SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

103ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 11 MARZO 1969

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . *Pag.* 5811

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 5811

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 5811

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli » **(343)**:

ABENANTE 5820
ANDÒ, *relatore* 5832, 5836
CHIARIELLO 5830, 5838
FIORENTINO 5816, 5837
JANNUZZI Onofrio . . . . . *Pag.* 5819
LEONE 5837, 5838
LO GIUDICE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 5833, 5835, 5837
PICCOLO 5812, 5835
RAIA 5828
VIGNOLA 5814, 5837, 5838

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interpellanze 5841

Annunzio di interrogazioni 5841

Svolgimento di interrogazione:

PRESIDENTE 5839
TEDESCHI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale* 5839
TORELLI 5840

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

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

Si dia lettura del processo verbale.

T O R T O R A , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

ANDÒ, PICCOLO e VERRASTRO. — « Modifica dell'articolo 19 del decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1233, convertito, con modificazioni, nella legge 12 febbraio 1969, n. 7, recante provvedimenti a favore delle zone colpite dalle alluvioni dell'autunno 1968 » (547).

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

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

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

BALBO ed altri. — « Nuovi termini per la presentazione delle domande di abilitazione provvisoria e definitiva all'esercizio delle professioni » (477), previo parere della 2ª Commissione;

alla 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Modifiche all'articolo 4 della legge 31 marzo 1956, n. 294, quale risulta sostituito dall'articolo 6 della legge 5 luglio 1966, numero 526, concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia » (531), previo parere della 6ª Commissione.

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

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

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

NENCIONI. — « Estensione agli invalidi civili ed ai loro figli dell'esonero dalle tasse scolastiche » (486), previo parere della 5ª Commissione;

FALCUCCI Franca ed altri. — « Norme sullo stato giuridico e il trattamento economico del personale direttivo e docente delle scuole elementari e delle scuole secondarie di primo grado statali per ciechi » (495), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

FUSI ed altri. — « Modifica alla legge 5 febbraio 1934, n. 327, e al regio decreto 29 dicembre 1939, n. 2255, per l'estensione dell'esercizio della vendita al pubblico in forma ambulante alle cooperative e loro consorzi » (464).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli » (343)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Piccolo Ne ha facoltà.

P I C C O L O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, la costruzione del superbacino di carenaggio, di cui al presente disegno di legge, è un'opera di fondamentale importanza destinata non solo ad imprimere un nuovo e vitale impulso alla vita portuale di Napoli, ma ad assolvere da parte dello Stato ad una necessità urgente ed impellente quale quella di dotare il Paese di strutture e attrezzature portuali tali da non essere sopraffatti in questo settore da altri Paesi come noi bagnati dal Mediterraneo e anch'essi interessati all'industria navale.

La decisione quindi di costruire a Napoli un grande bacino di carenaggio, cioè in un porto che per la sua posizione baricentrica, come è detto nella relazione al disegno di legge, è più facilmente raggiungibile dalle navi in transito lungo le direttrici del Mediterraneo, da Gibilterra a Suez, al Medio Oriente, al Mar Nero, al Golfo Persico e viceversa, si appalesa come una soluzione validissima che contribuirà oltre tutto a vivificare l'economia di Napoli e del suo vasto *hinterland*.

Questo provvedimento risponde poi a richiami ed a sollecitazioni che provengono dalla sorprendente evoluzione della tecnica navale, che già oggi ci mette alla presenza di traguardi imponenti, costituiti ad esempio da navi petroliere di 500 mila tonnellate e delle quali si prevede già l'aumento di stazza, con un superamento quindi di tale imponente stazza, alle cui riparazioni nessun porto italiano e mediterraneo sarebbe, allo stato attuale, in condizioni di provvedere.

A questo fenomeno, che di giorno in giorno assume concrete ed eccezionali dimensioni, non si può essere disattenti, ma occorre, nell'ambito di una organica politica portuale, procedere all'apprestamento di un adeguato potenziamento e rinnovamento strutturale dei nostri porti che, se attuato con avvedutezza, obiettività ed impegno, potrà e dovrà rappresentare una fonte notevole di apporto all'economia del Paese.

Ravvivare questa sorgente di progresso e di benessere in un Paese come il nostro, proiettato nel cuore del Mediterraneo e con una lunghezza di coste che supera i 2 mila chilometri, è un dovere che non può essere ulteriormente trascurato, ma che richiede anzi rapido e sollecito assolvimento.

Tornando al problema specifico del grande bacino di carenaggio di Napoli, desidero precisare che siamo chiamati ad esaminare un disegno di legge che prevede un contributo da parte dello Stato di 12 miliardi, su di una spesa di 15 miliardi. Lo Stato, cioè, si impegna a contribuire alla spesa nella misura dell'80 per cento, mentre alla rimanente parte di essa farà fronte un consorzio costituito tra gli enti locali, cioè comune, provincia, camera di commercio ed ente porto.

Si è parlato nella relazione fatta dal senatore Andò anche di altri eventuali organismi, come la Fincantieri, ma sono evidentemente, a mio modesto avviso, solo delle indicazioni; cioè devono considerarsi a titolo puramente esemplificativo alcune notazioni riportate nella relazione del senatore Andò, come per la Fincantieri, che certamente non implicano e non potranno implicare alcuna determinazione vincolante che consideri gli organismi estranei ai quattro succitati enti — il comune, la provincia, la camera di commercio e l'ente porto — come necessariamente partecipi del consorzio che dovrà assumere, invece, la direzione e la responsabilità di provvedere alla costruzione del grande bacino di carenaggio. Sicchè saranno questi quattro enti a valutare e a stabilire, nell'ambito delle norme statutarie che presiederanno all'istituzione dello stesso consorzio, se ad esso potrà essere chiamato a par-

tecipare qualche altro organismo a carattere finanziario o tecnico-industriale.

Ho creduto opportuno fare queste precisazioni, certo d'interpretare anche il pensiero del relatore, perchè non abbiano a sorgere equivoci e confusioni sulla natura, sull'assoluta indipendenza e autonomia dell'organismo chiamato a realizzare questa grande opera di cui ci stiamo occupando e per la quale bisogna dare atto al Governo della tempestività e dell'intuito con cui ha cercato di colmare il vuoto in un settore così delicato e complesso come quello che riguarda la ristrutturazione e il rinnovamento dei nostri porti, settore che nell'economia generale del Paese va assumendo un peso sempre più rilevante. Un altro aspetto che va puntualizzato sta nel fatto che in questa sede noi ci occupiamo non di esaminare gli aspetti tecnici e ubicazionali inerenti alla nuova, grande, magnifica realtà che viene ad arricchire il porto di Napoli, ma solo della validità di un'opera del genere in rapporto alla sua funzione non solo nell'interesse di Napoli e del Mezzogiorno, ma in relazione anche ad un preciso disegno nel quadro della politica portuale italiana. Anche qui mi è parso di dovermi soffermare brevemente perchè nella stessa relazione che accompagna il presente disegno di legge si parla della presenza nel porto della Società esercizio bacini napoletani e di una eventuale demolizione del molo Martello e di altri elementi. Il relatore, senatore Andò, al quale siamo grati per l'impegno e il fecondo contributo offertoci in questa circostanza, ha creduto di mettere davanti alla nostra attenzione una somma di elementi a sostegno della fondatezza della proposta di legge. Ma evidentemente è lontano dal pensiero del sullodato relatore l'intenzione di individuare la localizzazione, la società o gli organismi cui la costruenda opera dovrebbe legarsi. Sono circostanze particolari che dovranno, con tutta obiettività e serenità, essere esaminate *in loco* dal menzionato consorzio tra gli enti locali sulla base di considerazioni che già la stampa ha diffuso e sottolineato abbondantemente; considerazioni cioè che non possono essere quelle che eventualmente presiedono alla scelta di una piccola iniziativa ma quelle che invece tengono conto degli obiettivi di dimensione straordinaria, che sovrastano gli interessi contingenti di questa o di quella industria, di questa o di quella attività, che sino ad oggi avranno potuto legittimamente svolgere il proprio lavoro anche meritorio, ma che non possono costituire di per sè un motivo di condizionamento di un manufatto gigante, di un bacino gigante che, se mai, è esso stesso a condizionare il mantenimento o la modifica di alcuni stati di fatto, il tutto valutato nell'arco di una visione globale dei superiori interessi della generalità.

Infatti, come opportunamente viene ribadito nel quotidiano « Il Mattino » di oggi, la dilatazione del porto e le accresciute esigenze mercantili, soprattutto dopo la costruzione di una grande centrale termica e di una grande darsena dei petroli, pongono il problema di una migliore e più logica utilizzazione dello spazio, nonchè di una più armonica e organica distribuzione dello stesso, in maniera da consentire alle attività industriali e commerciali uno sviluppo autonomo e libero, sgombro da intoppi e disturbi nascenti dall'intersecazione di queste stesse attività.

Il superbacino viene ad accelerare la soluzione di questo complesso problema, perchè esso — a differenza di quanto già esiste per le riparazioni di navi — ha una destinazione ben diversa e precisamente quella di attrarre a sè non le navi che occasionalmente transitano per il porto di Napoli, bensì quelle di grosso tonnellaggio interessanti la rotta del Mediterraneo che, almeno sino ad ora, non hanno alcun altro punto di riferimento tale da soddisfare alla manutenzione ordinaria e straordinaria di gigantesche unità. E il piano regolatore relativo al porto di Napoli dovrà considerare queste nuove necessità e questi fenomeni caratterizzati da dimensioni che impongono lungimiranza e capacità di sintesi operativa, affinchè non si disperda una iniziativa così provvidenziale, ma la si interpreti nella sua essenza fondamentale che è quella di promuovere e di incentivare attività e servizi

sempre più fecondi per l'incremento dell'economia di Napoli e del Mezzogiorno.

Opportunamente poi il relatore ha accennato al rapporto con gli altri Paesi del Mediterraneo a suffragare l'idoneità del porto di Napoli a svolgere un ruolo di primaria importanza con una dotazione così stimolante come il grande bacino di carenaggio. La funzione portuale di Napoli riprende il suo posto di grande polo di attrazione e di interesse non solo nell'ambito del Mediterraneo, attraverso i suoi collegamenti commerciali e turistici con i Paesi prospicienti sullo stesso bacino, ma anche nei riguardi dei Paesi del Mercato comune, del nord Europa ed extra continentali che si orientano in misura sempre più accentuata verso il porto di Napoli come centro di smistamento e di recapito per iniziative ed operazioni di ordine economico e turistico, di respiro sempre più ampio.

Per le considerazioni su riferite — e senza alcuna pretesa di anticipare le scelte e le decisioni che andranno ad adottare i maggiori enti locali responsabili della vita economica, politica e sociale di Napoli, che certamente non saranno esaminate e vagliate se non nel contesto organico dello sviluppo del Mezzogiorno e del Paese — noi, approvando il disegno di legge n. 343, siamo certi di compiere il nostro dovere, mettendo a disposizione di una grande città e di tutto il Paese un altro strumento di stimolo e di impulso per il conseguimento di nuovi e positivi traguardi, diretti al consolidamento dell'economia meridionale, con evidenti e benefici riflessi anche sul piano occupazionale.

È stato detto in Commissione che questo grande bacino di carenaggio dovrebbe essere arricchito di tutti gli impianti necessari per integrare e soddisfare le esigenze di un bacino di queste dimensioni. Ebbene, attualmente nel porto di Napoli esistono già attrezzature meccaniche notevoli, ma indubbiamente esse vanno adeguate, rinnovate e ristrutturate, in modo da rispondere alle nuove necessità, che si presenteranno con l'impostazione di un manufatto così importante, che dovrà assolvere non solo ai compiti del porto di Napoli, ma a quelli del Mezzogiorno e del Paese intero, almeno per ora. Infatti, come si è detto, non esiste attualmente alcun altro grande bacino di carenaggio idoneo ad eseguire le riparazioni di navi di 500 mila tonnellate e più. I servizi, pertanto, come le altre attività, non possono non tener conto della presenza del nuovo grande bacino di carenaggio, la cui localizzazione, conseguentemente, deve essere sintonizzata con l'armonico sviluppo dell'economia portuale, in tutte le sue componenti, in modo che dalla convergenza delle stesse possa discendere una crescita e non una mortificazione dei vari canali volti alla sempre maggiore espansione delle iniziative di lavoro per Napoli ed il Mezzogiorno.

Certamente la dirigenza locale, gli enti locali sono già disponibili per operare queste modifiche e questi trasferimenti, per operare cioè tutto quello di cui l'attrezzatura industriale navalmeccanica necessita, in modo da poter andare incontro alle necessità di questo grande manufatto.

Ecco quindi che noi approvando questo disegno di legge dobbiamo essere tranquilli che per il porto di Napoli — non solo per la sua posizione naturale, ma anche per la presenza attuale di tutte le strutture indispensabili per confortare e suffragare le necessità e le urgenze che comporta la presenza di un superbacino *in loco* — certamente tutte le altre attività ed iniziative necessarie saranno adottate e saranno predisposte dal consorzio che è composto dai maggiori enti locali, cioè comune, provincia, ente porto e camera di commercio; siamo veramente tranquilli che questa sera, approvando questo disegno di legge, mettiamo a disposizione non solo di Napoli, ma del Mezzogiorno e dell'intero Paese, un nuovo strumento veramente valido per conseguire nuovi traguardi e per fare dei passi avanti nel settore della navalmeccanica che è veramente un ramo dell'industria che riguarda l'Italia più che gli altri Paesi, per la sua posizione geografica, per la natura stessa del suo Paese e per la caratterizzazione della sua economia. (*Applausi dal centro*).

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

V I G N O L A . Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, ono-

revoli senatori, il disegno di legge in esame, ovvero lo stanziamento di 12 miliardi per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli, risponde ad una esigenza di sviluppo e di potenziamento del sistema portuale di Napoli. Difatti Napoli è l'unico grande porto del Mezzogiorno che, per i fondali, per l'ampiezza degli specchi d'acqua, e anche per la particolare posizione geografica, è capace di recepire la costruzione di un bacino di carenaggio che deve non solo assolvere alla funzione di elemento propulsore di attività secondarie e terziarie per tutto il Mezzogiorno, ma soprattutto deve rispondere alle esigenze del Mezzogiorno agricolo e industriale. Se si vuole concretamente parlare di sviluppo del Mezzogiorno, non si può non parlare concretamente di un grande porto a Napoli che rappresenti il centro di propulsione degli scambi con l'estero. Rafforzare, nell'ambito del Mediterraneo, la struttura portuale di Napoli, significa potenziare ulteriormente tutta l'attività commerciale, industriale ed agricola della regione campana e più in generale di tutto il Mezzogiorno. La decisione e la rapida realizzazione del bacino ripropongono però l'urgenza di esaminare e di affrontare il problema della ristrutturazione organica del porto di Napoli e di quelli ad essi connessi. È necessario considerare la strutturazione organica del porto di Napoli nel quadro del sistema regionale dei porti connessi all'interesse e alle attività del porto di Napoli.

A Salerno e a Pozzuoli, per esempio, varrebbe la pena di rivolgere l'attenzione per risolvere eventuali problemi di congestione e di strozzature per un ulteriore organico sviluppo di tutta l'organizzazione portuale regionale. La realizzazione del bacino di carenaggio risponde anche all'esigenza di dare sfogo al programma di potenziamento, ripristino e ammodernamento delle banchine e dei porti di ormeggio. Il nostro Paese ha accettato, con la legge 23 febbraio 1961, n. 238, la convenzione internazionale firmata a Londra il 12 maggio del 1954, per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi. Ora il non dotare il porto di Napoli di un impianto di degasificazione, insito nella costruzione del bacino di carenaggio, significa in pratica tagliare fuori Napoli dallo scalo delle grosse petroliere.

A questo punto sorge il problema connesso alla costruzione dell'isola galleggiante per le petroliere che permetterebbe di liberare alcune banchine, di assicurare la ricettività per grosse *tankers* e di realizzare il programma di alcune compagnie petroliere che prevedevano, per il 1975, di portare a Napoli annualmente 15 milioni di tonnellate di grezzo in luogo dei 7 milioni odierni.

Io sono d'accordo con il CRPE della Campania che propone il trasferimento delle attività militare dal molo San Vincenzo. Esso permetterebbe di liberare uno specchio di acqua di circa 150 mila metri quadrati e una banchina di circa 50 mila metri quadrati. D'altronde le attività militari non impegnano nemmeno per intero lo specchio d'acqua della banchina e comunque potrebbero essere trasferite in qualche porto minore, come per esempio Gaeta.

Che cosa permetterebbe tutto questo? Permetterebbe di concentrare tutto il traffico passeggeri dal molo Angioino al molo San Vincenzo, che oltre tutto è in continuo sviluppo; permetterebbe di lasciare tutta l'area portuale ad oriente della stazione marittima a disposizione del traffico merci; permetterebbe, in ultima analisi, l'acquisizione di nuove aree ed il miglioramento quindi dell'organizzazione dello scalo. Si porrebbe quindi il problema di dotare il porto di Napoli di un'area aggiuntiva nell'entroterra che possa anche, sulla base di esperienze già realizzate anche in altri porti, creare le condizioni per la manipolazione e la trasformazione delle produzioni agricole che sono di proporzioni veramente notevoli, non solo in rapporto alla regione, ma soprattutto in rapporto a tutta la produzione agricola del Mezzogiorno d'Italia.

Non si tratta quindi di vedere solo l'iniziativa della creazione di questo bacino in rapporto al problema del traffico delle superpetroliere e quindi al problema della convenienza che queste hanno di effettuare i loro scali a Napoli, ma il problema deve essere visto in rapporto a tutto quanto ho

detto e, per ultimo, il bacino deve essere messo in relazione anche alle attività di riparazione attualmente esistenti nel senso che potrebbero essere garantiti, o anche migliorati, gli attuali livelli di occupazione.

Si tratta quindi di vedere la costruzione di questo bacino di carenaggio come contributo ad un discorso ben più vasto che investe non solo gli organismi preposti al porto di Napoli, ma tutti gli enti locali della regione, per avviare una prospettiva ben più generale di sviluppo e di progresso per tutta la regione. È per questo che la realizzazione dell'opera è affidata ad un apposito consorzio con la partecipazione della Fincantieri, della provincia, del comune, della camera di commercio, industria ed agricoltura e dell'ente autonomo del porto di Napoli. La opera dovrà essere di non modeste proporzioni, se è vero che le costruzioni navali, nel mondo, stanno raggiungendo tonnellaggi mai raggiunti fino ad ora, oltre 300 mila tonnellate che saranno presto superate, se è vero che presso vari cantieri europei e giapponesi si stanno approntando superpetroliere di circa 500 mila tonnellate. Ciò significa che la costruzione di quest'opera deve essere fatta in prospettiva di alcuni decenni e quindi questa considerazione deve essere tenuta presente nel determinare le dimensioni dell'opera stessa.

Abbiamo detto che una siffatta opera non può rispondere solo ad esigenze di carattere regionale o meridionale. Essa ha importanza nazionale perchè le superpetroliere di grande tonnellaggio del Mediterraneo si appoggeranno all'isola galleggiante e quindi garantiranno lavoro al porto di Napoli ed al suo *hinterland*, non solo, ma quest'opera si inquadrerà nel piano della programmazione economica ed attuerà anche il voto formulato dal CIPE.

Ed è per questo, onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, che ho l'onore di annunziarvi il voto favorevole del Gruppo senatoriale del PSI al progetto di legge n. 343 per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli. (*Applausi dalla sinistra*).

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

F I O R E N T I N O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, parlo a nome del PDIUM ed anche a nome del senatore Lauro; noi siamo favorevoli al disegno di legge n. 343 che prevede la costruzione di un grande bacino di carenaggio nel porto di Napoli, poichè comunque la sua costruzione significa lavoro per i napoletani, ma trattandosi di un'opera importante e impegnativa che influirà sull'avvenire di tale porto e quindi anche su quello della città occorre esaminare il progetto nei suoi vari aspetti e riflessi.

È da evitare che quest'opera venga progettata ed eseguita in funzione soprattutto di alcuni interessi settoriali, danneggiandone altri più importanti e rischiando di risultare nel complesso più negativa che positiva. La costruzione del grande bacino proposto va dunque inquadrata nell'intero complesso dei problemi del porto napoletano senza illusioni miracolistiche perchè bisogna tener presente che Napoli trovasi fuori rotta di 178 miglia tra andata e ritorno per tutte le navi che entreranno nel Mediterraneo da Gibilterra solo per transitare via Suez quando il canale sarà riaperto o viceversa e per conseguenza trovasi in posizione meno favorevole di altri porti mediterranei ai fini di richiamare nel suo porto navi che debbano solo procedere a lavori di raddobbo, o riparazione, o carenaggio.

Sarebbe poi errato basarsi troppo sulle grandissime navi che solo raramente entrano nel Mediterraneo e, non potendo passare da Suez neanche in zavorra, transitano fuori Gibilterra. Sicchè il bacino dovrebbe essere concretamente dimensionato alle navi che almeno in zavorra abbiano il pescaggio necessario per poter attraversare il canale. Un nuovo bacino di giuste dimensioni è opera assai utile a patto che sia ubicato razionalmente, in modo cioè da non soffocare per altri versi le attività già in atto e in sviluppo, commerciali e turistiche, del porto e non deve costituire un grosso ingombro ed anche un pericolo situato proprio nel centro portuale e cittadino.

Ci facciamo quindi portavoce degli interessi generali di Napoli e degli operatori più qualificati del suo porto dei quali abbiamo sposato le tesi per denunciare al Senato il danno minacciato dalla costruzione di un bacino di 400 metri di lunghezza per 80 di larghezza al molo Carmine, ossia nell'attuale centro delle banchine e del traffico commerciale, ostacolando così o addirittura condannando alla demolizione una parte del complesso esistente e funzionale di frigoriferi, silos, magazzini generali e banchine, in luogo di ubicarlo verso San Giovanni, a levante del porto vecchio, sola sede naturale del necessario nuovo sviluppo portuale. Il vecchio porto di Napoli è già troppo piccolo e ingombro: basti accennare che nel 1968 ben 195 navi sono state costrette ad attendere in rada il loro turno nelle operazioni portuali con la perdita per le navi di oltre 135 giornate lavorative e costringendo gli importatori al pagamento di circa 160 milioni di lire per controstallie.

È facile immaginare che cosa avverrebbe quando si volesse far gravare sul ristrettissimo centro anche il traffico che comporta il nuovo bacino con le mastodontiche navi che dovrebbero manovrare per accedervi o sostare presso di esso; si consideri che lo specchio d'acqua disponibile misura di traverso solo circa 700 metri considerandolo libero dalle navi ormeggiate al molo San Vincenzo sicchè, anche senza il grande bacino, le manovre delle navi di grandi dimensioni risultano spesso lunghe, difficili e pericolose.

Sembra che i piloti del porto abbiano espresso parere favorevole al progetto SEBN, ma essi sono collegati alla società rimorchiatori e rappresentano quindi una parte interessata: infatti, più difficoltà e più pericoli, più pilotaggi e più rimorchiatori. È inoltre da considerare che un grande bacino con le relative attrezzature costituirebbe un obiettivo strategico creando nel cuore di Napoli un vero pericolo cittadino in caso di ostilità, rappresaglie, incendi, eccetera. La SEBN si è intestardita con le sue tesi ma onestamente riteniamo che neppure essa farebbe alla lunga un buon affare soffocando il centro col grande bacino e restandone soffocata. All'atto pratico si accorgerebbe delle gravi difficoltà alle quali si sarebbe esposta per la mancanza del necessario spazio e polmone per gli sviluppi futuri; spostandosi invece anch'essa a levante con minore disturbo per il porto e maggiore economia per lo Stato a causa dei necessari spostamenti di una notevole parte degli attuali servizi portuali essa avrebbe la migliore occasione per ammodernare e razionalizzare i suoi impianti, base necessaria per una feconda attività; nè appare decisiva l'obiezione della SEBN che i bacini in pietra non si possono spostare in quanto almeno due di essi sono ormai piccoli e vecchi e le loro aree renderebbero meglio se assegnate al commercio portuale, mentre il numero tre più grande potrebbe continuare il suo servizio ma passandolo in gestione a consorzi ed avvalendosi per i lavori oltre che della SEBN, che oggi li monopolizza, delle varie officine minori esistenti che attualmente vivono solo come subappaltanti mentre avrebbero pur diritto ad una vita meno grama e più indipendente. Un punto assai importante da chiarire è che non è vero affatto che per costruire il bacino secondo la soluzione della SEBN, cioè al centro del porto, si spenderebbero solo 14 miliardi in un tempo di circa tre anni e mezzo. Dall'esame svolto dal professor Cangemi, ex provveditore alle opere pubbliche di Napoli e docente di opere portuali e costruzioni marittime presso il Politecnico di Napoli, si rileva che solamente per una parte delle opere accessorie occorrono due miliardi e trenta mesi per la demolizione del molo Carmine; circa 500 milioni e 24 mesi per la demolizione del molo Martello; ben 16 miliardi e 7 anni di lavoro per la costruzione della diga o « ferma mare » come è chiamato nella pianta diffusa dalla SEBN dato che la profondità delle acque nella località assegnata raggiunge un fondale medio di circa 44 metri. È inesatto che la parte residua del molo Martello si potrebbe togliere solo quando vi saranno i fondi per costruire il cosiddetto « ferma mare » perchè, sempre a parere dei tecnici, il molo Martello deve demolirsi prima della costruzione del bacino. E d'altro canto tanto la demolizione di esso che la costruzione del bacino possono ese-

guirsi solo dopo la costruzione del « ferma mare » poichè la risacca nel porto di Napoli è così forte e frequente che impedirebbe qualsiasi operazione. Nè risponde a verità che la soluzione chiamata « B », su di un disegno diffuso forse dalla SEBN con l'insediamento del molo a levante e relativi calcoli, rappresenti la soluzione alternativa proposta dall'ambiente marittimo napoletano. Essa è il frutto di disegni e calcolazioni eseguiti da persona estranea a tale ambiente che la riconosce invece errata e la respinge. Anzitutto si giudica assurda la diga foranea per gettata situata come risulta in rosso sul citato disegno mentre il professor Cangemi, come i tecnici del Genio civile hanno progettato, vede il razionale prolungamento del resto già in atto dell'attuale diga verso levante, svasandola alquanto cioè orientandola leggermente verso sud per consentire un più ampio spazio acqueo e garantendo perciò la utilizzazione di un'amplissima zona a levante dell'attuale porto. Tale diga dovrebbe essere costruita su fondali di 23 metri massimo e costerebbe 950 milioni ogni cento metri, ossia complessivamente 5 miliardi contro i 16 miliardi di costo del « ferma mare » indicato dalla SEBN per l'ubicazione del bacino al centro del porto con lo stesso tempo di costruzione ovviamente. Con una soluzione prospettata dagli ambienti marittimi, dopo i primi metri di costruzione, si comincerebbe già a proteggere la zona in cui dovrebbe sorgere il nuovo bacino e, dato il minor costo per la mancanza di demolizioni e per la diversa e più economica costruzione su terreno di riporto, che avverrà, secondo i tempi tecnici, in tempi minori, il grande bacino potrebbe essere costruito più rapidamente ed essere affiancato da un altro minore allo stesso costo, in modo da offrire alla SEBN una sostituzione dei bacini in muratura rimasti nella vecchia zona, e che dovrebbero essere destinati a commercio.

Per completare il quadro anche economico occorre ribadire che l'ubicazione del nuovo bacino al centro significherebbe demolizione del molo Carmine con i relativi impianti, demolizione del molo Martello e riduzione di 50 metri della calata Villa del Popolo con spesa rilevante, significherebbe degradare ancora il porto commerciale, rendendo inoperabili gli attuali silos e magazzini generali e generando la necessità di costruire altrove banchine ed attrezzature con un costo che si calcola di 35-40 miliardi senza considerare gli indennizzi per le attrezzature commerciali che vanno demolite. Altro che i 14 miliardi prospettati dalla SEBN.

Si ha dunque il dovere di riflettere e di decidere con assoluta obiettività, poichè la cosa non è così semplice come da qualche parte si è voluto prospettare ed una errata localizzazione del grande bacino porterebbe conseguenze molto gravi per il porto di Napoli, il quale, come crediamo sia condiviso da tutti, deve svolgere e sviluppare le sue tre distinte funzioni attuali: turistiche, commerciali ed industriali, senza che nessuna di esse intralci le altre, a detrimento dell'interesse generale globale.

Il porto di Napoli deve essere messo in condizione di espandere la sua attività attirando i traffici mondiali, con la creazione di nuovo spazio, di moderne attrezzature, di banchine adeguate alle nuove esigenze e tendendo ai migliori servizi col minor costo. Ciò deve costituire l'obiettivo principale della futura sistemazione dello scalo partenopeo e solo agendo in questo senso le autorità opereranno nell'interesse dell'economia napoletana e meridionale. Altrimenti diviene proprio un controsenso parlare di sviluppo industriale del Mezzogiorno per il quale una delle premesse basilari è il disporre di porti efficienti ed economici.

Ben vengano le attrezzature per le riparazioni navali, ma se si consentisse che queste si insedino nel centro vitale del porto riducendo le banchine, inutilizzando impianti importanti e riducendo la già esigua agibilità degli specchi acquei, non si tutelerebbero i veri interessi della città. In tal caso, sia le autorità locali che centrali si assumerebbero una ben grave responsabilità.

Concludendo, il problema dell'ubicazione del nuovo bacino e della conseguente espansione dell'industria delle riparazioni navali non può essere affrontato unilateralmente e superficialmente, ma va studiato e risolto nel contesto dei problemi e delle provviden-

ze per il porto di Napoli, non facendo dei calcoli di spesa parziali e ingannevoli, forzatamente ottimistici, ma guardando in faccia la realtà e preparando un programma organico e risolutivo. Sarebbe una cattiva azione verso Napoli ed il suo porto lanciarsi nell'avventura della costruzione del nuovo bacino al molo Carmine con il miraggio di poterlo fare con una modesta spesa stanziata, trascurando le conseguenze negative per gli altri traffici e sperando in miracolistici salvataggi, quando la cosa fosse comunque avviata e le difficoltà di una situazione irreversibile imponessero delle soluzioni improvvisate. (*Interruzione del senatore Franza*). Il problema del bacino non può dunque essere considerato a se stante. La sua soluzione non può prescindere dai lavori della Commissione del piano regolatore del porto di Napoli, presieduta dal presidente dell'ente autonomo, architetto Rivieccio, lavori prossimi alla conclusione, come si apprende dalla dichiarazione rilasciata ai giornali dal Presidente.

Sarebbe ben strano che la localizzazione del nuovo bacino si decidesse fuori di questo piano regolatore dello sviluppo del porto di Napoli e a questa necessità mi sono richiamato nel formulare l'emendamento da me presentato all'articolo 1 del disegno di legge.

Solo in questo modo si dà garanzia a tutti che potranno superarsi per il meglio le perplessità e le divergenze di opinione, poichè è presumibile che la Commissione del piano regolatore, mentre vorrà valutare tutte le circostanze, sia in condizione di poter decidere con l'indispensabile obiettività. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Onofrio Jannuzzi il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

M A S C I A L E , *Segretario*:

Il Senato,

in occasione dell'esame del disegno di legge « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli »;

mentre riafferma che l'opera suddetta — rientrante nel quadro delle attrezzature portuali previste dal « Programma economico nazionale » (paragrafo 134) e dal Piano di coordinamento degli interventi pubblici nel Mezzogiorno — è indispensabile per lo sviluppo economico, industriale e turistico del grande centro italiano e mediterraneo;

considerato che nel quinquennio del Programma economico nazionale gli investimenti previsti nel settore delle attrezzature portuali ammontano a 260 miliardi, 40 dei quali è previsto che saranno realizzati dalla Cassa per il Mezzogiorno;

considerata la opportunità di riaffermare che, a norma del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto presidenziale 30 giugno 1967, al Mezzogiorno vanno destinati, oltre agli investimenti straordinari da attuare dalla Cassa, anche investimenti per almeno il 40 per cento della spesa ordinaria, e così non meno, nel complesso, di 136 miliardi;

considerato peraltro che l'anzidetta percentuale minima del 40 per cento va, comunque, aumentata in relazione alle condizioni dei porti e dei traffici marittimi meridionali,

invita il Governo a destinare al Mezzogiorno, in materia di attrezzature portuali, una percentuale superiore al 40 per cento degli investimenti complessivi e, comunque, adeguata alle esigenze irrefutabili dell'importante settore.

P R E S I D E N T E . Il senatore Onofrio Jannuzzi ha facoltà di parlare.

J A N N U Z Z I O N O F R I O . Prendo la parola come Presidente e a nome della Giunta consultiva per il Mezzogiorno che è stata chiamata a dar parere su questo disegno di legge. Visto che l'estensore del parere, senatore Bisantis, iscritto a parlare non potrà intervenire nella discussione e lasciando a lui, comunque, di illustrarlo meglio, desidero dire che nella seduta del 27 febbraio 1969 la Giunta si è espressa all'unanimità favorevolmente all'approvazione di questo disegno di legge, auspicando peraltro che un più deciso ed organico inter-

vento degli organi pubblici, rivolto ad una radicale soluzione del problema complessivo dei porti, possa ridurre e progressivamente eliminare le conseguenze non certo favorevoli derivanti dall'attuale situazione in questo settore dei trasporti, consentendo all'economia nazionale, anche per effetto del potenziamento dei traffici marittimi, di raggiungere il necessario grado di competitività nei riguardi degli altri Paesi.

Queste sono state le conclusioni della Giunta, le quali muovono da considerazioni di carattere particolare per quanto riguarda il bacino di carenaggio di Napoli e da considerazioni di carattere generale per quanto riguarda in genere l'attrezzatura portuale nel Mezzogiorno d'Italia.

Per quanto riguarda il bacino di carenaggio di Napoli, la Giunta del Mezzogiorno ha considerato che esso rientra nel quadro della programmazione economica nazionale; nonchè nel quadro del piano di coordinamento per gli interventi pubblici nel Mezzogiorno, approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica il 1° agosto 1966, che considera il porto di Napoli come al centro dello sviluppo industriale del Mezzogiorno, e particolarmente dell'area che fa capo al grande centro italiano e mediterraneo. La Giunta ha considerato che i benefici del bacino di carenaggio vanno oltre il settore industriale e si estendono al settore commerciale e al settore turistico. La Giunta ha preso in esame anche una obiezione che era stata elevata, non saprei esattamente da quale parte, riguardante il fatto che la costruzione di questa opera potesse destare allarme per l'inquinamento delle acque. La Giunta ritiene che ogni pericolo possa essere, e anzi debba essere eliminato e per questo rivolge particolare raccomandazione al Governo per l'adozione di mezzi e sistemi necessari per far fronte alle esigenze in questo settore e soprattutto impedendo lo scarico della zavorra nel mare.

Queste sono le considerazioni che la Giunta ha fatto per quanto riguarda il bacino di carenaggio di Napoli.

Passando poi ad un settore un po' più ampio, quello delle attrezzature portuali, la Giunta ha considerato — e mi permetto di sottolinearlo — che nel programma economico nazionale quinquennale le attrezzature portuali sono previste per 260 miliardi, di cui 40 miliardi saranno investiti dalla Cassa per il Mezzogiorno. Ebbene, non basta: i 40 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno riflettono gli interventi di carattere straordinario, ma oltre a ciò deve essere assicurato non meno del 40 per cento degli interventi di carattere ordinario. Complessivamente, perciò, al Mezzogiorno debbono essere destinati, sui 260 miliardi previsti nel programma economico nazionale, 40 miliardi come intervento della Cassa e non meno del 40 per cento dei residui 220 miliardi. Ora, la condizione delle attrezzature portuali del Mezzogiorno richiede indubbiamente che si vada oltre il 40 per cento degli stanziamenti ordinari; questa è la raccomandazione che si deve fare al Governo, e ciò non ha bisogno di illustrazione perchè il Governo conosce perfettamente le condizioni dei porti del Mezzogiorno, le condizioni del traffico in quei porti e, soprattutto, l'esigenza che allo sviluppo del Mezzogiorno corrispondano attrezzature portuali e marittime tali da consentire che i traffici si effettuino non solo per via terra, ma soprattutto per via mare, come presupposto indispensabile per inserire il Mezzogiorno nel grande quadro dei grandi traffici europei e mondiali.

Credo che a nome della Giunta io non debba dire altro per esprimere il consenso all'approvazione di questo disegno di legge, rivolgendo peraltro viva raccomandazione al Governo perchè i voti espressi dalla Giunta siano, nei limiti del possibile, accolti.

In relazione a quanto già detto, presento un ordine del giorno che riafferma l'esigenza che la percentuale del 40 per cento di intervento ordinario prevista come minimo per il Mezzogiorno sia elevata nel settore portuale. (*Applausi*).

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

A B E N A N T E . Signor Presidente, io desidero intervenire per sottolineare la posizione del nostro Gruppo che è favorevole (e lo sottolineo subito a scanso di ogni equi-

voco per le cose che dirò da qui a un momento) all'approvazione della proposta di legge. Ciò non toglie però che sorgano da parte nostra motivi di profonda riflessione nel momento in cui a Napoli è in corso un vasto e polemico dibattito tra tutte le forze interessate allo sviluppo dei traffici e dell'economia portuale. Certo, si sottolinea la validità della scelta del porto di Napoli per la costruzione del superbacino in rapporto alla necessità di adeguare il potenziamento dei bacini di carenaggio italiani alle nuove esigenze del traffico marittimo mondiale e, in particolare, alla sempre crescente stazza delle navi; di assicurare lavoro alle maestranze che nel porto di Napoli sono addette ai lavori di riparazione navale. Si sottolinea altresì come sia stata scelta Napoli per la favorevole ubicazione del porto, in posizione intermedia tra i porti di carico e quelli di scarico del greggio. Si parla anche, da parte di parecchi, di urgenza e di perentorietà dopo che per anni i problemi portuali sono stati abbandonati al loro destino o sottoposti a pressioni clientelari da parte degli uomini della maggioranza; dopo che una sbagliata politica governativa ha aggravato tutte le nostre questioni creando le condizioni perchè il nostro Paese sia marginalizzato sul terreno delle attività marittime e portuali. Si parla oggi del bacino di Napoli e il grosso problema che è davanti alla stragrande maggioranza degli uomini politici che fanno parte del centro-sinistra napoletano è quello dell'ubicazione senza alcuna correlazione tra la costruzione del bacino e i problemi di fondo del sistema portuale campano e nazionale, quando invece è sempre più impellente la necessità, proprio per la costruzione di questo bacino, di adeguare le infrastrutture e le attrezzature alle esigenze che « il gigantismo » dei traffici pone.

Perchè il nuovo bacino sia opera valida, si pone urgentemente la necessità di una politica di potenziamento dei nostri porti quale premessa indispensabile per influire concretamente sulla competitività di tutto l'apparato produttivo; necessità inderogabile oggi che le stesse previsioni del piano quinquennale si sono dimostrate aria fritta o soltanto promesse scritte sulla carta. Noi ricordiamo le vostre buone intenzioni: erano quelle di fronteggiare in maniera decisiva le gravi deficienze strutturali e funzionali del nostro sistema portuale; il programma dei porti doveva mirare ad ottenere l'incremento della produttività attraverso l'esecuzione di opere, attrezzature, impianti nei porti industriali e commerciali di interesse nazionale eccetera, e nel quinquennio 1966-1970 avremmo dovuto avere una spesa di 260 miliardi di investimento rispetto ai 70 miliardi del quinquennio 1959-1963. Il piano dei porti era già di per se stesso monco, disorganico, insufficiente, se si pensa alla prima bozza dell'onorevole Dominedò, quando si parlò di 800 miliardi necessari per adeguare i nostri porti alle necessità del momento e se si pensa che dopo tanto clamore — e mi dispiace che il senatore Jannuzzi non l'abbia ricordato — sulla validità degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno, questi interventi nel settore dei porti non sono aggiuntivi, ma continuano ad essere sostitutivi di quelli ordinari.

Ma la cosa più grave è che neanche quel poco che avevate previsto è stato realizzato. Questo viene riconosciuto da tutti e nella stessa relazione programmatica del 1969 si legge che l'analisi degli investimenti sociali effettuati nel primo triennio di attuazione del piano presenta percentuali di realizzazione notevolmente diverse da settore a settore rispetto all'impegno quinquennale complessivo fissato dal piano. E il ritardo, si dice, è particolarmente sensibile negli impieghi sociali e in quelli portuali ove, su 260 miliardi previsti, dopo tre anni, quando si parla già di quello che dovrà essere il nuovo piano quinquennale di un'Italia proiettata verso gli anni '80, sono stati stanziati appena 75 miliardi (più i 40 della Cassa), pari al 29 per cento della spesa prevista. La distribuzione di questi miliardi è stata decisa dal Governo, sottraendo così al controllo del Parlamento la spesa e continuando a mantenere speranze clientelari nei piccoli porti per questo o quello stanziamento; speranze che hanno costituito l'architrave di tante fortune elettorali della Democrazia cristiana.

È nel momento in cui si parla di questo superbacino che si tocca ancora la vostra responsabilità, che è ancora più grave di quanto si possa pensare. Ci troviamo di fronte ad una situazione paradossale. La bilancia dei pagamenti con l'estero è attiva, le riserve auree aumentano, il risparmio cresce, si trovano in fretta 900 miliardi per finanziare i piani supplementari delle autostrade, ma non si trova il modo di erogare i residui 145 miliardi necessari per il piano azzurro.

Il nostro sistema appare soprattutto sul terreno della politica marinara incapace di utilizzare tutte le risorse disponibili per avviare a soluzione annosi problemi. In tale quadro, nel momento in cui si parla del superbacino, o avremo presto dei porti adeguati per capacità di infrastrutture, per qualità di attrezzature, per livelli di produttività, in condizioni tali da tener testa ai massicci programmi di espansione, di penetrazione degli altri grandi scali del Continente europeo, oppure ci si dovrà rassegnare a restar tagliati fuori dalle grandi correnti di traffico dell'Europa, dalle grandi aree di sviluppo e d'industrializzazione del Continente, e la stessa spesa per il superbacino diventerà non una spesa produttiva ma un'opera inutilizzata. Il ritardo appare ancora più grave in rapporto al salto qualitativo che è in atto nei traffici marittimi, con le superpetroliere oggi e con le navi *containers* domani. Il gigantismo marittimo pone tutta una serie di interrogativi: come attrezzare i porti attualmente esistenti in modo da far loro recepire questi colossi? Che tipo di bacini di carenaggio occorre creare per le riparazioni? Come conciliare alla luce dell'inquinamento provocato alle coste francesi ed inglesi dal disastro della « Torre Kanyon » il problema della sicurezza dei mari? Quali porti scegliere su cui concentrare gli investimenti? Come superare il nodo del pescaggio? Come attrezzare questi porti in rapporto alle tecniche attuali orientate verso la costruzione di attrezzature di ormeggi al largo della costa, dalle quali si dipartono condutture che conducono il greggio a terra e lo smistano successivamente nei centri di raffinazione, o ad altre petroliere di medio tonnellaggio? Come garantire la sicurezza dei porti, dato che le superpetroliere oltre le 200 mila tonnellate pongono grossi problemi, se si pensa, come ho letto in una rivista, che a una petroliera di 500 mila tonnellate occorrono ben 20 chilometri per fermarsi? Quindi la necessità di adeguare i nostri scali marittimi è una condizione prioritaria e fondamentale per assicurare quella attività produttiva al bacino che andiamo a costruire.

Non basta portare a giustificazione della nuova spesa il gigantismo che avanza nel settore cisterniero; occorre porre in condizioni queste navi di approdare ai nostri scali e di trovare nei nostri scali i servizi necessari a basso costo. Vedete, noi ci siamo inseriti nell'economia del petrolio, come si dice oggi: dagli 82 milioni di tonnellate di greggio ricevuti nel 1966 siamo passati a 114 milioni di tonnellate nel 1967; si parla di una previsione di 260 milioni di tonnellate nel 1980, sia per il consumo finale sia per la esportazione, in particolare per gli oleodotti internazionali che ci dovrebbero permettere di conquistare definitivamente il centro Europa.

Si diffonde sempre di più per ragioni economiche la utilizzazione di queste petroliere giganti; e la flotta cisterniera che trasporta annualmente circa 900 milioni di prodotti petroliferi era costituita alla fine del 1967 da 3272 unità per complessivi 113 milioni di tonnellate di stazza lorda e il 7,4 per cento del tonnellaggio, pari a 8,3 milioni di tonnellate, è rappresentato da navi superiori alle 100 mila T.P.L.

Oggi questo tonnellaggio tende ad aumentare. Entro due anni vi sarà qualcosa come 80 supercisterne da 170 mila tonnellate, mentre al momento della chiusura di Suez ve ne era in servizio una sola. La flotta di superpetroliere da 100 mila a 300 mila tonnellate supera attualmente le 60 unità e salirà tra sei anni a 175 unità in rapporto alle costruzioni in atto nei cantieri navali di tutto il mondo. La tendenza all'aumento delle navi subirà quindi un salto qualitativo: l'incidenza delle grosse navi, che rappresentavano meno dell'1 per cento della flotta mondiale alla fine del 1967, salirà al 6 per cento

alla fine del 1968; al 13 per cento alla fine del 1969; al 20 per cento alla fine del 1970.

Ma proprio per questo occorre affrontare e risolvere i problemi più urgenti dei nostri porti. Finora la questione ha potuto essere elusa: il traffico petrolifero si svolgeva in Italia per il 97,5 per cento in 26 porti e quasi sempre con navi di non elevato tonnellaggio. Se infatti esaminiamo la ripartizione del movimento dei prodotti petroliferi italiani secondo le classi di portata nel 1966, vediamo che si è svolto per il 9,9 per cento con navi fino a 1.500 tonnellate di stazza lorda, mentre solo lo 0,3 per cento è stato trasportato da petroliere oltre le 36 mila tonnellate. E non a caso, ma per precisa e chiara tendenza in atto nelle nostre fonti di approvvigionamento che vedono nel quadro delle tre correnti principali: golfo Persico, Mediterraneo e Mar Nero, diminuire l'esportazione dei prodotti petroliferi del golfo Persico ed aumentare invece quelli nell'ambito del bacino Mediterraneo. Il risultato non cambierà con l'apertura, quando ci sarà, del canale di Suez sia per i limiti che il canale pone al traffico delle superpetroliere, sia perchè la economia globale degli approvvigionamenti considera, accanto alla via tradizionale dello sbarco diretto presso i singoli *terminals*, anche la via della « ricezione centralizzata » con grandi petroliere che presuppone la redistribuzione del grezzo sia per mare che per oleodotto. È questo il significato dei due oleodotti che allacceranno il porto di Gilan con il Mediterraneo e l'altro parallelo lungo il canale sul territorio egiziano.

Che cosa significa tutto questo in rapporto al superbacino che andiamo a costruire? Che non necessariamente il traffico dovrà svolgersi nel Mediterraneo con navi giganti, e quando dico non necessariamente sono benevolo anche perchè con l'adozione di petroliere di grosse dimensioni, nonostante la maggiore distanza dal luogo di produzione, i costi di trasporto saranno per i Paesi del nord più bassi di quelli dell'Italia, dove ancora non possono attraccare le petroliere giganti. Cioè con le superpetroliere le rotte sono cambiate a tutto vantaggio dei porti atlantici; prima della chiusura di Suez infatti i prezzi praticati dalle raffinerie italiane erano inferiori a quelli esteri. Il costo di trasporto di una tonnellata di grezzo golfo Persico-Rotterdam era sulle 2.300-2.500 lire; per i porti italiani si aggirava sulle 1.700-1.900 con petroliere rispettivamente di 60 e 90 mila tonnellate e di 90 e 100 mila tonnellate, transitanti tutte per Suez. Ora le cifre si modificano e scendono rispettivamente a 1.735 lire e a 1.715 lire per una superpetroliera di 200 mila tonnellate che faccia rotta per il capo di Buona Speranza.

La chiusura del canale di Suez rappresenta per l'Italia la perdita del vantaggio derivante dalla vicinanza delle fonti di approvvigionamento. Il discorso ritorna sui porti oggi, mentre i Paesi esteri si attrezzano per adeguarsi a ricevere le superpetroliere. Si pensi infatti che già oggi la baia di La Fos presso Marsiglia può ricevere navi da 200 mila tonnellate; Rotterdam 165 mila; Milford Haven 200 mila; Banuky Bay in Irlanda ha in costruzione il progetto da 300 mila tonnellate, senza parlare di Cherbourg, Brest, Dunkerque. Da queste considerazioni appare chiaro come la costruzione di scali per grandi navi è condizione di lavoro per il bacino, ma anche impellente necessità per consentire di riportare i nostri porti su un piano di competitività rispetto agli altri grandi porti europei.

E in Italia? In Italia solo Trieste è in grado di ospitare navi intorno alle 150 mila tonnellate e le vostre previsioni, scritte in uno degli ultimi volumi pubblicati dal Ministero della marina mercantile, quali sono per i prossimi anni, per il 1970? Che Genova dovrebbe passare dalle 70-85 mila tonnellate di attracco al *terminal* alle 120 mila; che Napoli dovrebbe raggiungere le 200 mila, che Augusta dovrebbe portare la portata massima delle navi-cisterna attraccabili presso i *terminals* da 70 mila a 165 mila, mentre Taranto da 90 a 100 mila, Bari da 50 a 120 mila, Venezia da 18 mila a 65 mila; le portate massime sono già superate dalle costruzioni delle superpetroliere.

Senza una visione organica della politica degli scali petroliferi non si avrà una valida utilizzazione dei bacini di carenaggio, in par-

ticolare per quello che andremo a costruire a Napoli che, anche se è valido sotto il profilo delle dimensioni delle navi da ospitare, non può fondare le occasioni di lavoro unicamente sul fatto che si trova sulla strada di ritorno delle petroliere; perchè secondo alcuni la via del petrolio sarebbe fondata sul periplo dell'Africa a carico pieno e sul ritorno in zavorra attraverso il canale di Suez, quando si aprirà e quando il Governo italiano seguirà una politica di amicizia in difesa dei popoli arabi per permettere l'apertura di quel canale.

Abbiamo bisogno di assicurare al bacino il pieno carico di lavoro dando innanzitutto la possibilità di attracco delle superpetroliere agli scali nazionali altrimenti noi dovremo accontentarci di scarse occasioni di lavoro quando Suez sarà riaperto, ma non si tratterà di un lavoro certo o, per lo meno, non di dimensioni tali da assicurare l'economicità di gestione di un bacino di carenaggio di queste dimensioni.

Ecco perchè (come hanno ribadito a Napoli le forze sindacali soprattutto dopo che l'attuale maggioranza aveva bocciato in Aula pochi giorni fa il nostro ordine del giorno che invitava il Governo « a predisporre l'ulteriore finanziamento delle cifre indicate dal programma nazionale di sviluppo dei porti », cioè dopo che avevamo chiesto che fossero stanziati i residui miliardi previsti dal piano quinquennale per lo sviluppo dei porti nazionali) si è scritto che la decisione della costruzione del nuovo bacino ripropone in termini di urgenza il problema della ristrutturazione organica dei porti, problema da troppo tempo rinviato e che ha determinato la congestione di tutta l'attività portuale e costituisce una vera e propria strozzatura all'ulteriore sviluppo economico.

Il problema della ristrutturazione dei porti ha anche un suo aspetto particolarmente sentito a Napoli dove si costruisce il bacino perchè un superbacino di queste dimensioni non può vivere soltanto in attesa delle superpetroliere, ma deve essere collocato in un ambiente intenso di traffici tale che si possa avere sempre potenziale di lavoro disponibile. Oggi violenta a Napoli è la polemica sull'ubicazione che certo ha importanza per definire il ruolo che deve assolvere il porto di Napoli, ma che in definitiva nasconde i problemi reali con i quali dobbiamo misurarci allorchè stanziamo i fondi per il superbacino. Il discorso dell'ubicazione, avulso dalla necessità di ristrutturare i porti, è la riprova dell'incapacità della classe dirigente napoletana di avere una visione organica e nazionale delle questioni della nostra città, accecata come è stata e come è anche in questa occasione da interessi particolari, di gruppo e settoriali. Importante è l'ubicazione, ma decisivo è comprendere in quale contesto si colloca il bacino e qual è il ruolo che deve assolvere nella stessa realtà portuale napoletana.

La prima considerazione è che si costruisce il bacino mentre si aggrava la decadenza dello scalo napoletano: in 50 anni si è registrato un aumento soltanto di 200 mila tonnellate di merci solide e se si calcola la riduzione del carbone si è avuta una diminuzione generale. La quota di partecipazione della Campania per traffici marittimi e portuali al complessivo movimento nazionale delle merci da e per l'estero registra una costante diminuzione e si passa dal 17 per cento del biennio 1952-54 al 9 per cento per il biennio 1962-64; mentre nel periodo 1953-63 si è avuto in tutti i porti italiani un incremento del movimento merci del 128 per cento con punte massime del 165 per cento a Genova, la cenerentola resta Napoli con l'incremento di appena il 20 per cento. È aumentata invece qualche altra cosa: il traffico dei petroli che coprono ormai oltre il 50 per cento del traffico globale. Si è sviluppata l'intermediazione parassitaria di ditte e imprese che aggravano ovunque i costi di produzione mentre una deliberata politica governativa attraverso le cosiddette « autonomie funzionali » ha aperto la strada alla presenza privatistica nei porti. Oggi a Bagnoli si manipolano più merci che in tutto il porto di Napoli. Si spendono a Napoli in una situazione del genere 8 miliardi per la costruzione di una isola galleggiante per l'attracco delle petroliere per un servizio che interessa gruppi monopolistici, il che accentua il carattere pe-

trolifero del porto. Quando in altri Paesi sono state queste compagnie petrolifere a sostenere l'onere della spesa per infrastrutture necessarie alla loro attività come hanno fatto in Venezuela, a Napoli è il capitale pubblico che prepara questi attracchi. In Italia il denaro per i porti non c'è, ma per queste infrastrutture per le « sette sorelle » si trova, mentre si accentua il dramma del porto di Napoli che soffre di carenza di spazio. È stato ricordato come nel 1968 ben 195 navi dovettero effettuare lunghe attese in rada facendo perdere 135 giornate di lavoro e imponenti e pesanti controstallie. Il porto di Napoli ha bisogno di spazio; questo grande porto ha solo 4 mila metri di banchinamento utili all'effettivo traffico commerciale e per tutti i settori merceologici. Il porto di Napoli non può recepire contemporaneamente più di 19 navi tra normali e di modeste dimensioni, senza parlare del pescaggio che aggrava la situazione se si considera che vi sono solo tre accosti con pescaggi di 30 piedi. Da questa considerazione bisogna partire per sapere se la costruzione del superbacino deve costituire un arricchimento delle attività portuali napoletane o invece un'ulteriore accentuazione di un porto al servizio dei petrolieri avulso dalla città e dalla realtà economica meridionale; per sapere se si devono accentuare le passate tendenze o se invece la nuova opera deve essere fattore incentivante di un diverso tipo delle attività portuali napoletane. Noi non desideriamo e crediamo che non sia utile nè a Napoli nè al Mezzogiorno un porto al servizio delle compagnie petrolifere, ma noi ci battiamo da anni e crediamo che l'impianto del bacino sia ancora una volta l'occasione per fare di Napoli un porto plurifunzionale che potrà essere petrolifero, industriale per le riparazioni navali che vi si potranno compiere e per i bacini di carenaggio di cui potrà essere dotato, commerciale per i depositi e gli impianti di stoccaggio e lo sbocco che potrà offrire ad una più consistente struttura economica e turistica, che è una delle caratteristiche peculiari dello scalo partenopeo. Ed è solo nella salvaguardia di questo carattere plurifunzionale del porto di Napoli che la costruzione del nuovo bacino ha un valore reale di arricchimento delle attività portuali e costituirà la premessa e il corollario di nuove attività produttive. Il nuovo bacino non deve essere un gigante in un porto per petrolio ma la naturale risultanza di attività specifiche del porto di Napoli in un contesto di traffici commerciali sempre più intensi. Il nuovo bacino deve essere lo strumento per aggiungere lavoro e non sottrarne a Napoli, condizione di qualificazione e di evoluzione del porto; qualcosa che si aggiunge a quanto vi è e stimola al miglioramento generale. Ma il nuovo bacino deve essere opera viva, attiva, redditizia e per questo occorre assicurare sempre maggiori correnti di traffico ai nostri porti e innanzitutto al porto di Napoli col suo sistema campano. Finchè il porto di Napoli, col suo sistema campano, non supererà l'attuale stato di stallo, Napoli e il Mezzogiorno continueranno ad essere una zona periferica dell'attuale sistema di comunicazioni e non una componente dinamica della politica commerciale che ci collega alle economie che si sviluppano sul Danubio o verso l'Africa o verso il Medio Oriente.

La prima condizione, quindi, perchè il nostro bacino possa essere utile ed assolvere i compiti di sviluppo delle attività di riparazione navale è l'incremento dei traffici in tutto il sistema campano, è il potenziamento di questo sistema. Ecco perchè noi riteniamo che, accanto alla necessità di una programmazione organica dei porti petroliferi del nostro Paese, sia da considerare la necessità, l'urgenza, proprio per assicurare lavoro al bacino che andiamo ad impiantare a Napoli, di ristrutturare i porti campani, di risolvere il problema della carenza di spazio a Napoli attraverso una soluzione coraggiosa che esiste, perchè lo spazio a Napoli c'è, se il porto viene considerato in un rapporto nuovo con quella corona di piccoli porti che da Pozzuoli a Torre Annunziata costellano il golfo e che possono dare bacini ausiliari a Napoli.

Il sistema portuale campano si presenta caratterizzato da un gran numero di scali e può offrire le condizioni necessarie per una precisa definizione del ruolo che il porto di

Napoli dovrà assumere specie in vista della sempre più generale adozione dei sistemi di trasporto mediante *containers*. Conveniente ed urgente è quindi avviare contestualmente alla spesa del bacino un processo di ammodernamento e di specializzazione dei porti minori nel quadro di una organica integrazione di tutto il sistema e di quelle scelte di sviluppo territoriale ed economico indicate per l'intera regione.

Quando noi poniamo questa necessità intendiamo effettuare un investimento direttamente produttivo, collegato alle spese per il superbacino, ma intendiamo anche avviare un processo che contrasti le vostre scelte sbagliate che intendono declassare la fascia costiera napoletana al ruolo di un grande dormitorio della decongestionata Napoli. Noi intendiamo dare una risposta a popolazioni laboriose per le quali l'unica prospettiva oggi è l'emigrazione. Se lo sviluppo industriale campano deve avvenire sull'asse Nola-Aversa per la foce del Sarno e per altre zone, tutto deve limitarsi alla razionalizzazione delle situazioni esistenti. Queste città devono allora trovare nel mare una delle componenti fondamentali per la propria sopravvivenza ed i porti campani, gli scali come Torre Annunziata, Pozzuoli, Portici, nella loro complementarietà a quello di Napoli, evidentemente non possono aspettare il futuro piano quinquennale continuando a vivere di promesse non mantenute.

Il processo di integrazione dei porti campani diventa oggi una necessità immediata da realizzare in rapporto alla necessità di assicurare l'incremento dei traffici e di assicurare possibilità di lavoro al nuovo bacino. Ecco un problema indifferibile ed urgente. Ecco un modo per rendere validamente utile la spesa per il nuovo bacino, per superare ogni visione municipalistica della politica portuale, rivalutando il ruolo dei porti minori della Campania che devono essere fattori di sviluppo dei traffici, nel quadro di una armonica specializzazione e integrazione del nuovo sistema. Più traffici vuol dire più occasioni di lavoro per il settore delle riparazioni navali, per evitare quanto accade ora a Napoli, dove molte navi che devono fare riparazioni nei bacini o in altre officine vanno via per mancanza di ormeggi perchè non possono attendere in rada. Molte navi non trovano oggi a Napoli, inoltre, le attrezzature necessarie per le riparazioni a basso costo ed in breve tempo.

Non a caso la questione si ricollega da un lato al declassamento delle attività cantieristiche da voi deciso, che ha relegato, a mo' di esempio, il cantiere di Castellammare ad un ruolo marginale, costretto com'è a limitarsi a costruzioni militari o di piccolo cabotaggio, e dall'altro alla incapacità della SEBN, della Finmeccanica e dell'IRI di essere il centro di organizzazione nel settore delle riparazioni navali, un fattore promozionale della piccola e media industria collegata a questa attività. E qui desidero sottolineare un altro compito di fondo che il bacino deve assolvere per condizionare favorevolmente lo sviluppo delle attività meccaniche napoletane. Non basta il bacino, occorre provvedere alla ristrutturazione delle attività di riparazione navale. La costruzione del superbacino può essere un'occasione di lavoro e di riorganizzazione di queste attività per eliminare la situazione di sfasamento rispetto alle nuove esigenze di traffico. Se la costruzione del bacino è indubbiamente un richiamo per consolidare i traffici e per portare nuovo lavoro a Napoli, dando un vantaggio sugli altri scali nazionali ed esteri, tale superbacino, un'opera dalle dimensioni ciclopiche, 405 metri per 80, per navi da 500 mila tonnellate, diventa di per se stesso non un'opera ausiliaria al traffico portuale, ma una nuova vera e propria attività industriale napoletana, un'attività capace di dare stabilità di impiego alle centinaia di contrattisti a termine, che per giorni cercano invano un lavoro ai bacini di Napoli, o di porre fine all'assurda e illegale situazione esistente nelle ditte minori come la OMI, la Gagliardi, la Fiat, la Lanza, la Palumbo, la Gallo, ove imperano il sottosalario e le violazioni di ogni diritto contrattuale e democratico.

Il bacino può dunque essere a Napoli una attività incentivante per suscitare nuove iniziative collaterali, capaci di trasformare il

livello attuale di queste officine in efficienti stabilimenti per attrezzature e personale, superando l'attuale stato di subappalto più o meno lecito; capace cioè di concorrere e fornire servizi necessari perchè il nuovo superbacino in collegamento con l'industria napoletana sia un mezzo per fare acquisire nuove commesse e nuove correnti di traffico, ma anche occasione per allargare l'area dello sviluppo delle industrie meccaniche nella zona napoletana.

È nel quadro di questa visione organica di ristrutturazione, di riorganizzazione e di sviluppo del sistema portuale campano e delle attività cantieristiche che deve essere risolta la questione dell'ubicazione del bacino, che deve essere collocato laddove sia più utile allo sviluppo di un porto plurifunzionale, allo sviluppo dell'economia marittima globalmente intesa, senza precostituire qui a Roma soluzioni dettate da visioni settoriali corporative o aziendali; un bacino cioè utile a tutti e soprattutto alle molteplici attività portuali. Ed è in questo contesto di potenziamento e sviluppo che il nuovo bacino deve collocarsi, risolvendo e superando quindi tutte le diatribe sull'ubicazione.

Hanno ben detto ancora una volta i sindacati quando, intervenendo sulla questione, hanno sottolineato che le forze interessate alla vita del porto devono adoperarsi perchè la collocazione del superbacino, nell'ambito delle attività di riparazione attualmente esistenti, non comporti effetti negativi rispetto alle altre attività commerciali, alle strutture preesistenti di queste, nonchè agli attuali livelli di occupazione.

Certo l'ubicazione del bacino non è indicata nella legge, ma occorre fugare dubbi e perplessità che involontariamente la relazione del collega Andò può generare, poichè il disegno di legge che discutiamo è accompagnato da valutazioni che, dicevo e ripeto, hanno sollevato polemiche e generano perplessità quando si parla del molo Martello.

La rispondenza o meno al ruolo che noi abbiamo indicato dipende dall'ubicazione del bacino, dipende dai tempi di costruzione, dipende dalla tipologia del bacino, dalla gestione. Siamo e saremo decisamente contrari ad una localizzazione che trasformi i benefici del superbacino in una alternativa alle attuali attività commerciali e turistiche del porto di Napoli. Vogliamo che a Napoli vi sia un porto plurifunzionale, che assolva il suo ruolo preminente per diventare un grande porto meridionale in Europa.

Per questo siamo per una ubicazione che non restringa le banchine commerciali, perchè con il bacino si possa « costruire senza demolire », ampliare senza restringere e tanto meno dividere il porto.

Per queste considerazioni la scelta del luogo deve essere unicamente determinata dalle esigenze del porto. Decisiva, in questo quadro, è la costituzione del consorzio che veda la partecipazione di un ente autonomo del porto, la cui validità scade l'anno prossimo, ma che debba vedere soprattutto il Governo impegnato a far sì che gli enti locali partecipino al consorzio e non ne siano impediti dalle difficoltà finanziarie che comune e provincia incontrano oggi nella loro attività normale. Chiediamo garanzie fin da questa sera che le spese necessarie alla partecipazione degli enti locali al consorzio non siano condizionate al giudizio dell'ultimo burocrate ministeriale o del prefetto della provincia che potrebbe non ritenerle indispensabili. Il consorzio però deve costruire e gestire l'opera senza possibilità, come era adombrato nella relazione, di concedere ad altro ente la gestione del bacino medesimo, escludendo cioè ogni azione che possa significare diritto esclusivo di scelta e di gestione e facendo invece in modo che tutti gli addetti alle riparazioni navali possano trovare nel nuovo bacino fonte di lavoro e di attività. Dico queste cose perchè sia chiaro che la questione dell'ubicazione deve essere risolta a Napoli. Noi qui non precostituiamo alcuna soluzione, mentre questa soluzione deve essere ricercata in un dibattito aperto fra tutte le forze sociali, economiche e politiche: i sindaci dei comuni delle città rivierasche napoletane, i lavoratori, tutte le forze interessate allo sviluppo delle attività portuali napoletane. Oggi certo a differenza del passato esistono alcuni punti fermi: il piano regolatore del porto, il redigendo piano rego-

latore generale della città che possono costituire la base di questa ricerca unitaria che salvaguardi gli interessi dei portuali, dei metallurgici, che collochi il bacino laddove è più utile allo sviluppo dei traffici nel quadro del potenziamento dei porti campani e della cantieristica. Ecco perchè, animati da questa volontà, noi riconfermiamo il nostro voto favorevole poichè non abbiamo che un solo desiderio: costruire subito il bacino, costruirlo laddove è più utile e necessario ai portuali, ai marittimi, ai metallurgici, allo sviluppo di una sana economia marittima a Napoli e nel nostro Mezzogiorno. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

R A I A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, quanto c'era da dire sul disegno di legge n. 343, oggetto dell'odierno dibattito, mi pare che abbia trovato già in questa sede e in altre occasioni modo di esprimersi e pertanto parlerò brevemente a nome del mio Gruppo, considerato che appunto il problema è stato ampiamente analizzato, sia in Commissione sia in Giunta consultiva per il Mezzogiorno e da ultimo nel dibattito avvenuto ieri alla Camera in occasione dello svolgimento di interpellanze e interrogazioni sulle strutture portuali italiane. Mi limiterò perciò a dire cosa pensa il mio Gruppo sul provvedimento specifico, guardando questo problema nel contesto della politica generale che è stata fatta dai nostri Governi relativamente allo sviluppo portuale e a quello delle sue strutture. In ogni occasione che abbiamo avuto, il mio Gruppo ha sempre affermato che l'ammodernamento del sistema portuale era e rimane sempre uno dei punti cardine per un ordinato e serio sviluppo produttivo del nostro Paese ed ha sottolineato in ogni evenienza che il rinnovamento delle attrezzature portuali non raggiungerebbe lo scopo di una pianificazione a lungo periodo se esso fosse legato a criteri aziendalistici di gestione e non fosse invece visto nel quadro più ampio di una politica marinara tendente in modo concreto ad assicurare, attraverso l'incremento delle attività generali, l'aumento dei livelli di occupazione, assicurando e proteggendo gli interessi dei lavoratori, la liberazione di tutte le attività dei porti dalla schiavitù dei profitti privati, il coordinamento delle iniziative industriali con quelle turistiche e commerciali.

Ma per fare questa politica sono necessari maggiori investimenti, ed è proprio questo il punto. Si può dire che sino ad oggi il potenziamento di cui si parla sia visto nel quadro di questo disegno? Si può dire che gli investimenti per questo settore siano capaci di realizzare le soluzioni globali e ordinate allo sviluppo economico del nostro Paese? Vi è un nuovo indirizzo, con questo Governo, che voglia raggiungere questi obiettivi? Alla domanda, nonostante l'ottimismo manifestato ieri alla Camera dall'onorevole Lupis, non può rispondersi che negativamente. Infatti per quanto riguarda lo sviluppo portuale e delle relative strutture bisogna affermare che gli stanziamenti previsti dal cosiddetto piano azzurro sono stati considerati da tutte le parti politiche largamente insufficienti al potenziamento e all'ammodernamento dei porti. Ma vi è di più. Nella sostanza, dei 260 miliardi previsti dal piano Pieraccini, in cui è stato poi incorporato il cosiddetto piano azzurro, sono stati effettivamente utilizzati soltanto 50 miliardi. Inoltre le opere relative alla costruzione di bacini di carenaggio non dovevano essere considerate nell'ambito di questo stanziamento, ma in realtà dovevano riferirsi soltanto all'ampliamento e allo sviluppo del settore commerciale dei porti.

È stato rilevato da più parti che la burocrazia impedirebbe l'immediata erogazione delle somme stanziate per conflitti di competenza e procedure burocratiche fra i Ministeri concertanti e sono state avanzate delle proposte di intervento diretto dell'IRI. Il ministro Colombo ha parlato in questo senso; e si è raggiunto il limite veramente assurdo che lo Stato non è in grado di spendere con celerità i soldi che stanzia nel proprio bilancio giustificandolo con un'esigenza di razionalità, ma in realtà introducendo con

ciò il tentativo, che non è stato mai abbandonato dal Governo e dagli industriali, di subordinare le esigenze di sviluppo dei porti agli interessi e alle scelte dei grandi gruppi monopolistici che vedono il porto non come uno strumento pubblico al servizio di tutti gli utenti, ma come il prolungamento della razionalità aziendale e quindi dell'esigenza del suo massimo profitto.

In questo modo sono state giustificate le varie autonomie funzionali di cui tanto si è parlato, gli accosti preferenziali, le concessioni demaniali nell'ambito portuale, tutte misure volte alla liquidazione di un sistema pubblico nazionale decentrato a livello locale capace di soddisfare l'esigenza di uno sviluppo equilibrato dell'economia del Paese.

Il sistema dei porti, quindi, ha raggiunto il limite della sua capacità ricettiva; è una strozzatura molto grave per l'ulteriore espansione dei traffici in entrata e in uscita dal nostro Paese. Non è accettabile perciò una politica del caso per caso, ma occorre invece un esame completo e obiettivo per l'ammodernamento delle strutture e delle opere portuali, e quindi stanziamenti che vadano al di là delle modeste cifre (non spese) stanziate dal Governo sette anni or sono. Il discorso generale, che apparentemente sembrerebbe non avere nessun riferimento con il disegno di legge che stiamo varando, è in realtà ad esso strettamente collegato perchè il porto è una unità produttiva di servizi tra loro complementari, talchè i limiti e le insufficienze strutturali e funzionali dei nostri porti sono anche derivati da una mancata politica di costruzione di bacini corrispondenti all'evoluzione della costruzione del naviglio sul piano internazionale. Molte navi non vengono nei nostri porti perchè non trovano bacini sufficienti a effettuare le riparazioni di cui abbisognano, oppure perchè le grosse dimensioni delle navi non possono essere contenute nei bacini di carenaggio che abbiamo e nemmeno in quelli che si prevedono. Basta pensare alle grandi navi in costruzione nei cantieri giapponesi e svedesi (se ne parla anche nella relazione) per accorgersi quanto indietro siamo in questa materia.

Accanto a questa considerazione ve n'è un'altra e di maggior rilievo da sottolineare, e precisamente quella relativa allo sviluppo e al potenziamento della nostra flotta. Non voglio qui aprire un discorso che mi porterebbe molto lontano; voglio solo rilevare che la flotta Finmare ha rinunciato da lungo tempo ad una presenza qualificata nei traffici marittimi. Infatti, anzichè riprendere un piano d'ammodernamento e di potenziamento della flotta Finmare, si è proceduto al trasferimento a questa società delle navi delle linee economicamente più depresse, lasciando ai privati i traffici migliori. Basta soltanto considerare il fatto che un Paese come l'Italia, noto esportatore di noli, è diventato un Paese importatore determinando una grossa caduta della bilancia dei trasporti marittimi che, secondo i dati pubblicati dalla stessa Banca d'Italia lo scorso anno, non tendono a diminuire ma anzi a crescere.

Per concludere su questo aspetto, è chiaro che la politica marinara nel nostro Paese, che dovrebbe poggiare sul coordinamento e sullo sviluppo dei cantieri, della flotta e dei porti, ha invece ridimensionato cantieri e flotta ed ha lasciato che i porti invecchiassero e non fossero adeguati alle moderne esigenze dello sviluppo dei traffici. Quindi, nel sottolineare l'esigenza di un armonico sviluppo del sistema portuale italiano, consideriamo positiva la costruzione di un bacino di carenaggio a Napoli che è il secondo porto commerciale italiano per la importanza che riveste in tutto il Meridione, per la necessità di scambi con l'estero e in particolare con le vicine coste affacciantesi nel vicino Mediterraneo. Però non possiamo non rilevare che il disegno di legge in parola non parla chiaramente delle dimensioni che avrà il bacino nè dà un giudizio di merito sulla validità dell'opera in relazione alla rivoluzione del naviglio nè dice qualcosa sulla localizzazione nell'ambito portuale. Vogliamo quindi sapere se la costruzione del bacino di carenaggio sottrae spazi (ne ha parlato un momento fa il compagno senatore Abenante) alle operazioni commerciali dello scalo napoletano. È a tutti noto infatti che gli spazi di questo porto sono estremamente li-

mitati, sicchè la costruzione del bacino potrebbe rappresentare un'ulteriore sottrazione di spazi indispensabili per lo sviluppo dei traffici del porto napoletano. E se è vero che tale bacino dovrebbe essere ubicato presso il molo San Vincenzo, che è il punto cruciale dell'attività commerciale del porto di Napoli, non potremmo essere in questo senso consenzienti, tenuto conto anche del fatto che molti spazi vitali sono sottratti dalla presenza delle basi navali della NATO di cui si potrebbe fare a meno, per acquisire nuove aree e per poter costruire banchine atte all'attracco di moderne e grandi unità, e tenuto conto che tale costruzione prevista implicherebbe la demolizione totale del molo del Carmine con i relativi magazzini e lo smontaggio delle attrezzature mobili, la demolizione totale del molo Martello e la riduzione di 50 metri della calata Villa del Popolo nell'angolo di Levante, secondo le stesse indicazioni contenute nelle proposte fatte dagli operatori economici e dai lavoratori portuali.

Per concludere, mentre ribadisco il nostro atteggiamento favorevole alla costruzione del bacino, ribadisco anche la necessità di cambiare l'indirizzo politico in questo settore che oggi subisce le conseguenze di una scelta generale che ha portato a questa profonda crisi del porto, riconosciuta dallo stesso Ministro quando ammette l'insufficienza degli stanziamenti erogati. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

C H I A R I E L L O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, una questione che è venuta improvvisamente alla ribalta dell'opinione pubblica napoletana è stata la costruzione di questo grande bacino di carenaggio che modifica essenzialmente tutti i piani strutturali del porto di Napoli, già impostati, non solo, ma se vogliamo, tutta l'economia e il funzionamento del porto stesso. Si tratta di una grande opera che — potrei dire — è sorta perchè tutto il mondo armatoriale oggi chiede questo tipo di bacino. L'iniziativa è stata quasi spontanea; si è pensato al porto di Napoli perchè si trova sulla linea dei grandi traffici delle petroliere che dal nord Europa vanno verso il Medio Oriente. È vero che nel Mediterraneo, lungo questa linea di traffici, vi sono anche Malta o Palermo, ma la deviazione per Napoli è minima. Si può allungare di poco il percorso e arrivare a Napoli, in quanto il porto di Palermo è soprattutto a tipo industriale e il porto di Malta è anch'esso a tipo industriale.

Ora, di fronte alle pressanti richieste che vengono per queste nuove petroliere, le quali aumentano con un ritmo geometrico la loro stazza (dalle 200 mila di qualche anno fa, hanno superato già le 300 mila, i giapponesi già si avviano sulle 500 mila, cosicchè oggi ragionevolmente chi si mette su questo piano deve pensare alle grandi petroliere di 500 mila tonnellate e quindi adeguare i bacini di carenaggio), bisogna tener presente che, quando si vuole fare qualcosa di veramente efficace in una zona occorre preoccuparsi di non distruggere quello che c'è di buono e quelle che sono le caratteristiche essenziali di questo porto. Il porto di Napoli infatti allo stato attuale è eminentemente turistico e commerciale; c'è anzitutto un movimento turistico che pone Napoli al primo posto in Italia per il movimento passeggeri. Ci sono pure altri porti come Genova e Augusta, ma questi sono specializzati in altri rami, mentre quello di Napoli è un porto prettamente turistico. Ma molte cose in questo porto funzionano male ed io le ho denunziate in miei precedenti discorsi in questa Aula e in Commissione.

Per questo noi proponiamo, con una spesa relativamente modesta, di creare in esso un porto cerealicolo, tale che possa diventare il più grande d'Europa, mediante la creazione di adeguate attrezzature. Tutto ciò a patto però che per far del buono non si tocchi ciò che c'era già prima e che funzionava bene. Infatti la costruzione del nuovo bacino richiede tale mole di lavoro, tali sovrastrutture e nuove costruzioni, che potrebbe venire trasformata l'attuale confi-

gurazione del porto di Napoli. Sarebbe necessario, secondo alcuni progetti, demolire tutta la cosiddetta diga del Martello che adesso intralcia il porto; bisognerebbe poi demolire tre ormeggi, forse i silos eccetera; e quindi ciò comporterebbe in parte la distruzione di molte cose utili in precedenza costruite.

Non vogliamo in questo momento entrare nel dettaglio come ha fatto un precedente oratore; quello che a noi interessa è se si deve fare o no il bacino di carenaggio a Napoli. Non siamo poi solo noi napoletani a chiederlo, ma è proprio tutto il mercato che chiede e reclama che il bacino di carenaggio sia fatto. Prima di tutto bisogna quindi impostare la questione del bacino, per poi poter in un secondo tempo, quando la legge sarà approvata, stabilire come e dove dovrà essere costruito. Già qualche cosa a questo proposito è stata detta: si è detto che sarà l'ente del porto che potrà poi portare alla formazione del futuro consorzio autonomo del porto. Tutto questo si strutturerà, poi, nell'ambito del piano regolatore; bisogna infatti fare le cose programmandole per il futuro, non giorno per giorno. Un lavoro ed un impegno di questo genere, per far sì che Napoli venga posta tra le più grandi stazioni portuali, richiede una progettazione nell'ambito di almeno un ventennio. In questo modo esso potrà essere anche incentivo per la costituzione di altre attività industriali.

Se si porrà questo bacino di carenaggio però nel centro del porto di Napoli, strozzeremo tutta l'attività turistica e quella commerciale della città, tutto l'artigianato e tutta l'attività dei lavoratori portuali. Ciò inoltre creerà anche dei seri inconvenienti per quanto riguarda l'attività del settore turistico e commerciale di Napoli; infatti immaginate quali manovre dovrà compiere una superpetroliera di 500 mila tonnellate per entrare nel bacino! Ostacolerebbe perfino il molo San Vincenzo e durante tutto il periodo di immissione nel bacino bloccherebbe tutto il traffico. Che cosa bisogna fare allora? Bisogna fare ciò che si è fatto quando si sono affrontati questi problemi in altri Paesi; bisogna fare per esempio ciò che si è fatto a Lisbona dove si è portato tutto fuori della città, in una zona che ha consentito non solo di costruire questi bacini ad ampio respiro (Lisbona ha un bacino per 300 mila tonnellate) ma ha fatto sì che in detti bacini sorgessero imponenti officine: infatti, quando si crea un bacino di così ampio respiro, esso non è destinato solo al raddobbo delle navi, chè non avrebbe allora alcuna ragione di esistere.

Quando la nave è scarica essa può benissimo entrare in porti che non abbiano molto pescaggio perchè i fondali glielo consentono; le navi di 500.000 tonnellate che verrebbero a Napoli non sarebbero di transito ma verrebbero appositamente e potenzierebbe una attività industriale la quale vive per se stessa. Pertanto, non creiamo le cose a metà: Napoli ha già avuto diverse volte tale tipo di disgrazia; tanto per citarne una farò questo esempio: noi abbiamo creato nel posto più bello di Napoli prospiciente a Nisida un cementificio; immaginate voi cosa sarebbe oggi la zona di Nisida e di Coroglio se non ci fosse il cementificio. Non solo noi abbiamo impiantato in quella zona un cementificio, ma in un secondo momento, quando si è manifestata la necessità di potenziare questi stabilimenti, si poneva il quesito o di smontare tutto spostando lo stabilimento altrove o di potenziarlo; si è deciso in quest'ultimo senso, dato che è prevalso il concetto più comodo e più semplice. Cosicchè quella zona che era la più ridente di Napoli è tutta impregnata dai fumi delle ciminiere dell'Ilva e dalla polvere di cemento che grava non solo sull'area di Coroglio, ma, quando c'è vento, anche su Posillipo dove non ci sono soltanto zone residenziali, ma anche quartieri popolari.

Poichè la situazione è come io l'ho prospettata, dico: oggi approviamo la legge come ci si presenta nell'ottima relazione di commento; in seguito, un consorzio composto da persone interessate ai problemi del porto di Napoli si metterà a tavolino e, non lasciandosi guidare da interessi particolaristici, ma da dati di fatto, studierà la migliore ubicazione del bacino di carenaggio.

Queste mie brevi osservazioni derivano da studi da me compiuti sulla vita marinara, argomento che mi ha sempre interessato e di cui mi sono spesso preoccupato: osservazioni semplici, alla portata di tutti. Noi ci troviamo cioè ad una svolta della vita del porto di Napoli; in un discorso da me fatto un paio di anni fa descrissi lo stato in cui era ridotto il porto di Napoli, per la deficienza delle banchine, per le deficienze di pescaggio, per le dighe che non proteggono sufficientemente eccetera. Oggi c'è tutto un lavoro di sistemazione da compiere e allora, poichè siamo al momento buono, poichè qualche cosa si muove in questo settore, io dico: approviamo oggi la costruzione di questo bacino e ci troveremo di fronte a un'opera di ampio respiro e avremo compiuto un'opera che non investe soltanto un problema napoletano, ma un problema italiano, perchè sarebbe il più grosso bacino di tutto il mare Mediterraneo. (*Applausi dal centro-destra*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

A N D O' , *relatore*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge di cui ho l'onore di essere relatore risponde ad una attesa che è di Napoli, ma è anche del Mezzogiorno e dell'intero Paese. Nella visione globale ed armonica che si deve avere dei problemi e delle esigenze della Nazione, infatti, esistono momenti e tempi che esigono priorità ed attenzioni particolari al fine di contribuire alla creazione di un equilibrio sempre più efficace tra le economia della Penisola.

Quello del grande bacino di carenaggio di Napoli è uno di questi momenti per le ragioni tecniche ed economiche già esposte nel disegno di legge, ma lo è anche perchè Napoli è la tradizionale e naturale capitale del Mezzogiorno, ed il suo porto si trova in una posizione geografica oltremodo felice per la costruzione di quest'opera. Onde particolarmente gradito è stato per me il compito di relatore su questo disegno di legge che, nel servire la causa del Mezzogiorno, serve quella del Paese.

E poichè è presente in Aula anche il Presidente Leone, mi sembra doveroso tributare a lui il più vivo apprezzamento e la più viva riconoscenza per questa iniziativa legislativa sorta durante il suo Governo e per suo interessamento.

Non ripeterò dunque le argomentazioni che ebbi già modo di esporre nel parere che ho formulato a nome della 7ª Commissione, sulla scorta delle relazioni presentate al CIPE dal Ministero della marina mercantile su un piano di riassetto dei bacini di carenaggio e dal Comitato tecnico appositamente costituito, nonchè di rapporti di enti e organizzazioni e di notizie pubblicate dalla stampa specializzata, vastissimo essendo il materiale di studio per quanto riguarda aspetti economici e industriali del problema, attività collaterali, profili geografici e indici di traffico, dati statistici eccetera.

La necessità della costruzione di questo grande bacino è soprattutto giustificata dall'esigenza di non restare indietro di fronte alla incalzante concorrenza internazionale e di colmare il vuoto nell'area del Mediterraneo per ciò che riguarda le riparazioni delle petroliere di grosso tonnellaggio. Essa peraltro si inquadra nella politica di piano e nella politica marittima del Governo.

Ogni ulteriore illustrazione del probleba è peraltro superata dalle discussioni svoltesi sia in Commissione che in questa Aula. Il problema è stato esaminato sotto molteplici aspetti, ma non mi pare, alla fine, che ci sia stato alcun dissenso di fondo, anzi i vari rappresentanti di partito hanno tutti annunciato il voto favorevole, anche se taluni colleghi hanno creduto di approfondire il loro esame su particolarità soprattutto di carattere tecnico.

Ringrazio in particolare il senatore Piccolo per le gentili espressioni che ha avuto a mio riguardo; e lo ringrazio soprattutto per avere chiarito quello che si trova detto nella mia relazione a proposito dell'ubicazione. Anche il senatore Abenante ha espres-

so delle riserve come se vi fosse stata una indicazione in ordine all'ubicazione nel parere espresso dalla Commissione. In verità, come ricorderanno i colleghi che hanno preso parte al dibattito in Commissione, si disse esplicitamente che la questione dell'ubicazione esula dalla competenza della Commissione stessa, così come non vi è cenno nel disegno di legge. Evidentemente l'ubicazione ha un'importanza notevolissima, ma non spetta al legislatore dare indicazioni. È un compito che compete agli enti interessati; che riguarda, soprattutto, la gente di Napoli che meglio di tutti conosce situazioni particolari che sfuggono ad altri. Quindi, a mio avviso, questo aspetto non riguarda l'Assemblea. Effettivamente, però, un accenno è stato fatto da me, nella relazione, a proposito della demolizione del molo Martello e di attrezzature che avrebbero potuto impegnare delle spese. Ma tutto questo, a ben leggere il passo relativo, si riferiva al costo dell'opera. Dissi, cioè, che nel caso in cui si fossero dovute effettuare determinate opere, come la demolizione del molo Martello, la costruzione o il montaggio di gru, argani, stazioni di pompaggio eccetera, evidentemente la spesa indicata di 12 miliardi su 15 avrebbe potuto essere non sufficiente. Questo il mio pensiero. In sostanza, a mio giudizio, si trattava di lasciare una maglia aperta per un eventuale rifinanziamento nel caso in cui, alla prova dei fatti, la previsione di spesa potesse risultare inferiore.

Il senatore Jannuzzi ha portato l'adesione della Giunta consultiva con elementi di molto rilievo.

Il senatore Abenante invece si è particolarmente soffermato sulla politica dei porti. Anche queste osservazioni non mi pare possano modificare la bontà del disegno di legge su cui dobbiamo intrattenerci. Comunque, mi permetto obiettare che il problema dei nuovi bacini di carenaggio può considerarsi già organicamente coordinato con il piano dei porti. Infatti una Commissione *ad hoc*, a suo tempo costituita dal Ministro della marina mercantile, studiò il problema stesso ed i risultati di questo studio furono presi in considerazione dal CIPE quando detto ente inserì nella programmazione economica nazionale la costruzione di superbacini di carenaggio a Napoli, a Genova...

A B E N A N T E . È il Parlamento che non ha studiato queste cose!

A N D O' , *relatore*. Per il resto non credo vi sia altro da dire perchè, malgrado l'atteggiamento polemico del senatore Abenante — che vedo continua — alla fine anche da parte sua è venuta la conclusione favorevole all'approvazione del disegno di legge.

Pertanto, non mi resta che invocare il consenso unanime dell'Assemblea su questo disegno di legge e ringraziare per la fiducia che mi è stata accordata.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

L O G I U D I C E , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che viene all'esame di questa Assemblea è stato preceduto dal voto unanime positivo sia della Commissione competente (Lavori pubblici) sia della Giunta per il Mezzogiorno, il che sta a significare che queste due Commissioni hanno entrambe riconosciuto la validità della soluzione che il Governo ha prospettato attraverso questo disegno di legge. E poichè questo disegno di legge, mo m'è noto, è stato presentato dal precedente Governo Leone, sia consentito a me, rappresentante di un altro Governo, di dare atto al Governo precedente ed in modo particolare al suo Presidente, l'illustre collega senatore Leone, della sensibilità dimostrata nell'aver affrontato e risolto un problema che meritava di essere posto all'attenzione del Parlamento italiano.

Dicevo che ci è stato accordo unanime e in Commissione competente e nella Giunta per il Mezzogiorno. Del resto anche in questo dibattito, che ha visto molti oratori alla tribuna che io ringrazio personalmente per il proficuo apporto che hanno dato, rin-

graziamento che estendo all'illustre relatore, è stata sostanzialmente riconosciuta la validità della soluzione che si è data. Al momento di collegare il problema del bacino di carenaggio con il più vasto tema della politica portuale e con il tema ancor più vasto della politica marittima del Governo, ci sono state alcune annotazioni critiche da parte dei colleghi dell'estrema sinistra, ma proprio ad essi vorrei ricordare che ieri, nell'altro ramo del Parlamento, c'è stato un lungo approfondito dibattito su questo materia che ha visto protagonisti i rappresentanti di quasi tutti i Gruppi politici e nel quale vi è stata la risposta lunga ed esauriente del Ministro della marina mercantile. Ed io personalmente che doverosamente ho assistito per la parte che poteva interessare il Dicastero che rappresento, debbo trarre la convinzione, che qui ribadisco, che, se non si può avere una visione ottimistica — del resto lo stesso Ministro della marina mercantile non aveva prospettato una visione ottimistica — non può neanche acquisirsi una visione pessimistica nel momento stesso in cui diamo mano con una iniziativa di questa portata ad una realizzazione di grande impegno finanziario e tecnico.

Ma per tornare al bacino di carenaggio di Napoli, senza con ciò voler minimamente attenuare l'importanza del collegamento che questo problema ha con tutti gli altri problemi sui quali i colleghi Abenante e Raia in modo particolare si sono diffusi e che sono stati già ieri approfonditi, dobbiamo ancora una volta riconoscere la validità dell'iniziativa che si inquadra in una visione organica della politica portuale in Italia e che si inquadra anche in una visione razionale dei problemi del Mezzogiorno che trovano in Napoli uno dei caposaldi fondamentali della politica di sviluppo del Sud.

Napoli, della quale qui tanto ed opportunamente si è parlato, incentra anche nel porto la sua attività ed è bene allora ricordare in questa sede che proprio per il porto di Napoli ci sono stanziamenti in corso per 20 miliardi di cui 12 nella legge n. 1200, la legge per i porti, e 8 nelle provvidenze per la Cassa per il Mezzogiorno. Se a questi massicci stanziamenti, che si stanno erogando per il potenziamento del porto di Napoli, si aggiunge anche questa iniziativa, si può bene avere un'idea della misura dell'impegno della pubblica finanza a favore del porto di Napoli che, come dicevo, rappresenta uno dei cardini della politica del Mezzogiorno, ma, diciamolo, anche della nostra politica portuale proiettata nel Mediterraneo. Quindi è una iniziativa che va salutata, come è stato fatto, da tutti con vero compiacimento.

Possiamo quindi ritenerci tutti d'accordo. Dove sono intervenute preoccupazioni o quanto meno perplessità è anzitutto sul problema dell'ubicazione. La legge non affronta questo problema e non poteva affrontarlo, però posso qui assicurare, in modo particolare il collega Fiorentino che ha molto insistito su questo argomento e il collega Abenante il quale ha anche lui insistito, così come il collega Chiariello che ha fatto delle opportune annotazioni, che il pericolo che l'opera potesse essere realizzata, come in un primo tempo in realtà sembrava, verso il molo Martello, è escluso. Sono in condizione di poter comunicare agli onorevoli colleghi che gli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici e per esso l'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Napoli, che evidentemente segue con molto impegno questi studi, hanno già potuto dare delle assicurazioni nel senso che gli studi che si stanno conducendo portano a diversi orientamenti.

Del resto vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi su un fatto che è stato accennato in Commissione e che qui è stato solo fugacemente sottolineato; cioè che c'è una apposita Commissione di studio per l'elaborazione del nuovo piano regolatore del porto di Napoli. A questo punto il Governo dice senz'altro, senza esitazione e con molta fermezza, che è impensabile che si si possa ubicare il bacino di carenaggio in una qualsiasi zona del porto di Napoli, senza che prima al piano regolatore siano apportate le necessarie varianti. Quindi, onorevoli colleghi, su questo punto il Governo intende dire doverosamente una pa-

rola chiara, che tranquillizzi tutti. Non è una questione che può riguardare questa o quella categoria, questo o quell'altro studioso, ma è una questione di così grande interesse che non può non essere legata alla realizzazione del piano regolatore del porto, che a sua volta si coordina con il piano regolatore della città.

In questo senso il Ministero segue e continuerà a seguire — e mi fa piacere dirlo — anche per le esplicite direttive del ministro Mancini la questione, in modo che non si possa uscire da questa linea di condotta.

Si è parlato anche della necessità che si curino i tempi di esecuzione, la tipologia e la gestione, per gli aspetti particolari che sono stati accennati, e anche per questo posso dire che il Ministero si farà carico di seguire questi altri diversi aspetti della situazione, tenendo peraltro presente che lo studio, l'approvazione dei progetti e l'esecuzione dell'opera saranno legati essenzialmente all'ente concessionario che, come tutti sapete e come la legge prevede, è il consorzio. Il consorzio sarà costituito dagli enti locali e attraverso questo consorzio noi riteniamo che si possa arrivare anche a tempi di esecuzione più accelerati e a criteri di gestione che noi ci auguriamo siano economici, in modo da evitare che ci siano sprechi che nessuno può desiderare.

Evidentemente attraverso il consorzio, in cui saranno rappresentati gli enti locali e in modo particolare il comune, la provincia, la camera di commercio, nonchè l'ente portuale, avranno la possibilità di far sentire le loro istanze anche, come è giusto, le categorie dei lavoratori e le categorie di tutte le altre attività economiche che trovano nel porto di Napoli un centro di interesse e di irradiazione. Dunque, sintesi di interessi in una visione generale e complessiva che veda questa grande iniziativa inquadrata nel sistema dello sviluppo e del potenziamento dei porti italiani proiettati nella grande gara che si sta sviluppando nell'ambito del bacino del Mediterraneo. Si è detto poco fa che proprio a 50 chilometri da Marsiglia i francesi stanno organizzando uno dei più grandi porti petroliferi di Europa. Già quel porto può ospitare da qualche mese naviglio per 200 mila tonnellate, e sarà ulteriormente potenziato. Sembra che la Grecia e qualche altro Paese rivierasco del Mediterraneo abbiano progetti ambiziosi nel campo dei bacini di carenaggio. Allora noi dobbiamo veramente perseguire una linea di presenza tempestiva attraverso quest'iniziativa e le altre che il piano di programmazione prevede, come quelle di Palermo, di Trieste, di Taranto, di Genova, in modo che si abbia una costellazione di attrezzature che possano specializzarsi e che possano consentire al nostro Paese di svolgere anche in questo campo un'attività concorrenziale in campo internazionale.

Io concludo brevissimamente, onorevoli colleghi, questo dibattito esprimendo la soddisfazione del Governo per le adesioni che da tutti i settori sono venute all'iniziativa che indubbiamente segnerà una tappa importante nello sviluppo del porto di Napoli e del Mezzogiorno e nello sviluppo dell'attività marittima del nostro Paese. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Poichè è assente il senatore Onofrio Jannuzzi, presentatore di un ordine del giorno, chiedo se qualcuno degli onorevoli colleghi intende far suo l'ordine del giorno stesso.

P I C C O L O . Lo faccio mio.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno presentato dal senatore Onofrio Jannuzzi e fatto proprio dal senatore Piccolo.

L O G I U D I C E , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo si rimette all'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Onofrio Jannuzzi e fatto proprio dal senatore Piccolo.

M A S C I A L E , *Segretario*:

Il Senato,

in occasione dell'esame del disegno di legge « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli »;

mentre riafferma che l'opera suddetta — rientrante nel quadro delle attrezzature portuali previste dal « Programma economico nazionale » (paragrafo 134) e dal Piano di coordinamento degli interventi pubblici nel Mezzogiorno — è indispensabile per lo sviluppo economico, industriale e turistico del grande centro italiano e mediterraneo;

considerato che nel quinquennio del Programma economico nazionale gli investimenti previsti nel settore delle attrezzature portuali ammontano a 260 miliardi, 40 dei quali è previsto che saranno realizzati dalla Cassa per il Mezzogiorno;

considerata la opportunità di riaffermare che, a norma del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto presidenziale 30 giugno 1967, al Mezzogiorno vanno destinati, oltre agli investimenti straordinari da attuare dalla Cassa, anche investimenti per almeno il 40 per cento della spesa ordinaria, e così non meno, nel complesso, di 136 miliardi;

considerato peraltro che l'anzidetta percentuale minima del 40 per cento va, comunque, aumentata in relazione alle condizioni dei porti e dei traffici marittimi meridionali,

invita il Governo a destinare al Mezzogiorno, in materia di attrezzature portuali, una percentuale superiore al 40 per cento degli investimenti complessivi e, comunque, adeguata alle esigenze irrefutabili dell'importante settore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo ora alla discussione degli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

M A S C I A L E , *Segretario*:

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio per la costruzione e la gestione del grande bacino di carenaggio di Napoli un contributo per la costruzione di un bacino fisso di carenaggio, con annesso impianto di degasificazione delle navi.

Il contributo non può superare la misura dell'80 per cento della spesa e, comunque l'importo di lire 12 miliardi.

Le modalità di erogazione del contributo previsto dal comma precedente sono fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

Al primo comma, aggiungere, in fine, il periodo seguente:

« , apportando le opportune modifiche al piano regolatore di Napoli ».

1. 1 LAURO, FIORENTINO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« L'opera dovrà essere eseguita nella zona che sarà determinata con apposita variante del vigente piano regolatore portuale ».

1. 2 FORMICA

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

A N D O ' , *relatore*. Signor Presidente, io credo che dopo le assicurazioni date dal sottosegretario Lo Giudice si rendono superflui sia il primo emendamento, sia anche l'altro presentato dal senatore Formica. Le assicurazioni sono state chiare e precise, ma vorrei aggiungere anche che è ovvio che un bacino di carenaggio non può prescindere dall'indicazione che può provenire dal piano regolatore e che naturalmente dovrà essere apportata una variante al piano regolatore, secondo le decisioni dei vari enti. Io pregherei quindi i colleghi di ritirare i due emendamenti.

L E O N E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L E O N E . Onorevole Presidente, innanzitutto colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole Sottosegretario e il collega Andò del generoso riconoscimento, precisando che quel disegno di legge fu fatto non per amore verso la mia terra, ma per amore della verità e della giustizia. Per quanto riguarda l'emendamento vorrei aggiungere che concordo con le osservazioni acutissime del collega Andò; mi pare infatti che sia superfluo introdurre nel disegno di legge una norma che appartiene al sistema generale. In sostanza, dopo le assicurazioni date dal Governo circa il collocamento, sono contento che non si sia indicata la sede del bacino di carenaggio nella legge, perchè ricorderò ai colleghi napoletani cosa accadde quando commettemmo l'errore di definire con la legge la sede del palazzo di Giustizia di Napoli e successivamente si è dovuto provvedere con altra legge a modificare l'indicazione iniziale.

Vorrei che non fosse posta nella legge una norma che è superflua e vana. Nessuno si sogna che una grande opera come un bacino di carenaggio, che viene finanziata dal Ministero dei lavori pubblici, e quindi dall'organo massimo che presiede alla tutela del piano regolatore, del paesaggio e delle esigenze urbanistiche della città, possa essere compiuta in spregio alle norme vigenti in tema di piano regolatore. La norma potrebbe essere invece causa di ritardi: può darsi che si trovi la possibilità di concordare anche con gli organi preposti alla redazione ed approvazione del piano regolatore la sede senza bisogno di attendere il perfezionamento formale delle varianti al piano regolatore che, come sappiamo per amara esperienza noi napoletani, e non solo noi, hanno spesso causato dei notevoli ritardi nell'attuazione di un'opera. La garanzia è il fatto che l'opera viene finanziata proprio dal Ministero dei lavori pubblici che ha come suo compito — e lo esercita in maniera rispettabile — quello di tutelare le esigenze urbanistiche nei confronti di un'opera, specialmente così poderosa. Quindi concordo con l'invito volto dal relatore ai presentatori dell'emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Fiorentino, insiste nel suo emendamento?

F I O R E N T I N O . Dopo le assicurazioni fornite dal rappresentante del Governo, mi dichiaro soddisfatto e non insisto.

V I G N O L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I G N O L A . Signor Presidente, mi associo all'emendamento presentato dal senatore Formica e mi dispiace di dover insistere sulla necessità dell'emendamento stesso, proprio in rapporto al dibattito che si è sviluppato in Aula in merito all'ubicazione. Secondo noi l'impegno del Ministro, che certamente ci soddisfa, è importante. Però sarebbe veramente utile che nella legge fosse introdotto l'emendamento da noi proposto.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento dei senatori Formica e Vignola.

L O G I U D I C E , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, indubbiamente le considerazioni di ordine giuridico espresse da un maestro come il senatore Leone non possono trovarci che consenzienti. Però anche se la norma può essere superflua, poichè nella sostanza essa coincide con quanto a nome del Governo ho detto, laddove i presentatori intendessero insistere per il mantenimento dell'emendamento, non potrei non dichiararmi d'accordo. Non esito a dire che nella sostanza la norma è superflua. Tuttavia, poichè è coerente con quello che ho detto, mantenendosi l'emendamento non potrei che dichiararmi a favore dell'emendamento medesimo.

L E O N E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L E O N E . Vorrei sapere se i presentatori convengono sulla superfluità dello emendamento. Se è superfluo, cerchiamo di non fare leggi sempre meno perfette! Si fa un bacino di carenaggio: non è nè una sopraelevazione, nè un attico che possa non essere conforme al piano regolatore. Se il Ministero dei lavori pubblici, che presiede alle varianti e al finanziamento dell'opera, ad un certo momento si accorge che la variante è approvata ma non è definita in tanti particolari (approvazioni successive, formalità, pubblicazione) e può accelerare l'opera, con questo emendamento, sul cui spirito siamo tutti d'accordo, avremo fatto ancora una volta un'opera involontariamente ritardatrice delle provvidenze di legge. In sede di formazione del Governo e successivamente col Governo che ebbi l'onore di presiedere ci siamo lamentati che in Italia si fanno i finanziamenti sulla carta e non si riesce ad attuarli. Spesso è per un'imperfezione della legge oppure perchè il Parlamento, in un eccesso di zelo, per quanto rispettabile nei suoi motivi, esige una serie di adempimenti e di condizioni che dal punto di vista formale importano una perdita di tempo, un ritardo. Vorrei dire ai colleghi di sinistra, che certamente vogliono come noi che questo bacino, costruito in una sede idonea e conforme alle esigenze anche urbanistiche e industriali di Napoli, possa essere realizzato al più presto, che se questo vogliamo ottenere è inutile complicare la legge con dei congegni che, se sono rispettabili, possono essere ritardatori. Ecco perchè vorrei ancora una volta fare un appello a non insistere su una norma superflua. Abituiamoci a far leggi scheletriche, sane, serie che possano operare subito, e che non diano luogo a mille dubbi, a mille pretesti, a mille sabotaggi.

C H A R I E L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C H I A R I E L L O . Per quanto riguarda la questione dell'inserimento nel piano regolatore, effettivamente noi eravamo tutti partiti dal concetto che andasse esplicitamente messo « purchè nell'ambito del piano regolatore ». Era una frase che sanava tutto; però, dopo una discussione così ampia e con le assicurazioni così precise che restano nel resoconto stenografico, con cui si sono espressi così chiaramente sia il relatore sia il Sottosegretario, e dopo le considerazioni fatte dal nostro illustre amico professore Leone, il quale è stato un po' il creatore di questa legge, il quale giustamente dice che non si può prescindere da una concezione larga, completa di tutto il problema portuale, ritengo, in definitiva, che si potrebbe rinunciare a questo emendamento, che non è mio; perchè in fondo questa norma potrebbe in un domani creare delle remore ed essere vincolatrice e ritardatrice, come giustamente dice il senatore Leone. Noi sappiamo che basta una piccola frase che vuole essere di precisazione, inserita in un testo di legge, specie quando si tratta di piani regolatori, per ritardare di dieci anni il completamento di un'opera. Per queste ragioni ritengo che si possa non insistere sull'emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Vignola, insiste sull'emendamento?

V I G N O L A . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento n. 1. 2 presentato dai senatori Formica e Vignola. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo ora all'articolo 2. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

Art. 2.

La somma di lire 12 miliardi di cui all'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori

pubblici in ragione di lire 1 miliardo nell'anno finanziario 1969, di lire 2 miliardi nell'anno finanziaro 1970, di lire 3 miliardi rispettivamente negli anni finanziari 1971, 1972 e 1973.

All'onere di lire 1 miliardo derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1969 si fa fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo riguardante provvedimenti legislativi in corso.

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

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

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

È approvato.

Svolgimento di interrogazione

PRESIDENTE. Poichè il Governo si è dichiarato pronto a rispondere all'interrogazione n. 595, presentata dal senatore Torelli, procederemo ora allo svolgimento di tale interrogazione. Se ne dia lettura.

MASCIALE, *Segretario*:

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

che in data odierna le maestranze dello stabilimento « Rhodiatoce » di Verbania hanno proceduto all'occupazione dello stabilimento stesso dopo alcuni giorni di sciopero;

che, allo stato, non si prevede un accordo tra le parti interessate sui motivi che hanno determinato l'agitazione sindacale;

che la « Rhodiatoce » di Verbania occupa ben 4.000 operai e quindi anche per questo motivo l'attuale situazione è causa di profonda preoccupazione,

l'interrogante chiede al Ministro se non ritenga di estrema urgenza un suo diretto intervento, nei mezzi e nelle forme che riterrà più opportuni, in conseguenza dell'assoluta urgenza, onde poter addivenire ad una sistemazione della vertenza. (int. or. - 595)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

TEDESCHI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Mi riferisco all'interrogazione dell'onorevole Torelli, pubblicata sul resoconto sommario del Senato della Repubblica n. 97 del 5 marzo 1969, che chiedeva notizie in ordine alla vertenza apertasi nello stabilimento Rhodiatoce di Verbania. I circa 4 mila dipendenti dello stabilimento di Verbania, della società per azioni Rhodiatoce, sono scesi in sciopero il 26 febbraio ultimo scorso per ottenere la revoca di un provvedimento disciplinare adottato dalla direzione aziendale nei confronti di alcuni lavoratori e ritenuto ingiustificato.

A questo motivo se ne sono aggiunti altri concernenti rivendicazioni di carattere sindacale di cui la più delicata è quella riguardante la definizione dei carichi di lavoro. Su questa rivendicazione si è verificata il giorno 5 marzo la rottura delle trattative in sede sindacale e subito dopo l'occupazione dello stabilimento, mentre era già stata raggiunta un'intesa sulle altre richieste che qui di seguito si possono elencare: zona salariale: allineamento alla zona zero; revisione del regolamento disciplinare: discussione in sede aziendale dei provvedimenti disciplinari, degli spostamenti del personale e del problema delle carriere; presenza del sindacato in fabbrica: riconoscimento di tenere assemblee in fabbrica; parificazione della donna all'uomo nei reparti della orditura: riconoscimento della parità del lavoro donna-uomo sia sul piano economico che su quello delle qualifiche; mansionario: impegni di discutere sulla rivalutazione delle mansioni. In attesa delle valutazioni della questione riconoscimento dei seguenti acconti: per gli operai lire 15 orarie, per gli impiegati e categorie speciali lire 2.500 mensili; per gli

addetti alla manutenzione generale lire 25 orarie; condizioni ambientali: impegno ad esaminare in sede aziendale la questione; pagamento della 14ª agli impiegati e alle categorie speciali: impegno a rispettare le scadenze di pagamento già fissate per gli operai.

Dalle ultime notizie in possesso del Ministero risulta che in data odierna si stanno svolgendo incontri presso la prefettura di Novara tra i rappresentanti delle parti interessate alla controversia.

Il Ministero segue attentamente l'andamento della vertenza pronto ad intervenire, qualora le parti che peraltro non hanno avanzato sinora alcuna richiesta, convinte di poter risolvere la controversia con opportuni contatti diretti in sede locale, sollecitino la mediazione dell'organo centrale, la quale comunque, come è ben noto all'onorevole interrogante, può concretarsi solo a seguito di un'esplicita richiesta conseguente ad una autonoma valutazione dei rappresentanti sindacali.

PRESIDENTE. Il senatore Torelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

TORELLI. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, prima di dichiarare la mia soddisfazione o meno, mi permetta di fare alcune osservazioni. È verissimo quanto lei ha esposto circa i temi del contrasto, però è altrettanto vero che dei vari temi che sono stati accolti dalla direzione aziendale, quello in discussione è l'unico che ha veramente un contenuto particolarmente importante e grave. Il punto è quello dei carichi di lavoro, in particolare quelli del reparto filatura del nailon dove il lavoro si svolge a ritmo serrato in ambienti con 45 gradi di calore.

È una questione che involge il sistema produttivo; da una parte c'è l'esigenza della produttività e della funzionalità il cui carico si vuol pagare con un corrispettivo in denaro e dall'altra si intende adeguare il ritmo di lavoro alle possibilità umane. Si entra in questo caso di specie nell'ampio rapporto uomo-produzione, con tutti i risvolti sociologici, medici ed umani provocati dallo sviluppo produttivo. Si entra cioè nel grande problema dell'umanizzazione del lavoro, dell'uomo che si ribella a diventare un *robot* e intende difendere la sua personalità umana.

La situazione (ed è questo che mi preme dire in questo momento, anche se ancora pendono, come ho sentito, ulteriori trattative le quali sono state già interrotte due o tre volte e poi riprese) è particolarmente grave perchè sono già intervenuti fatti incresciosi nella città di Verbania; è grave in quanto il pretore del luogo è intervenuto nella fabbrica per raccogliere i nominativi degli occupanti la fabbrica con tutte le conseguenze che ne possono derivare; è più grave ancora se noi teniamo presente, onorevole Sottosegretario, che per domani è stato indetto lo sciopero generale della città di Verbania e subito dopo si profila l'estensione dell'agitazione negli stabilimenti facenti parte della Rhodiatoce e cioè Villa d'Ossola, Casoria, Novara, Milano. E allora non più 4 mila, ma 8 mila e 500 saranno gli operai in agitazione. Aggiungo ancora, per dimostrare la gravità della situazione, che frattanto già maturano le prime conseguenze della situazione della Rhodiatoce di Verbania il cui stabilimento produce materie prime per le industrie di tessitura che usano filati di nailon rhodiatoce. La ETI di Torino, affittuaria di quella disgraziatissima impresa Cotonificio Valle Susa, sta per sospendere la lavorazione in diversi reparti, se non le pervengono subito rifornimenti di nailon; la società Novaceta della Snia Viscosa di Magenta con 600 operai ha ridotto la produzione per mancanza di acetato e giovedì dovrà fermare alcuni reparti se non giungeranno rifornimenti di acetati dall'Inghilterra dove sono stati ordinati con urgenza. Sarà quindi una triste catena che si ripercuoterà anche su altre imprese condizionate dalle consegne di nailon: situazione disastrosa per i lavoratori, gravissima per la produzione.

So che i sindacati fino a questo momento non hanno inviato al Ministero una esplicita richiesta di intervento a scopo conciliativo; so però anche che domenica i sindacati hanno invitato tutti i parlamentari dell'alto Piemonte ad una grande riunione a Verbania presso la Rhodiatoce, in cui i sindacati e gli

operai hanno sollecitato i parlamentari a intervenire a Roma, a chiedere l'intervento del Ministero sia personalmente sia a mezzo di telegrammi che sono stati formulati in luogo, a chiedere che gli uomini politici, che in quel momento erano stati posti quasi in stato di accusa, portassero in quella sede le loro istanze.

A questo punto siccome io sento che i sindacati vogliono svincolarsi per il momento dall'azione degli uomini politici, tengo a dichiarare che di ciò sono lietissimo perchè sono fautore a spada tratta dell'autonomia sindacale ma sento però che non per tale motivo a questo punto potrei mettermi a sedere e non parlare più: al contrario sento che devo insistere nel mio intervento e devo farlo perchè è in gioco la sorte per ora di 12 mila famiglie, mentre dopodomani forse si tratterà di 24 mila famiglie e di tutta la economia dell'alto lago Maggiore.

Voglio interpretare l'atteggiamento dei sindacati come una forma di opposizione a qualunque tentativo di strumentalizzare la loro lotta sindacale a fini politici o ad altri scopi. Mi auguro sia questo il motivo per cui a tutt'oggi non hanno ancora richiesto l'intervento ministeriale. Se così è, io benedico questo atteggiamento altamente positivo tanto più che nel caso in esame tentativi di strumentalizzazioni in luogo già se ne appalesano, per cui la mia preoccupazione permane, come permane la preoccupazione di altri colleghi tra cui il senatore Albertini che è direttamente interessato, dato che è di quella zona e di quella città e che non ha firmato la mia interrogazione soltanto per il motivo che siede al Governo. La mia preoccupazione è che l'occhio vigile del Ministero segua la situazione ora per ora, giorno per giorno: non vorrei che inopinatamente, improvvisamente (quando già domenica era stato fermato il traffico su tutte le strade provinciali del lago Maggiore, quando un'autorità giudiziaria di sua iniziativa, io spero, si è mossa) reazioni di forma piuttosto consistente possano avvenire. Avremmo tutti un rimorso ed è per questo che io ho insistito nell'interrogazione.

Sono lieto delle sue assicurazioni, onorevole Sottosegretario, le accetto e mi dichiaro soddisfatto specialmente per l'ultima frase che lei ha detto, cioè che il Governo si impegna in qualunque momento a intervenire; voglio però aggiungere una cosa: potrebbero esserci dei fatti per cui quella tale richiesta dei sindacati non giunga; io chiedo che in questo caso il Ministero non si trinceri dietro il terribile muro delle competenze che certe volte divide il Paese reale da quello legale, ma intervenga immediatamente sovrapponendosi anche a competenze altrui perchè la situazione che io denuncio è estremamente grave specialmente per quanto si profila in un avvenire molto prossimo se i tentativi ultimissimi di conciliazione non andranno a buon porto. (*Interruzione del Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale Tedeschi*).

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento dell'interrogazione è così esaurito.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

M A S C I A L E , *Segretario*:

PIERACCINI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere i programmi di sviluppo delle miniere mercurifere del Monte Amiata, di proprietà delle Partecipazioni statali, e gli altri eventuali programmi di investimenti nella zona, oggi purtroppo caratterizzata da una grave depressione economica e da una larga disoccupazione. (interp. - 116)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

M A S C I A L E , *Segretario*:

CIFARELLI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — (*Già interp.* - 31) (int. or. - 615)

MINELLA MOLINARI Angiola, BONAZZOLA RUHL Valeria, FARNETI Ariella, ROMANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se, in merito alla situazione dei civici licei linguistici legalmente riconosciuti « Grazia Deledda » di Genova e « Alessandro Manzoni » di Milano, in attesa che la discussione sulla riforma della scuola secondaria superiore dia anche a tali centri di studio, importanti ed altamente frequentati, la giusta collocazione, non ritenga necessario, come unanimemente richiedono docenti e discenti, riconoscere alle allieve delle scuole predette, fin dall'anno scolastico in corso, il diritto di accesso, oltre che al magistero e alle facoltà di lingue attualmente aperte, ad altre facoltà umanistiche, giuridiche e sociali, per le quali, come avviene per i licenziati degli istituti magistrali e del liceo scientifico, il piano di studio seguito appare particolarmente adatto e sufficiente. (int. or. - 616)

D'ANDREA, CHIARIELLO, BERGAMASCO, BALBO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere le intenzioni del Governo per andare incontro alla lodevole iniziativa del presidente delle associazioni venatorie onde impedire la caccia agli uccelli nell'isola di Capri, secondo il voto e il testamento di Axel Munthe. (int. or. - 617)

SEMA. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali* — Per sapere se sono a conoscenza della drammatica situazione delle maestranze del cantiere « San Marco », oltre che dell'intera economia della città di Trieste, e ciò anche per la mancanza di un adeguato carico di lavoro del maggiore stabilimento, e se non intendano assicurare rapidamente delle commesse a detto cantiere per consentire di impiegare proficuamente tutta la manodopera e per conservare il potenziale produttivo del settore pubblico.

Per sapere, inoltre, se siano a conoscenza del fatto che l'attuale mancanza di commesse di costruzioni navali e similari è legata esclusivamente alla volontà di quelle forze politiche che intendono dimostrare la inutilizzabilità del cantiere e la necessità di sacrificarlo, e se non ritengano doveroso eliminare questo tipo di odiosi ostacoli all'attività cantieristica triestina ed alla rinascita economica della città. (int. or. - 618)

ADAMOLI, MINELLA MOLINARI Angiola, CAVALLI. — *Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* — Per conoscere, in relazione al criminale attentato diretto contro Melina Mercouri e le masse popolari antifasciste, convenute nel Teatro della Gioventù di Genova, le cui catastrofiche conseguenze sono state evitate solo dall'occasionale rinvenimento della bomba al tritolo da parte degli organizzatori della manifestazione:

1) quali provvedimenti siano stati presi nei confronti delle autorità di governo e di polizia di Genova che, incomprensibilmente, non avevano provveduto alla vigilanza e ai controlli della sala, tanto più necessari e doverosi dati il carattere della manifestazione e i ripetuti atti criminali compiuti in questi giorni dal fascismo nazionale ed internazionale;

2) se non si ritiene che l'attentato ad una valorosa combattente della Resistenza greca confermi l'esistenza di collegamenti del fascismo internazionale contro i quali non si esprime nessuna concreta azione;

3) i provvedimenti che si intendono assumere in seguito al grave comportamento della polizia che, lasciando indisturbati i fascisti nei loro ripetuti atti provocatori, anche alla presenza delle forze di pubblica sicurezza, con atti e canti apologetici del fascismo, si è lanciata contro i manifestanti antifascisti colpendo selvaggiamente anche un rappresentante del Parlamento. (int. or. - 619)

RAIA, DI PRISCO, MASCIALE, PELLICANO', TOMASSINI, PREZIOSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza del fatto che operai e membri della Commissione interna dell'ELSI di Paler-

mo e sindacalisti appartenenti a tutte le organizzazioni sindacali, sono stati denunciati dalla polizia alla Magistratura per la manifestazione organizzata presso l'Assemblea regionale, e che cosa intendano fare per stroncare l'orientamento invalso nella polizia di denunciare lavoratori rei soltanto di difendere il proprio diritto costituzionale al lavoro e per impedire che la politica padronale butti sul lastrico centinaia di padri di famiglia.

Per sapere, inoltre, data la continuità di questi atteggiamenti, considerato il caso di Avola e quello odierno relativo ai lavoratori dell'ELSI di Palermo, se ci sia un disegno ben preciso degli organismi ministeriali, e, in caso affermativo, se non ritengano che queste provocazioni nei confronti dei lavoratori siano in contrasto con le conclamate dichiarazioni fatte dal Governo in occasione del suo insediamento. (int. or. - 620)

ZUCCALA', ARNONE, BUZIO, BANFI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

1) se risponda a verità la notizia, diffusa da Bruxelles, secondo la quale i Governi inglese, tedesco-occidentale e olandese siano sul punto di perfezionare un accordo per la costruzione di un impianto per la produzione di uranio arricchito secondo il metodo della centrifugazione, che assicurerebbe all'Europa il materiale necessario per il funzionamento di centrali termonucleari;

2) se, altresì, risponde a verità che l'Italia, malgrado reiterate richieste, sia stata esclusa dalla partecipazione all'iniziativa predetta;

3) quali motivi abbiano determinato questa esclusione del nostro Paese che vede così aggravata — dopo la crisi del Centro di Ispra — la propria posizione rispetto al futuro sviluppo delle nuove fonti energetiche termonucleari, col rischio di venire a trovarsi in situazione subalterna e tributaria per uno degli elementi-chiave dello sviluppo economico e sociale, in un contesto di collaborazione europea che ci ha visto protagonisti ed assertori tenaci;

4) quale orientamento il Governo intenda seguire per prevenire accordi parziali, come quello segnalato, che, nel quadro della collaborazione europea, determinano seri squilibri all'interno del Mercato comune, con palese violazione, se non della lettera, dello spirito delle norme che lo disciplinano;

5) in qual modo il Governo intenda operare — nell'ipotesi che l'accordo a tre in questione venga perfezionato — per superare, sia autonomamente, sia in un diverso contesto di collaborazione internazionale, il grave *gap* che si determinerebbe a svantaggio dell'Italia. (int. or. - 621)

NENCIONI, CROLLALANZA, DE MARSANICH, DINARO, FILETTI, FIORENTINO, FRANZA, GRIMALDI, LATANZA, LAURO, PICARDO, TANUCCI NANNINI, TURCHI. — *Al Ministro dell'interno.* — Con riferimento ai disordini di Genova e Torino, in seguito a manifestazioni politiche che si sono incentrate sulla visita di Melina Mercouri, e ad incidenti inconcepibili in uno Stato di diritto, per conoscere come si sono svolti i fatti ed in quale direzione si sono indirizzate le indagini per assicurare alla giustizia gli autori di un episodio che è stato strumentalizzato per un'azione eversiva. (int. or. - 622)

TOMASSINI, MENCHINELLI, RAIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per sapere se siano a conoscenza della gravissima situazione igienico-sanitaria esistente nel comune di Guidonia, così come ripetutamente segnalato agli organi competenti, senza alcun esito positivo, da quella Amministrazione comunale.

In particolare gli interroganti chiedono di conoscere quali concrete iniziative si intendano sollecitamente prendere al fine di dare tempestiva soluzione ai principali problemi, ormai non più procrastinabili, quali quelli della mancanza dell'acqua e delle fognature, causa prima dei numerosissimi casi di epatite virale che si sono registrati negli ultimi tempi nella zona, generando insostenibili preoccupazioni e disagi per la popolazione, specialmente quella infantile. (int. or. - 623)

TOMASSINI, LI VIGNI, VALORI, PREZIOSI. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* — Per conoscere i motivi per i quali non fu ritirato il passaporto a Felice Riva, dopo la denuncia all'autorità giudiziaria per il reato di bancarotta e dopo l'emissione del mandato di cattura a suo carico. (int. or. - 624)

MENCHINELLI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se non intendano intervenire per evitare la riduzione dell'impianto di produzione « Litopone » di Livorno della società « Montedison » a impianto di magazzino, con il licenziamento di oltre cento unità dipendenti.

Per sapere, altresì, se non ritengano di prendere iniziative che inducano invece la detta società ad una conversione e ad un ampliamento produttivo di detto impianto, tenuto conto della disponibilità da parte di esso di oltre 100.000 metri a livello di banchina e delle condizioni generali economiche della città di Livorno, divenute preoccupanti e gravi per continue smobilitazioni di altri impianti. (int. or. - 625)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

VERRASTRO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti ritiene di adottare per eliminare il grave disagio a cui sono sottoposti gli ammalati di tbc assistiti dal Consorzio antitubercolare della provincia di Potenza, i quali sono costretti ad essere ricoverati presso il sanatorio climatico di Putignano in quanto solo presso di esso il Ministero della sanità, da alcuni anni, mette a disposizione rette di ricovero.

Le difficoltà e i disagi che gli infermi trovano nel ricovero presso detto sanatorio sono notevoli, sia dal punto di vista climatico, in quanto essi provengono da zone montane e non tollerano il caldo afoso della pianura pugliese, sia dal punto di vista dell'accesso, in quanto la provincia, non gravitando nella sua maggior parte verso la Puglia, non ha facilità di comunicazione con tale luogo di cura.

Il disagio si aggrava ancora se si considera che presso il sanatorio di Putignano gli infermi non sono neppure adeguatamente curati in quanto ad essi vengono praticate solo cure medicamentose e non anche interventi collassoterapici e chirurgici, di cui alcuni avrebbero bisogno. Per questo complesso di motivi, molti ammalati che necessitano di ricovero lo rifiutano quando apprendono di essere destinati a Putignano.

Poichè tutto ciò si risolve in un grave danno per gli interessati e per la società, si rende necessario mettere in condizioni il Consorzio antitubercolare della provincia di Potenza di destinare gli infermi ai sanatori più rispondenti alle condizioni di malattia ed ai tipi di cure di cui essi abbisognano, mettendo a sua disposizione, così come è sempre avvenuto negli anni passati, le somme corrispondenti alle rette pagate presso il sanatorio pugliese. (int. scr. - 1389)

BRUSASCA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per segnalare l'ingiustizia con la quale è stato negato l'assegno di cui alla legge n. 625 del 1966 al signor Lucetti Angelo, residente in Mombaruzzo (Asti), per il figlio Francesco, gravemente invalido e senza altre pensioni. Il diniego è stato motivato con il fatto che il padre di questo sventurato giovane è manovale agricolo e la madre ha la pensione di lire 12.000 dei coltivatori diretti.

L'interrogante è costretto a ritenere che coloro che hanno predisposto il decreto di negazione dell'assegno ignorano quali sono le condizioni dei manovali agricoli, a lavoro stagionale, e la conseguente loro impossibilità di provvedere ad esigenze di un caso come quello del signor Lucetti Francesco, il quale è in tali minorate condizioni da dovere essere assistito nelle sue più elementari necessità.

L'interrogante chiede, quindi, che sia sollecitamente rinnovata l'istruttoria per la domanda del signor Lucetti, ai fini umani e sociali della stessa. (int. scr. - 1390)

ROMANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti ritenga di dover adot-

tare o proporre per la sollecita definizione delle numerosissime pratiche di riliquidazione delle pensioni agli ex dipendenti del suo Ministero. (int. scr. - 1391)

ROMANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi giuridici in base ai quali l'Amministrazione procede alle nomine in ruolo degli insegnanti di educazione musicale ed artistica fatte in virtù della legge 25 luglio 1966, n. 603, con decorrenza, ai fini del periodo di prova, dal 1° ottobre 1968.

L'interrogante fa rilevare che la decisione ministeriale è in contrasto con il preciso disposto del 4° comma dell'articolo 8 della stessa legge, in base al quale le nomine in ruolo devono avere decorrenza, agli effetti giuridici, dal 1° ottobre successivo alla entrata in vigore della legge e, perciò, dal 1° ottobre 1967. (int. scr. - 1392)

FILETTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che, in conseguenza dei moti studenteschi universitari del febbraio 1968, un rilevante numero di giovani conseguì con ritardo la laurea in giurisprudenza nella sessione protrattasi sino a metà aprile dello stesso anno;

ritenuto che, a causa di tale ritardo, molti di detti giovani rischiano di perdere un anno di praticantato, non avendo compiuto solo per pochi giorni l'anno di intervallo richiesto dalla legge per partecipare agli esami di procuratore legale per l'anno 1969;

ritenuto che, attese le particolari circostanze, è auspicabile un eccezionale provvedimento ministeriale che, al fine di rimuovere l'ostacolo, autorizzi una breve proroga per la presentazione dei documenti necessari per partecipare agli esami di procuratore legale nella sessione 1969,

per conoscere se, con provvedimento urgente, non ritenga di prorogare sino al 30 aprile 1969 il termine per la presentazione dei documenti necessari alla partecipazione agli esami di procuratore legale per la sessione 1969. (int. scr. - 1393)

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

1) per quali ragioni il regolamento di attuazione della legge 23 febbraio 1968, numero 125, che doveva essere emanato entro il 24 settembre 1968, non sia stato ancora emanato;

2) se si renda conto che tale mancato adempimento può recare seri danni alla carriera del personale delle Camere di commercio (vedasi il disposto dell'articolo 6);

3) se intenda provvedere, con tutta la sollecitudine del caso, ad emanare il regolamento e a fare in modo che le facoltà previste dall'articolo 6 della legge, che sono condizionate al termine di due anni dall'entrata in vigore della legge stessa (23 marzo 1968) non vadano perente a danno del personale e contro lo spirito e la lettera della legge stessa. (int. scr. - 1394)

LI VIGNI, RAIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, in attesa di un piano generale di sistemazione idrogeologica del Paese, quali iniziative intenda promuovere affinchè siano approntate le indispensabili opere di difesa sia a monte che lungo il corso del fiume Reno, e, più specificamente — così come viene richiesto dalle popolazioni del comune di Sala Bolognese — affinchè siano sopraelevati e rafforzati gli argini del fiume nei punti più deboli e pericolosi e venga effettuato un consistente prelievo di terreno dall'alveo per consentire il naturale defluire delle acque. (int. scr. - 1395)

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 12 marzo 1969

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 12 marzo, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Finanziamento degli interventi per il Mezzogiorno (301).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Norme sui *referendum* previsti dalla Costituzione e sull'iniziativa legislativa del popolo (166).

2. Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1959-60 (121).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1960-61 (122).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62 (123).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1962-63 (124).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1963-64 (125).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (126).

3. TOGNI. — Inchiesta parlamentare sui fenomeni della criminalità e della delinquenza in Sardegna (119).

SOTGIU ed altri. — Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno del banditismo in Sardegna in relazione alle condizioni economico-sociali dell'Isola (179).

MANNIRONI ed altri. — Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla delinquenza in Sardegna (363).

(*Iscritti all'ordine del giorno ai sensi dell'articolo 32, secondo comma, del Regolamento*).

4. DE ZAN ed altri. — Nuove disposizioni sulla pubblicità dei film vietati ai minori (272).

(*Iscritto all'ordine del giorno ai sensi dell'articolo 32, secondo comma, del Regolamento*).

La seduta è tolta (*ore 19,05*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari