttive alla GEPI in senso contrario alle decisioni del Parlamento ed alla volontà espressa dalle forze politiche e sociali e dagli Enti locali liguri.

(4 - 00456)

JANNELLI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

1) i provvedimenti che si intendono adottare per le compagnie assicuratrici in crisi e, in particolare, per le compagnie « Apal », « Palatina » e « Bussola »;

2) le ragioni che hanno impedito fin qui di sottoporre all'esame della Commissione consultiva del Ministero la grave situazione determinatasi, e sotto il profilo occupazionale e sotto il profilo giuridico, in quanto moltissimi assicurati, pur avendo versato i premi, non trovano protezione alcuna;

3) se, sia pure nel quadro di una riforma generale del settore assicurativo, non si ritiene opportuno l'immediato intervento della « Sofigea » per la sollecita risoluzione dei problemi delle tre indicate aziende « Apal », « Palatina » e « Bussola ».

(4 - 00457)

D'AMICO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Richiamata la funzione di penetrazione appenninica svolta, nel territorio centrale della provincia di Chieti, dalla strada statale n. 84, da sempre servita per collegare l'interno montano di tale territorio (area di Palena-Roccaraso) con le aree costiere percorse dall'« Adriatica »;

atteso che l'arteria citata ha costituito nel tempo, e resta tuttora, il canale insostituibile ed insostituibile attraverso il quale è stata alimentata e potrà alimentarsi la vita di popolazioni arroccate negli infiniti centri abitati di collina e di montagna abruzzesi, che si sono andati riducendo a musei per immutate condizioni di arretratezza economica, attribuibili anche ad errate o inadeguate politiche di sviluppo;

ritenuto che, proprio in riconoscimento della sua importanza, si sono disposti negli anni scorsi, da parte dell'ANAS, gli interventi operativi per migliorarne le condizioni di

trafficità, con correzioni di tracciato ed ammodernamento di strutture, interventi che, interessando solo i tratti terminali a monte ed a valle di essa arteria ed essendo eseguiti a lotti, hanno lasciato intendere l'esistenza di un programma generale di sistemazioni da realizzarsi gradualmente;

rilevato, invece, e non senza rammarico, che, pur dopo le sollecitazioni rivolte sull'argomento con precedenti interrogazioni, dei 122 miliardi di spesa previsti per la viabilità in Abruzzo non una lira risulta destinata all'ulteriore adeguamento della strada statale n. 84, nè di altre soggette all'ANAS direttamente a servizio dell'area del Sangro-Aventino, per riservare ben 84 miliardi alla strada statale n. 17, 23 alla strada statale n. 86, 30 alla strada statale n. 80 e 41 alle strade statali n. 150 e n. 263,

l'interrogante chiede di conoscere quali sono gli intendimenti del Ministro sul problema, non potendo trascurare di segnalare alla sua attenzione le ripercussioni negative che i dati citati hanno avuto nell'opinione pubblica, di cui si è fatta ripetutamente portavoce la stampa locale.

(4 - 00458)

#### Ordine del giorno per la seduta di giovedì 25 ottobre 1979

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 25 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 1° ottobre 1979, n. 478, recante modificazioni al regime fiscale sulla birra e sulle banane. Istituzione di un'imposta di fabbricazione sui tubi catodici per televisori a colori (295).

La seduta è tolta (ore 20,55).