

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

327^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 13 LUGLIO 1965

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SUL FENOMENO DELLA MAFIA	
Presentazione di relazione	Pag. 17405
CONGEDI	17405
CORTE COSTITUZIONALE	
Trasmissione di sentenze	17407
CORTE DEI CONTI	
Trasmissione di determinazioni sulla gestione finanziaria di enti	17408
DISEGNI DI LEGGE	
Annunzio di presentazione e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 1309	17405
Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante	17406
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente	Pag. 17407
Per l'iscrizione all'ordine del giorno del disegno di legge n. 919:	
PRESIDENTE	17453
CREPELLANI	17453
Trasmissione	17405
Discussione:	
« Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazioni porti » (1152-Urgenza):	
ADAMOLI	17433
BATTAGLIA	17451
CREPELLANI	17447
JANNUZZI	17432
MACAGGI	17440
MASCIALE	17429

327ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

13 LUGLIO 1965

MOLINARI	Pag. 17450
PERRINO	17448
RUSSO	17448

Discussione e approvazione:

« Delega al Governo per l'organizzazione degli Enti di sviluppo e norme relative alla loro attività » (519, 643, 769 e 771-B) (Approvato dal Senato, nel testo risultante dall'unificazione del disegno di legge del Governo e dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Coppo ed altri, Milillo ed altri e Bitossi ed altri, e modificato dalla Camera dei deputati):

BELLISARIO	17423
* BOLETTIERI, <i>relatore</i>	17424
CIPOLLA	17427
DI ROCCO	17420
FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>	17425
NENCIONI	17422
PALUMBO	17428

Votazione finale e approvazione:

« Nuove autorizzazioni di spesa per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge

2 giugno 1961, n. 454, e dal Regolamento della CEE n. 17/64 del 5 febbraio 1964 » (1281-Urgenza):

* CARELLI, <i>relatore</i>	Pag. 17408
COLOMBI	17409
FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>	17409, 17413
GRIMALDI	17416
JANNUZZI	17412, 17413
MILILLO	17415
TEDESCHI	17415
TORTORA	17413

INTERROGAZIONI

Annunzio	17453
--------------------	-------

PARLAMENTO

Convocazione del Parlamento in seduta comune	17405
--	-------

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Sia dia lettura del processo verbale.

NENNI GIULIANA, *Segretaria*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

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

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Angelini Armando per giorni 4, Bernardi per giorni 4, Chabod per giorni 5, Mencaraglia per giorni 3, Monni per giorni 15 e Moro per giorni 15.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di convocazione del Parlamento in seduta comune

PRESIDENTE. Informo che il Presidente della Camera dei deputati ha convocato il Parlamento in seduta comune il 16 luglio 1965, alle ore 16,30, per la discussione dell'ordine del giorno, presentato dalla maggioranza assoluta dei componenti del Parlamento, relativo alla messa in stato di accusa dell'ex ministro senatore Giuseppe Trabucchi.

Annunzio di relazione della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia ha presentato una relazione sulle risultanze acquisite sul Comune di Palermo.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Aumento del contributo annuo a favore del Comitato Internazionale della Croce Rossa » (1304);

Deputati BUZZETTI ed altri; DELLA BRIOTTA ed altri. — « Aumento del contributo dello Stato a favore dell'Azienda di Stato per le foreste demaniali per l'amministrazione del " Parco nazionale dello Stelvio " » (1305);

« Abrogazione del divieto, per gli agenti di polizia giudiziaria, dell'esercizio della caccia, a modifica dell'articolo 70 del testo unico delle leggi sulla caccia, approvato con regio decreto 5 giugno 1939, n. 1016 » (1306);

Deputati FRACASSI ed altri. — « Aumento del contributo statale a favore dell'Ente autonomo del Parco nazionale d'Abruzzo » (1307).

Annunzio di presentazione di disegni di legge e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 1309

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge dal senatore:

Molinari:

« Modifica alla legge sulle scuole autonome di ostetricia e nuovo stato giuridico dei professori-direttori » (1308).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste:

« Autorizzazione di spesa per consentire l'applicazione della legge 21 luglio 1960,

n. 739, e della legge 14 febbraio 1964, n. 38, nei territori dell'Italia settentrionale colpiti da eccezionali calamità naturali » (1309).

FERRARI - AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI - AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo che per questo ultimo disegno di legge sia adottata la procedura urgentissima.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, la richiesta di procedura urgentissima è approvata.

Il disegno di legge sarà posto al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di domani.

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

PRESIDENTE. Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

GIARDINA. — « Anzianità dei Commissari di leva » (1260) (previo parere della 1ª Commissione);

Deputato DURAND DE LA PENNE. — « Interpretazione autentica della legge 25 gennaio 1962, n. 24, relativa al computo dell'anzianità di servizio degli ufficiali provenienti dai sottufficiali » (1272) (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione);

alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

ZACCARI e ZANNINI. — « Abrogazione del terzo comma dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, sull'adeguamento dei canoni demaniali e dei sovracani dovuti agli Enti locali ai sensi della legge 21 gennaio

1948, n. 8 » (1258) (previo parere della 7ª Commissione);

« Norme circa la tenuta dei conti correnti con il Tesoro » (1274);

« Estensione della competenza territoriale del Credito fondiario sardo a tutto il territorio della Repubblica italiana » (1275);

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

GIANCANE. — « Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato » (1254);

« Istituzione di una indennità per il personale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, in servizio negli aeroporti, in sostituzione della partecipazione a mense gratuite di servizio dell'Aeronautica militare » (1263) (previo parere della 5ª Commissione);

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni degli anni dal 1959 al 1964 ad alcune ferrovie in regime di concessione all'industria privata » (1264) (previo parere della 5ª Commissione);

Deputati FODERARO ed altri. — « Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393 » (1273) (previo parere della 2ª Commissione);

alla 8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste):

« Abrogazione del divieto, per gli agenti di polizia giudiziaria, dell'esercizio della caccia, a modifica dell'articolo 70 del testo unico delle leggi sulla caccia, approvato con regio decreto 5 giugno 1939, n. 1016 » (1306);

alla 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

Deputati DE MARIA; DE LORENZO e PIERANGELI. — « Proroga delle disposizioni transitorie per i concorsi a posti di sanitari e farmacisti ospedalieri » (1297);

« Proroga delle disposizioni per i concorsi a posti di sanitari e farmacisti ospedalieri di cui alla legge 10 marzo 1955, n. 97 » (1303).

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 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Estensione ai dipendenti civili non di ruolo delle Amministrazioni dello Stato delle norme sul trattamento di quiescenza e di previdenza vigenti per i dipendenti di ruolo » (1255) (previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione);

« Modificazioni alle norme sull'ammissione e l'avanzamento in carriera degli impiegati civili dello Stato contenute nel testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 » (1256);

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

ALESSI. — « Modificazioni agli articoli 304 e 310 del Codice di procedura penale » (1285);

ALESSI. — « Modifica agli articoli 99 e 100 del Codice penale sulla " recidiva " » (1286);

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Adesione ai seguenti Atti internazionali e loro esecuzione: Convenzione contro la discriminazione nel campo dell'insegnamento, adottata a Parigi il 14 dicembre 1960; Protocollo che istituisce una Commissione di conciliazione e di buoni uffici incaricata di risolvere la soluzione delle controversie tra Stati parti della Convenzione contro la discriminazione nel campo dell'insegnamento, adottato a Parigi il 10 dicembre 1962 » (1249) (previo parere della 6ª Commissione);

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo relativo allo scambio dei reattivi per la determinazione dei gruppi sanguigni, con Protocollo ed Annessi, firmato a Strasburgo il 14 maggio 1962 » (1268) (previ pareri della 5ª e della 11ª Commissione);

« Ratifica ed esecuzione del quarto Protocollo addizionale all'Accordo generale sui privilegi e le immunità del Consiglio d'Europa, firmato a Parigi il 16 dicembre 1961 » (1269) (previo parere della 2ª Commissione);

« Approvazione ed esecuzione del terzo e quarto Protocollo di proroga dell'Accordo di Meyrin del 1º dicembre 1960, istitutivo di una Commissione preparatoria per la collaborazione europea nel campo delle ricerche spaziali, firmati a Parigi rispettivamente il 21 giugno 1963 ed il 13 dicembre 1963 » (1270) (previo parere della 5ª Commissione);

alla 8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste):

« Autorizzazione di spesa per consentire l'applicazione della legge 21 luglio 1960, numero 739 e della legge 14 febbraio 1964, n. 38, nei territori dell'Italia settentrionale colpiti da eccezionali calamità naturali » (1309) (previ pareri della 1ª, della 5ª e della 7ª Commissione);

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

CARUBIA ed altri. — « Inquadramento nei ruoli del Ministero dell'industria e commercio del personale iscritto nei corrispondenti ruoli aggiunti istituiti a norma dell'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 16 » (1277) (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione).

Annunzio di sentenze trasmesse dalla Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con lettera del 12 luglio 1965,

ha trasmesso copia delle sentenze, depositate nella stessa data in Cancelleria, con le quali la Corte stessa ha dichiarato l'illegittimità costituzionale:

degli articoli unici delle leggi regionali siciliane 29 luglio 1957, n. 46, e 12 novembre 1959, n. 29, in materia di agevolazioni fiscali per l'edilizia, nella parte in cui concedono la esenzione dell'imposta di consumo per i materiali impiegati nella costruzione di alberghi (Sentenza n. 65);

dell'articolo 31, primo e secondo comma, del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3270 (legge tributaria sulle successioni), in quanto escludono le aziende agricole dal trattamento disposto per le aziende industriali e commerciali (Sentenza n. 69);

dell'articolo 274, secondo comma, del Codice civile, per la parte in cui dispone che la decisione abbia luogo con decreto non motivato e non soggetto a reclamo, nonchè per la parte in cui esclude la necessità che la decisione abbia luogo in contraddittorio e con assistenza dei difensori; e del terzo comma dello stesso articolo, per la parte in cui dispone la segretezza dell'inchiesta anche nei confronti delle parti (Sentenza n. 70).

Annunzio di determinazioni della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di enti

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso le determinazioni e le relative relazioni concernenti rispettivamente la gestione finanziaria dell'Aero Club d'Italia, per l'esercizio 1963; la gestione finanziaria della Cassa ufficiali dell'aeronautica e Cassa sottufficiali dell'aeronautica, per gli esercizi 1961-62, 1962-63 e 1963-64 e la gestione finanziaria dell'Istituto nazionale per lo studio della congiuntura, per gli esercizi 1962 e 1963 (Doc. 29).

Votazione finale e approvazione del disegno di legge: « Nuove autorizzazioni di spesa per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge 2 giugno 1961, n. 454, e dal regolamento della CEE n. 17/64 del 5 febbraio 1964 » (1281-Urgenza)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la votazione del disegno di legge: « Nuove autorizzazioni di spesa per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge 2 giugno 1961, n. 454, e dal regolamento della CEE n. 17/64 del 5 febbraio 1964 ».

Questo disegno di legge, già assegnato alla 8ª Commissione permanente in sede deliberante, è stato rimesso all'Assemblea per la approvazione finale con sole dichiarazioni di voto.

C A R E L L I , relatore. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* **C A R E L L I , relatore.** Qualche parola di chiarimento perchè l'altro giorno, quando ho chiesto che venisse adottata la procedura urgentissima per il disegno di legge, qualcuno ha domandato di che si trattava. Mi sia consentito allora, signor Presidente, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, di dire che con il 30 giugno 1965 si è chiuso il quinto esercizio del piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura, il cosiddetto « piano verde ». A partire dal 30 giugno, pertanto, rimarrà scoperto un periodo di sei mesi, dal 1º luglio al 31 dicembre, in attesa del piano quinquennale dell'agricoltura che attualmente si trova per il parere presso il CNEL.

Questo è pertanto un disegno di legge ponte, come è stato definito, necessario per poter chiudere alcune questioni relative alla sistemazione agraria nel quadro di un programma passato, e permettere un armonico ed utile aggancio con il piano futuro. Il piano quinquennale, il cosiddetto « piano verde », ha dato un impulso notevole alla sistemazione agricola del nostro Paese, con l'attuazione di un programma di sviluppo di notevole importanza anche nell'interesse della

collaborazione internazionale nell'ambito del MEC.

I 60 miliardi stanziati nel provvedimento servono a potenziare alcune attività, ai fini della sistemazione definitiva di un settore che ci riguarda da vicino. Sono stati, infatti, aumentati per circa 60 miliardi gli stanziamenti degli articoli 5, 7, 8, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 27, e della legge 777, specialmente nel settore dell'agricoltura.

Non tutti gli articoli del « piano verde » sono stati considerati, ma soltanto alcuni punti che interessano maggiormente l'economia agricola del Paese. Cinquanta dei 60 miliardi servono al potenziamento diretto dell'agricoltura: 10 sono destinati a creare le condizioni necessarie per l'erogazione degli aiuti di cui al Fondo agricolo europeo del MEC, il cosiddetto Fondo di garanzia e di orientamento. Infatti, il Regolamento stabilisce che, per poter ottenere stanziamenti da parte del Fondo, e allo scopo di assicurare un'armonia fra le nazioni della Comunità e quelle degli Stati membri, i progetti da finanziare ad opera del Fondo abbiano l'assenso dello Stato membro interessato, e che questo partecipi al finanziamento.

È in questo senso che il disegno di legge va considerato come un provvedimento « ponte », che serva a chiudere un periodo e ad aprire un altro periodo, speriamo ad un livello superiore, e tale da dare alla nostra agricoltura gli auspicati benefici.

Il disegno di legge, poi, tende ad ottenere dalle imprese e dal lavoro agricoli una collaborazione economica ispirata ai principi della giustizia sociale e della Carta costituzionale.

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Signor Presidente, desidero esprimere il mio ringraziamento vivissimo al Senato, e in modo particolare alla Commissione agricoltura, per aver accolto il pressante invito del Governo a pro-

cedere con sollecitudine all'esame e, voglio sperare, all'approvazione di questo disegno di legge, a pochi giorni dalla sua presentazione.

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

COLOMBI. Brevi parole, per motivare il voto contrario del Gruppo comunista.

Devo osservare che le dichiarazioni del relatore e del Ministro non hanno illuminato molto, non hanno offerto materia ...

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Se permette, in Commissione ho parlato moltissimo. Se è un lungo discorso che volete, sono pronto a farlo. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

COLOMBI. ... per alimentare la discussione. Dopo aver lasciato scadere il termine del 30 giugno ...

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Lei non può scambiare la cortesia per fuga. (*Interruzioni dall'estrema sinistra. Replica del senatore Carelli*).

PRESIDENTE. Lasciamo dire al senatore Colombi quello che desidera!

COLOMBI. Dopo aver lasciato scadere il termine del 30 giugno — e suppongo che l'opposizione non abbia responsabilità in questo — il Governo si presenta al Parlamento con un provvedimento, definito « ponte », che proroga e finanzia il « piano verde » per tutto il 1965, in attesa della presentazione di una nuova edizione di detto piano, o qualcosa di simile.

Devo dire che non vedo la necessità di sottoporre la rinnovata edizione del « piano verde » all'esame del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro. Se è vero che è stata un'esperienza così buona, che ha dato i risultati positivi che dite, che bisogno c'è di consultare quest'organo eminente? Non ha il Governo raccolto quest'esperienza? Il Par-

lamento non poteva discutere questi problemi, senza sottoporli a un'esame preventivo? Che cosa si nasconde dietro il fatto di demandare a un esame preventivo il rinnovo di una legge che ha già avuto cinque anni di vita e che dovrebbe aver offerto materia per dare un giudizio sulla sua validità?

Ci si chiede l'approvazione a tambur battente. Il collega Carelli si è presentato qui, alla fine di una lunga e faticosa seduta, chiedendo l'urgentissima, cioè la votazione immediata, senza riferire e senza dibattere, lasciando credere che chi ritardasse di un giorno l'approvazione del provvedimento si renderebbe responsabile non si sa bene di quali disastri per l'agricoltura.

C'è da chiedersi cosa si nasconda dietro il ritardo a porre la questione del rinnovo del « piano verde » e dietro l'improvvisa fretta perchè questo provvedimento sia approvato. Si nascondono contrasti nella maggioranza o in seno alla stessa Democrazia cristiana? Vi è incertezza sulla via da seguire, di fronte ai risultati fallimentari del « piano verde »? Vi è confusione? Forse vi è un po' di tutto questo.

Il fatto è che si è voluto evitare il dibattito su un problema scottante, che non si vuole rendere conto del bilancio di questo piano, che non si vuol dire come sono stati spesi i soldi, a chi sono andati i 500 miliardi ed oltre che sono stati stanziati; non si vuole dire quali risultati economici e sociali sono stati ottenuti. Questa è la questione!

Quando si pone il problema del prolungamento del piano, o del suo rinnovo, sarebbe necessario presentare il consuntivo di una attività e di uno sforzo fatto dallo Stato per cinque anni. Perchè non si è fatto questo? Perchè evidentemente non si dispone di dati convincenti per dimostrare che la linea seguita è una linea giusta, che risponde agli interessi dell'agricoltura e dei contadini.

Il solo dato che potreste presentare, e che avete la disinvoltura di considerare positivo, è quello relativo al numero dei contadini, braccianti, mezzadri, coloni e coltivatori diretti che la vostra politica ha costretto a fuggire dalle campagne, a fare il fagotto

degli stracci e a tentare l'avventura dell'emigrazione interna ed estera.

Non potete certo presentare un bilancio positivo, per quel che riguarda la produzione della carne, malgrado che da Stresa in poi non facciate che chiedere fondi, che concedere contributi, che dire che bisogna concentrare gli sforzi in questo settore; il « piano verde » doveva essere lo strumento propulsore per lo sviluppo del settore zootecnico, ma i risultati sono fallimentari.

Siate certi, signori del Governo e della maggioranza, che i contadini costretti ad emigrare, come quelli che sono rimasti, o che sono costretti a ritornare, trovando le stesse condizioni di sottoccupazione e di sottosalario, non apprezzano la politica dell'efficienza, politica che confermate con i mutamenti apportati con questo provvedimento; mutamenti rispetto al « piano verde » che, come dice la relazione, si esprimono in « una parziale modifica dei modi di utilizzazione e della spesa autorizzata sia in dipendenza degli avvenuti mutamenti nelle condizioni economico-sociali del mondo rurale nonchè delle nuove esigenze che ad esso si pongono in relazione all'efficacia che i diversi tipi di intervento hanno dimostrato in vista della soluzione di tali nuove esigenze ».

È evidente che qui si tratta di mutamenti che si propongono di favorire un più efficace sviluppo produttivistico, vale a dire un'accentuazione della politica che vuole concentrati gli investimenti statali nelle zone di sviluppo e nelle imprese capitalistiche, con il conseguente abbandono della proprietà contadina.

Sarebbe interessante che si facesse un bilancio dei vantaggi derivati all'agricoltura, e in particolare ai contadini italiani, dai primi anni del Mercato comune: bilancio della produzione, della diminuzione dei costi, delle capacità concorrenziali della nostra agricoltura. Bilancio quanto mai opportuno nel momento che si apre una grave crisi del Mercato comune, che tra l'altro dimostra come, negli anni scorsi, i nostri governanti abbiano sottoscritto accordi che contrastavano con gli interessi della nostra agricol-

tura nazionale e con quelli dei contadini italiani.

Certo i grandi proprietari di terra e gli agrari capitalisti sono soddisfatti del Mercato comune. Rendite e profitti sono aumentati, ma non in virtù delle esportazioni, delle facilitazioni avute con « l'apertura di un grande mercato di 160 milioni di uomini a tenore di vita elevato » e di tutti gli altri vantaggi di cui si è parlato quando è stato firmato il trattato di Roma; profitti e rendite sono aumentati grazie alla politica di sostegno del Governo, grazie alla pioggia di miliardi che, anche sotto il regno del centro-sinistra, continua a cadere sulle terre dei grandi proprietari.

Le molteplici iniziative legislative prese dal Governo in questo ultimo anno in materia agraria non hanno giovato nè all'agricoltura nè tanto meno ai contadini.

Si è molto sbandierata la legge sui patti agrari, si era detto che avrebbe messo alle corde i comunisti che hanno assunto un atteggiamento di opposizione, e hanno votato contro, perchè volevano qualcosa di diverso e di meglio. Ma basta vedere quello che sta avvenendo in queste settimane nelle campagne per rendersi conto come i contadini giudicano la vostra legge dei patti agrari. Si trovano di fronte all'intransigenza padronale che rifiuta di applicare la legge, mentre il Governo sta a guardare. Si trovano di fronte all'atteggiamento dei concedenti di terreni a mezzadria che hanno assunto una posizione di disimpegno produttivo; ciò che porta ad una degradazione economica produttiva delle zone mezzadrili, disimpegno che si esprime nell'abbandono della stalla, nella diminuzione del capitale bestiame; disimpegno che si esprime nello sfruttamento degli impianti viticoli fino all'estremo per poi estirparli e sostituirli con il prato o il pioppeto; sfruttano quello che c'è, con meno mano d'opera possibile, e cercano il superamento della mezzadria con il passaggio alla conduzione diretta o mista, facendo decadere il mezzadro nella categoria sottostante del salariato o del colono. Altro che miglioramento delle condizioni contrattuali di vita e di lavoro del mezzadro! Altro che superamento della mezzadria con il passag-

gio della terra al mezzadro! Siamo di fronte alla degradazione economica quale premessa del decadimento del mezzadro nella categoria dei nullatenenti, dei braccianti disoccupati. I concedenti non investono capitali, non rispettano la legge ed i mezzadri, malgrado la legge sui patti agrari, sono obbligati a lottare, a fare lo sciopero delle consegne, a manifestare nelle aziende per indurre i padroni a chiudere i conti, a rispettare la legge, a fare le innovazioni e, se non se la sentono di farle essi stessi, a vendere la terra al mezzadro che la lavora o permettergli di poter usufruire del diritto di surroga.

Sta per essere varata la legge sugli enti di sviluppo, ma a che cosa servono questi enti senza le Regioni, senza mezzi e senza poteri, e che appaiono decrepiti ed inefficienti prima di nascere? Anche in questo campo il ritardo prima e la fretta poi indicano contrasti, indecisioni e confusione. Per anni la sola attività degli enti di riforma è stata quella di pagare i funzionari, i quali sono stati messi nella condizione di non poter far niente, discreditando la istituzione, danneggiando l'agricoltura e soprattutto gli assegnatari. Stiamo arrivando alla presentazione della legge Truzzi-Bonomi, ad un ritorno bonomiano alle forme corporative fasciste di nefasta memoria. L'iniziativa è degna dell'uomo, ma il fatto che il centro-sinistra dimostri di avallare questa enormità supera ogni immaginazione. È difficile immaginare come alcuni dei partiti del centro-sinistra possano accettare una proposta di questo genere. Comunque, di questo si discuterà alla ripresa dei lavori.

Forse la maggioranza si è illusa, con tutte queste iniziative legislative, di confondere le idee ai contadini, di nascondere i veri propositi e di rendere così più difficile la lotta delle masse contadine. Mi sembra però che tutto quello che è avvenuto e avviene nelle campagne, con le grandi lotte braccianti in Puglia, nella Valle Padana, in Sicilia e in tutta l'Italia, con le lotte dei coloni e dei mezzadri, dimostri in modo convincente che le masse non si lasciano ingannare; l'aggravarsi della crisi dell'azienda e proprietà contadina, il peggioramento delle condi-

zioni dei braccianti è la diretta conseguenza di questa politica; i contadini si rendono conto, sempre più e sempre meglio, che le classi dirigenti e il Governo tentano di risolvere i problemi della crisi dell'agricoltura sulla pelle dei contadini.

Votando contro questo provvedimento, noi votiamo contro la politica agraria del centro-sinistra; votiamo contro la politica che vuole il concentramento degli investimenti nelle zone di sviluppo e nelle imprese capitalistiche; votiamo contro la politica antidemocratica e reazionaria di abbandono dell'azienda e della proprietà contadina. Noi siamo favorevoli ad una politica di incentivazione, a patto però che l'incentivazione serva in primo luogo ai contadini che lavorano la terra, serva loro per risolvere i problemi dell'ammodernamento aziendale, per aumentare la produzione, diminuire i costi, collocare vantaggiosamente i loro prodotti. Una politica di incentivi, indirizzata a sostenere tutta l'agricoltura, e in primo luogo la grande massa di milioni di contadini, può dare dei risultati positivi dal punto di vista economico e sociale. Una politica che concentra il denaro pubblico su un numero ristretto di aziende e di proprietà capitalistiche porta alla rovina centinaia di migliaia di aziende familiari, con grave pregiudizio della produzione e con effetti sociali disastrosi. Per dare buoni risultati la politica degli incentivi deve essere legata ad una politica di riforma agraria. E infine chiediamo che la distribuzione degli incentivi non sia affidata ad una cricca camorristica che ubbidisce unicamente ai propri interessi di consorteria.

Per tutte queste ragioni il Gruppo comunista voterà contro il disegno di legge di proroga del « piano verde ». Quando verrà in discussione il rinnovo del « piano verde », o qualunque altro disegno di legge che lo sostituisca, il nostro Gruppo affronterà il dibattito sui problemi che pone la crisi agraria e chiederemo ai contadini di sostenerci con la loro azione per un mutamento radicale della politica agraria del Governo. *(Applausi dall'estrema sinistra)*.

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

J A N N U Z Z I . Signor Presidente, giorni fa fu avanzata la proposta di ridurre il tempo per le dichiarazioni di voto a cinque minuti; quella proposta non è ancora approvata perchè rinviammo la modifica del Regolamento, ma io intendo applicare questo criterio fin da adesso.

Prendo la parola per esprimere l'adesione del mio Gruppo a questo disegno di legge e per rilevare che avrei desiderato che fosse interpellata anche la Giunta per il Mezzogiorno del Senato, dal momento che l'articolo 4 del disegno di legge prevede particolari provvidenze a favore delle regioni del Sud. Non pongo comunque formalmente una eccezione su questo punto per non ritardare l'iter della legge che è urgente. Prendo però lo spunto da questa considerazione per fare una raccomandazione all'onorevole Ministro.

Pochi giorni fa si è discussa qui la legge sugli interventi straordinari nel Mezzogiorno, di cui ho avuto l'onore di essere relatore. Come lei sa, onorevole Ministro, gli articoli 9, 10 e 11 di tale legge si occupano in modo particolare degli interventi straordinari in agricoltura nel Mezzogiorno. In occasione di quella discussione è stato unanimemente ritenuto, del resto in conformità della legge, che il « piano verde » e tutti gli altri interventi del Ministero dell'agricoltura nella economia agricola debbano essere considerati come integrativi degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno, e soprattutto debbano essere, nei piani d'intervento, coordinati in maniera che non si verifichi carenza di interventi in alcune zone, mentre in altre si verifica duplicazione di interventi. Questa raccomandazione va fatta in maniera del tutto particolare.

Oggi viene approvato questo disegno di legge sul « piano verde » che ha natura di ponte verso l'approvazione dei piani generali della programmazione nazionale e del primo piano pluriennale per il Mezzogiorno: oggi stesso esamineremo nuovamente la legge sugli enti di sviluppo rimessa al Senato, con alcune modifiche, dalla Camera dei deputati. Alla legge sul Mezzogiorno che, come ho detto, si occupa del settore agricolo in modo particolare, ho già accennato. Ebbene, nelle attuazioni di tutte queste leggi, è necessario un sistema di coordinamento degli or-

gani che ad esse presiedono, che eviti inorganiche e dispersive forme d'intervento a favore dell'agricoltura. Altre raccomandazioni non debbo fare. Do la piena adesione del mio Gruppo e mia all'approvazione del disegno di legge in oggetto. (*Applausi dal centro*).

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI-AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Ritengo doveroso rispondere subito alle cortesi raccomandazioni rivoltemi dal senatore Jannuzzi a nome del Gruppo della Democrazia cristiana. Senatore Jannuzzi, io concordo completamente con le sue considerazioni e sono lieto di poter aggiungere che accolgo senza riserve le raccomandazioni da lei formulate; esse rispondono in pieno allo spirito di questa legge, e non solo di questa legge, ma di tutta l'azione che noi andiamo svolgendo nel campo dell'agricoltura.

JANNUZZI. La ringrazio, onorevole Ministro.

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

TORTORA. Onorevoli colleghi, anche io sarò estremamente breve, e non perchè a noi manchino le idee sui problemi dell'agricoltura; anzi, ci piace esaminare questi problemi con estrema concretezza, rifiutando atteggiamenti propagandistici. Ma non è il caso in questo momento di affrontare tutta la problematica del settore.

Il problema va inquadrato nelle sue reali proporzioni. Io debbo anzitutto respingere un'affermazione del senatore Colombi: non è vero che vogliamo sottrarci al dibattito sui problemi dell'agricoltura, sulle esperienze del passato e sul bilancio stesso del « piano verde »; ma questo in esame è un provvedimento-ponte, il che significa che noi riem-

priamo un vuoto che occorre necessariamente riempire. Non potevamo certo anticipare i tempi.

I problemi dell'agricoltura saranno affrontati in sede di discussione della programmazione: la relazione dice, infatti, che verrà adottato un nuovo provvedimento a carattere pluriennale per lo sviluppo agricolo, provvedimento che sarà predisposto dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste nel quadro generale della programmazione. Evidentemente in quel momento ogni Gruppo politico avrà l'opportunità di far sentire la propria opinione e di affrontare criticamente il problema nel suo complesso. Oggi questo non è possibile, oggi non è il caso di fare considerazioni critiche ed eventualmente di votare contro questo provvedimento-ponte. Come potremmo giustificare la nostra posizione negativa nei confronti di questo provvedimento, per esempio, dinanzi ai cooperatori che hanno presentato numerosissime domande di finanziamento, dinanzi ai contadini, agli agricoltori in genere, dal momento che in agricoltura non v'è nessuno che possa fare vita allegra e dormire sonni tranquilli?

ADAMOLI. La vita allegra la fanno gli agrari.

TORTORA. Non diciamo queste cose esclusivamente in chiave polemica in una sede così seria ed importante. Diceva un collega senatore siciliano, il senatore Marullo, constatando che il problema dell'agricoltura è affrontato in modo inadeguato in ogni angolo del mondo, anche perchè nessuno ha finora scoperto la bacchetta magica, che nella vita ci si può rovinare in tre modi: con le donne, con il gioco e con l'agricoltura. Ed è proprio vero: l'investimento peggiore che si possa fare è quello in agricoltura. Che ci siano poi da rinnovare e riformare strutture, affrontare determinati gravi problemi di squilibrio, trovare strumenti adatti ed idonei a risolverli, questo è un altro discorso, e sarà fatto; ma che oggi in agricoltura si possa affrontare il domani con tranquillità, che vi siano possibilità per grandi operazioni speculative, non credo si

possa sostenere, e sono certo che ne sei convinto anche tu, collega Adamoli.

Così come è già stato detto dal collega Carelli, sono state fatte anche determinate scelte che non possono nuocere. Sono state cioè scelte talune voci che acquistano una importanza rilevante in questo particolare momento. Infatti gli stanziamenti più consistenti si riferiscono a contributi per opere di miglioramento fondiario, per opere di miglioramento in montagna, per la meccanizzazione, per il credito di conduzione, nonché ad agevolazioni per la costruzione di impianti cooperativi e ad interventi per lo sviluppo dell'organizzazione e dell'attrezzatura di mercato, per l'irrigazione e la bonifica, lo sviluppo e il consolidamento della proprietà contadina, e così via.

Va considerato altresì che questi fondi vanno ad aggiungersi agli altri già stanziati e non potranno certo essere in stridente contraddizione con quello che andremo a fare in sede di programmazione per determinare le possibilità di sviluppo della nostra agricoltura.

Un'ultima osservazione. Con il presente disegno di legge noi autorizziamo anche le spese per il Fondo agricolo europeo. Conosciamo tutti qual è la situazione che si è venuta a determinare in sede comunitaria. Noi fino ad oggi abbiamo più versato in questo Fondo che prelevato da esso; si imponevano quindi degli adeguamenti che metterebbero il nostro Paese in diversa posizione, in quanto non potevamo eternamente accettare un regolamento che poneva in condizioni di assoluta inferiorità quanto meno i nostri esportatori di prodotti ortofrutticoli. Noi sappiamo che per questi problemi si è battuto con molto vigore il nostro Ministro dell'agricoltura, e gliene diamo volentieri atto, così come abbiamo già fatto in una precedente occasione; però noi sappiamo che sussiste una situazione che potrebbe essere superata, ma che attualmente si può definire di crisi.

Noi continuiamo ad effettuare i versamenti al Fondo, e sta bene; però, se si permanesse in una crisi, è evidente che si dovrebbe esaminare a fondo la situazione, perchè gravi sarebbero le ripercussioni, soprattutto nel campo dell'agricoltura, se non riuscis-

simo ad esportare prodotti ortofrutticoli, e colpirebbero i produttori, i lavoratori, colpirebbero, in una parola, zone economiche molto importanti del nostro Paese, tutto il mondo agricolo.

Noi affronteremo certo il problema in modo molto più serio e approfondito, e diamo atto al Ministro dell'agricoltura di aver richiesto la convocazione delle Commissioni agricoltura ed esteri appunto per esporre e dibattere la situazione. Comunque noi pensiamo che questa crisi fosse inevitabile, poichè evidentemente non si poteva più rimanere in una posizione di braccio di ferro — che non porta a nessuna conclusione — tra coloro che vogliono fare dell'Europa unita l'occasione per affermare un nuovo tipo di nazionalismo ispirato alle nuove esigenze dei mercati internazionali e coloro che invece vorrebbero costruire l'Europa su basi democratiche, e perciò attuando gradualmente il principio della sovranazionalità e assegnando progressivamente nuovi e maggiori poteri al Parlamento europeo. Quindi, aver collegato i problemi dell'agricoltura a questi principi credo sia stata cosa saggia, e noi ci auguriamo che non si pervenga nuovamente a compromessi che lascino la situazione immobile, per cui potremmo assistere ancora a questo eterno braccio di ferro che non costruisce nulla, e può lasciare campo libero a determinate forze politiche (quelle dei monopoli o quelle di certi nazionalismi europei) che pian piano corrodono il grande disegno democratico dell'unità europea.

Su questi problemi, comunque, si farà una discussione approfondita, e in proposito desidero sottolineare una frase del Ministro dell'agricoltura il quale ha affermato in Commissione che, recandosi in sede comunitaria, desidera avere alle spalle l'opinione del Parlamento italiano. È quello che vogliamo noi: noi auspichiamo che il Parlamento sia investito in pieno di questi problemi.

Queste sono le osservazioni che desideravo fare e che, tutto sommato, consentono al Gruppo socialista di votare a favore del disegno di legge in esame.

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

M I L I L L O . Il mio Gruppo voterà contro questo provvedimento, signor Presidente, signor Ministro e onorevoli senatori. Intanto per una ragione politica generale, anche se in questo caso non determinante. Non è possibile che il Parlamento continui ad essere posto sistematicamente di fronte a scadenze improvvise, ad urgenze ingiustificate. Non è certo da oggi che si sapeva che il « piano verde » trovava il suo compimento entro il giugno 1965. Non solo il Governo non ha provveduto in tempo all'elaborazione del progetto che dovrebbe far seguito a quel piano, ma non ha neanche predisposto l'attuale provvedimento in tempo utile perchè esso fosse esaminato e approfondito dal Parlamento nel modo più congruo.

Questo provvedimento risulta presentato al Senato soltanto il 2 luglio, e a distanza di pochi giorni noi siamo chiamati ad approvarlo. Si dice che è un provvedimento ponte. In realtà è un provvedimento che costituisce la prosecuzione del « piano verde », è un provvedimento che pone il Parlamento di fronte a due problemi. Il primo problema, che viene toccato tangenzialmente, inserito così, *per incidens*, è quello del Fondo agricolo del Mercato comune, problema che non riveste alcun carattere di urgenza, che doveva essere approfondito e su cui ben pochi elementi di giudizio abbiamo. Speriamo nei prossimi mesi, anche attraverso la relazione che domani avremo in sede di Commissioni congiunte degli esteri e della agricoltura, di poter finalmente approfondire le questioni della CEE che, soprattutto nel settore agricolo, è oggi chiaramente in crisi; ragione, questa, che avrebbe dovuto ulteriormente sconsigliare di inserire lo stanziamento di 10 miliardi in relazione al Fondo agricolo europeo in questo provvedimento.

Ma pur prescindendo da tutto ciò, noi non possiamo approvare un provvedimento che rappresenta un ulteriore capitolo della politica agraria da noi sempre avversata, e non solo come socialisti unitari ma anche come PSI nel suo complesso, fin da quando il « piano verde » fu discusso ed approvato nel 1961. Il « piano verde », anche se il relatore ha tracciato un quadro roseo dei suoi risultati, è responsabile non solo di non aver risolto

la crisi agraria, ma di aver altresì aggravata la crisi della piccola azienda per il solo fatto che gli investimenti, i contributi, gli incentivi da esso previsti sono, in definitiva, assoggettati al beneplacito della burocrazia ministeriale e (soprattutto) del capitale bancario. Evidentemente per quest'ultimo solo fatto il « piano verde » non poteva che rafforzare le strutture agrarie esistenti, strutture capitalistiche più forti.

Il « piano verde » ha dimostrato di non essere in grado di affrontare i problemi dell'agricoltura, tra i quali fondamentale quello del rinnovamento delle strutture agricole, e in particolare del rafforzamento della piccola proprietà e della piccola azienda contadina. E proprio perchè il disegno di legge al nostro esame è la prosecuzione di quella politica, noi non possiamo che ribadire il giudizio negativo che demmo fin dal primo momento del « piano verde ».

Oltretutto oggi gli stessi organi ministeriali non possono negare, almeno parzialmente, gli aspetti negativi dell'applicazione del « piano verde », tanto che l'onorevole Ministro, in Commissione, ha assicurato che di tali aspetti negativi si sarebbe tenuto il debito conto nell'elaborazione del nuovo piano. E questo è un motivo di più non per approvare un nuovo stanziamento che raggiunge la cifra rispettabile di 50 miliardi, ma per modificare profondamente, radicalmente i criteri del piano quinquennale di intervento nell'agricoltura, che costituisce poi il perno fondamentale della politica agraria nazionale.

Il nostro voto contrario vuol dire appunto anche questo: vuol significare la riaffermazione dell'esigenza sempre più incalzante di dare all'agricoltura italiana un nuovo sviluppo attraverso una linea politica radicalmente nuova. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

T E D E S C H I . Pur nella necessaria stringatezza del dibattito, mi pare che occorra formulare alcune affermazioni nell'in-

tento di dimostrare che la garanzia della continuità di un programma di coordinamento degli investimenti statali, rispettoso delle esigenze che si manifestano nel mondo dell'agricoltura e sorretto da un finanziamento che, per entità e durata, consenta di conseguire contemporaneamente le due fondamentali finalità dell'incremento e del rinnovamento, costituisce il motivo dominante della politica agraria di questo Governo e della maggioranza che lo sorregge. E mi pare di dover anche affermare che tali essenziali caratteristiche della politica agraria non sembrano affatto essere disattese, come taluno pare ritenere, dal provvedimento, che viene denominato « ponte », oggetto oggi del nostro esame e concernente le nuove autorizzazioni di spesa che vengono disposte sulla legge n. 454.

Con ciò s'intende esprimere un esplicito apprezzamento per l'azione del Ministro dell'agricoltura che con la procedura adottata permette il conseguimento, a nostro giudizio, di alcuni obiettivi di non trascurabile importanza nè sul piano politico nè sul piano di una più approfondita valutazione di merito in ordine ai provvedimenti considerati necessari per l'auspicato rilancio della nostra economia agricola.

Il provvedimento transitorio che stiamo per approvare ci consente, infatti, in primo luogo di predisporre un nuovo provvedimento pluriennale avendo il tempo necessario per conoscere al riguardo l'autorevole parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che mi pare un parere da ascoltare e da sentire per la competenza e per la serietà con cui in quella sede si è sempre discusso dei problemi dell'agricoltura, e avendo soprattutto, a mio parere, anche la possibilità di acquisire la conoscenza di elementi indispensabili di valutazione e di giudizio riguardanti il periodo di applicazione del vecchio « piano verde », avuto riguardo alle assicurazioni che l'onorevole Ministro ci ha cortesemente fornito in sede di discussione di questo provvedimento in Commissione di agricoltura.

In secondo luogo, mi pare che questa procedura ci consenta di avere la possibilità di conoscere, fin da ora — e mi sembra un

elemento di valutazione estremamente importante — quali siano i criteri orientativi di spesa che caratterizzano questo provvedimento transitorio come un indice degli orientamenti di politica agraria cui probabilmente, anzi quasi certamente, si atterrà il Governo nell'elaborazione del nuovo piano pluriennale. Trattasi di una preziosa, direi, anticipazione, non foss'altro per dimostrare la costanza di un indirizzo che trae origine da una convinzione profonda e responsabile secondo la quale la concentrazione degli interventi in alcuni settori d'importanza fondamentale costituisce l'unico mezzo idoneo per il superamento delle strozzature esistenti.

In terzo luogo, infine, la procedura adottata ci consente di evitare, come giustamente viene messo in luce, del resto, nella stessa relazione, soluzioni di continuità nell'intervento dello Stato a favore dell'agricoltura; con l'intento, appunto, di non rallentare un processo di modernizzazione che, nonostante le difficoltà, tuttavia gradualmente avanza.

Avuto riguardo a queste note positive, il Gruppo socialista democratico annuncia il proprio voto favorevole al disegno di legge, intendendo peraltro circoscrivere il proprio giudizio nell'ambito della validità temporale delle norme che stiamo esaminando e disponendosi con animo aperto e pronto ad accogliere ogni positivo suggerimento che da qualunque settore dovesse provenire nel corso della discussione che fra non molto dovremo necessariamente fare sul provvedimento a carattere pluriennale per lo sviluppo agricolo, al quale ci auguriamo peraltro di essere in grado di assicurare un contributo di idee pari all'importanza dell'impegno politico che la sua approvazione potrà comportare. (*Applausi dal centro-sinistra*).

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

G R I M A L D I . Prendo la parola per annunciare anzitutto il voto favorevole del Gruppo al quale appartengo al disegno di legge in esame, voto favorevole che non vuole costituire, indubbiamente, una concordanza con le linee programmatiche del Governo,

ma che è fine a se stesso. Noi approviamo questo disegno di legge perchè riteniamo che non poteva lasciarsi scoperto il semestre che va dal 1° luglio 1965 al 1° gennaio 1966 di quelle provvidenze che già erano state emanate e disposte con il « piano verde » e che avevano determinato una giusta attesa in larghi ceti, specialmente di piccoli e medi imprenditori agricoli, i quali aspettano che le loro domande tempestivamente presentate vengano assistite dalle provvidenze previste dalla citata legge, la cui applicazione è mancata sia per lo scadere della sua validità sia per la mancanza dei fondi. Ecco perchè, con tutte le critiche e con le riserve che esprimeremo al momento in cui si discuterà il piano quinquennale di sviluppo, noi avvertiamo la necessità di non negare agli imprenditori agricoli piccoli e grandi che attendono il soddisfacimento di tali loro bisogni il nostro voto favorevole e il nostro consenso.

Le critiche, signor Ministro, come abbiamo detto, le faremo al momento in cui sarà portato al nostro esame il piano quinquennale di sviluppo, quando vorremo vedere con chiarezza quale è il consuntivo dei cinque anni di attività del « piano verde ». Noi chiediamo sin da ora che il Senato sia posto in grado, attraverso tutti gli atti che possono e debbono essere messi a disposizione, di avere la cognizione più ampia e globale dell'attività che il Governo ha svolto. Attraverso l'esatta conoscenza del consuntivo le critiche avranno il significato anche di un suggerimento sia sui vari stanziamenti sia sugli orientamenti che da essi scaturiranno. Oggi approviamo perchè questo è un provvedimento di legge che noi abbiamo definito « ponte » tra i due periodi che dobbiamo unire nell'interesse generale. Però non possiamo non raccomandare, come abbiamo già fatto in Commissione, due punti essenziali: primo, occorre tener conto che uno dei motivi che hanno « handicappato » lo svolgimento rapido delle pratiche degli agricoltori è stata l'enorme burocratizzazione delle procedure previste dal « piano verde » per potere avere le provvidenze che esso accorda; secondo, raccomandiamo vivamente al signor Ministro di tener conto, nella elaborazione del piano quinquennale di sviluppo, delle zo-

ne di cui non si occupa la Cassa per il Mezzogiorno. Come vede, signor Ministro, in omaggio a un suo cortese invito, non le chiamo più zone di abbandono, dico zone delle quali non si occupa la Cassa per il Mezzogiorno. Queste zone — è un motivo ricorrente che instancabilmente viene fuori dal mio cuore con spontaneità perchè parlo delle mie terre, delle mie montagne — non devono essere trascurate.

FERRARI - AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Dobbiamo interessarcene in modo costruttivo.

GRIMALDI. Grazie, signor Ministro. La Cassa per il Mezzogiorno non si occupa di queste zone e più voci si sono levate a esprimere una protesta. Il senatore Genco, al quale ho fatto eco io, ha parlato di Matera; ma Enna forse più di Matera ha il triste primato della miseria e il diritto quindi di portare l'espressione della fame e del bisogno.

Non è demagogia; a me non piace la demagogia, a me piace dire la verità per quella che è!

E questa raccomandazione, signor Ministro e onorevoli senatori, io la pongo fin d'ora; noi abbiamo il dovere di assistere, con tutti i mezzi a nostra disposizione, anche le zone meno progredite economicamente, più lente al pronto sviluppo ma dove vi è una popolazione fedele allo Stato, devota, buona, fatta di cittadini, che sono un po' all'antica nel senso nobile della parola, che non possono essere trascurati; anzi colgo subito l'affermazione del Ministro per ripetere che devono essere aiutati, incoraggiati e sorretti.

Con queste riserve e con queste raccomandazioni esprimiamo il voto favorevole del nostro Gruppo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

Si dia lettura del testo del disegno di legge approvato, articolo per articolo, dalla 8^a Commissione.

NENNI GIULIANA, *Segretaria:*

Art. 1.

Per attuare le iniziative e gli interventi di cui ai sottoindicati articoli della legge 2 giugno 1961, n. 454, le autorizzazioni di spesa ivi previste, per l'esercizio finanziario 1965, sono aumentate nelle seguenti misure:

	Milioni di lire
Art. 5 - Ricerche di mercato . . .	200
Art. 7 - Attività dimostrativa ed assistenza tecnica . . .	500
Art. 8 - Contributi per opere di miglioramento fondiario . . .	9.000
Art. 13 - Contributi per opere di miglioramento in mon- tagna	4.500
Art. 14 - Miglioramento delle pro- duzioni pregiate	1.000
Art. 15 - Difesa delle piante dalle cause nemiche	200
Art. 18 - IV comma: contributi per la meccanizzazione	5.000
Art. 19 - Credito di conduzione . . .	3.500
Art. 20 - Agevolazioni per la costitu- zione di impianti coopera- tivi ed interventi per lo sviluppo della coopera- zione:	
— primo comma	6.000
— quinto comma	200
Art. 21 - Organizzazione ed attrezza- ture di mercato	3.500
Art. 22 - Irrigazione e bonifica . . .	3.000
Art. 23 - Opere pubbliche di bonifi- ca montana	3.000
Art. 27 - Sviluppo e consolidamento della proprietà contadina:	
— primo capoverso del I comma	2.500
— secondo capoverso del I comma	400

I limiti d'impegno previsti dall'articolo 9, quarto comma e dall'articolo 16, primo com-

ma, lettera b), della legge 2 giugno 1961, n. 454, sono aumentati per l'esercizio 1965, rispettivamente, di lire 600 milioni e di lire 300 milioni.

È altresì aumentata di lire 600 milioni l'autorizzazione di spesa per oneri di carattere generale di cui all'articolo 41 della legge citata.

A favore del fondo di rotazione, istituito con la legge 8 agosto 1957, n. 777, è autorizzata l'ulteriore anticipazione di lire 6.000 milioni.

Art. 2.

Le somme di cui al precedente articolo saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario 1965.

Per effetto dell'aumento dei limiti di impegno, di cui al secondo comma del precedente articolo, le annualità da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, ai sensi degli articoli 9 e 16 della legge 2 giugno 1961, numero 454, sono aumentati rispettivamente:

per il limite di impegno di cui all'articolo 9, quarto comma, della citata legge, in ragione di lire 600 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1965 al 1966;

per limite di impegno di cui al primo comma, lettera b), del detto articolo 16, in ragione di lire 300 milioni, per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1965 al 1980.

Le somme stanziare ai sensi della presente legge ed eventualmente non impegnate nell'esercizio possono essere impegnate negli esercizi successivi.

Art. 3.

Le direttive stabilite ai sensi dell'articolo 3, terzo comma, della legge 2 giugno 1961, n. 454, per l'esercizio 1964-65, sono applicabili anche per le iniziative e gli interventi da attuarsi successivamente al 30 giugno 1965.

Le disposizioni di cui all'articolo 40 della citata legge si applicano anche per la ripartizione territoriale delle spese di cui all'articolo 1.

Art. 4.

È autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per la concessione di contributi in conto capitale nelle spese di esecuzione dei progetti ammessi — anche anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge — ai benefici di cui alla parte seconda del regolamento n. 17/64 in data 5 febbraio 1964 del Consiglio dei ministri della Comunità economica europea, relativo alle condizioni di concorso del Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia.

I contributi possono essere concessi sino al 20 per cento della spesa ritenuta ammissibile, elevabile al 30 per cento nei territori di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 646. Tuttavia per le iniziative assunte da enti di sviluppo, da consorzi di bonifica e di miglioramento fondiario, da cooperative, nonché da consorzi di produttori agricoli, nell'interesse di una pluralità di aziende per finalità di valorizzazione, la misura del contributo può raggiungere il 40 per cento della spesa ritenuta ammissibile.

Alla concessione e liquidazione dei contributi provvede il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, cui spetta di stabilire, con apposito decreto, i criteri per l'attuazione degli interventi.

Art. 5.

Per far fronte alla spesa di lire 59 miliardi e 100 milioni prevista dall'articolo 1, primo, terzo e quarto comma e dall'articolo 4, il Ministro del tesoro è autorizzato a contrarre nell'esercizio 1965, mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino alla concorrenza di un ricavo netto pari all'ammontare di detta spesa e delle somme per interessi ed oneri relativi all'esercizio stesso.

I mutui di cui al precedente comma, da ammortizzarsi in un periodo non superiore a vent'anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro e il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da

approvarsi con decreti del Ministro medesimo.

Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro. Le rate saranno iscritte negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro e specificatamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche, a decorrere dall'esercizio 1966.

Alla spesa di lire 900 milioni, derivante, per l'esercizio finanziario 1965, dall'aumento dei limiti di impegno di cui al secondo comma dell'articolo 1, sarà fatto fronte con le entrate provenienti dalla gestione di importazione di oli di semi *surplus* condotta per conto dello Stato.

Le somme stanziare ai sensi della presente legge ed eventualmente non impegnate nell'esercizio 1965 saranno portate in aumento delle disponibilità degli esercizi successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle variazioni di bilancio connesse con l'applicazione della presente legge.

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

È approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Delega al Governo per l'organizzazione degli Enti di sviluppo e norme relative alla loro attività » (519, 643, 769 e 771-B) (Approvato dal Senato, nel testo risultante dall'unificazione del disegno di legge del Governo e dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Coppo ed altri, Milillo ed altri e Bitossi ed altri, e modificato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Delega al Governo per l'organizzazione degli Enti di sviluppo e norme relative alla loro attività », già approvato dal Senato, nel testo risultante dall'unificazione del disegno di legge del Governo e dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Coppo ed altri, Mi-

lillo ed altri e Bitossi ed altri, e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Di Rocco. Ne ha facoltà.

D I R O C C O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prendo la parola per fare alcune brevi dichiarazioni allo scopo di dissipare l'atmosfera equivoca che si è determinata a seguito della esclusione dell'Ente di riforma agraria siciliano dagli enti e sezioni di riforma fondiaria contemplati all'articolo 1 del disegno di legge che oggi torna all'esame del Senato. Esclusione conseguente all'approvazione nell'altro ramo del Parlamento dell'emendamento soppressivo proposto dall'onorevole Ballardini.

Ciò faccio perchè sono stato proprio io, in quest'Aula, ad esprimere a nome della Commissione il parere contrario all'identico emendamento soppressivo presentato dai senatori Cipolla, Conte ed altri.

Come è noto, il disegno di legge presentato dal Governo venne ampliato e integrato dall'8ª Commissione sia per precisare meglio i compiti degli enti di sviluppo, sia per eliminare le perplessità manifestate dalla Corte dei conti nella determinazione n. 332.

Modificando attraverso gli emendamenti del relatore Bolettieri l'originario testo governativo anche nei confronti dell'Ente siciliano, la maggioranza della Commissione ed il suo presidente furono mossi unicamente dall'intento di far partecipare in misura più ampia ed in modo più sicuro e concreto la Regione siciliana ai benefici previsti dalla legge.

Infatti, secondo il disegno di legge governativo, la spesa autorizzata, allora fissata in 32 miliardi annui, doveva servire alla concessione di contributi: a) per le spese di personale e di funzionamento degli enti; b) per l'attuazione degli interventi e delle attività di sviluppo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1962, n. 948; c) entro il limite del 5 per cento, per provvedere ad attività, studi e ricerche anche mediante concessione agli enti di cui all'articolo 32 della legge sul « piano verde ».

Orbene, senza le modifiche proposte dalla Commissione del Senato, l'ERAS avrebbe potuto usufruire soltanto dei contributi per spese di personale e di funzionamento e senza garanzia sulla entità dei medesimi, per la necessaria discrezione dell'Amministrazione statale nella ripartizione dell'unica somma stanziata fra le tre suddette finalità.

L'ERAS perciò restava escluso dai contributi per gli interventi e le attività di sviluppo, e la Regione veniva ad essere privata di una parte dei fondi stanziati che, come lo stesso Ministro affermò in quest'Aula, sarebbero stati molto cospicui e superiori a quelli di qualsiasi altro Ente di ogni altra parte d'Italia.

Di fronte a questa privazione si rese necessaria la modifica del testo governativo per ammettere anche la Regione siciliana a partecipare integralmente agli stanziamenti governativi eliminando ogni possibile controversia.

Ma c'era ancora un altro importante motivo per dimostrare l'opportunità di inserire nella legge l'ERAS, ed era quello di far partecipare anche questo Ente alle provvidenze disposte per il personale, offrendo ad esso la possibilità di alleggerirsi di quella aliquota del personale stesso che, ai sensi dell'articolo 8, può essere trasferita agli enti di nuova istituzione e, ai sensi dell'articolo 10, può essere immessa nei ruoli ad esaurimento del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Ho detto provvidenze perchè da una parte si sarebbe sollevata la Regione da gravi oneri e dall'altra si sarebbe venuti incontro alle istanze del personale che, nella imminenza della discussione del disegno di legge in Aula, profittando della presenza a Palermo del Ministro dell'agricoltura, gli aveva presentato, attraverso i suoi organi rappresentativi, un ordine del giorno in cui chiedeva di poter usufruire delle disposizioni del disegno di legge ed in particolare di quella che consente il passaggio nei ruoli del Ministero dell'agricoltura. Infatti, il personale dell'ERAS aveva accolto con soddisfazione il testo del disegno di legge approvato dal Senato che avrebbe consentito all'Ente da cui dipende di partecipare a pieno titolo a

quanto stabilito per gli impiegati degli Enti di sviluppo.

Con l'emendamento della Camera, invece, proprio quel passaggio ai nuovi enti e nei ruoli del Ministero non sarà più possibile, e al disappunto del personale si aggiunge il notevole onere finanziario che la Regione dovrà sopportare.

L'aliquota di personale che avrebbe potuto passare allo Stato si calcolava uguale ad un terzo. Da semplici calcoli aritmetici, sulla base delle retribuzioni attuali, riducendo, in ipotesi, la durata del rapporto tra l'Ente ed il personale al minimo di 20 anni tra servizio attivo ancora da prestare e periodo medio di quiescenza, il carico finanziario della Regione risulta non inferiore alla somma di 40 miliardi per il ventennio ipotizzato.

Dall'esame che del problema non si mancò di fare non risultò nè compromessa nè mortificata l'autonomia regionale sulla materia; nè poteva, ovviamente, esserci intenzione alcuna di ledere le prerogative statutarie della Regione come malevoli illazioni ancora oggi vorrebbero far credere.

La nostra certezza su questo punto derivava anzitutto da autorevoli precedenti in cui lo Stato ha legiferato in materia di agricoltura anche per la Sicilia, senza che nessuna voce si sia levata fuori e dentro le Assemblee nazionali per eccepire vizi di incostituzionalità. Tra le molte leggi agrarie nazionali che hanno efficacia nel territorio della Sicilia cito la legge sul « piano verde » (2 giugno 1961, n. 454) e quella che reca provvidenze per la zootecnia, olivicoltura e bieticoltura (23 maggio 1964, n. 404) che recano entrambe un articolo, rispettivamente il 40 la prima e l'11 la seconda, che dice: « le disposizioni della presente legge si applicano anche a favore delle Regioni a statuto speciale ».

Il nostro avviso è confermato anche dallo stesso operato della Camera dei deputati che ha soppresso all'articolo 1 l'inciso di valore puramente nominalistico, ma ha confermato per l'ERAS i compiti previsti da questa legge all'articolo 3 per tutti gli altri enti, riconoscendo anche all'ERAS le capa-

cià operative di un ente di sviluppo e disponendo per l'ERAS anche in ordine alla assegnazione dei fondi.

Peraltro la Corte costituzionale ha ammesso l'intervento dell'attività legislativa nazionale nella materia allorchè, respingendo alcuni ricorsi della Regione, ha affermato che l'ERAS non può ritenersi compreso fra gli enti di interesse esclusivamente locale per la vastità dei compiti ad esso affidati e le finalità sociali che vi sono inscindibilmente collegate, involgenti interessi nazionali.

Queste cose ho detto in questa Aula esprimendo il parere contrario della Commissione all'emendamento dei senatori Cipolla, Conte ed altri che avevano chiesto la soppressione nell'articolo 1 delle stesse parole che poi sono state eliminate dalla Camera dei deputati.

Gli autorevoli precedenti legislativi e giurisprudenziali portano a concludere che lo Stato e la Regione possono legiferare sulla medesima materia in casi come questo e cioè in materia di sviluppo: lo Stato per offrire sul piano nazionale un tessuto organizzativo uniforme, la Regione per rendere, ove lo creda necessario, la legge statale più aderente alle esigenze locali.

Un altro motivo che lasciava tranquilla la Commissione dal lato del rispetto delle prerogative della Regione siciliana era la consapevolezza che questa, proprio in forza delle sue prerogative statutarie, avrebbe sempre potuto modificare, integrare, adattare ed anche non accogliere le disposizioni della legge nazionale. Concetto che in questa Aula fu espresso dal collega senatore Monni, quando sostenne essere pleonastica nel disegno di legge qualunque affermazione di rispetto delle prerogative regionali, ed egregiamente ribadito dall'onorevole Dell'Andro nella discussione del problema davanti all'altro ramo del Parlamento.

Oggi possiamo aggiungere che la stessa Assemblea regionale siciliana, che è la maggiore interessata alla tutela delle sue prerogative, ha condiviso i principi seguiti dal disegno di legge nel testo approvato dal Senato. Essa, approvando l'articolo 1 del disegno di legge sulla istituzione dell'Ente di

sviluppo agrario siciliano, ha stabilito che all'Ente vengano conferite specifiche attribuzioni « oltre ai compiti che allo stesso siano demandati dalle leggi dello Stato che lo trasformino in Ente di sviluppo ».

Onorevoli colleghi, vi sono dunque argomenti molto validi per confermare il Senato nell'avviso già espresso quando ha approvato il testo trasmesso alla Camera. Se, nel nostro senso di responsabilità, non lo riproponiamo formalmente, è perchè vogliamo rendere immediatamente operante la legge per consentire l'erogazione dei fondi in essa previsti per lo svolgimento delle nuove attività di sviluppo e per la regolare corrispondenza delle retribuzioni ai circa 10.000 impiegati dipendenti che da oltre un'anno attendono l'approvazione di questo provvedi-

mento. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Nencioni. Ne ha facoltà.

NENCIONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, soltanto alcune brevissime considerazioni sulla nuova situazione che si è venuta a creare con l'approvazione dell'emendamento che ha modificato l'articolo 1 del disegno di legge sugli enti di sviluppo.

Ho ascoltato con molta attenzione l'intervento dell'oratore che mi ha preceduto, così come ascoltai con molta attenzione il suo intervento nell'altra seduta in cui sostenne le stesse tesi.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(*Segue NENCIONI*). Io vorrei soltanto esprimere il nostro pensiero in ordine a questa strana situazione che si è venuta a creare per questo disegno di legge al quale noi abbiamo dato voto contrario per la sua tessitura, per la sua articolazione, per il suo contenuto eversivo della situazione agricola in particolare e politica in generale.

La Camera dei deputati ha ritenuto di intravedere un motivo di incostituzionalità nell'articolo 1, così come già era stato assunto in quest'Aula durante la discussione di questo disegno di legge. Il Senato però respinse nettamente i rilievi di carattere costituzionale, proposti non per ragioni di incostituzionalità intrinseca, ma per ragioni di incostituzionalità estrinseca. Io vorrei sottolineare che nella sostanza noi lasciamo la Sicilia avulsa dai provvedimenti che potrebbero essere benefici, ed è anche per questo che noi affermammo nei nostri interventi che questo disegno di legge era un mero strumento politico e pertanto non meditato nè sotto il profilo morale nè sotto il profilo costituzionale.

Oggi ci troviamo in questa stretta, onorevoli colleghi, per motivi di incostituzionalità: l'ente Regione infatti ha una potestà primaria in materia agraria onde non è possibile, secondo alcuni, che lo Stato intervenga con provvedimenti legislativi, mentre altri sostengono che il contenuto del numero 2 dell'articolo 1 non comportava una interferenza in fatto di politica prettamente agraria, ma soltanto in fatto di politica, diremo, istituzionale.

Sarebbe comunque opportuno, come noi sostenemmo allora, che questo come altri disegni di legge che apportano modifiche all'assetto costituzionale e istituzionale dello Stato fossero maggiormente meditati. Io ricordo che il Presidente della Commissione di agricoltura, proprio in quest'Aula, interrompendomi vivacemente, tenne a precisare che la Commissione aveva discusso a lungo, per molte sedute, questo disegno di legge e che pertanto la meditazione c'era stata. Evidentemente, onorevole Presidente, la Commissione non aveva meditato abbastanza, tanto che oggi ci troviamo nella necessità

di rivedere quello che fu approvato precedentemente in quest'Aula, ma, tengo a ribadire, con la nostra opposizione.

Questo non è il solo scoglio contro cui il disegno di legge andrà a infrangersi; ci sono ben altri scogli, ed io non voglio ripetere — anche per non angosciare l'amico Bolettieri — tutte le critiche che feci nel mio intervento in quest'Aula quando fu discusso il disegno di legge. Voglio soltanto sottolineare che le questioni di carattere costituzionale, alle quali quest'Assemblea mi sembra talvolta allergica, vanno veramente meditate perchè ogni modifica in questo campo comporta altre modifiche in tutte le disposizioni che vengono a trovarsi in stretta correlazione.

Ripeto che il numero 2 dell'articolo 1 ha inciso nella potestà legislativa primaria dell'Isola. Ora, noi avremmo potuto nella sostanza, onorevoli colleghi, trovare una soluzione, cioè adeguare le esigenze di carattere costituzionale a quelle di carattere sostanziale allo scopo di permettere alla Sicilia di fruire delle provvidenze sostanziali del disegno di legge in esame. Questo non è stato possibile, questo probabilmente non è possibile oggi. Infatti, se avessimo proposto alcuni emendamenti sostanziali, questi sarebbero stati respinti perchè vi è l'esigenza politica di varare questo provvedimento, dato che il centro-sinistra ha bisogno delle ciambelle di salvataggio, ha bisogno di dimostrare che qualcosa ha prodotto sul piano legislativo, che qualche obiettivo è stato raggiunto.

Raggiungere degli obiettivi con strumenti legislativi che lasciano ingiustizie sostanziali e che passano sopra alcune questioni di carattere costituzionale non significa risolvere problemi, ma significa creare nuova confusione, al fine ultimo dell'eversione al quale mirano queste riforme di struttura.

Questa è la ragione per cui, come in precedenza, il nostro Gruppo darà voto sfavorevole al disegno di legge e anche a questo emendamento che è stato proposto da elementi del nostro Partito nell'altro ramo del Parlamento; noi siamo contrari a tutto il sistema, perchè contrari al disegno di legge, e nello stesso tempo poniamo il problema della Sicilia che si trova in una posizione di

disagio che è stata segnalata, sottolineata e posta in evidenza da tutti coloro che si sono occupati di questo problema e da coloro che sono direttamente responsabili nel settore della situazione politica e amministrativa siciliana.

Ripeto, concludendo, che ho voluto sottolineare l'esigenza che l'Assemblea mediti per fare buone leggi in armonia con la Costituzione e con i più elementari canoni dell'economia e tralasci provvedimenti che determinano nella sostanza situazioni di ingiustizia e di disagio. Grazie, signor Presidente. (*Applausi dall'estrema destra*).

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

B E L L I S A R I O . Avevo intenzione, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, di fare una breve dichiarazione di voto sullo emendamento apportato dalla Camera dei deputati all'articolo 11 di questo disegno di legge, ma, poichè la mia dichiarazione sarebbe risultata in contrasto con il mio voto (infatti, i motivi di interesse generale che ci spingono ad approvare questo importantissimo disegno di legge mi convincono a dare il voto favorevole anche ai due emendamenti pervenuti dalla Camera, mentre devo esprimere il mio dissenso circa l'emendamento all'articolo 11), ho creduto opportuno intervenire, sia pure brevemente, in sede di discussione generale piuttosto che in sede di dichiarazione di voto.

L'emendamento all'articolo 11 riduce alla metà la valutazione del servizio prestato dal personale degli enti, per ciò che riguarda lo sviluppo di carriera del personale medesimo che sarà inquadrato nei ruoli aggiunti del Ministero dell'agricoltura e delle foreste. In altre parole, come i colleghi possono rilevare, la Camera ha voluto dimezzare la valutazione del servizio ai fini della carriera. Io devo esprimere il mio dissenso per questa modifica, ripetendo le considerazioni da me fatte in sede di discussione generale, quando per la prima volta questo disegno di legge fu esaminato dal Senato. Ricordo con soddisfazione il giudizio espresso successivamente dal Ministro dell'agricoltura che

confermava precisamente il mio punto di vista, in occasione della discussione in quest'Aula di un emendamento simile a quello che è stato ora approvato dalla Camera dei deputati.

Il parere del Ministro era contrario a quell'emendamento per ragioni di ordine essenzialmente morale, e sono certo che il signor Ministro non ha modificato tale punto di vista. Gioverà in proposito richiamare alla attenzione dell'Assemblea le parole esatte dette dall'onorevole Ferrari-Aggradi in quella occasione: « Più che la considerazione di analoghe posizioni precedenti, vale il fatto che il personale degli enti ha sempre bene operato al servizio dell'agricoltura ».

Per quello che ho potuto leggere nei resoconti della Camera, il Ministro non ha mutato opinione; anzi ha confermato tale giudizio. Ebbene, da parte mia voglio ora sottolineare non tanto il significato materiale e le negative conseguenze pratiche dell'emendamento, quanto il significato morale di esso. Si potrebbe, infatti, mettere in rilievo che la valutazione a metà del servizio prestato certamente non invoglierà i dipendenti a partecipare ai concorsi per il Ministero dell'agricoltura; ma, a parte tale considerazione di ordine pratico, è l'aspetto morale, come ho detto, che intendo sottolineare.

I dipendenti degli enti di riforma hanno sempre bene meritato per il servizio reso all'agricoltura italiana, anche se sono stati spesso bersaglio di aspre critiche, spinte a volte sino all'assurdo, ed ispirate ad interessi di parte. In particolare ricordo con dispiacere che, il giorno stesso in cui questo disegno di legge venne approvato alla Camera, alcuni grandi quotidiani di destra colsero l'occasione per rinnovare codeste ingiuste critiche contro i dipendenti degli enti, aggiungendo che gli enti medesimi avrebbero amministrato in futuro, così come avevano fatto nel passato, soltanto i loro dipendenti, cui avevano riservato posizioni di enorme privilegio nei confronti degli altri dipendenti dello Stato.

Si tratta di accuse fatte con estrema leggerezza e molte volte non in buona fede. Quanti hanno potuto seguire l'attività degli

enti nei diversi comprensori, non possono infatti non riconoscere onestamente la determinante validità dell'opera svolta dai dipendenti degli enti.

Tutte queste considerazioni di carattere essenzialmente morale, mentre mi inducono a rinnovare il mio dissenso per l'emendamento approvato dalla Camera dei deputati, mi spingono anche a manifestare la fiducia del Parlamento e dello Stato italiano nei confronti del personale degli enti di riforma che, per ragioni di obiettivo valore, ha operato spesso in modo determinante per risolvere gravissime situazioni di crisi nelle zone in cui esso ha potuto svolgere il suo compito.

Con questi sentimenti esprimo a tutti i dipendenti degli enti il mio profondo convincimento che, malgrado questa modifica all'articolo 11 rechi loro un obiettivo danno per quel che riguarda la loro carriera nei ruoli aggiunti del Ministero dell'agricoltura, rimane intatto ed integro nella nostra mente e nella nostra valutazione serena il giudizio di altissimo apprezzamento che noi abbiamo sempre dato per il lavoro che essi hanno svolto a vantaggio dell'economia nazionale e in particolare dell'economia agricola. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

* **BOLETTIERI, relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo troppo parlato l'altra volta su questo disegno di legge che oggi viene al riesame del Senato, per cui credo sia bene non sprecare molte parole per arrivare alla rapida conclusione dell'*iter*, forse veramente troppo lungo data l'importanza, senatore Nencioni, di questo disegno di legge, che non è una ciambella per salvare una certa politica, ma è un disegno di legge che ha la sua grande importanza nell'interesse dell'agricoltura e nell'interesse di coloro che all'agricoltura dedicano il meglio delle loro energie, con sacrificio che va incoraggiato e aiutato, in un momento così delicato della nostra agricol-

tura. L'agricoltura, italiana e mondiale, da tempo attraversa momenti difficili, per cui ogni nostro sforzo deve essere generosamente rivolto verso di essa.

Il disegno di legge viene al nostro riesame con due emendamenti. Su uno di questi ha parlato il senatore Di Rocco, da par suo, precisando tesi sostenute altra volta, che rappresentano l'atteggiamento della nostra parte politica. Non entro nel merito. Entrambe le tesi, da un certo punto di vista costituzionale, possono essere sostenute, senatore Di Rocco; è difficile poter stabilire in questa materia un punto definitivo. Noi ci inchiniamo al punto di vista della Camera dei deputati, ma dichiariamo, senatore Nencioni, che nessuna allergia abbiamo di fronte a questioni di carattere costituzionale. Ha prevalso questa seconda tesi: noi ci inchiniamo ad essa, avendo però chiara e netta la coscienza di avere operato sostenendo l'altra tesi nell'interesse delle popolazioni siciliane, per non privare la Regione — come bene ha detto il senatore Di Rocco — dei benefici che la legge prevede.

Ripeto, c'inchiniamo alla volontà dell'altro ramo del Parlamento, che d'altra parte, e lo ringraziamo, ha apprezzato la nostra fatica.

L'altro emendamento riguarda l'articolo 11: la valutazione dei servizi resi in precedenza dal personale degli enti di sviluppo. Io sento il dovere, come relatore, di associarmi alle calorose espressioni del collega Bellisario in favore di questo personale. Noi ci rendiamo conto perfettamente delle finalità che hanno animato i proponenti dell'emendamento stesso; dichiariamo che senz'altro lo approveremo anche noi, però indubbiamente, poichè una soddisfazione va data a questo benemerito personale, diciamo che, ferma restando la decisione dell'altro ramo del Parlamento, noi ribadiamo il pieno riconoscimento, in quest'Aula solenne, delle benemeritenze di questo personale, che aveva forse diritto al pieno riconoscimento del servizio prestato.

Si è voluto ripristinare lo spirito dell'emendamento Carelli, in quest'Aula, tenendo presenti precedenti soluzioni in analoga materia, quando si trattò del passaggio al Mini-

stero del personale dell'UPSEA. Ripeto, ci inchiniamo anche a questa decisione della Camera e, consapevoli delle benemeritenze di questo personale, diciamo ad esso una parola di riconoscimento, di incoraggiamento, di ringraziamento, nel momento in cui si conclude l'iter di questo disegno di legge che certamente opererà in favore dell'agricoltura italiana.

Oggi che l'iter si conclude, possiamo dire a tutti noi, ma soprattutto al personale dell'ente, a tutti coloro che operano nell'agricoltura italiana: al lavoro! Il momento è delicato, abbiamo scritto un'altra pagina a favore dell'agricoltura italiana, siamo certi che il personale, ad onta del limite rilevato nella legge, farà, come ha sempre fatto, il suo dovere a favore delle regioni in cui ha operato.

Siamo sicuri che un periodo di rinnovamento dell'agricoltura italiana si apre, siamo sicuri che l'agricoltura, grazie allo sforzo concorde di tutto il popolo italiano, andrà avanti con quella decisione che l'eroismo della gente dei campi ha sempre dimostrato e che merita il maggior appoggio da parte di tutto il popolo, del Governo e del Parlamento. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dell'agricoltura e delle foreste.

F E R R A R I - A G G R A D I , *Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* Signor Presidente, onorevoli senatori, anch'io sarò molto breve, come del resto è opportuno, dato che dobbiamo esaminare questo provvedimento soltanto per i due emendamenti che ad esso ha apportato la Camera.

Desidero innanzi tutto rivolgere un vivo grazie al senatore Di Rocco. Senatore Di Rocco, le sono molto grato per l'aiuto prezioso che ella ci dà come Presidente della Commissione agricoltura e in particolare la ringrazio, ora, per aver fatto un'esatta esposizione, una fotografia, quasi, del travaglio e del lavoro attraverso cui giungemmo, qui in Senato, all'approvazione dell'emendamento sull'Ente di sviluppo della Sicilia. Debbo aggiungere anche che concordo in pieno

con le sue considerazioni, in particolare ringraziando per la rinuncia a presentare emendamenti che ha evitato così un ritardo nell'approvazione della legge che sarebbe assai pregiudizievole.

D'altra parte desidero ripetere, a nome del Governo, che, allorquando accettammo l'emendamento, lo accettammo convinti di essere nel pieno rispetto della Costituzione nazionale e dello Statuto siciliano e nell'intento di agire nell'interesse dell'agricoltura siciliana. Io di ciò sono convinto tuttora, perchè l'interesse dell'agricoltura siciliana non è quello di staccarsi ma di inserirsi profondamente ed in modo coordinato nella politica agricola del nostro Paese, vorrei dire dell'intera nostra comunità; politica che deve essere assolutamente unitaria, anche se, come abbiamo sottolineato proprio facendo riferimento a questa legge, deve altresì articolarsi secondo le diverse situazioni delle varie zone del nostro Paese.

E voglio riconfermare che, quando accettammo quell'emendamento, noi non lo facemmo per motivi di prestigio, che sono lontanissimi dal nostro pensiero oltre che dal nostro temperamento, nè certamente per darci carico di nuovo lavoro e di nuove responsabilità. Procedere alla riorganizzazione dell'ERAS significa addossarsi problemi forse più difficili di quelli oggi posti dagli enti di sviluppo, perchè, se per tutti gli enti noi abbiamo problemi complessi, non c'è dubbio che oggi il problema più complesso e più difficile è proprio quello che ci viene, per motivi vari che noi non vogliamo addebitare a nessuno, proprio dall'Ente siciliano.

Nel dibattito alla Camera non soltanto ho cercato di chiarire nel miglior modo possibile il contenuto della discussione in Commissione e in Aula al Senato e le argomentazioni portate sia dalle opposizioni, sia dalla maggioranza che approvò l'emendamento, ma ho preso atto che quel ramo del Parlamento non ne ha fatto una questione politica. Furono alcuni membri della stessa maggioranza che espressero alcuni dubbi di fronte ai quali noi ci siamo inchinati con grande rispetto, anche perchè provenivano dalla Commissione affari costituzionali;

dubbi che hanno portato poi a quella modifica che noi abbiamo accolto proprio per il suo carattere non politico. Colsi l'occasione per dire alla Camera, e devo ripeterlo anche adesso, che noi non mancheremo di aiutare la Regione siciliana in tutti i modi possibili. Ne abbiamo dato subito la prova: il testo governativo non prevedeva finanziamenti a favore della Regione siciliana, o almeno non prevedeva di darli con questa legge. Ma noi abbiamo adesso lasciato immutato l'articolo 6, relativo ai finanziamenti, assumendo così l'impegno di contribuire con questi fondi anche al funzionamento dell'Ente siciliano: evidentemente, l'ho detto alla Camera e lo ripeto anche qui, per gli scopi di questa legge, cioè nei limiti in cui l'Ente siciliano opererà, secondo i compiti che questa legge prevede e secondo quei criteri di serietà ed anche di severità amministrativa che noi confidiamo di poter dare a tutta l'attività dei nostri enti. Desidero, in questa occasione, rinnovare l'auspicio che il Governo siciliano raggiunga veramente il massimo successo nel riorganizzare l'ERAS, nel fissarne i compiti e nel vitalizzare tale Ente. E colgo altresì l'occasione per esprimere l'augurio che la collaborazione con la Regione siciliana possa essere la più proficua possibile, non soltanto per la grande considerazione che abbiamo verso la Sicilia e per il vincolo che ad essa ci lega, ma perchè l'agricoltura siciliana, parte essenziale dell'agricoltura italiana, è forse la più esposta. Infatti, è proprio nella Sicilia che noi abbiamo i problemi più delicati, dovuti al carattere preminentemente mediterraneo dell'isola, che investono proprio quei settori che possono da una politica avveduta trarre il massimo del vantaggio o, contrariamente, avere il massimo del danno.

Non voglio poi soffermarmi sul merito dell'articolo 11, poichè apriremmo una discussione che già fu lunga e anche abbastanza complessa sia in Commissione che in quest'Aula. Gli onorevoli senatori che sono intervenuti hanno affermato che in questo momento l'unica scelta che ci si pone è quella di approvare questo provvedimento ed io desidero esprimere, a conclusione

del suo lungo *iter* legislativo, la mia grande fiducia nel personale tutto degli enti di sviluppo, dai dirigenti ai tecnici, ai funzionari, agli impiegati di qualsiasi ordine.

Desidero inoltre esprimere — rivolgendomi in particolare a questo personale — la convinzione che esso possa fare molto, e la certezza che, dal momento in cui questo disegno di legge diventerà legge dello Stato e sarà operante, esso si sentirà impegnato in una gara costruttiva per dimostrare la grande energia, la volontà, la capacità, il desiderio di dare il massimo contributo, attraverso il buon funzionamento degli enti, allo sviluppo dell'agricoltura italiana.

Noi abbiamo affermato di essere convinti che questa è una legge largamente positiva. L'aver finalmente data sistemazione agli enti di sviluppo, l'aver loro assegnato nuovi compiti, l'aver messo ordine non soltanto nella loro organizzazione, ma anche nei rapporti verso tutti gli altri organi della pubblica Amministrazione e verso tutti gli enti che operano nel campo dell'agricoltura, l'averli messi al servizio dell'agricoltura italiana in una posizione precisa e con chiara responsabilità nel quadro della nostra politica, è fatto altamente positivo.

Devo però aggiungere che spetterà ai dirigenti ed al personale degli enti dimostrare che la nostra è stata una decisione saggia e positiva. Confido veramente che, a partire dalle prossime settimane, il personale scenderà in gara per dimostrare tutta la propria vitalità, la propria capacità, il proprio amore e la propria dedizione all'agricoltura italiana. Grazie. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame delle modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

C I P O L L A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I P O L L A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, le modifiche apportate dalla Camera dei deputati non possono mutare il nostro giudizio complessivo sul disegno di

legge, sui suoi limiti, sulla insufficienza delle sue disposizioni a soddisfare non solo le esigenze dei contadini, ma anche le istanze avanzate da tutti i sindacati, da tutte le organizzazioni dei lavoratori e dalla Conferenza nazionale dell'agricoltura. Il nostro voto, pertanto, non può che essere, ancora una volta, un voto contrario.

Debbo però far rilevare che noi comunisti accogliamo con soddisfazione la modifica apportata dalla Camera dei deputati per quanto riguarda la difesa dei diritti costituzionali della Regione siciliana. Noi non abbiamo fatto soltanto una questione di diritto astratto, ma una questione di diritto e di sostanza. Abbiamo posto il problema come problema generale di difesa dell'autonomia siciliana e come problema concreto di difesa dei diritti dei contadini siciliani. Non è vero, onorevole Ministro, che si tratta soltanto di un problema di buona o cattiva amministrazione: si tratta di un problema profondamente politico che riguarda i rapporti tra le classi e gli interessi economici contrapposti della nostra Isola e del resto del Paese.

Noi abbiamo difeso l'autonomia della Sicilia perchè sappiamo che attraverso la interpretazione giusta dell'articolo 14 i contadini siciliani oggi hanno ottenuto quote di riparto, per quanto riguarda la colonia, superiori a quelle che il Parlamento nazionale ha deciso per il resto dell'Italia meridionale. Abbiamo difeso i poteri che l'articolo 14 dà alla Regione siciliana perchè sappiamo che i contadini siciliani oggi, con l'autonomia, non pagano le imposte e le sovrimeposte fondiari, che invece i contadini di tutto il resto d'Italia pagano. Abbiamo difeso i poteri previsti nell'articolo 14 dello Statuto perchè sappiamo che in base a questi poteri i mezzadri, i coloni e i coltivatori diretti della Sicilia (così come è avvenuto in Sardegna) hanno ottenuto il riconoscimento, prima dei contadini di tutto il resto d'Italia, del diritto ad avere gli assegni familiari.

Il problema della difesa delle prerogative delle Regioni è profondamente sociale, e noi oggi constatiamo con soddisfazione che, in seguito al voto della Camera, che ha giustamente modificato una norma (che non solo a nostro avviso, ma anche ad avviso di mol-

ti colleghi della maggioranza non era giusta, tanto è vero che si tentò di arrivare ad una modifica della impostazione originaria dell'emendamento Di Rocco e non vi si riuscì perchè da parte di forze ben individuate si voleva a qualunque costo impedire all'Assemblea nazionale di pronunciarsi), si è determinata una interessante situazione politica in seno all'Assemblea regionale siciliana a proposito dell'Ente di sviluppo, che è diventato appunto il centro della discussione politica. Tutte le forze siciliane stanno prendendo posizione, e noi siamo convinti che dopo che il Governo regionale avrà ritirato il suo progetto di legge dall'Assemblea regionale, con una maggioranza nuova, cioè con una maggioranza che unisca tutte le forze di sinistra — così come è accaduto per la legge sui patti agrari, per la legge sull'esenzione fiscale a favore dei contadini, per la legge sugli assegni familiari ai coltivatori diretti e per le altre leggi che l'Assemblea regionale ha fatto per i contadini — con una maggioranza diversa da quella che si è determinata per far perdere alla Sicilia i diritti costituzionali, l'Assemblea regionale saprà approvare un Ente di sviluppo che non sia soltanto un ente di assistenza con poteri limitati, come quello previsto dalla legge oggi in discussione, ma sia un ente dotato di poteri di esproprio, di poteri di intervento nelle strutture fondiari, agrarie e di mercato, un ente quale quello che è stato richiesto dalla Conferenza nazionale dell'agricoltura, da tutti i sindacati, di tutte le correnti, e che è richiesto soprattutto dalle esigenze dell'agricoltura siciliana.

Per questo esprimiamo ancora una volta la nostra soddisfazione. Noi riteniamo che l'autonomia siciliana non sia fonte di distacco della regione dalla politica nazionale, ma sia il mezzo migliore perchè i lavoratori siciliani, il popolo siciliano, l'Assemblea regionale siciliana possano partecipare a determinare, con il resto del Paese, con le altre Assemblee legislative, con le forze che operano costituzionalmente, quella nuova politica agraria che deve consentire di rovesciare le tendenze che hanno portato alla crisi e alla emigrazione e di assicurare uno sviluppo non solo all'agricoltura della Sicilia, ma

all'agricoltura di tutto il Mezzogiorno e di tutta l'Italia. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P A L U M B O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A L U M B O . In sede di discussione del disegno di legge sugli enti di sviluppo in agricoltura, i senatori di parte liberale ebbero modo di svolgere con ampiezza i motivi per i quali non potevano dare il loro assenso. Tali motivi permangono. Pertanto anche in questa sede, nella quale ci troviamo a riesaminare il provvedimento per gli emendamenti che sono stati apportati dall'altro ramo del Parlamento, i liberali daranno voto contrario. Sul tema specifico dell'emendamento apportato all'articolo 1, poi, non posso non manifestare qualche perplessità circa il fondamento costituzionale che all'emendamento si è voluto dare. Ma poichè pare certo che il disegno di legge sarà approvato dal Senato così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, non ci resta che fare nostro l'auspicio del signor Ministro dell'agricoltura, che cioè l'Amministrazione della Regione siciliana, anche attraverso l'ERAS, possa operare nel settore dell'agricoltura, nella maniera migliore, data la particolare posizione che l'Isola ha nel sistema dell'economia agricola italiana e mediterranea.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del numero 2) dell'articolo 1 nel testo emendato dalla Camera dei deputati.

C A R E L L I , *Segretario*:

« 2) norme per adeguare gli Enti e le Sezioni di riforma fondiaria, che vengono trasformati in Enti di sviluppo, ai compiti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1962, n. 948, ed a quelli di cui alla presente legge, nonchè per disporre la fusione degli Enti che operano in una stessa Regione ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il nu-

mero 2) dell'articolo 1 nel testo emendato dalla Camera dei deputati. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Si dia lettura del quarto comma dell'articolo 11 nel testo emendato dalla Camera dei deputati.

C A R E L L I, *Segretario*:

« Ai fini della carriera i servizi resi presso gli enti di provenienza in categorie corrispondenti al ruolo aggiunto sono valutati per metà della loro durata ».

P R E S I D E N T E. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il quarto comma dell'articolo 11 nel testo emendato dalla Camera dei deputati. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

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

È approvato.

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazioni porti » (1152-Urgenza)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazioni porti ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

M A S C I A L E. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo disegno di legge ci troviamo di fronte ad un progressivo indebolimento della visione unitaria del sistema portuale e ad un processo di disgrega-

zione della gestione pubblica e dell'ordinamento del lavoro portuale a causa del prevalere di interessi particolari su quelli più generali di un coordinato ed organico sviluppo portuale. Nello stesso tempo questo processo di privatizzazione trova una sua componente importante nel tentativo di eludere le cosiddette autonomie funzionali.

Il massiccio intervento dei gruppi privati nei porti è favorito non soltanto dall'arretratezza delle strutture e delle attrezzature, ma anche e soprattutto dalla superata concezione della gestione portuale. L'iniziativa privata trova una valida copertura nella carenza dell'intervento pubblico, carenza che permette ai monopoli di presentarsi come gli unici in grado di sopperire ad essa.

Un rapido e razionale superamento delle gravi carenze del settore portuale è oggi una delle condizioni essenziali per la rapida ripresa economica del Paese. Bisogna pertanto migliorare e snellire i servizi portuali, ma certo tale problema con questo disegno di legge non si affronta se è vero, come è vero, che lo stesso CNEL ha fatto alcuni rilievi sulle deficienze portuali circa la capacità di immagazzinamento, insufficiente rispetto alle esigenze attuali e future, circa le attrezzature tecniche e i magazzini esistenti che sono rimasti arretrati di parecchi anni.

I problemi portuali in Italia possono trovare una soluzione giusta e adeguata se si modifica la concezione della gestione dei porti. Occorre la gestione pubblica e unitaria del porto, la quale deve assumere in proprio la direzione e la responsabilità di tutti i servizi, per garantirne la massima efficienza e il massimo coordinamento; bisogna riordinare la gestione pubblica con più ampia partecipazione degli enti locali e regionali e dei rappresentanti delle categorie dei lavoratori. Bisogna potenziare le strutture portuali tenendo conto delle attuali proporzioni assunte dal traffico dei porti, ma anche delle previsioni circa i traffici portuali che dovrebbero raggiungere, secondo le vostre statistiche, i 200 milioni di tonnellate nel 1970 su scala nazionale e soprattutto nelle prospettive di sviluppo e industrializzazione delle varie zone del Paese, evitando che essi divengano strumenti di

determinate iniziative economiche dei grandi gruppi monopolistici.

L'esigenza di ammodernamento del sistema portuale deriva anche dalla necessità di allineare i porti italiani ai maggiori scali marittimi dell'Europa sul piano delle capacità ricettive, delle attrezzature e della meccanizzazione delle operazioni portuali.

I porti sono dei beni pubblici che l'intervento statale deve mirare a difendere, a tutelare nella loro integrità dalla invadenza e dalla speculazione privata. Occorre un programma di scelte chiare; occorrono massicci investimenti pubblici che risultano peraltro redditizi e produttivi, come è dimostrato dal fatto che per l'esercizio 1963-64 all'erario dello Stato sono arrivati circa 800 miliardi per diritti portuali e doganali, proventi per concessioni demaniali, imposte di fabbricazione sugli olii minerali e derivati immessi via mare.

C'è anche il problema del lavoro portuale e delle forme organizzative: da parte padronale si fa strada la tendenza a considerare le compagnie portuali come meri strumenti privatistici, alla stregua di semplici cooperative di lavoro, espressioni di interessi particolari e privati, mentre le compagnie portuali sono un vero e proprio strumento in cui si esplica la concezione pubblica dei porti di cui sono l'emanazione diretta.

Occorre perfezionare l'ordinamento del lavoro portuale non nel senso voluto dai monopoli, ma rafforzando l'autonomia delle compagnie ed estendendone le prerogative, affidando ad esse il compito della meccanizzazione di bordo e di terra. Bisogna infine guardare al problema dei porti con una visione generale della politica economica del Paese; ma se il Ministro dei lavori pubblici intende con i 75 miliardi risolvere tutti i problemi portuali italiani, evidentemente non tiene conto che non sono sufficienti. Un articolo apparso su « La Stampa » di Torino parla di 500 miliardi solo per i due porti di Genova e di Savona.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Comprendendo anche, ad esempio, le autostrade di collegamento. È un grosso progetto.

M A S C I A L E . Ma, come ho detto, limitato a due porti. E il problema non riguarda solo Genova e Savona, bensì tutti i porti italiani, tenendo conto che l'articolo 8 stabilisce che i progetti da finanziare in base alla presente legge debbono riguardare opere complete, idonee al soddisfacimento delle esigenze tecnico-economiche dei porti cui si riferiscono.

I porti, lei sa, sono centinaia. (*Commenti*). Nella mia regione il porto di Bari aspetta da decenni un assetto definitivo. Ma se il consorzio del porto di Bari invocasse l'applicazione della legge in esame e dell'articolo 8, non avrebbe che da aspettare altri decenni, perchè l'articolo 8 non potrà essere applicato. Ma, come ho detto, non si tratta di un singolo porto. In Puglia, oltre Bari, hanno bisogno di interventi i porti di Manfredonia, Monopoli, Molfetta, Barletta; e con essi bisognerebbe elencare decine e decine di altri porti del basso Adriatico che, malgrado le sollecitazioni e le frequenti visite di Ministri e Sottosegretari, sono sempre in attesa di interventi.

L'altro giorno a Monopoli l'onorevole de' Cocci ha dato le solite assicurazioni, esaltando la funzione del porto di Monopoli. Ma sono parole che abbiamo sentito tante altre volte, dagli uomini di Governo, mentre il problema è rimasto sempre insoluto. Così pure per il porto di Bari, onorevole Sottosegretario. Non vorrei far perdere troppo tempo, anche perchè sono solito limitare i miei interventi ad un massimo di trenta minuti, ma mi consenta e mi consenta il signor Presidente di fare un breve cenno alla situazione del porto di Bari.

Trattare dei traffici di Bari significa, naturalmente, trattare del suo porto, che è tra i più importanti dell'Adriatico. Esso ha avuto una funzione vitale per la città, contribuendo a farla passare, anche sul piano demografico, dai 18 mila abitanti del 1813 ai 320 mila del 1962. Lo sviluppo dei suoi traffici si è avuto soprattutto in direzione dei Paesi balcanici, dell'Estremo e Medio Oriente, dell'Albania, dell'Egitto.

Oggi la sua attività è in forte declino, a causa della mancanza di una sistemazione del porto. Considerando alcuni dati noi vediamo come l'economia di quella città e

dell'intera regione sia andata depauperandosi: nel 1905 il tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate a Bari era di 300 mila tonnellate, per passare nel 1963 a 425 mila tonnellate e nel 1965 ad appena 423 mila tonnellate. Nel 1913, 452 mila tonnellate, nel 1965, 423 mila tonnellate.

Le ragioni del declino sono nella caduta della funzione di ponte commerciale tra l'Africa, il Vicino e Medio Oriente, ma soprattutto — ho qui una relazione del Presidente del Consorzio del porto — sono nella mancanza di attrezzature portuali.

La costruzione del nuovo porto di Bari fu iniziata — sembra inverosimile! — nel 1860, quando già il traffico con il Levante in genere, la Dalmazia e specialmente l'Albania era assai sviluppato. Fu certamente l'opera più grandiosa costruita a Bari per parecchi decenni dopo l'Unità. Da allora incomincia il vero sviluppo di Bari moderna, dal rapidissimo sviluppo economico, demografico, edilizio, commerciale. Nel 1876 nasceva la società di navigazione « Puglia », sorta per iniziativa e con capitali baresi, che giunse a possedere 23 grossi piroscafi per la navigazione nell'Adriatico, nel Mediterraneo e nell'Atlantico. Dal 1860 al 1923 il porto di Bari è stato in costante sviluppo; si sono realizzate allora le più vaste opere, dal molo foraneo alla banchina centrale o banchina delle dogane, al ponte sporgente o ponte della sanità, al molo Pizzoli. In complesso, le banchine accostabili del porto mercantile avevano, nel 1905, uno sviluppo di 1.220 metri, dei quali però soltanto 250 erano utilizzati per i grandi piroscafi. Tralascio i periodi che vanno dal 1915 al 1936, epoca in cui a Bari nasceva una Fiera che, sorta vicino al porto, doveva essere il ponte di lancio verso quelle Nazioni e quei popoli che hanno interessi commerciali con noi. Ma, ahimè!, onorevole Ministro, è vero, sì, che ci sono state delle manifestazioni fieristiche a Bari, ma il porto è andato sempre più in declino e tutte le volte che vi sono state le inaugurazioni della Fiera del Levante puntualmente i vari Ministri o i Presidenti del Consiglio dei ministri hanno promesso che allo sviluppo commerciale e all'ampliamento della Fiera del Levante dove-

va corrispondere di pari passo lo sviluppo del porto, cioè il cuore di Bari, proteso verso l'Oriente.

Ebbene, onorevoli colleghi, alle parole non sono seguiti i fatti e Bari con il suo porto muore malgrado le sollecitazioni, malgrado le invocazioni, malgrado gli interventi, malgrado le delegazioni che di tanto in tanto vengono a Roma. Il problema di Bari è rimasto quello che era prima del 1936. E oggi voi chiedete un voto positivo su questo disegno di legge con il quale intendete affrontare, lo dice il Ministro dei lavori pubblici, quei grossi problemi che sono rimasti sospesi a causa degli eventi bellici, per cui bisognava dare priorità alla costruzione di case, di ponti, di strade. Ma noi vogliamo sapere quando come e dove saranno destinati questi miliardi. Se è vero come è vero, e concludo, che con l'articolo 8 voi impedito ad una serie di porti di invocare l'applicazione di questa legge; se è vero come è vero che soltanto per risolvere in maniera organica e definitiva il problema del porto di Genova e di Savona, con tutte le attrezzature, occorrono 500 miliardi, possiamo noi dare un voto positivo a un disegno di legge che questo problema non vuole affrontare o affronta in maniera dispersiva, caotica e non organica?

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, sono queste le ragioni per le quali il Gruppo del Partito socialista di unità proletaria nega il suo voto al disegno di legge n. 1152. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

N E N N I G I U L I A N A , *Segretaria.*

« Il Senato,

data l'importanza del porto di Molfetta sotto l'aspetto economico e sociale;

considerato che le opere portuali destinate a dare ad esso piena efficienza furono, oltre dieci anni fa, iniziate e poi interrotte

per indisponibilità di fondi e che occorre completarle al più presto secondo progetti già esaminati dagli organi competenti e ritenuti idonei allo scopo;

considerato che anche per il contiguo porto di Giovinazzo si appalesa indispensabile l'intervento finanziario dello Stato, giacchè gli oneri sopportati finora dal Comune, mentre rappresentano un sacrificio delle finanze municipali superiore di gran lunga alle modeste possibilità di esse, non hanno finora compiutamente risolto il problema della sua piena funzionalità,

invita il Governo a destinare dai fondi stanziati con la legge in via di approvazione i mezzi necessari per completare le opere dei porti di Molfetta e di Giovinazzo per dare ad essi l'efficienza adeguata alle funzioni cui assolvono ».

PRESIDENTE. Il senatore Jannuzzi ha facoltà di parlare.

JANNUZZI. Onorevoli colleghi, signor Presidente, non mi pare che questo disegno di legge abbia la pretesa attribuitagli ora dal senatore Masciale, quella cioè di voler risolvere tutta la situazione portuale italiana. Sia per il suo contenuto, sia per l'illustrazione che ne è stata fatta, tanto nella relazione ministeriale quanto nella relazione parlamentare, risulta chiaramente che non si tratta che di un anticipo di spesa diretto a risolvere temporaneamente ed immediatamente le situazioni di emergenza, salvo poi a risolvere in termini più generali e nel piano della programmazione generale il problema dei porti nell'intero Paese. Il senatore Masciale mi fa un gesto per dire: « aspetta », ma io vorrei far presente che ogni volta che approviamo un provvedimento dobbiamo tener conto delle disponibilità economiche. Sarebbe veramente assurdo, in attesa che intervengano disponibilità economiche maggiori, non utilizzare le poche disponibilità esistenti.

In questo momento possiamo destinare ai porti la somma di 75 miliardi e tale somma destiniamo. Quando vi sarà la possibilità di destinare somme maggiori, provvedere-

mo a tale destinazione. Comunque, non si tratta soltanto di 75 miliardi, poichè occorre ricordare che, in base alla legge sul Mezzogiorno approvata in questi giorni, la Cassa per il Mezzogiorno ha la facoltà di completare il programma quindicennale, nel quale sono compresi anche i porti.

Il problema però non è questo, poichè è necessario rivedere il vecchio testo unico del 1885, che prevede l'intervento dei Comuni, e specialmente dei Comuni più modesti, per la costruzione delle opere portuali. Si prevede addirittura che, per i porti di quarta classe, la spesa è interamente a carico del Comune, mentre per i porti delle classi superiori la spesa è solo parzialmente a carico del Comune. Ditemi ora quali sono i Comuni italiani, con porti di quarta classe, che hanno un bilancio tale da poter far fronte all'attuazione di opere portuali; queste opere, invero, sono sempre superiori alle loro modeste possibilità. Tutti i Comuni sono in *deficit*: si tratta quindi di dire loro o di non eseguire le opere o di aumentare il loro *deficit*. Un tale discorso non mi sembra sia logico. Quindi, innanzitutto è opportuno rivedere la legge del 1885 per esonerare i Comuni da oneri che, istitutivamente, non possono essere posti a loro carico, ma devono essere a carico dello Stato e della collettività nazionale. I porti, infatti, adempiono ad una funzione economica e sociale di carattere generale. Mi sembra che questo sia un punto fondamentale, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro.

Ho presentato un ordine del giorno relativo ai porti di Molfetta e di Giovinazzo. So che anche altri colleghi hanno presentato degli ordini del giorno. Evidentemente tali ordini del giorno — lo riconosco — hanno un valore relativo, poichè ognuno chiede l'attribuzione di fondi per il porto della sua città. Per i due porti ai quali mi riferisco con il mio ordine del giorno ho rilevato che nel porto di Molfetta le opere sono state iniziate e non completate per mancanza di fondi, e lasciare delle opere a metà è sempre una cosa non desiderabile; per il porto di Giovinazzo, invece, il Comune è intervenuto, ha fatto il massimo sacri-

ficio e non può sostenere ulteriori spese. Le opere, quindi, sono state lasciate a metà.

Sotto questo particolare aspetto, mi sono permesso di presentare un ordine del giorno, relativo, appunto, ai due porti di Molfetta e di Giovinazzo. Per tutto il resto, il provvedimento va sottoscritto e approvato, costituendo il massimo sforzo che per il momento può essere compiuto per la risoluzione di questo problema.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Adamoli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Fabretti, Vidali, Gianquinto e Giacomo Ferrari. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

NENNI GIULIANA, *Segretaria*:

« Il Senato,

rilevata l'urgenza dell'ammodernamento e dello sviluppo del sistema portuale italiano nel quadro della programmazione economica;

ritenuti inadeguati e non coordinati gli stanziamenti proposti,

invita il Governo:

1) a definire il piano nazionale dei porti attraverso un apposito organo nazionale, munito dei necessari poteri, del quale debbono far parte i rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici e dei trasporti, i rappresentanti degli Enti locali delle Regioni marittime, i rappresentanti dei lavoratori e delle categorie economiche interessate;

2) a presentare al Parlamento, al più presto, un nuovo testo di riforma della legge sui porti del 1885 per l'adeguamento delle norme e delle modalità sulle opere portuali alle esigenze della programmazione;

3) a definire l'ordinamento nazionale dei porti con la presentazione di una legge quadro che determini le diverse competenze del Governo, degli organi regionali e degli Enti portuali, nonché l'organizzazione dei sistemi portuali regionali;

4) a impedire che, attraverso autorizzazioni, concessioni, finanziamenti pubblici, grandi gruppi privati organizzino centri di servizi portuali che intaccano il carattere pubblico dei porti e contrastano con i principi della programmazione economica ».

PRESIDENTE. Il senatore Adamoli ha facoltà di parlare.

A D A M O L I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, credo che il disegno di legge che stiamo discutendo sia il primo, presentato al Parlamento, che affronti in termini generali il problema dei porti, la cui drammatica situazione è stata illustrata spesso in quest'Aula da voci appassionate e preoccupate. Il fatto, quindi, che siamo di fronte ad un disegno di legge che, almeno come impostazione generale, affronta questo tema potrebbe essere registrato come un punto positivo a favore dell'attuale Governo, e, se fosse questo l'aspetto qualificante del provvedimento, certo noi saremmo lieti di registrare questo fatto, noi che abbiamo cercato di seguire la realtà dei porti italiani, che ci siamo fatti interpreti con la diligenza più attenta, secondo le nostre modeste possibilità, di queste esigenze e che abbiamo sollecitato l'azione necessaria per recuperare il tempo perduto.

Ecco perchè è sincero il nostro rammarico per il fatto che, pur essendo questo il primo tentativo di una legge che non sia diretta soltanto a trovare soluzioni limitate a questo o quel porto, esso è nello stesso tempo, purtroppo, un saggio non solo deludente, ma anche preoccupante del modo in cui ancora si intende agire in questo campo. E non dico questo tanto per la modestia dell'intervento rispetto all'ampiezza delle esigenze, ma per la concezione che ha suggerito l'intervento medesimo. Nella relazione ministeriale e anche in quella del collega Lombardi, come al solito precisa, ma responsabilmente cauta ed anche problematica di fronte alla soluzione prospettata, si afferma esplicitamente che questo disegno di legge si inserisce nel piano decennale di potenziamento dei porti, un piano che sa-

rebbe compreso in parte nel progetto di programma di sviluppo dell'economia nazionale. Allora noi siamo di fronte a un tutto che, in qualche modo, dovrebbe esistere; poi c'è una parte del tutto che è nel piano Pieraccini; poi c'è una parte della parte del tutto che è rappresentata da questo disegno di legge.

Questa potrebbe ancora essere un'impostazione razionale, suggerita dall'esigenza della gradualità quantitativa degli investimenti. Ma il fatto è, signor Ministro, signori Sottosegretari, egregi colleghi, che questo piano, cioè questo tutto, questa parte del tutto e questa parte della parte del tutto, nessuno li conosce. Esiste il piano generale? Esiste il piano parziale quinquennale? Esiste il piano particolare di questa legge? Il Parlamento non ne sa niente; nessuno ha mai detto niente, nonostante le nostre ripetute richieste. Ma credo di poter dire che neppure i ministri ne sanno molto di più. Ci possono smentire, comunque; questo è il momento in cui possono farlo.

Per poter fare un piano di questo tipo dovevano esserci per lo meno esposti gli orientamenti che si volevano seguire partendo dall'analisi della attuale situazione. A che punto siamo? A che punto dobbiamo arrivare? Quali strade vogliamo seguire? Quali strumenti dobbiamo usare per conseguire questi obiettivi? Quali collegamenti dobbiamo creare con tutti gli altri problemi dello sviluppo economico?

Questi sono gli elementi essenziali per fare un discorso di piano, ma tutto questo non ci è stato detto nè nella relazione ministeriale nè nella relazione del collega Lombardi, che è quanto mai responsabile perchè ha lasciato aperti dei problemi, con ciò riconoscendo — chiedo scusa se mi rendo interprete del suo pensiero — che si tratta di affrontare delle impostazioni di carattere generale.

Non si tratta quindi del tanto o del poco come ancora adesso il collega Jannuzzi diceva, non si tratta di prendere i miliardi che abbiamo a disposizione perchè poi il resto verrà da sè. Quando un Governo presenta dei disegni di legge con i quali stanziava dei fondi, fa la cosa più facile di questo

mondo, ma questo non è governare e non è neanche amministrare. Farsi dare dei fondi perchè ci sono delle esigenze da soddisfare, senza però parlare della politica che si vuole seguire, anche solo in relazione a specifici finanziamenti, non significa governare. Questo potrebbe essere al massimo un atto di tesoreria, un mandato di pagamento perchè, ripeto, è difficile poter ricavare da questo disegno di legge qualcosa che ci dica quali sono le finalità programmatiche della maggioranza e del Governo.

Io mi sto accorgendo che vi sono molti modi per togliere al Parlamento le sue funzioni fondamentali: alcuni sono costituzionali come il decreto-legge e la delega, altri apparentemente amministrativi come i disegni di legge di questo tipo. La delega, secondo la Costituzione, richiede la fissazione dei principi e dei criteri direttivi; questo disegno di legge invece è una delega in bianco perchè nessun criterio o principio in esso viene precisato: ci si propone soltanto di approvare lo stanziamento di 75 miliardi, mentre al resto ci penserà il Governo. Altro che delega!

Onorevole Ministro della marina mercantile, lei qualche giorno fa, in una « tavola rotonda » che è stata pubblicata sull'« Europeo », ha riconosciuto che nel nostro Paese è mancata finora una politica portuale ed ha aggiunto che adesso si comincia a realizzarla. Questo disegno di legge pertanto dovrebbe essere un atto di questo avvio di una nuova politica portuale: se così è si comincia davvero male, signor Ministro. Se lei davvero pensa che questo disegno di legge possa essere portato come l'indicazione di un corso nuovo in un campo così delicato, così compromesso, così importante della vita nazionale, significa che non ha ancora avvertito fino in fondo che cosa vuol dire una politica portuale, che non ha ancora chiara davanti a sè la strada più idonea per sviluppare questa politica portuale.

Una vera politica portuale deve investire anzitutto l'ordinamento legislativo, come è stato già ricordato. La legge sui porti è del 1885: bisogna fare un'altra legge che tenga conto delle nuove esigenze tecnico-

economiche dei servizi portuali. Bisogna altresì provvedere alla creazione di un sistema di enti portuali moderno e democratico per la gestione dei porti; bisogna provvedere allo sviluppo e all'ammodernamento dei porti sulla base del sistema economico a cui essi sono destinati; bisogna provvedere alla specializzazione dei porti, alle concentrazioni portuali e a sistemi portuali che possano consentire i decongestionamenti.

Quando si prendono in considerazione i porti di Rotterdam, di New York, di Londra, i sistemi portuali degli estuari dei fiumi francesi, pare che siano fenomeni di massicce concentrazioni, e sono invece sistemi organici, pur con ampiezze colossali, ma che permettono il pieno esercizio di attività estremamente complesse. Bisogna poi provvedere, come lei stesso ha avuto occasione di dire un'altra volta, al coordinamento dei servizi portuali con tutto il sistema dei trasporti. Ora, onorevole Ministro, in questo disegno di legge che è parte di un tutto, cosa c'è di tutto questo e come esso si lega ad altre iniziative? Cos'è questo disegno di legge se non la ripetizione di interventi settoriali tradizionali? C'era bisogno di parlare di un piano dei porti per chiedere uno stanziamento limitatissimo, inadeguato, indeterminato? Cosa si ritrova di tutto il discorso della programmazione di cui questo disegno di legge dovrebbe essere una delle prime rilevanti manifestazioni?

Questo dibattito — ce lo auguriamo — dovrebbe almeno servire a consentire a lei, onorevole Ministro, di esporre come questo disegno di legge si innesti in un piano di politica economica, in una impostazione programmata dello sviluppo dell'economia, e di indicare se c'è un piano, quali orientamenti siano stati seguiti.

Quando parliamo di questi temi io credo che anzitutto ci si debba riferire alle dimensioni del problema e ciò non per fare delle valutazioni quantitative ma per afferrare tutti i termini degli impegni a cui il Parlamento è chiamato. Tutti sanno quello che è accaduto nei traffici portuali. La parola « miracolo » viene usata ormai senza neanche la discrezione che una parola di

questo tipo dovrebbe suggerire; ma, forse, per quello che è accaduto nei porti, c'è qualcosa che a prima vista sembra incomprendibile.

In quindici anni i traffici portuali (ciò è noto ma va ripetuto) sono aumentati del 450 per cento: da 33 milioni di tonnellate nel 1950 siamo passati a 150 milioni nel 1965. Nonostante questo i nostri porti hanno tenuto. Abbiamo avuto crisi dei porti, congestionamento dei porti, problemi economici seri, però siamo riusciti a raccogliere gran parte di questo traffico.

Come è avvenuto questo, quando non vi sono stati interventi, non sono state ampliate le poche opere, non sono stati ammodernati i mezzi? Protagonista di tutto questo è stato l'uomo; le maestranze, i tecnici sono riusciti con le loro capacità, col loro spirito di sacrificio, a superare le profonde insufficienze tecniche e l'assenza dell'intervento governativo. I traffici sono aumentati lo stesso, ma certo noi abbiamo perso delle navi che sono andate in altri porti, abbiamo perso posizioni, e nel grande duello che caratterizza la storia portuale nella nostra epoca tra il Mare del Nord e il Mediterraneo noi abbiamo perduto dei punti.

Di quanto sarebbero aumentati i traffici se i porti fossero stati interamente ricettivi? Ci siamo mai fatti questa domanda? Se noi abbiamo avuto un aumento del 450 per cento in queste condizioni, quale sarebbe stato l'incremento di traffico portuale, se i nostri porti non avessero respinto una parte del traffico, se non si fosse scoraggiata la creazione di nuove linee? Quali conseguenze abbiamo avuto, per la perdita di valuta e per la presenza della bandiera straniera nei nostri porti, sulle riparazioni navali, che richiedono, prima di tutto, la ricettività dei porti? Quanto abbiamo perduto per tutto questo?

Quando si vuole parlare di politica portuale, occorre aver presente tutti questi elementi e occorre ricordare anzitutto le cause dei ritardi denunciati. Le cause della crisi dei porti essenzialmente sono state: gli errori nella ricostruzione nei porti distrutti dalla guerra che, come il campanile di San

Marco, sono stati rimessi su come erano prima (ma i porti non sono opere d'arte, sono opere funzionali, che devono essere all'altezza dei tempi); le insufficienze degli stanziamenti, e, infine, la distribuzione dei fondi senza un piano organico.

Il primo di questi tre errori non possiamo fortunatamente più ripeterlo, perchè la ricostruzione è cosa compiuta. Stiamo però ripetendo gli altri errori, ossia eroghiamo fondi insufficienti e li distribuiamo senza un piano organico.

Per quanto si riferisce all'insufficienza degli stanziamenti, va detto che, man mano che i piani vengono elaborati, le cifre svaniscono. Si è fatto un calcolo delle esigenze sui 700-800 miliardi; un Comitato di ministri ha discusso la cifra ed ha creduto di dover accettare 335 miliardi. Poi, nel piano Pieraccini i miliardi sono scesi a 260. Adesso siamo a 75. È come un pneumatico: piano piano l'aria se ne va, e non resta più niente. Si è partiti da una grossa cifra, che aveva una sua validità, e si è giunti a stanziamenti limitati, non risolutivi, che lasciano il problema nei termini in cui esso si trovava.

A proposito dei 260 miliardi del piano quinquennale, è difficile esprimere un giudizio in termini diretti, ed è necessario fare un ragionamento in termini relativi. Ora colpisce, nel piano Pieraccini, il fatto che l'investimento nei porti abbia avuto l'indice più alto di aumento rispetto agli altri stanziamenti del quinquennio precedente. Infatti i 260 miliardi del piano Pieraccini posti a confronto con quello che si è speso nel quinquennio precedente danno un indice di 374. Ciò appare un fatto rilevante: un indice di incremento quasi altrettanto grande si è avuto soltanto per la ricerca scientifica.

Purtroppo però si tratta solo dell'indice di quello che non si è compiuto nel passato. Infatti, se con una cifra così distante dalle esigenze (gli 800 miliardi) siamo arrivati ad avere l'indice più alto di aumento degli investimenti, questo significa che nel passato gli investimenti sono stati estremamente bassi.

Si tratta veramente di abbandonare la politica del passato che peserà a lungo e negativamente sull'economia nazionale. Ora gli stanziamenti sono insufficienti non solo in relazione a quanto non si è fatto in passato, ma anche in relazione allo sforzo del piano. Quando si osserva l'impostazione del piano nel settore dei trasporti, si rileva che l'investimento è di 4.330 miliardi, dei quali però solo 260 assegnati ai porti, mentre per le autostrade — settore che pur ha già beneficiato di investimenti per centinaia di miliardi — si stanziavano altri 850 miliardi; per i porti, appena il 6 per cento della previsione di spesa per il settore dei trasporti.

In questa luce, si comincia a capire l'esiguità dei 75 miliardi. Io vorrei che i colleghi ricordassero che, senza bisogno di fare leggi suonando il tamburo di annuncio, nei cinque anni precedenti, soltanto con gli stanziamenti normali, abbiamo speso 70 miliardi; e adesso per cinque anni ne stanziavamo 75. E se facciamo il calcolo della svalutazione della moneta ci accorgiamo che non è vero che facciamo uno sforzo nuovo, ma addirittura ci manteniamo al livello, se non al di sotto, di ciò che è stato fatto con gli investimenti ordinari. Questa è la realtà!

R O M I T A, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Questi sono aggiuntivi.

A D A M O L I. Non sono aggiuntivi, non è così! Perchè il disegno di legge parla chiaramente: questi sono gli stanziamenti che vanno per le opere portuali. Non solo, ma questi 75 miliardi, per cinque anni, concernono le opere portuali e l'escavazione dei porti; fra l'altro, per quanto riguarda l'escavazione dei porti nessuno ci dice di che ordine sia la cifra. È questa un'altra cosa strana che è avvenuta nel nostro Paese; noi abbiamo lasciato invecchiare le macchine per scavare i fondali, che oggi sono inutilizzate, sono ferme e quindi i fondali si sono riempiti, e i grandi transatlantici certe volte non possono entrare nei porti italiani. A Venezia e a Napoli ci sono questi problemi. Adesso ci siamo accorti che il parco macchine per scavare i fondali è praticamente

inutilizzabile. Ma quanto ci vorrà per rimettere in funzione il parco macchine effossorie?

Tutto si basa su una impostazione che, ripeto, è soltanto enunciativa, è solo un mandato di fiducia che dobbiamo dare all'Esecutivo.

Si dice che quello che resta sarà dato solo ai grandi porti. Ma anche se si parla solo dei grandi porti l'onorevole Ministro conosce bene certe situazioni; ha partecipato pochi giorni fa a quella « tavola rotonda » insieme al presidente del porto di Genova, al presidente del porto di Venezia, al presidente del porto di Napoli, al presidente dell'Unione Camere di commercio. Ebbene 150 miliardi ha chiesto Napoli, 150 miliardi ha chiesto Venezia, mentre per Savona e Genova la « Stampa » di oggi parla addirittura di 500 miliardi. E non bisogna spaventarsi di queste cifre, perchè queste sono le dimensioni dei problemi d'oggi. Fra l'altro, Radice Fossati ha sollevato anche il problema dei porti fluviali, sostenendo, giustamente, che non bisogna pensare soltanto ai porti marittimi. Questo per completare il quadro della situazione.

Allora, quando siamo di fronte a centinaia di miliardi per tre soli porti, come facciamo a dire che con questi 75 miliardi accontentiamo i grandi porti? Neanche questo è vero!

Ma il fatto è che si scateneranno tutte le richieste. Questo disegno di legge ha suscitato delle illusioni, non voglio dire degli appetiti perchè sarebbe ingeneroso parlare in questi termini verso chi vuole che il proprio porto riviva. Come faremo a difenderci dalle varie richieste? Che cosa diciamo a Trieste, della cui situazione abbiamo tanto parlato? Cosa dirà lei, onorevole Ministro, per i porti sardi, sui quali le è stato mandato un documentato pro-memoria? Lei è stato in Sardegna poco tempo fa, non dico per la campagna elettorale...

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile*. Ci sono stato proprio per la questione dei porti.

A D A M O L I. Che dirà ai sardi? Che cosa si può rispondere a tutte le richieste?

Ecco l'esigenza del piano! Solo un piano contiene la risposta. Non è vero che noi vogliamo la frantumazione dei problemi; al contrario è con il vostro modo di procedere che si rischia la frantumazione.

Vedremo che cosa succederà, vedremo come le pressioni potranno essere contenute, vedremo se lei riuscirà davvero a fare gli investimenti secondo un'impostazione razionale. L'unico modo per difendersi da queste richieste episodiche, clientelari, campanilistiche è il piano. Lei deve porsi in condizione di poter dire a tutti che cosa succederà del loro porto, lei deve poter dire: ecco, adesso arriviamo sino a questo punto, poi ci occuperemo anche di voi. Questa è l'impostazione. Ecco perchè noi vi chiediamo il piano organico; perchè altrimenti con questi stanziamenti rischiamo di perdere anche quelle poche cose di cui noi possiamo cominciare ad avere disponibilità.

Noi ci auguriamo, onorevole Ministro, che lei queste cose voglia considerarle e voglia chiarire che cosa pensa in merito. Io non ho nessun timore, quando torno a Genova, di dire che ho sostenuto non di dare i soldi a Genova, ma di fare un piano perchè in un piano organico nessuno può contestare ai grandi porti italiani di avere la priorità, ma vi sono tante priorità. Genova non ha timore perchè quello di Genova è porto essenziale per il Paese, e ciò nessuno può disconoscerlo, per ragioni storiche, economiche, naturali, geografiche; e allora perchè ci preoccupiamo di queste città che hanno una loro forza? Bisogna pensare a tutto il territorio nazionale. Adesso si scateneranno le guerre dei piani regolatori; in ogni città portuale c'è la fretta per approvare il piano regolatore, per poter dire: abbiamo il piano regolatore dateci i soldi.

Noi invece cercheremo di portare il discorso su questo piano che ci sembra l'unico valido: la discussione deve vertere sul come deve essere caratterizzato il sistema portuale italiano in una politica di programmazione economica. Come si considera il rapporto tra sistema portuale e il tipo di sviluppo che deve avere l'economia italiana, come fare dei porti uno strumento essenziale propulsivo e, se del caso, correttivo per il superamento di squilibri ter-

ritoriali e settoriali e non più per servizi accessori a favore di singole imprese industriali e commerciali? Questo è il problema essenziale.

Il piano quinquennale deve riordinare la economia italiana ed i porti sono uno strumento fondamentale per questa operazione. Prendere la scala dei volumi dei traffici come sono adesso e su questa base fare un piano significa registrare una situazione che deve essere modificata. Noi sappiamo come sia strutturato questo settore: fra l'arco ligure-toscano, che in 150 chilometri ha quattro dei massimi porti italiani, e tutta la costa meridionale, da Napoli a tutte le coste tirrenica, jonica e del basso Adriatico fino a Bari che cosa troviamo? Soltanto Vibo Valentia è l'unico porto un po' at-

trezzato, neppure quello di Salerno. Questa è la situazione. Ed un piano non deve registrare queste cose? Quando si parla di 141, 144 porti, quando si dice: non si può dare a tutti, si rischia di assegnare fondi che non cambieranno nulla. Non si tratta di fare di tutte le erbe un fascio, al contrario si tratta di tener conto dei grandi problemi che abbiamo oggi nel Mezzogiorno e anche della diversa caratterizzazione dei porti. I porti sono commerciali, industriali, pescherecci, turistici: ognuno rappresenta dei propri interessi; non possiamo ignorare né i porti pescherecci, né i porti turistici.

Ma dove è tutto questo nella vostra impostazione? Che cosa dite voi della grande crisi dei porti pescherecci, dei 60 miliardi l'anno per l'importazione di pesce? Come affrontiamo questo problema?

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue A D A M O L I). Vi è poi il problema dell'articolazione del piano, senza romperne la concezione unitaria in senso nazionale.

Qui sorge la questione del Mezzogiorno che, stranamente, viene costantemente ignorato nell'affrontare questi problemi di fondo. Quando si legge il piano Pieraccini colpisce il fatto che, nel capitolo che si riferisce allo sviluppo economico del Mezzogiorno, le funzioni dei porti appaiono completamente ignorate e che quando si accenna al programma di intervento straordinario nel campo delle infrastrutture, dopo gli acquedotti, dopo la viabilità, dopo le ferrovie, si accenna ai porti con un « nonchè ».

Infatti, proprio alla fine del capitolo è scritto: « nonchè il miglioramento delle attrezzature dei porti di Napoli, Taranto, Brindisi, Cagliari e del sistema portuale di Augusta, Catania, Siracusa ». E ciò non è affatto un'impostazione portuale per tutto il Mezzogiorno! Ora come facciamo noi a trasformare l'equilibrio economico italiano nel sen-

so giusto quando nel Mezzogiorno si parla di aree industriali, di nuclei industriali, e tutto questo prescinde da una politica portuale? Il rapporto porto-*hinterland* non è un rapporto a senso unico poichè l'*hinterland* crea i porti, ma i porti creano a loro volta l'*hinterland*. All'armonia di questi rapporti mira l'azione programmata. Quando si prendono i valori così come sono si trascurano modificazioni e tendenze che già si sono imposte, nonostante certe incurie. Non voglio citare casi che possono sembrare particolari, ma quando parliamo di piccoli porti dobbiamo tener presente che spesso questi possono avere esigenze non inferiori ai grandi porti. Prendiamo, ad esempio, nel Mezzogiorno, il caso di Crotona. Questa città, una generazione fa, aveva 2.500 abitanti: oggi ne ha 35 mila. Il porto è stato alla base di questo sviluppo, l'industria è nata sul porto e, viceversa, voi non avete nemmeno preso in considerazione le esigenze del porto di Crotona. Potrei parlare

anche di altri casi, ad esempio di Carrara, per la questione dei marmi.

Per il Mezzogiorno, poi, il discorso prende dei contenuti particolari, poichè il Mezzogiorno deve attirare il nostro interesse non solo per eliminare gli squilibri tra zona e zona, ma anche tra Italia e sistema portuale straniero. Infatti la grande lotta del Mediterraneo col Mare del nord trova nel Mezzogiorno il suo epicentro, poichè i nuovi collegamenti che si sono creati con il terzo mondo gravitano soprattutto sui porti del Mezzogiorno. Non sembra che tutto questo sia stato considerato da voi e che entri in una politica di piano nazionale. Voi sapete che chi parla non è legato a problemi particolari del Mezzogiorno, però se vogliamo porci in modo responsabile di fronte a queste questioni non si può sfuggire a questo tipo di impostazione ed a questo impegno.

Onorevole Ministro, non mi pare che voi possiate essere troppo soddisfatti di mandare avanti i problemi in questo modo, anche perchè, se i Governi sono fermi, gli interessi particolari non lo sono. L'onorevole Spagnoli ha riconosciuto onestamente che la politica portuale è mancata nel nostro Paese e ha aggiunto che adesso starebbe per nascere. Tale politica, però, non è mancata nei gruppi privati. Devo ricordare che i grandi gruppi privati hanno operato verso i porti come nei confronti dei problemi della flotta con l'autonomia funzionale, che ha comportato un restringimento dei porti. Ricordiamoci, signor Ministro (anche se queste cose voi le trattate in modo giuridico, sapete bene che sono questioni politiche), che quando non si fanno nuovi porti, quando non si potenziano i porti che ci sono e una parte di essi viene data in esclusiva a privati, i porti stessi si restringono. A Genova abbiamo visto le navi fare la coda davanti all'imboccatura del porto, mentre le banchine date in autonomia funzionale erano vuote perchè il privato si era creato una situazione di privilegio per i capannoni, gli attracchi eccetera. A Genova quando arriva una nave, per esempio, dalla Sardegna e attracca in una banchina libera, nella quale c'è un attracco pre-

ferenziale, se poi arriva una nave dell'armatore privato bisogna togliere la prima nave e far posto a quest'ultima. Nei porti sta avendo sviluppo una politica di un certo tipo con le conseguenze che voi conoscete, della creazione di centri portuali particolari.

Io richiamo ancora una volta la questione di Rivalta Scrivia che va avanti e ormai possiamo dire che non ci stupisce più che vada avanti nell'apparente silenzio del Governo. Noi discutiamo di fare il porto a Voltri, Savona vuole il porto a Vado, sono anni che parliamo di queste cose, ma non si è costruito un metro di banchina, mentre il gruppo Costa ha già creato un enorme sistema di magazzini portuali al di là degli Appennini, e tra poco chissà che inaugurazione farà, non so con quale Ministro! Tutto quello che fa il gruppo Costa (che poi comprende Costa, «Pirelli», «Shell», «Montecatini»: è una enorme concentrazione di capitale finanziario saldato con gli armatori) viene fatto con le autorizzazioni, le concessioni, i finanziamenti pubblici. Questa è la realtà.

Noi ancora una volta chiediamo di conoscere che cosa avete fatto per impedire la introduzione nel sistema economico italiano e nel sistema portuale italiano di una iniziativa, di un intervento che nulla ha a che fare con la impostazione pubblica: questo è l'antipiano, e l'antiprogramma. Fare un piano dei porti mentre i privati se ne fanno un altro per conto loro, vuol dire...

LOMBARDI, *relatore*. Rivalta Scrivia non è un porto.

A DAMOLI. Io le cito un fatto particolare. Siamo giunti già, in campo internazionale, alla creazione della polizza «CIF Rivalta». Genova sparisce, perchè le navi che vengono a Genova sono caricate in modo tale che il carico, attraverso enormi casse di contenimento, passa su vagoni speciali costruiti dalle Ferrovie dello Stato, che raddoppiano appositamente i binari, e va a finire a Rivalta Scrivia i cui impianti sono come porti; sono grandi magazzini ed hanno anche delle possibilità doganali.

C'è la nuova legge doganale che prevede anche questo.

L O M B A R D I, *relatore*. Risponderò in seguito su queste cose.

A D A M O L I. Onorevole Ministro, noi chiediamo che al termine di questa discussione ci siano dette cose il più possibile precise sulla base dell'ordine del giorno che abbiamo presentato. Noi chiediamo la predisposizione del piano nazionale dei porti da parte di un apposito organo nazionale munito dei necessari poteri del quale devono far parte i rappresentanti dei Ministeri interessati (con il coordinamento fra Marina mercantile, Lavori pubblici e Trasporti), i rappresentanti degli enti locali delle regioni marittime, i rappresentanti dei lavoratori e delle categorie economiche interessate; chiediamo cioè un piano che nasca con l'apporto di tutti coloro che vivono in questa realtà economica e non scenda dall'alto (ammesso che possa scendere dall'alto perchè finora non abbiamo visto niente). Noi invitiamo il Governo a presentare al più presto al Parlamento un nuovo testo della riforma della legge sui porti del 1885 per l'adeguamento delle norme di classifica dei porti e delle modalità relative alle opere portuali alle esigenze della programmazione economica. Invitiamo il Governo a definire l'ordinamento nazionale dei porti, ossia gli enti portuali, con la presentazione di una legge-quadro che determini le diverse competenze del Governo, degli organi regionali e degli enti portuali, nonché la organizzazione dei sistemi portuali regionali; invitiamo il Governo a negare a gruppi privati quelle autorizzazioni e concessioni che tendono ad alterare il carattere pubblico dei porti e a creare servizi portuali al di fuori delle scelte operate nel campo della programmazione economica.

Questi, secondo noi, sono gli elementi di una vera politica portuale. Sappiamo che si tratta soltanto di grandi linee; nessuno di noi pretende di aver formulato degli indirizzi definitivi, perfetti e completamente accettabili. È su questi temi, però, che si deve aprire e portare avanti il dibattito. Bisogna verificare se queste cose corrispon-

dono a certe realtà; bisogna comunque arrivare a delle conclusioni che siano definitive sul piano nazionale.

Ecco perchè, colleghi della maggioranza, la fretta con la quale voi avete voluto discutere questo disegno di legge forse non era opportuna. Si sarebbe guadagnato più tempo se insieme con questo disegno di legge si fosse presentato un piano organico di sviluppo del sistema portuale italiano.

Lei, onorevole Ministro, a mio giudizio si è messo in una situazione non troppo allegra. Lei ama girare per i porti, gliene ho già dato atto, e le do ancora atto che questo è un modo molto positivo per conoscere i grandi problemi della vita nazionale e intervenire a risolverli. Girando per i porti italiani lei finora poteva promettere che qualcosa sarebbe venuto; adesso, però, si troverà in un certo imbarazzo, perchè la legge c'è ma non dà alcuna risposta alle attese che si erano determinate. La risposta doveva esser data non sul piano quantitativo, bensì sul piano qualitativo, sul piano delle scelte, dei tempi, dei punti di approdo. E soltanto un piano è una risposta, soltanto un piano è una politica, soltanto un piano è una difesa di fronte all'aggressione di certi interessi.

Questo disegno di legge non serve a tale scopo, onorevole Ministro, e siccome quello che noi avevamo chiesto e quello che lei aveva annunciato era un piano, e questo provvedimento non lo è, limitandosi ad essere un intervento settoriale, ancora un modo per continuare a battere quella strada che ha portato a gravi conseguenze, noi non possiamo dare la nostra approvazione a questo disegno di legge. Ci auguriamo però che attraverso il dibattito si faccia un passo avanti verso le mete che sono oggi nella coscienza di tutti coloro che operano in un campo così importante dell'economia nazionale. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

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

M A C A G G I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, vorrei riprendere le parole che sono state pronun-

ciate testè dal collega Adamoli per rilevare come il disegno di legge che stiamo discutendo, e sul quale mi intratterò per pochi minuti, sia uno strumento sul quale non era il caso di sviluppare il tema generale della politica portuale del nostro Paese, una politica indubbiamente di grande importanza — su questo siamo tutti d'accordo — come è anche sottolineato dai numerosi articoli apparsi sulla stampa. È cosa ovvia, del resto, se pensiamo alla configurazione geografica del nostro Paese, tutto circondato dal mare e quindi con le maggiori esigenze commerciali e finanziarie sul mare.

Questa che potremmo definire una legge in rapporto alla reale portata finanziaria degli attuali problemi portuali italiani, per la cui rapida decisione di discussione noi socialisti siamo grati al Senato, ha un significato, a nostro avviso, del tutto congiunturale, direi quasi ultra congiunturale, e forse è anche resa necessaria dalla disponibilità di un certo numero di miliardi, certamente non grande, ma che potranno, se adeguatamente impiegati, migliorare la condizione di qualche porto. Del resto, se noi analizziamo la legge, vediamo che all'articolo 2 è prevista la possibilità di maggiore spesa in rapporto alla possibilità di maggiori finanziamenti nei bilanci successivi: si tratta quindi di un finanziamento contingente, che noi non riteniamo sia il caso di respingere, come da altre parti è stato proposto.

Si capisce, ripeto, che la spesa dei porti dovrebbe avere la priorità nella politica economica del nostro Paese, e, se dovessimo affrontare questo tema in modo completo, dovremmo ripetere cose che del resto abbiamo già detto in altre occasioni, circa l'urgente necessità di finanziamenti adeguati alle esigenze portuali, e specialmente dei grandi porti italiani, e riferirci forse anche a dichiarazioni della massima importanza che sono state fatte recentemente su questo tema dal presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, in una Assemblea che ha avuto larga risonanza e in cui sono state messe in evidenza le più urgenti necessità dei grandi porti italiani,

ivi compreso, naturalmente, il porto di Genova.

Ho sentito parlare di piani decennali di finanziamenti, di 500 miliardi o di cifre anche maggiori; ma noi dobbiamo vivere con i piedi per terra e riferirci ai piani che esistono e non ai piani che sono stati prospettati in una conferenza extra parlamentare. Del piano decennale si è ricordata la conferenza, e del resto esso è ricordato nella relazione dell'ingegner Aldo Migliardi, la quale prevedeva una spesa di 693 miliardi. Sono proposte teoriche, al di fuori delle possibilità finanziarie del nostro Paese in questo momento. Esiste invece un piano quinquennale con una previsione di spesa, come sappiamo, di 260 miliardi, e su queste possibilità di spesa noi dovremo, semmai, parlare in altro momento e non nel corso della trattazione di questo disegno di legge che ha scopi molto più modesti.

Dovremmo piuttosto preoccuparci del modo come impiegare questi 15 miliardi annui che vengono stanziati nel testo di legge in esame. Io non faccio parte della Commissione competente in queste questioni ma sono genovese e non posso disinteressarmi di questi problemi. So che in Commissione è stato riconosciuto che sarebbe opportuno che questi fondi venissero investiti per andare incontro alle esigenze dei maggiori porti, considerati anche in rapporto alla loro redditività nell'ambito della redditività nazionale.

Vi sarebbe forse da chiedersi che cosa possa farsi nei confronti delle necessità dei grandi porti italiani con una disponibilità così modesta prevista dal provvedimento. D'altra parte, poichè i porti minori sono in grande numero, e si parla anche della possibilità di sviluppo o di creazione addirittura di altri porti di categoria inferiore in rapporto ad esigenze turistiche, che, dal punto di vista economico, sono esigenze minori, è chiaro che se noi disseminiamo, frazioniamo questi finanziamenti a favore dei piccoli porti, otterremo ancora meno di quanto possiamo ottenere con interventi a favore dei porti maggiori. E sono proprio questi porti maggiori che oggi denunciano le maggiori deficienze e anche l'urgenza di

interventi finanziari in rapporto a settori della loro funzionalità, che sono settori relativamente di secondo piano.

Quando parliamo di strutture tecniche dei porti, sappiamo che miglioramenti possono farsi anche se frazionati e in rapporto a determinate dimensioni che, rispetto al complesso, sono dimensioni ridotte. È sotto questo aspetto che si può parlare di interventi relativamente modesti, quali sono quelli permessi dai 15 miliardi annui stanziati dal provvedimento.

A mio avviso, comunque, dati i limiti della spesa prevista dal disegno di legge, sarà bene orientare gli investimenti verso i grandi porti, per rendere minori gli inconvenienti, ora gravissimi, lamentati da tutti i grandi porti nazionali. Sono quindi d'accordo con i colleghi che hanno sostenuto questi criteri distributivi.

Ma a questo proposito debbo dire che l'articolo 8 del disegno di legge non si adegua alla previsione della spesa.

L O M B A R D I, *relatore*. È stato infatti presentato un emendamento tendente a modificarlo.

M A C A G G I. Non ne ero al corrente ed anzi mi ero riservato di presentare un emendamento. L'articolo 8 infatti dispone che i progetti da finanziare, in base alla presente legge, debbono riguardare opere complete idonee al soddisfacimento delle esigenze tecniche-economiche dei porti cui si riferiscono. Ma, data la modestia degli stanziamenti previsti, sembra evidente che, specialmente per i grandi porti, non sarà corrispondente alla misura dei finanziamenti stessi il proporre progetti per « opere complete ». A mio giudizio quindi basterebbe sopprimere l'aggettivo « complete », e stabilire che si tratti di opere idonee al soddisfacimento delle esigenze tecniche-economiche dei porti.

Non ho altre cose importanti da aggiungere, anche per la modestia finanziaria del provvedimento, che non merita parole sui grandi problemi della vita portuale del Paese. Ho una sola raccomandazione da fare. Di fronte alle molte esigenze da affron-

tare, sia pure parzialmente, risulta evidente la opportunità di tenere presente, per quanto concerne i grandi porti italiani (come è evidente per quello di Genova) la non sufficiente modernità dei mezzi tecnici, causa tra l'altro di quei costi elevati che rendono i nostri porti non competitivi nei confronti di altri porti europei perfettamente attrezzati.

Questa legge potrebbe intanto essere utile a diminuire l'entità di tale lacuna. Se noi riuscissimo a fornire Genova, Venezia, Napoli, per esempio, di mezzi di sollevamento più moderni, avremmo fatto un piccolo passo avanti, nell'attesa di poterne fare nel futuro di più grandi e decisivi, prendendo in considerazione in modo più completo ed unitario i problemi dei porti italiani.

Allo stato delle cose, dunque, pur con questi stanziamenti limitati, qualcosa di utile sarà possibile fare. Riportata comunque la legge nei suoi giusti confini, noi ci dichiariamo ad essa consenzienti. (*Applausi dalla sinistra e dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Perrino, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati, il secondo dei quali reca anche la firma dei senatori Angelilli, Molinari, Jannuzzi e Crespellani.

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

C A R E L L I, *Segretario*:

« Il Senato,

premesso che gli interventi per lo sviluppo ed il potenziamento del sistema portuale italiano, nel quadro degli investimenti per il settore dei trasporti, siano da ritenersi prioritari al fine dell'impostazione, coerente ed organica, di una politica delle infrastrutture portuali;

che il predisposto piano di potenziamento dei porti marittimi da eseguirsi nel periodo di dieci anni pone in termini concreti tale politica di intervento;

che gli stanziamenti complessivi per le opere relative previsti nel programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-69 anche se non soddisfano integral-

mente le esigenze prospettate dai singoli porti possono porre riparo alle maggiori deficienze strutturali e funzionali degli scali marittimi nazionali;

che sia da condividersi il proposito governativo di intervenire urgentemente in merito, con opportuni straordinari finanziamenti, al fine di utilizzare i pochi mezzi a disposizione per le opere di più evidente urgenza, di completamento dei lavori in corso concentrando altresì la spesa nei porti principali e quelli cosiddetti dello "sviluppo" secondo il principio della massima produttività;

considerato che nel contesto di tale politica non siano da trascurare le impellenti necessità del porto naturale di Brindisi che per le sue peculiari caratteristiche, per i modestissimi costi di manutenzione e per il sicuro promettente sviluppo in atto rappresenta investimento ad alta produttività;

che le ipotesi di incremento dei traffici marittimi formulate nel piano regolatore dell'area di sviluppo predisposto da quel Consorzio del porto e dell'area industriale si vanno puntualmente attuando;

che il traffico mercantile è in promettente progressiva crescita tanto che dalle 78.026 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nell'anno 1958 si è passati, nel 1963, a tonnellate 2.138.809, mentre il traffico turistico è salito dalle 64.190 unità del 1958 alle 251.902 unità del 1963;

che gli insediamenti industriali in atto nella zona prospiciente il porto di Brindisi hanno portato ad un investimento complessivo (per opere pubbliche ed aziendali) di oltre 160 miliardi di lire con la creazione di oltre 5.000 nuovi posti di lavoro;

che sono in fase di avanzata costruzione, nella stessa zona, altri importanti opifici e che stanno per avere anche inizio i lavori per ulteriori insediamenti, fra cui quelli per la costruzione della grande centrale termica dell'Enel;

che siano da adeguare urgentemente le infrastrutture e le sovrastrutture del porto stesso in conformità delle motivate proposte formulate dalle competenti autorità locali;

che particolare urgenza riveste l'ulteriore finanziamento del progetto — già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici — della diga di Costa Morena il cui primo stralcio esecutivo è in fase di appalto;

invita il Governo a tenere in opportuna evidenza, all'atto dell'utilizzazione dei fondi straordinari posti a disposizione con il disegno di legge n. 1152, le obiettive urgenti necessità del porto di Brindisi con conseguenti adeguati stanziamenti a suo favore per la costruzione di opere, infrastrutture ed attrezzature portuali »;

« Il Senato,

considerato che l'autorizzazione di spesa di lire 75 miliardi recata dalla legge in discussione non può che costituire, in relazione all'accertato fabbisogno delle opere ed attrezzature portuali, una anticipazione che dovrà essere integrata nel corso dei prossimi cinque anni secondo le previsioni del piano di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 che prevede, nel settore delle opere marittime, investimenti per un ammontare di 260 miliardi di cui una quota di 40 miliardi a carico della Cassa per il Mezzogiorno;

considerato che lo stanziamento di lire 75 miliardi è destinato esclusivamente alla esecuzione di nuove opere portuali e non prevede i necessari lavori annuali di conservazione e manutenzione di quelle esistenti nonchè la urgente riparazione dei danni provocati dalle mareggiate e le opere di difesa degli abitati e dei litorali;

invita il Governo:

1) ad adoperarsi affinché nel quinquennio sia adeguatamente e tempestivamente integrato lo stanziamento di lire 75 miliardi in discussione;

2) a precisare fin d'ora che tale stanziamento di lire 75 miliardi deve considerarsi aggiuntivo agli ordinari stanziamenti di bilancio, che dovranno, però, essere adeguatamente incrementati;

3) a dichiarare esplicitamente, altresì, che la previsione del piano quinquenna-

le di lire 260 miliardi deve prescindere da quelle opere già finanziate con leggi speciali che verranno eseguite ed ultimate nel quinquennio previsto ».

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

P E R R I N O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la discussione su questo disegno di legge, che pur è così importante, è stata breve e sostanziosa, ma vi sono state delle critiche piuttosto severe. È ben strano che si continui con un metodo in base al quale, per ricercare l'ottimo, si perde di vista il meglio; il meglio che possiamo realizzare secondo le nostre possibilità.

Non v'è dubbio che questo disegno di legge rappresenta un fatto nuovo nel settore portuale, e mi pare che lo abbia anche sottolineato l'opposizione; un fatto nuovo, un intervento organico, anche se contenuto nei limiti relativamente modesti dello stanziamento; perchè fin qui, gli interventi si sono verificati nell'ambito degli stanziamenti rigorosi del Dicastero dei lavori pubblici, del capitolo delle opere di manutenzione portuale. In effetti, ci si è limitati a riparare i danni della guerra ed a curare sistematicamente i fondali dei porti, ma opere di carattere straordinario, ampliamenti di porti se ne sono fatti assai pochi.

Eppure il problema dei porti è venuto assumendo un'ampiezza veramente notevole ove si consideri, come peraltro è stato opportunamente rilevato, che il traffico portuale, cioè il movimento merci, dal 1939 ad oggi è salito da 46 milioni di tonnellate a 150 milioni. Naturalmente, a questo vertiginoso aumento del movimento delle merci non ha corrisposto un'adeguata attrezzatura dei porti, i quali sono rimasti con le attrezzature dei tempi passati. Di qui la necessità di provvedere, e di provvedere con una certa urgenza.

D'altro lato, non bisogna dimenticare che il nostro Paese ha i suoi polmoni sul mare: tre quarti del nostro Paese si affacciano sul mare e l'Italia, tra le tante inflazioni, ha anche l'inflazione dei porti. Sono 144 por-

ti, cosiddetti classificati, i quali tutti attendono la manna dell'intervento governativo; e questi interventi qualche volta vengono richiesti non a proposito, perchè basta che una città affacci sul mare che, per questa sola prerogativa, pretenda di costruire un suo porto; costruzione che a volte si compie *contra naturam*, con tutto quello che comporta la manutenzione di un porto costruito artificialmente, in quanto il movimento delle correnti, gli inevitabili intasamenti, le mareggiate e così via determinano una spesa di manutenzione annuale notevolissima.

Queste cose dico perchè bisogna essere molto e molto oculati per quanto concerne l'impiego che si farà di questi 75 miliardi.

Siamo tutti d'accordo nel ritenere che i 75 miliardi siano poca cosa; ripartiti nei cinque anni, rappresentano una cifra di 15 miliardi all'anno. È poca cosa, ma certamente meglio di niente.

Il problema, piuttosto, è rappresentato dal come questi fondi devono essere impiegati. Questo è il problema sostanziale, e mi pare che la pregevole e sintetica relazione del collega Lombardi sia, a questo proposito, esplicita, quando dice che in Commissione — io non faccio parte della Commissione — dove ci si è scontrati su tesi diametralmente opposte, tuttavia « sono prevalse alcune linee (del resto enunciate dal rappresentante del Governo) le quali hanno ribadito la necessità di utilizzare i pochi mezzi finanziari per le opere di più evidente urgenza, di completamento dei lavori in corso, ma soprattutto concentrando la spesa sui porti principali, secondo il principio della massima produttività ».

Ritorna qui il concetto che ha indirizzato la legge sulla Cassa per il Mezzogiorno, cioè la politica della concentrazione ai fini della più immediata e della più rapida produttività. A me pare che questo sia un concetto serio, un concetto importante. Dobbiamo spendere 75 miliardi; certo, non è che possiamo distribuirli a macchia d'olio, non è che possiamo sbriciolare questi 75 miliardi nel senso di dare qualcosa a ciascuno dei 144 porti classificati. Bisogna con-

centrare gli sforzi nei confronti di quei porti che presentano — ecco il punto — possibilità di sviluppo; porti cosiddetti di sviluppo e quali sono? Potremmo scendere in un dettagliato esame sul quale però sorvolerò. D'altra parte, nella stessa relazione è detto: « Va da sé che i criteri secondo i quali l'Amministrazione utilizzerà i fondi non dovranno trascurare i cosiddetti porti di sviluppo e specializzati ». Settantacinque miliardi sono pochi; però noi amiamo ritenere, e del resto l'interruzione del sottosegretario onorevole Romita ce lo conferma, che questo finanziamento va considerato sotto tutti gli aspetti come un finanziamento aggiuntivo ai normali stanziamenti che dovranno essere curati attraverso il capitolo: « Opere e manutenzione portuali » del bilancio dei Lavori pubblici. È uno stanziamento aggiuntivo agli interventi della Cassa per la quale è stato riconfermato l'intervento a continuazione delle opere che erano state progettate o comunque avviate durante il corso del quindicennio e particolarmente in quest'ultimo quinquennio. Ecco perchè è da ritenere che i 75 miliardi costituiscono uno sforzo tanto più meritorio ove si consideri che nella attuale fase congiunturale — non dobbiamo dimenticarlo — rappresentano un atto di buona volontà del Governo al fine di avviare a soluzione questo problema. Se guardiamo i problemi della nostra vita nazionale sotto l'aspetto panoramico, dobbiamo considerare che accanto al problema dei porti che richiederebbe una spesa globale — come è stato detto da alcuni tecnici — di 700 miliardi ci sono altri problemi, altri settori che rivestono pure carattere prioritario e che perciò attendono di essere risolti.

Altra volta mi sono occupato del problema ospedaliero. Il problema ospedaliero è più importante o meno importante del problema dei porti? A seconda della *formamentis* di ciascuno di noi, a seconda delle esigenze che esprimiamo, a seconda di quello che rappresentiamo possiamo dire che è più urgente l'uno o l'altro problema; bisogna dire però che l'uno e l'altro problema sono importanti e prioritari; una spesa di 700 miliardi comporta la soluzione del pro-

blema portuale e una spesa analoga comporta la soluzione del problema degli ospedali. Ecco perchè nelle presenti circostanze ritengo che lo sforzo compiuto dal Governo è veramente meritorio.

Ho accennato d'altro lato al fatto che i nostri porti, malgrado l'enorme sviluppo assunto dal movimento delle merci, malgrado il notevole incremento della nostra flotta mercantile, sono rimasti nelle condizioni di prima. Il sistema portuale italiano, è un fattore strategico importantissimo di tutta la nostra economia. La vita del nostro Paese si svolge attraverso il mare; l'80 per cento del traffico marittimo è condensato in pochi porti principali e quindi questo disegno di legge mira ad assecondare questo sforzo in attesa di poter affrontare il problema globale nel quadro del « piano azzurro » e nel quadro del progetto di piano quinquennale.

Fatte queste precisazioni di carattere generale, leggo l'ordine del giorno che presento insieme ai colleghi Angelilli, Molinari, Jannuzzi, e Crespellani con il quale « si invita il Governo ad adoperarsi affinché nel quinquennio sia adeguatamente e tempestivamente integrato lo stanziamento di lire 75 miliardi in discussione; a precisare fin d'ora che tale stanziamento di lire 75 miliardi deve considerarsi aggiuntivo agli ordinari stanziamenti di bilancio, che dovranno, però, essere adeguatamente incrementati e a dichiarare esplicitamente, altresì, che la previsione del piano quinquennale di lire 260 miliardi deve prescindere da quelle opere, già finanziate con leggi speciali, che verranno eseguite ed ultimate nel quinquennio previsto ».

Se il Governo, come ho motivo di sperare, vorrà dare assicurazione che, sulla base di queste indicazioni, si opererà nel prossimo futuro, la nuova legge, indubbiamente, sarà produttiva di effetti.

Ho presentato anche un ordine del giorno che riguarda il caso specifico del porto di Brindisi, uno di quei « porti di sviluppo ». Sono state spezzate lance a favore dei porti pugliesi. Parlo di Brindisi, non per motivo campanilistico, ma perchè effettivamente

quel porto, dai secoli dei secoli, ha svolto e svolge una funzione di primaria importanza. Si tratta di un porto conosciuto dai tempi dei romani e dall'epoca pre-romana, e ci ricorda le lotte tra Cesare e Pompeo. È un porto, onorevole Ministro, che ha costruito madre natura, ed appunto per questo le draghe nel porto di Brindisi vengono a pulire i fondali in media una volta ogni dieci anni. Si tratta quindi di una spesa di manutenzione veramente insignificante. È un porto che, secondo un vecchio adagio — scusate il bisticcio — è definito così: « i porti più sicuri del mondo sono tre: ” luglio, agosto e Brindisi ” » a significare che nel triplice porto di Brindisi si attracca, vuoi che spiri il tifone, vuoi che spiri un tornado, vuoi che si scateni qualunque altra tempesta.

Devo ricordare che a Brindisi c'è una realtà in cammino, c'è una realtà industriale, c'è una realtà che si concreta nel fatto che il traffico mercantile del porto è aumentato dalle 78 mila tonnellate di merci imbarcate e sbarcate del 1958 ai 2 milioni 138 mila del 1963, mentre il traffico turistico è salito dalle 64 mila unità del 1958 alle 250 mila del 1963. Brindisi si avvia a diventare il secondo porto d'Italia come traffico di passeggeri. Non dimentichiamo, inoltre, che in quella sterile lotta, in quella indifferenza che negli anni passati ha caratterizzato la politica marinara nei confronti dei porti adriatici, mentre la mariniera italiana disertava l'Adriatico, la marina estera e particolarmente la greca, vi si è inserita, sicché oggi — sembra strano — gran parte del traffico nel porto di Brindisi è costituito dalle navi greche, come è dimostrato da tutte le insegne dei negozi della via principale che sono scritte in greco, tanto che sembra di stare in una città greca. Dico questo per dimostrare l'importanza e la internazionalità del porto di Brindisi, al quale era legata la famosa valigia delle Indie.

Va ricordato che negli insediamenti industriali in atto nella zona prospiciente il porto sono stati spesi 160 miliardi e sono stati creati 5 mila nuovi posti di lavoro; che sono in corso di avanzata costruzione nuovi complessi, tra cui la grande centrale

termoelettrica dell'Enel. Che significato ha questa nuova potente centrale termoelettrica, se non quello di creare le premesse per una ulteriore, più ampia industrializzazione, visto che l'industrializzazione poggia sul pilastro essenziale della disponibilità di energia elettrica? Si stanno, inoltre, eseguendo dei lavori: ve ne è uno importantissimo che riguarda la diga che separa il porto medio dal porto esterno, la diga di Costa Morena, per la quale vi è un progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e nei cui confronti vi è già stato uno stanziamento per lavori che sono in corso di appalto. È chiaro che questa opera rientra tra quelle da completare ed è per questo che nell'ordine del giorno raccomando vivamente all'attenzione del Governo, insieme al problema dei porti in generale, quello del porto di Brindisi in particolare, da considerare, a tutti gli effetti, come autentico « porto di sviluppo ». (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Crespellani, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Angelilli e Monni. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

N E N N I G I U L I A N A, *Segretaria*:

« Il Senato,

rilevato il particolare carattere del porto di Civitavecchia quale naturale punto di raccordo tra le economie umbro-laziale e sarda e quale centro marittimo di rifornimento di Roma, che costituisce il maggiore mercato di consumo nazionale;

sottolinea la necessità di un adeguamento delle strutture portuali alle esigenze di sviluppo agricolo-industriale delle regioni sul porto laziale gravitanti, e in rapporto alle prospettive del piano di rinascita della Sardegna,

invita il Governo a voler tener conto, in occasione della ripartizione dei fondi di cui al presente disegno di legge, delle specifiche occorrenze del porto di Civitavecchia, sulla base degli studi e dei progetti già elaborati e che da anni attendono quell'attua-

zione che consentirà di fare del porto di Civitavecchia uno scalo marittimo funzionale e modernamente attrezzato, come è nello spirito informatore della legge istitutiva del Consorzio per il porto ».

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

C R E S P E L L A N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prendo brevemente la parola perchè sono firmatario di due ordini del giorno; uno è stato già illustrato dal collega Perrino, sull'altro mi limiterò a dire poche parole. Ma prima voglio esprimere il mio plauso per questo disegno di legge che finalmente esce dalla sfera nebulosa dei concetti generali ed entra nel concreto poichè, in anticipazione su quella che sarà la programmazione generale, consente di iniziare un'opera immediata in ordine alla sistemazione dei principali porti italiani.

Si è detto che la cifra è esigua, e certamente rapportata a quella che è stata calcolata, sia pure in linea di massima, come occorrente per la soluzione di tutto il problema essa può apparire limitata. Però bisogna anche porre in rilievo che ai 75 miliardi previsti dall'articolo 1 di questo provvedimento si aggiungono i 40 miliardi previsti nella legge sulla Cassa per il Mezzogiorno; si tratta dunque di 115 miliardi di cui si può senz'altro stabilire l'impiego. Ma in più l'articolo 4 del disegno di legge prevede che le opere possano essere finanziate da parte dei consorzi, anche con il ricorso a mutui in base a delibere che dovranno ottenere la preventiva approvazione dei Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e del tesoro. Pertanto, i porti che godono di una buona amministrazione consortile potranno integrare gli interventi dello Stato ricorrendo a queste operazioni finanziarie. Ecco dunque che il *plafond* si allarga ancora e consente di affrontare, se non tutti, buona parte dei problemi fondamentali che riguardano i porti italiani.

È inoltre da sottolineare che questo provvedimento ha un particolare valore non soltanto per il fine immediato che conse-

gue quanto anche per il fine mediato che, con la migliore sistemazione dei nostri porti, è dato raggiungere. Infatti, recuperando quel movimento mercantile che, come è stato affermato da qualcuno, in parte si era distratto per l'insufficienza dei porti, si avrà naturalmente un miglioramento anche delle condizioni economiche e un aumento dei redditi attraverso i traffici portuali.

Si tratta, quindi, di un disegno di legge provvido, che, anche se contenuto nei limiti indicati, dobbiamo incondizionatamente approvare. E dirò che proprio questo disegno di legge riapre il cuore di me sardo alla speranza. Infatti, quando si approvò qui al Senato la legge sulla rinascita della Sardegna e si stabilì che i fondi assegnati per la rinascita avevano carattere integrativo, io presentai un ordine del giorno nel quale chiedevo che si procedesse ad un piano sistematico sul riordinamento dei porti della Sardegna, riordinamento che costituiva una condizione essenziale per l'avvio alla rinascita, poichè la rinascita della Sardegna non può avvenire se non attraverso un accrescimento della produzione interna che richiede necessariamente degli sbocchi verso la Penisola e verso gli altri continenti.

A questo proposito, io ho sottoscritto un ordine del giorno dei colleghi Angelilli e Monni che riguarda il porto di Civitavecchia. L'importanza del porto di Civitavecchia credo che non abbia bisogno di essere illustrata. Civitavecchia non soltanto è lo sbocco naturale di tutto il traffico del Lazio, ma ha una fondamentale importanza anche per la Sardegna perchè è il principale approdo per quanto riguarda il traffico che muove dalla Sardegna. La Sardegna è collegata nei suoi traffici principalmente con Napoli, Genova e Civitavecchia. Napoli e Genova hanno una attrezzatura portuale che, se abbisogna ancora di essere ampliata e migliorata, tuttavia è sufficientemente adeguata al traffico locale. Ma il porto di Civitavecchia non è in queste condizioni. Basti pensare che esso accoglie giornalmente due navi che provengono dall'Isola, una da Olbia e l'altra da Cagliari, corse che si raddoppiano nei mesi estivi sulla linea di Olbia, ed ha altresì il servizio dei traghetti dei quali

due sono già in esercizio, un terzo dovrà entrare tra breve, mentre ancora un altro traghetto è stato varato proprio l'altro giorno a Castellammare di Stabia da parte di un'impresa privata con partecipazione di capitale regionale e sarà chiamato « Canguro rosso », per il trasporto dei mezzi gommati. Tutte queste navi hanno bisogno evidentemente di adeguate attrezzature portuali che allo stato delle cose il porto di Civitavecchia non ha.

Per questo ho ritenuto di sottoscrivere anche quest'ordine del giorno, cioè per richiamare la particolare attenzione dell'onorevole Ministro sulla situazione del porto di Civitavecchia, che ha bisogno delle attrezzature necessarie per assolvere interamente il suo importante compito.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Devono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Russo.

NENNI GIULIANA, *Segretaria*:

« Il Senato,

impegna il Governo a tenere in evidenza i problemi del porto di Monopoli (Bari) — 2^a classe, 2^a categoria — che ha bisogno di adeguarsi alle esigenze degli accresciuti traffici, come dimostrano le statistiche a datare dal 1959;

ad includere le opere previste dal piano regolatore nella seconda redazione degli uffici del Genio civile — opere marittime — di Bari, come indifferibili ed indispensabili a soddisfare le esigenze di un *hinterland* in fase di sviluppo ».

PRESIDENTE. Il senatore Russo ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

RUSO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, in questa discussione si è sentita insistente la voce dei senatori pugliesi: hanno preso la parola infatti i colleghi Masciale, Jannuzzi e Perrino.

Penso che ciò denoti l'importanza del basso Adriatico per i traffici con l'Oriente: è un'antica vocazione della costa pugliese che fu ritenuta chiave dell'Oriente da Venezia e da Napoli che combatterono a lungo per venire in possesso dei nostri porti. A parte le ragioni strategiche valide per il passato, credo che sia un insopprimibile bisogno dei popoli che si affacciano sullo stesso mare, le cui dimensioni fanno pensare più ad un golfo che ad un mare, quello di scambiare i loro prodotti con vantaggio sicuro per le proprie economie complementari.

Sia consentito dunque anche a me, che traggio origine da un paese marinaro, di fare pochissime considerazioni per illustrare l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare e con il quale ho voluto impegnare il Governo sui problemi del porto di Monopoli, tra Bari e Brindisi, promosso recentemente alla seconda classe, seconda categoria, avendo superato fin dal 1959 le 100 mila tonnellate di traffico merci. Dopo quell'anno, invero, il tonnellaggio delle merci sbarcate ed imbarcate ha segnato un ulteriore, ascendente incremento, ciò che può essere giudicato come un sintomo sicuro di ripresa economica che ovviamente riguarda il porto come riflesso della ripresa del vasto *hinterland* che vanta una splendida agricoltura ed in cui è evidente lo sviluppo industriale destinato a maggiore incremento. Istruttiva può essere la seguente statistica: nel 1959, 110 mila tonnellate; nel 1960, 111.161 tonnellate; nel 1961, 116.493 tonnellate; nel 1962, 152.922 tonnellate; nel 1963, 192.199 tonnellate; nel 1964, 241.308 tonnellate, con una percentuale del 118 per cento rispetto al 1959. Molti Comuni ovviamente sono interessati al potenziamento di un porto che costituisce una infrastruttura vitale. Il porto, che fu iniziato tra il '400 e il '500 dalla Repubblica di Venezia, fu finito nei primi anni del '900. Poi sono continuate le manutenzioni ordinarie, e modesti furono gli interventi attuati dopo l'ultima guerra nella politica di ricostruzione. Restano opere urgenti che servono a conciliare le diverse esigenze che riguardano l'attività delle navi mercantili e la numerosa flotta peschereccia. Ci sono problemi di con-

solidamento, di prolungamento di una diga, di banchinamenti; occorre rendere più sicuri i fondali con ulteriori estirpazioni di secche. Il Genio civile, opere marittime di Bari, ha redatto un primo piano regolatore che è stato rielaborato alla luce di osservazioni avanzate dalle categorie portuali interessate, riconosciute valide dai tecnici.

Tali opere devono essere incluse nel piano quinquennale dei porti. È una richiesta sensata contenuta in termini modesti che prescinde da molte altre considerazioni per cui si reclama un porto ancora più vasto, con la costruzione di una nuova diga che consenta un ampliamento congruo dello specchio d'acqua. Ma prima ancora di pensare ad un più grande porto, non si può consentire che subisca dilazioni quanto previsto dal piano regolatore cui ho fatto cenno. Proprio ieri — e sono grato all'onorevole Masciale per la citazione — ha avuto luogo in Monopoli un importante convegno per i problemi del porto, e unanime fu il voto dei sindaci dei Comuni vicini, del Presidente dell'amministrazione, dei parlamentari provinciali, delle categorie di lavoratori nel senso che ho condensato nell'ordine del giorno, che non riguarda solo un problema locale, ma che interessa ad un tempo lo sviluppo e la vita della zona che fa capo a Monopoli.

Il mio ordine del giorno è rivolto al Governo e naturalmente si appella ai due Ministri interessati, il Ministro della marina mercantile e il Ministro dei lavori pubblici. Al convegno di Monopoli l'onorevole Sottosegretario ai lavori pubblici De' Cocci (lo diceva poco fa il senatore Masciale) rivolse la più viva attenzione al problema a lui segnalato da tanti oratori. D'altra parte mi è noto, e devo darne pubblicamente atto, l'interesse che il Ministro della marina mercantile, onorevole Spagnoli, nella sua vasta responsabilità di Governo porta anche al porto di Monopoli, e me ne danno conferma i contatti epistolari e verbali avuti sull'argomento.

Mi astengo dall'aggiungere altre considerazioni; confido però che l'ordine del giorno venga accolto nella sua sostanza come un impegno del Governo. Una tale assicu-

razione sarà appresa con compiacimento *in loco* e darà la certezza che il Governo, nel limite delle sue possibilità, che non sono certo infinite, non è insensibile ad una esigenza reale che interessa molti cittadini che con il proprio lavoro intendono costruire un avvenire meno disagiato per i loro figli.

Devo poi ribadire che, nel presentare l'ordine del giorno, lungi dal difendere una questione di campanile, ho inteso esprimere il preciso dovere di rappresentante politico nei riguardi non solo di Monopoli ma di un retroterra popolatissimo ricco di interessi agricoli, industriali, commerciali e turistici, i cui amministratori, consapevoli delle loro responsabilità, gli operatori economici, i lavoratori tutti, attendono che nel Senato, dove si agitano i problemi più salienti della vita nazionale, giunga per mio mezzo anche l'eco delle loro ragionevoli richieste e delle loro legittime aspettative.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Molinari, Cipolla, Di Rocco, Angelilli, Lombardi, Schietroma e Battaglia.

N E N N I G I U L I A N A , Segretaria:

« Il Senato,

presa conoscenza che il porto di Sciacca (Agrigento) da decenni attende il completamento e la cui sistemazione significa l'incremento economico della seconda città della provincia di Agrigento dopo il capoluogo,

ritenuto che il porto di Sciacca, porto di 3ª categoria classificato, è il secondo centro peschereccio dell'isola di Sicilia ed il primo come pescato del pesce azzurro, con oltre 150 motopescherecci che si ammassano nell'attuale ristretto specchio d'acqua, mentre opere di prolungamento dei moli sono lasciate incomplete e all'interno dello specchio d'acqua rimangono dei banchi di terra non asportati e la mancanza di banchine;

ritenuto che il piano di sistemazione studiato ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nonchè il completamento dei lavori iniziati da decenni non

può, in una politica meridionalistica, essere più ritardato e non portato a compimento;

ritenuto che le opere in corso se non vengono ultimate sono pregiudizievoli per la navigazione dei natanti all'entrata in porto e al permanere degli stessi all'interno, addossati fra loro, con il pericolo della risacca per il movimento delle onde perchè mancante la protezione dei moli;

ritenuto che molti milioni sono stati erogati mentre con la spesa ancora di pochi altri si attuerebbe l'intero piano regolatore dando così tranquillità ad una classe marinara che potrebbe sempre maggiormente incrementarsi nell'interesse dell'economia meridionale e nazionale;

ritenuto che i vari Ministri dei lavori pubblici a seguito dei molteplici interventi parlamentari e di quelli delle Autorità marittime si sono impegnati ad includere il suddetto porto nel varando piano di programmazione dei porti italiani,

impegna il Governo ad includere, nel piano di programmazione dei porti, il porto di Sciacca e finanziarne i lavori occorrenti nel primo quinquennio di sua applicazione ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Molinari ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

M O L I N A R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, ancora una volta mi vedo costretto a presentare un ordine del giorno sul porto di Sciacca. Da anni quella marineria e quella popolazione chiedono l'intervento del Ministero dei lavori pubblici, nonchè quello della Marina mercantile, per la sistemazione definitiva del porto, iniziato alcuni decenni or sono e non ancora completato. Non sono stati portati a compimento i lavori a suo tempo intrapresi al molo di ponente, e neppure sono stati completati i lavori intrapresi al molo di levante, a causa dei successivi insufficienti stanziamenti. Ora le autorità marittime di Sciacca presentano da diverso tempo continue istanze presso i Ministeri competenti, ma

queste non vengono talora neppure prese in considerazione.

Il porto di Sciacca, che è il secondo centro peschereccio di Sicilia, non è in grado di riparare la flotta peschereccia che d'inverno si rifugia nella vecchia rada. I pericoli per gli oltre 150 pescherecci sono evidenti, come purtroppo è accaduto anche di dover toccare con mano. Nel 1962, per esempio, due motopescherecci sono affondati nel porto, per insufficiente protezione dalla risacca.

Nel 1962 il Ministro della marina mercantile, onorevole Macrelli, si faceva propugnatore di questo problema presso il Ministro dei lavori pubblici del tempo, in particolare riferendosi « ai lavori di prolungamento del molo frangiflutti di levante che, progettato in origine per una lunghezza di metri 220, è stato eseguito solo in parte, per metri 80 ». Scriveva l'onorevole Macrelli al ministro Sullo: « Tale parziale esecuzione dell'opera non ha peraltro sortito effetto positivo alcuno, in quanto, data la sua limitata estensione, non è servita a proteggere il molo sottoflutto di ponente dai marosi Sud-Est e quindi ad impedire la formazione di una pericolosa risacca ed insabbiamento nell'interno del bacino portuale.

« Tale circostanza, sulla base dei primi accertamenti eseguiti, è da ritenersi la causa prima dell'affondamento di due pescherecci ivi ormeggiati in occasione delle suddette mareggiate. Ciò posto, e poichè in quell'approdo si trovano normalmente ormeggiati oltre 150 motopescherecci, sono particolarmente preoccupato (proseguiva l'onorevole Macrelli nella sua lettera all'onorevole Sullo) per le ulteriori gravi conseguenze che possono derivare dall'inadeguata protezione di quel bacino portuale da venti e mari di traversia.

« Pertanto, al fine di soddisfare le giuste e fondate esigenze del ceto armatoriale interessato, ti sarei grato se potessi esaminare ogni possibilità al fine di disporre uno speciale stanziamento di fondi per un primo urgente intervento, inteso a realizzare un prolungamento del secondo braccio del molo di levante per almeno altri 40 metri, e cioè fino all'altezza della secca esistente

in prossimità dell'attuale testata dell'opera in questione ». Infatti fu finanziato per altri 60 milioni un tratto di metri 40 di molo ma il problema non si è risolto.

Signor Ministro, ho firmato anch'io l'ordine del giorno del senatore Angelilli perchè i 75 miliardi siano destinati solo ad opere portuali da completare e non ad opere straordinarie, e perchè siano pertanto destinati al completamento di opere già in corso ed in particolare ai 40 metri di molo anzidetto. Questo è quanto chiedo a nome di quelle popolazioni e di quella marineria. L'insufficiente sicurezza del bacino portuale di Sciacca impedisce, per esempio, l'armamento di motopescherecci d'altura, che non troverebbero idoneo riparo nell'attuale specchio d'acqua del porto. Insisto, pertanto, perchè il mio ordine del giorno sia da lei accolto, e perchè sia stanziata una prima somma almeno per il completamento del molo di levante, la cui perizia è stata già approvata da anni dal Genio civile opere marittime di Palermo, ma per cui fino ad ora è stata stanziata meno della metà di quanto occorre.

Io chiedo poi che nel quinquennio il piano regolatore del porto sia completato e messo in esecuzione definitiva. Come rilevavo, in una conversazione avuta l'altro giorno con il ministro Spagnoli, si è creata una strana situazione per la quale alcuni porti, per il fatto di essere di quarta categoria possono giovare della legge Tupini e ricevono stanziamenti di miliardi, specie in Sicilia, dove la Regione interviene per il pagamento degli interessi sui mutui; mentre altri porti, per essere di terza categoria, e tra questi è quello di Sciacca, non rientrano nella legge Tupini e debbono attendere le provvidenze del Governo che, ad ogni richiesta, accusa insufficienza o mancanza di fondi in bilancio.

Quella in esame è una legge straordinaria, che aumenta le possibilità finanziarie del Ministero dei lavori pubblici; voglio augurarmi che siano almeno completate le opere iniziate e lasciate in sospeso. E ciò con particolare riguardo a Sciacca, per dare tranquillità a quella marineria, e per favorire lo sviluppo economico della città: in

certi anni, signor Ministro, il pescato di pesce azzurro supera il miliardo. Sciacca infatti è il primo porto peschereccio della Sicilia, dopo Mazzara del Vallo e potrebbe conoscere un ulteriore incremento se la sua attrezzatura fosse una buona volta sistemata.

La prego, pertanto, signor Ministro, di accogliere il mio ordine del giorno, dando assicurazione per lo meno circa il finanziamento immediato del molo di Levante.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Battaglia.

N E N N I G I U L I A N A , Segretaria:

« Il Senato,

considerata l'importanza commerciale del porto di Termini Imerese, centro di sfocio dell'*hinterland* delle Madonie;

considerato che esso, da tempo, si attende la sua definitiva sistemazione ritenuta necessaria anche dal Genio civile di Palermo che ha approntato il relativo progetto;

considerato che la definizione di detto porto è un'opera che si impone sotto il profilo sociale oltre che economico commerciale;

impegna il Governo ad inserire la sistemazione del porto di Termini nel primo piano di realizzazioni portuali disponendo il relativo finanziamento ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Battaglia ha facoltà di illustrare questo ordine del giorno.

B A T T A G L I A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, chi esamina la carta geografica del nostro Paese e punta il proprio sguardo verso il basso, là dove si stende l'isola di Sicilia, si accorge che il golfo di Termini Imerese è un po' più grande, per non dire molto più grande, del golfo di Palermo. In quel golfo, strano a dirsi, onorevole Ministro, si inserisce un porto che è opera, si badi, della provvida Amministrazione comunale che sin dal 1890 — se non erro — pensò di darsi una sua struttura portuale.

Da allora però, cioè da quando al completamento del porto, alla sua definitiva sistemazione avrebbe dovuto pensare lo Stato, questo si è rivelato sempre tirchio ed avaro. Con ciò non intendo dire che non abbia fatto proprio nulla, ma solo quel poco per cui il porto di Termini Imerese ha ancora l'ansia di vedersi definitivamente sistemato.

Trattasi di una struttura portuale molto importante, tant'è che quando io ero bambino sentivo dire ai palermitani che se Termini Imerese avesse completato il suo porto, Palermo sarebbe morta. E in effetti è così: è una zona importantissima, che invoca il suo porto, trattandosi del punto di sfocio di tutte le Madonie e di quella nascente zona industriale che noi speriamo possa veramente divenire uno di quei poli di concentrazione industriale (mi riferisco alla Piana di Bonfortello, che si estende da Termini Imerese sino ai pressi di Cefalù) che valga a vivificare e a vitalizzare la zona tanto depressa.

Il porto di Termini da tempo è stato considerato con molta attenzione dalla sezione marittima del Genio civile di Palermo, tant'è che si è fatta promotrice di un piano regolatore di esso ed anche di quelle opere assolutamente urgenti e necessarie perchè quella struttura portuale possa essere efficiente.

Se non ricordo male, quando era Ministro dei lavori pubblici l'onorevole Togni, chi vi parla chiese ed ottenne il finanziamento di una seconda banchina per il caricamento del salgemma che dal centro della Sicilia viene dirottato sul porto di Termini Imerese ed ivi tutto imbarcato.

Questa seconda banchina era ed è necessaria per far sì che il sale possa esservi ammassato e quindi i piroscafi possano trovare pronto il carico e non stare in sosta ad attendere, sosta che importa un maggior prezzo dei noli.

Detta banchina venne finanziata con 40 milioni, ma, strano ancora una volta, quei 40 milioni successivamente furono stornati per dar corso a delle opere che io credo giovavano, come giovani, più a certi interessi privati che all'interesse della collettività.

E la banchina non solo non si fece, ma tutte le volte che mi sono recato al Ministero dei lavori pubblici per invocare che quel finanziamento fosse rinnovato, mi è stato detto di attendere il « piano azzurro », di cui questa legge rappresenta un prologo. Ecco perchè oggi qui, signor Ministro, rinnovo le preghiere già date e attraverso l'ordine del giorno rivolgo un invito, che vorrebbe avere come risposta un impegno da parte del Governo nel senso che finalmente si voglia pensare al porto di Termini Imerese, rimasto un'opera incompiuta da quando quei provvidi amministratori locali pensarono di dare al proprio centro abitato un'attrezzatura portuale.

Si è parlato qui, mi pare da parte del senatore Macaggi, che ha puntato lo sguardo sull'articolo 8 del disegno di legge, che non è giusto che si preveda di finanziare solo opere in tutta la loro completezza. Ed io, invece, sono d'avviso che è meglio lasciare l'articolo così com'è perchè finalmente si abbia una norma che dica al Governo che è necessario iniziare quelle opere che possono essere definite o completare quelle rimaste incompiute. Ecco perchè, rifacendomi proprio all'articolo 8 del disegno di legge che postula il completamento di determinate opere marittime, io segnalo all'onorevole Ministro della marina mercantile il porto di Termini Imerese, che invoca la sua sistemazione e la sua definizione. E mi auguro, onorevole Ministro, che da parte sua non venga un'accettazione a mo' di raccomandazione. Ella avrà il tempo questa sera o domattina di esaminare il fascicolo relativo al porto della mia Termini e, domani pomeriggio, potrà venire qui a dirmi una parola che possa essere di tranquillità non solo per me, che sono il presentatore dell'ordine del giorno, ma per coloro che, attraverso i loro parlamentari, si attendono una qualche cosa di più e di meglio di una semplice raccomandazione. E di ciò le sarò grato, onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

**Per l'iscrizione all'ordine del giorno
del disegno di legge n. 919**

C R E S P E L L A N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C R E S P E L L A N I . Signor Presidente, a nome della Commissione, chiedo l'iscrizione all'ordine del giorno della prossima seduta del disegno di legge n. 919, relativo alla sistemazione del personale del CNEL.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta del senatore Crespellani è accolta.

C R E S P E L L A N I . Grazie, signor Presidente.

Annunzio di interrogazioni

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

N E N N I G I U L I A N A , *Segretaria:*

Ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare onde venire incontro alle popolazioni colpite il 4 luglio 1965 anche nelle provincie di Piacenza e di Parma da tremendo tornado.

Il gigantesco vortice ha seminato morte e distruzione specialmente a Fidenza, a Fiorenzuola d'Arda, a Cadeo e a Cortemaggiore; interrotta la linea ferroviaria Milano-Bologna; centinaia di feriti e molte casine e case scoperciate o distrutte; moltissimi alberi divelti; automobili in viaggio sulla strada del Sole investite e distrutte. Si calcolano danni per parecchi miliardi (940).

G I O R G I

Al Ministro della difesa, per conoscere quali provvedimenti s'intendano adottare

per garantire, in particolare durante la stagione estiva, l'indispensabile rifornimento idrico di quelle isole degli arcipelaghi Flegreo e Pontino che non dispongono di acquedotti alimentati dal Continente o da sorgenti isolane, in relazione alla gravissima situazione determinatasi in questi giorni per la contemporanea avaria delle due vetuste navi-cisterna « Tanaro » e « Flegetonte » da 900 tonn. ciascuna.

Il servizio di emergenza compiuto con mezzi di modestissima portata si è rivelato del tutto insufficiente e particolarmente nelle isole di Ponza e Ventotene la quasi completa mancanza del prezioso elemento ha determinato situazioni penosissime per le popolazioni isolane e compromesso il turismo dal quale le popolazioni stesse traggono un pur modesto sostentamento.

Si richiama particolarmente l'attenzione sul fatto che la nave-cisterna « Flegetonte » rimarrà fuori uso per mesi e che la « Tanaro », pur riprendendo il servizio, non dà alcun affidamento, sia per le condizioni dell'apparato motore sia per la ridotta portata, di poter sostenere il gravoso ed eccezionale impegno del rifornimento estivo delle suddette isole (941).

CATALDO, ROVERE, BOSSO

**Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta**

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per ovviare alla insostenibile e precaria situazione che si verifica nel comune di Roncofreddo (Forlì) a causa dell'assenza di iniziative tese alla costruzione di alloggi popolari da assegnare ai cittadini meno abbienti, e se non ritenga opportuno voler disporre con urgenza la costruzione di alloggi popolari in base alle vigenti disposizioni di legge (3432).

T E D E S C H I

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritiene opportuno voler sollecitare gli organi competenti affinché il comune di Roncofreddo (Forlì) venga am-

messo a godere dei benefici di cui alla legge 25 luglio 1952, n. 991, e successive modificazioni (3433).

TEDESCHI

Al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere quali misure intenda finalmente adottare per richiamare la direzione dell'AERFER di Pozzuoli al rispetto dei diritti dei lavoratori e per far cessare l'attuale stato di continue provocazioni, che si sono recentemente aggravate con i licenziamenti per rappresaglia di due lavoratori che avevano, assieme a tutti gli altri, manifestato la loro protesta contro l'ingiusto licenziamento del commissario di fabbrica Antimo Di Francia, che è oltre tutto assessore al comune di Pozzuoli (3434).

VALENZI

Al Ministro delle finanze, per sapere se non ritenga di dover accogliere la richiesta dei tabacchicoltori per la concessione di un congruo aumento del prezzo del tabacco della varietà A-2, sia in considerazione del fatto che, per la precedente campagna, nonostante l'aumento del costo della vita e delle spese di produzione, il prezzo fu tenuto eccezionalmente basso, sia anche considerando che la predetta varietà, in alcune zone, come ad esempio nel territorio di Cava de' Tirreni, è stata quest'anno danneggiata dalla peronospora (3435).

ROMANO

Al Ministro delle finanze, per sapere se non ritenga di dover promuovere l'azione perchè ai tabacchicoltori a manifesto sia data una congrua anticipazione sul prezzo del tabacco prodotto, prescindendo da eventuali costosissime assicurazioni contro la grandine, che graverebbero enormemente sul costo di produzione.

Tali anticipazioni sono da ritenere indispensabili al fine d'incoraggiare la tabacchicoltura e per sottrarre i coltivatori dai taglieggiamenti di vario genere cui sono sottoposti per l'acquisto di fertilizzanti e per pagamento di canoni e d'imposte.

Ad avviso del richiedente, per garantire gli interessi dell'Amministrazione dei mono-

poli da eventuale distruzione del prodotto sul campo per eventi naturali, sarebbe senz'altro possibile concedere le anticipazioni su relazione dei capi zona almeno quando il prodotto sia già stato raccolto e si trovi nella fase di essiccazione e di affascicolamento (3436).

ROMANO

Al Ministro dell'interno, per sapere se risponde a verità quanto viene affermato nel n. 27 del settimanale « L'Espresso » sotto il titolo « I bambini nel canile » e se, conseguentemente, non ritenga di dover disporre al riguardo una severa inchiesta sugli Istituti che ricoverano gli illegittimi, e in particolar modo nelle città di Pescara (Opere di Bene), Subiaco (Regina Apostolorum), Sutri (Istituto dell'Assunta) e Ciampino (Gesù Divino Operaio), nei quali il trattamento di quegli infelici è tale da far raccapriccio, sia dal punto di vista alimentare-igienico-sanitario che da quello affettivo-pedagogico-istruttivo.

Chiede l'interrogante, inoltre, di conoscere in quale modo e in quale misura gli Enti preposti alla tutela degli illegittimi si occupino della loro sistemazione in Istituti adatti e come sorveglino la conduzione di detti Istituti.

Chiede l'interrogante, infine, quali provvedimenti si intendano prendere nei confronti di quel Prefetto che, ignorando le denunce dell'opinione pubblica, non ha ritenuto suo dovere intervenire appena venuto a conoscenza del ritrovamento dei due ragazzi fuggiti dal così detto « serraglio di Pescara » e trovati in condizioni miserevoli sulla spiaggia locale (3437).

GRANZOTTO BASSO

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga opportuno intervenire onde eliminare il grave inconveniente in atto riguardante l'applicazione della legge 24 febbraio 1953, n. 142, sull'assunzione obbligatoria al lavoro dei mutilati per causa di servizio.

Risulta infatti all'interrogante che alcuni Uffici periferici del Ministero hanno dichia-

rato di non ritenere valido, ai fini della iscrizione nell'apposito elenco degli aspiranti al collocamento, il referto di visita rilasciato dalla Commissione medica ospedaliera, e ciò in contrasto con quanto stabilito dall'articolo 6 della legge 142 sopracitata (già *interr.* or. n. 929) (3438).

ROMANO

Al Ministro dell'interno, per sapere:

a) se corrisponde a verità quanto ha pubblicato, il 4 luglio 1965, « L'Espresso » sotto il titolo « I bambini nel canile » e cioè i sistemi incivili e inumani che si adottano nei confronti dei bambini illegittimi presso gli istituti « Opere di bene » di Pescara, « Regina apostolorum » di Subiaco, « Dell'Assunta » di Bassano Romano, « Gesù divino operaio » di Ciampino e presso altri istituti non indicati nominativamente di Castrovillari e della provincia di Campobasso;

b) nel caso affermativo, quali provvedimenti si intendano prendere affinché venga posta immediata fine ai suddetti riprovevoli sistemi e vengano assicurate anche ai bambini illegittimi — che di esser tali non hanno colpa nè peccato — un'esistenza, un'assistenza e un'educazione sotto ogni aspetto decorose, dignitose e degne di una Nazione civile (3439).

MORVIDI

Al Ministro per gli interventi straordinari per il Mezzogiorno, per conoscere se corrisponda a verità — secondo quanto riferisce il giornale quotidiano « La Gazzetta del Mezzogiorno » — che proprio la Cassa per il Mezzogiorno avrebbe identificato quattro comprensori campione di sviluppo turistico e precisamente: il complesso del Terni, in provincia di Avellino; il litorale del Salento dal limite meridionale del comune di Brindisi fino al limite meridionale del comune di Taranto; il litorale del Cilento dalla bassa provincia di Salerno all'alta provincia di Cosenza; il litorale tirrenico meridionale della Calabria, dalla bassa provincia di Catanzaro all'alta provincia di Reggio Calabria.

Se ciò dovesse corrispondere al vero, l'interrogante chiede al Ministro se non ritenga di includere, fra i suddetti comprensori di sviluppo turistico, anche quello del Gran Sasso d'Italia, in provincia di Teramo, dal versante teramano fino al mare Adriatico e ciò nella considerazione delle località incantevoli esistenti nella zona montana proprio a ridosso del Gran Sasso d'Italia e dei numerosi centri balneari siti lungo la costa adriatica ricadente nel territorio della provincia di Teramo, tenendo anche conto che le due zone, quella montana e quella balneare, distano fra loro circa 50 Km. e sono collegate da ottima rete stradale.

Oltre a ciò non è da sottovalutare certamente la vicinanza del comprensorio del Gran Sasso d'Italia alla Capitale che ormai conta circa 3 milioni di abitanti i quali attraverso una buona rete stradale esistente potrebbero con facilità accedere alla zona turistica predetta attenuando così notevolmente il sentito problema del sovraffollamento delle altre zone turistiche tradizionalmente frequentate (3440).

DE DOMINICIS

Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 14 luglio 1965

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 14 luglio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Autorizzazione di spesa per consentire l'applicazione della legge 21 luglio 1960, n. 739 e della legge 14 febbraio 1964, numero 38, nei territori dell'Italia settentrionale colpiti da eccezionali calamità naturali (1309) (*Procedura urgentissima*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali e per l'ammodernamento ed il rinnovamento del parco effossorio del servizio escavazioni porti (1152-*Urgenza*).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Norme integrative dell'ordinamento del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (919).

2. Concessione di un contributo addizionale all'Associazione internazionale per lo sviluppo (International Development Association - IDA) (702).

3. RESTAGNO ed altri. — Modificazioni e integrazioni alla legge 14 marzo 1957, n. 108, concernente il pagamento delle pensioni e degli altri trattamenti di quiescenza al personale coloniale militare trasferitosi in Italia in seguito agli eventi bellici ed impiegato in servizio nelle amministrazioni dello Stato (614).

4. Concessione di contributi all'Opera per l'assistenza ai profughi giuliani e dalmati (534).

5. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per la unificazione di servizi nel Ministero della sanità (588).

6. Aumento dei limiti di valore della competenza dei pretori e dei conciliatori

e del limite di inappellabilità delle sentenze dei conciliatori (915).

7. Adeguamento dei limiti di competenza per valore dei comandanti di porto (916).

8. Tutela delle novità vegetali (692).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modificazioni all'articolo 135, alla disposizione transitoria VII della Costituzione e alla legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1 (201).

V. Discussione del disegno di legge:

Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

La seduta è tolta (ore 20,55).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari