

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

39° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 GENNAIO 1974

Presidenza del Vice Presidente CAVALLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (822-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 612, 613, 614
AVEZZANO COMES	613, 614
BONINO	614
CROLLALANZA	614
PIERACCINI, ministro della marina mercantile	613
SALERNO, relatore alla Commissione	612, 614
SAMMARTINO	614

Discussione e approvazione:

« Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno, Genova » (1429) (D'iniziativa dei deputati Belci; Arzilli ed altri; Bologna ed altri; Cattanei ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 615, 618, 621
CROLLALANZA	618, 619
PIERACCINI, ministro della marina mercantile	616, 619, 620
SANTALCO	620
SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	616, 621
SEMA	616, 619
ZACCARI, relatore alla Commissione	615, 616, 620

La seduta ha inizio alle ore 12,50.

SALERNO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità** » (822-B) (Approvato dal Senato 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: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità », approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Salerno di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S A L E R N O, *relatore alla Commissione.* La X Commissione della Camera dei deputati nella riunione del 20 dicembre 1973 ha approvato il disegno di legge in esame modificandolo, rispetto al testo approvato dal Senato, con l'inserimento di due articoli aggiuntivi, uno, proposto dall'onorevole Merli, concernente la modifica del primo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389, e l'altro proposto dall'onorevole Dal Maso, concernente l'applicabilità delle provvidenze previste alle demolizioni posteriori al dicembre 1971.

Onde chiarire la portata della modifica che si è voluta apportare all'articolo 2 della suddetta legge, do lettura dell'articolo aggiuntivo approvato dalla Camera dei deputati (articolo 2).

« Il primo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è modificato come segue:

” Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, da passeggeri e miste, di navi da pesca oceanica e di motopescherecci a scafo metallico superiori a 100 tonnellate, nonchè di rimorchiatori di altura,

che nell'atto di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruiti da almeno quindici anni ed iscritti da almeno cinque anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico, possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alla presente legge. Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile”.

Il comma che si è voluto così modificare era il seguente: « Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonchè da passeggeri e miste, di navi da pesca oceanica che nell'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruite da almeno quindici anni ed iscritte da almeno cinque anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alla presente legge. Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile ».

L'altra modifica approvata dalla Camera dei deputati è il seguente articolo aggiuntivo (articolo 4):

« Il contributo previsto dall'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, modificato dall'articolo 2 della legge 25 maggio 1970, n. 362, può anche essere concesso qualora posteriormente al 31 dicembre 1971 e prima della data di entrata in vigore della presente legge sia stato messo a demolizione naviglio per il quale sussistessero le condizioni richieste dalla richiamata legge ovvero sia stato stipulato il contratto di costruzione di nuovo naviglio o i lavori relativi siano stati iniziati anche in conto proprio da parte del cantiere costruttore.

8^a COMMISSIONE

39° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

Nei casi indicati al comma precedente la richiesta di concessione del contributo deve essere presentata non oltre tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Considerata la necessità che il provvedimento sia urgentemente varato, propongo l'approvazione dei due articoli aggiuntivi che, come ho già detto, nel testo della Camera, sono rispettivamente l'articolo 2 e l'articolo 4.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

AVEZZANO COMES. Non sono contrario all'articolo 2 che prevede sovvenzioni anche per i motopescherecci superiori alle 100 tonnellate e per i rimorchiatori d'altura; mi lascia, invece, un po' perplessa l'articolo 4, sul quale vorrei dire molte cose se non vi fosse l'impedimento del breve tempo a disposizione.

Pertanto, per cercare di moderare almeno in parte gli effetti di questo articolo 4, presento un ordine del giorno di carattere limitativo; infatti le demolizioni fatte nel 1972-73 potrebbero essere di tale entità da assorbire lo stanziamento per l'intero anno 1974. Se così avvenisse, col presente disegno di legge non faremmo che perpetuare lo stato di disoccupazione e di inazione in tutti i cantieri navali addetti alle demolizioni. L'ordine del giorno da me presentato, riducendo a un quarto l'entità delle somme da erogare per le demolizioni avvenute nel 1972-73, consente, a coloro che demoliranno nel 1974, di ricevere i contributi.

In definitiva cerco di impegnare il Governo e erogare le somme tra il primo e il secondo bilancio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno presentato dal senatore Avezzano Comes è il seguente:

« L'8^a Commissione del Senato, esaminato l'articolo 4 del disegno di legge nume-

ro 822-B inserito dalla X Commissione della Camera; considerato che gli effetti pratici conseguenti a tale articolo potrebbero assorbire molta parte della somma stanziata per l'anno 1974; ritenuto che in tal modo sarebbe frustrata l'efficacia immediata e inderogabile della legge,

impegna il Governo a disporre che, per l'adempimento dell'articolo 4, la somma disponibile non superi il quarto dell'intero stanziamento previsto per l'anno 1974.

PIERACCINI, ministro della marina mercantile. Personalmente sono d'accordo con l'ordine del giorno presentato dal senatore Avezzano Comes, anche se non sarà facile stabilire materialmente una percentuale esatta; come indirizzo avrei preferito che il testo approvato dal Senato non venisse modificato, perchè la Camera ha introdotto il principio della retroattività. Non c'è dubbio che questo sia di una certa utilità perchè, nel vuoto legislativo che si era determinato, furono fatte demolizioni senza questi contributi-premi che costituiscono un anello della catena che dalla demolizione porta alla ricostruzione; però è anche vero che il limite che si vuol porre ha, come conseguenza, quanto accennato dal senatore Avezzano Comes.

Pertanto credo che non convenga modificare il testo approvato dalla Camera, anche perchè, come io vanamente cercai di far capire allora, esiste la situazione veramente drammatica di La Spezia, dove gli operai sono da tempo in attesa di questo provvedimento. Purtroppo non venni ascoltato e quella manodopera, rimasta disoccupata per un altro mese, cioè per tutto il periodo delle feste natalizie, è arrivata all'occupazione del cantiere; così ancora una volta la libera e democratica volontà dell'istituto parlamentare appare coartata dalla pressione delle masse.

Ripeto, quindi, di essere contrario a modificare il testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento perchè lasceremmo disoccu-

8^a COMMISSIONE

39° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

pata questa gente ancora per un altro mese, soprattutto a La Spezia, dove, chi conosce la situazione, sa bene che ciò investe tutta l'economia cittadina, non soltanto del grande cantiere di demolizione, perchè intorno ad esso si svolge tutta una serie di attività connesse.

Credo sia opportuno approvare, invece, il voto espresso dal senatore Avezzano Comes, che consente al Governo di adottare, nei casi di maggiore urgenza, i provvedimenti più necessari ed utili, data la limitatezza dei fondi.

C R O L L A L A N Z A. Leggendo il testo dell'articolo 4 introdotto dalla Camera mi rendo conto dello spirito che ha guidato il senatore Avezzano Comes nel presentare l'ordine del giorno, cioè suggerire una limitazione per i lavori eseguiti molto tempo fa. Però, poichè il testo dice « possono essere concessi », in effetti si dà al Ministro la facoltà di regolarsi come crede opportuno; quindi non c'è nemmeno bisogno di fissare la percentuale di un quarto, come se si volesse imporre un qualche obbligo al Governo. Se i lavori di ricostruzione richiedono un maggiore sforzo, io abbandonerei completamente le vecchie demolizioni che assorbono i fondi dell'articolo 4. Piuttosto, senza indicare precise percentuali dei fondi a disposizione, sarebbe opportuno che il Ministro si preoccupasse di fronteggiare innanzitutto le esigenze delle nuove demolizioni, tenendo conto, in quanto possibile, anche delle vecchie.

A V E Z Z A N O C O M E S. D'accordo, possiamo modificare allora il testo dell'ordine del giorno, dicendo « limiti al massimo possibile l'intervento ».

S A L E R N O, *relatore alla Commissione*. Ribadisco di essere favorevole al testo approvato dalla Camera e dichiaro di essere favorevole anche all'ordine del giorno presentato dal senatore Avezzano Comes.

S A M M A R T I N O. A nome del Gruppo della democrazia cristiana dichiaro di essere favorevole al testo pervenuto dalla Camera dei deputati; siamo felici di votare finalmente questo provvedimento e se l'ordine del giorno del senatore Avezzano Comes dovesse essere messo ai voti, voteremo a favore di esso.

B O N I N O. Esprimendo l'augurio che si demolisca molto, ma che si ricostruisca molto di più, annuncio il voto favorevole del Gruppo del Movimento sociale-Destra nazionale.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

Ricordo che il senatore Avezzano Comes ha presentato un ordine del giorno, di cui ho già dato lettura, poi modificato dallo stesso proponente. L'ordine del giorno, accolto dal Governo, con il parere favorevole del relatore, è del seguente tenore:

L'8^a Commissione del Senato, in sede di discussione del disegno di legge n. 822-B; considerato che gli effetti pratici conseguenti all'articolo 4 potrebbero assorbire molta parte della somma stanziata per l'anno 1974; ritenuto che in tal modo sarebbe frustrata l'efficacia immediata ed inderogabile della legge,

impegna il Governo a disporre che per l'adempimento dell'articolo 4 la somma disponibile sia limitata al massimo, in riferimento all'intero stanziamento previsto per l'anno 1974 ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

L'articolo 1 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

8ª COMMISSIONE

39° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

Do lettura dell'articolo 2, aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 2.

Il primo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è modificato come segue:

«Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, da passeggeri e miste, di navi da pesca oceanica e di motopescherecci a scafo metallico superiori a 100 tonnellate, nonché di rimorchiatori di altura, che nell'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruiti da almeno quindici anni ed iscritti da almeno cinque anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico, possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alla presente legge. Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della Marina mercantile ».

Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti.

(È approvato).

L'articolo 3 — già articolo 2 — non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

La Camera dei deputati ha aggiunto un articolo 4, del quale do lettura:

Art. 4.

Il contributo previsto dall'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, modificato dall'articolo 2 della legge 25 maggio 1970, n. 362, può anche essere concesso qualora posteriormente al 31 dicembre 1971 e prima della data di entrata in vigore della presente legge sia stato messo a demolizione naviglio per il quale sussistessero le condizioni richieste dalla richiamata legge ovvero sia stato stipulato il

contratto di costruzione di nuovo naviglio o i lavori relativi siano stati iniziati anche in conto proprio da parte del cantiere costruttore.

Nei casi indicati al comma precedente la richiesta di concessione del contributo deve essere presentata non oltre tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Gli articoli 5 e 6 — già articoli 3 e 4 — non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno, Genova** » (1429), d'iniziativa dei deputati Belci; Arzilli ed altri; Bologna ed altri; Cattanei ed altri (Approvato 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: « Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno, Genova », d'iniziativa dei deputati Belci; Arzilli, Bernini, Merli, Spinelli, Poli; Bologna. Lucchesi, Revelli, Bodrito; Cattanei, Canepa, Quilleri, Bodrito, Boffardi Ines, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Zaccari di voler riferire alla Commissione sul disegno di legge.

Z A C C A R I, *relatore alla Commissione.* Sarei pronto ad esporre la mia relazione, senonchè il senatore Martinelli, Presidente della nostra Commissione, ieri mi ha fatto pervenire una nota illustrativa riguar-

dante la Società cantiere navale Muggiano per il completamento di opere ferme da anni sul bacino galleggiante di La Spezia, pregandomi di chiedere il rinvio della discussione al fine di valutare l'opportunità di inserire nel disegno di legge la previsione di detto completamento.

P I E R A C C I N I, *ministro della marina mercantile*. Faccio presente che il disegno di legge è stato approvato all'unanimità alla Camera ed è urgentissimo perchè il bacino di Livorno, eseguito per il 70 per cento, deve essere completato; da troppi mesi ormai le opere sono esposte alle intemperie. Lo stesso discorso vale per Trieste e per Genova; il Parlamento, il Governo, noi tutti dobbiamo agire rapidamente e risolvere gli urgenti problemi di questi tre bacini, il che non esclude la decisione di affrontare in un secondo momento il problema di La Spezia ed anche altri problemi, così come abbiamo fatto per Palermo, con una legge apposita. Lasciamo, dunque, così come è il provvedimento oggi al nostro esame, senza allargarne troppo l'ambito dal momento che i mezzi non sarebbero più sufficienti. Credo di interpretare anche il pensiero del Ministro dei lavori pubblici dicendo queste cose ed invitando la Commissione ad approvare un disegno di legge che, ripeto, ha avuto il voto unanime della Camera dei deputati.

S C A R L A T O, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi permetto di aggiungere a quanto detto dal ministro Pierracini che anche recentemente, quando abbiamo approvato il disegno di legge per il bacino di carenaggio di Palermo, se non ricordo male, vi furono richieste di affrontare situazioni analoghe, ma la Commissione ritenne opportuno non estendere il raggio della discussione attenendosi strettamente all'argomento in questione. Anche a proposito degli interventi per le zone terremotate — mi richiamo a una materia del tutto diversa soltanto per definire concettualmente la posizione assunta dalla Commissione — si è deciso di intervenire per le singole situazioni regionali senza essere condizionati da richieste riguardanti altre zone.

Aggiungo a quella del Ministro anche la mia preghiera affinché il provvedimento possa trovare la sua giusta conclusione, così come è avvenuto nell'altro ramo del Parlamento.

S E M A. Comprendo benissimo che anche per il bacino di La Spezia è necessario prendere con urgenza delle misure, ma non comprendo perchè si continui a voler ritardare dei provvedimenti, già in corso di approvazione, altrettanto urgenti. È accaduta la stessa cosa quando abbiamo discusso del credito navale e oggi ricadiamo nello stesso errore. Io proporrei, dunque, al relatore di ritirare la sua proposta di rinvio, alla Commissione di approvare il disegno di legge in esame e al Governo o al Parlamento di preparare in brevissimo tempo un disegno di legge apposito per il bacino di La Spezia. Non credo che vi siano difficoltà a seguire questa strada e per di più eviteremmo un'ulteriore proroga che sarebbe veramente al limite dell'accettabilità.

Z A C C A R I, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, pregiudizialmente dichiaro che la proposta di rinvio dianzi avanzata viene ritirata e che chiedo a nome dei colleghi della Commissione al ministro Pieraccini di farsi promotore di un disegno di legge per procedere alle urgenti esigenze di La Spezia.

Il disegno di legge in discussione è il risultato dell'unificazione di quattro proposte di legge d'iniziativa parlamentare compiute dalla Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati; proposte di legge aventi per oggetto la concessione di contributi supplementari per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno e Genova. Il testo unificato — quale a noi pervenuto — è stato approvato in sede legislativa dalla stessa Commissione nella seduta del 21 novembre 1973 col titolo: « Autorizzazioni di spesa per la concessione di contributi per il completamento della costruzione di bacini di carenaggio a Trieste, Livorno e Genova ».

Come chiaramente emerge dal titolo e dal testo, si tratta di « completamento » di ope-

re che con precedenti leggi avevano già ottenuto il contributo dello Stato (per l'80 per cento della spesa) e che rimarrebbero incomplete con gravissimo danno per l'economia nazionale e locale se non intervenisse lo stanziamento di altri contributi.

Il costo iniziale previsto dalle precedenti leggi si è dimostrato assolutamente insufficiente, sia per essere stato formulato in modo inadeguato o con calcoli approssimativi, sia per la lievitazione dei prezzi avvenuta massicciamente negli ultimi anni, sia per varianti ai progetti originali rese necessarie da motivi tecnico-strutturali, legati alle nuove tecnologie nella costruzione, arredo e riparazione delle navi.

Si tratta, perciò, di un provvedimento « particolare », che intende soddisfare le esigenze contingenti di lavori in corso d'opera e che quasi certamente dovrà essere integrato tra alcuni anni da altri provvedimenti, sia per la costante lievitazione dei prezzi, sia per essere l'ulteriore costo previsto dal disegno di legge inferiore alle previsioni formulate dai progetti; ma si tratta anche di un provvedimento urgente perchè non è possibile, oggi, dilazionare una decisione assolutamente necessaria per la prosecuzione dei lavori in corso.

Si potrebbe anche legittimamente osservare che si tratta di un provvedimento non inserito organicamente in un programma che sia frutto, a sua volta, di una politica marittima a largo raggio, ma sarebbe gravemente dannoso, in attesa della definizione corretta di una politica dei trasporti marittimi, non varare il provvedimento. Una politica marittima, come ha puntualizzato il Ministro della marina mercantile, passa attraverso la soluzione coordinata dei problemi della flotta, della cantieristica e dei porti; si tratta di tre componenti strettamente legate tra loro.

Il trasporto via mare si va sempre più specializzando; le flotte delle navi da passeggeri sono state ridimensionate dalla fortissima concorrenza dell'aereo; le flotte delle navi da carico sono ora suddivise in categorie ben distinte e con caratteristiche peculiari, tra cui lo sconcertante fenomeno delle loro dimensioni.

Questa nuova realtà implica di necessità uno sforzo poderoso di adattamento dei cantieri e dei porti. Elementi fondamentali di questi ultimi sono le dighe, le banchine, i fondali, le gru, eccetera, cui deve aggiungersi la disponibilità di grandi attrezzature per le riparazioni e la manutenzione delle navi, quali appunto i bacini di carenaggio. Se prendiamo come esempio il porto di Genova, osserviamo che l'entrata in esercizio della piattaforma di ormeggio per superpetroliere ha comportato le conseguenti necessità per i tipi di navi che vi attraccano, non soltanto di effettuare riparazioni in bacino, ma anche di poter disporre di un insieme di attrezzature e servizi per realizzare, oltre ai carenamenti, ingenti lavori di riparazione e trasformazione. Ora, se dobbiamo auspicare un nuovo piano nazionale dei porti (un nuovo « piano azzurro ») che dovrà destinare investimenti per i grandi porti nazionali, inserito in quel sistema portuale integrato, divenuto ormai fondamentale e indilazionabile, evitando anche quella dispersione di fondi sempre, purtroppo, verificatasi per le complesse situazioni del nostro Paese, possiamo nell'attesa dare il nostro voto favorevole — a mio parere — al presente disegno di legge dato che i porti di Genova, di Livorno e di Trieste per la loro ubicazione, per la loro funzione e per la loro importanza rappresentano e rappresenteranno sempre tre cardini fondamentali del sistema portuale italiano.

Non è, inoltre, possibile trascurare l'esigenza e l'urgenza di dotare al più presto questi nostri porti di infrastrutture adeguate, al fine di superare una grave condizione di ritardo rispetto ad altri porti del Mediterraneo; ritardo che comporta perdita di traffico, di lavoro, di occupazione ed anche di entrate valutarie.

È da tener presente, infine, la necessità di collaborare alla lotta contro l'inquinamento che può essere proficuamente compiuta tramite gli impianti o le stazioni di degasificazione per le navi petroliere, annessi ai bacini di carenaggio previsti dal presente disegno di legge.

Per tutti i motivi suesposti confido che la Commissione vorrà confortare con il suo voto favorevole il disegno di legge su cui

ha espresso parere favorevole sia la Commissione bilancio che la Commissione affari costituzionali del Senato.

Passando all'esame dei singoli articoli posso dire, molto brevemente, che l'articolo 1 tratta della sostituzione del Consorzio per il bacino di carenaggio del porto di Trieste con la società Arsenale Triestino-San Marco. L'articolo 2 stabilisce che tutte le attività e passività del Consorzio vengono trasferite alla nuova società: su questo punto esprimo qualche perplessità perchè la nuova società sorge con una eredità molto pesante che potrà in un domani fornire motivo di nuova discussione. L'articolo 3 tratta dello stanziamento, ripartito in cinque esercizi finanziari, a partire dal 1974; per tale anno l'onere è contenuto, secondo le indicazioni di bilancio, in 5 miliardi (articolo 7).

Il disegno di legge prevede, poi, lavori per il porto di Livorno e per il porto di Genova; faccio osservare che mentre per i porti di Trieste e Livorno sono stati progettati bacini in muratura, cioè fissi, per Genova è stato progettato un bacino galleggiante.

È auspicabile al riguardo il superamento delle polemiche per evitare ritardi e, dato che i lavori sono in corso, per evitare perdite finanziarie di notevole entità. Tralascio di parlare degli articoli di copertura finanziaria chiari di per sé. Pertanto, confido che il disegno di legge sia approvato dalla nostra Commissione.

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

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sono favorevole al disegno di legge, come lo sono per tutti i provvedimenti di ordine finanziario intesi a potenziare i nostri porti nelle loro attrezzature e nella loro efficienza, tenuto conto delle condizioni di inferiorità, nel campo competitivo, in cui, purtroppo, si trovano a confronto di quelli di altre nazioni, che stanno effettuando massicci interventi per migliorare e ammodernare le strutture e l'organizzazione.

Devo aggiungere, però, che se è opportuno e giusto provvedere al completamento delle

opere dei bacini portuali di Trieste, Livorno e Genova, non deve essere dimenticato il bacino in muratura di Taranto, il quale ha opere di fondazioni di notevole portata, iniziate e in parte sviluppate prima della guerra, ma cessato il conflitto non più riprese.

È da considerare al riguardo che, in conseguenza dell'impianto del Centro siderurgico, il quale pur costituendo una cattedrale nel deserto determina un notevole traffico marittimo, e data anche la presenza di raffinerie di combustibili liquidi sia a Taranto che a Bari — che determinano anch'esse un conseguente notevole traffico di petroliere —, è necessario che sia ripreso in esame il problema di quel costruendo bacino di carenaggio, anche per accertare quali siano le condizioni delle opere allora costruite, a distanza di decenni dal loro inizio.

Inoltre, dacchè sono qui presenti il Ministro della marina mercantile e il Sottosegretario ai lavori pubblici desidero segnalare alla loro sollecitudine che vi sono situazioni portuali aggravatesi negli ultimi tempi per assoluta o deficiente manutenzione o in conseguenza di eccezionali mareggiate. Mi riferisco in modo particolare a quanto è accaduto a Bari, in seguito ad un recente fortunale, dove per i nuovi danni verificatisi al molo foraneo può verificarsi da un giorno all'altro una situazione anche più grave di quella avvenuta a Palermo.

Nei porti artificiali, dove le opere non sono protette da normali insenature e dove invece sono esposte alla furia del mare, non basta costruire banchine e darsene, ma occorre mantenere tali manufatti. Nel porto di Bari, anche in precedenti fortunali, si erano determinate delle grosse falle nel molo foraneo, che è di notevole sviluppo chilometrico e ha fondali che arrivano fino a 18 metri. Si è lasciato passare molto tempo per riparare e solo parzialmente le prime falle e comunque non si è provveduto a rifornire il molo di nuove e idonee scogliere di protezione. Si è ignorato, inoltre, che il molo foraneo aveva già subito delle incrinature in conseguenza della esplosione di parecchi piroscafi tedeschi, che furono intensamente bombardati verso la fine della guerra, pro-

8ª COMMISSIONE

39º RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

vocando un vero e proprio maremoto. Ebbene, a seguito di tale evento non si provvede ad eseguire nessuna opera di consolidamento.

In questi ultimi anni, per dare assetto adeguato alle esigenze di quel porto, fu eseguito un nuovo piano regolatore ed inviato al Ministero, ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici trovò che la spesa era eccessiva e che bisognava perciò rinviare la realizzazione a miglior tempo.

Stiamo attenti con rinvii di opere ritenute urgentissime a non rasentare l'incoscienza. La necessità di approvare e finanziare il nuovo piano regolatore del porto di Bari, revisionato di recente, è fondamentale per prevenire gravi eventi calamitosi. Ove perdurasse l'attuale inerzia e si verificasse il crollo di gran parte della diga foranea la responsabilità sarà da attribuire ai Ministeri della marina mercantile e dei lavori pubblici, del primo perchè è competente a valutare le situazioni di sicurezza ricettiva e di efficienza dei porti, del secondo perchè è l'esecutore delle opere e ha competenza primaria all'esecuzione delle opere ed alla loro manutenzione.

PIERACCINI, *ministro della marina mercantile*. Ci aggiunga anche il Ministero del tesoro!

CROLLALANZA. Quella è una competenza che deve essere sollecitata da voi! Ora io dico al Ministro della marina mercantile e al Sottosegretario per i lavori pubblici, qui presenti, che i dieci miliardi che sembra che ora si destinerebbero per chiudere le falle al molo foraneo di Bari, a seguito dell'ultimo fortunale, sono una briciola di fronte alle esigenze di ordine finanziario per salvaguardare la diga nella sua struttura ed interezza; se la diga, nelle condizioni in cui si trova, dovesse crollare non si tratterà più di spendere 10 miliardi, ma varie decine di miliardi per ricostruirla.

Per scrupolo di coscienza espongo alla Commissione questo stato di cose di assillante preoccupazione e affido alla responsabilità dei Ministri competenti la situazione in cui si trova il porto di Bari.

S E M A. Molto brevemente per annunciare il voto favorevole del nostro Gruppo e per accogliere la proposta del relatore di non inoltrarci in polemiche che, anche se poco, di fronte ai rinvii e ai ritardi procedurali che hanno caratterizzato l'approvazione di questo disegno di legge, rappresenterebbero sempre un ulteriore eccessivo spreco di tempo. È vero che siamo in attesa di una serie di provvedimenti che affrontino globalmente il problema della marina mercantile sui tre elementi naviglio, cantieri e porti, ma è anche vero che non si può fare a meno di deplorare con quale leggerezza i Governi precedenti abbiano rinviato l'attuazione delle misure necessarie per fornire i porti, i cantieri e la nostra flotta di uno strumento — quale quello dei bacini — indispensabile per portarsi almeno al livello degli altri Paesi. Sarebbe poi da mettere in discussione tutta la politica — se mai c'è stata! — dei bacini e delle stazioni di degasificazione; l'aver ritardato nella visione organica delle scelte, della qualità dei tipi e delle dimensioni dei nostri bacini di carenaggio ha accentuato la differenza tecnologica tra il nostro Paese e gli altri, creando delle incongruenze, oltre che delle reali perdite di tempo. Per esempio a Trieste, non aver fatto in tempo nè il bacino di carenaggio, ne la stazione di degasificazione ha comportato gravi ripercussioni sull'economia della città, in considerazione del fatto che a Trieste passano quasi 40 milioni di tonnellate annue di greggio. Non c'è una stazione di degasificazione, passano mille petroliere l'anno e non se ne ferma nessuna per fare almeno 50 lire di lavoro! Non abbiamo i bacini di carenaggio: è inutile costruire navi se queste poi devono andare a Lisbona per gli ultimi lavori, per « fare la barba », come si dice in termini cantieristici.

Incongruenze che costano all'economia del Paese centinaia di miliardi e hanno creato dei disastri; in particolare, questa eredità penosa — come ha detto il relatore — che passerà dalla precedente gestione alla società Arsenale Triestino-San Marco è tanto più grave se si pensa che i ritardi nella scelta delle caratteristiche tecniche del bacino (in ferro, galleggiante, in cemento oppure le mi-

sure stesse del bacino) hanno fatto sì che nè l'arsenale, nè il cantiere S. Marco potessero espletare le loro funzioni, sicchè oggi siamo nella situazione che il cantiere che poteva costruire non costruisce e, se dovesse costruire, non sarebbe in grado di farlo perchè abbiamo disperso gli operai, cioè abbiamo distrutto il patrimonio più importante di ogni seria industria.

Queste sono le conseguenze di una politica sbagliata e irresponsabile nell'affrontare il problema della cantieristica e quindi della flotta e del mare nel nostro Paese.

Votiamo quindi questo disegno di legge e mettiamoci a lavorare perchè i tre bacini abbiano i soldi, i piani e questi possano essere attuati quanto prima. Per quanto riguarda, poi, il futuro, posso dire già che questi bacini sono superati da tutti i punti di vista, a cominciare da quello delle dimensioni e della tecnica di impianto; ma, per amore di Patria, è meglio sorvolare.

SANTALCO. Onorevole Presidente, desidero dire che effettivamente esistevano delle perplessità nel Gruppo della Democrazia cristiana per l'esame immediato del disegno di legge, sia per il problema del porto di La Spezia, che per i problemi sollevati dall'articolo 2.

Per quanto riguarda il problema di La Spezia presento un ordine del giorno al quale hanno apposto la propria firma tutti i colleghi della Commissione; per quanto riguarda il problema sollevato dall'articolo 2 non intendiamo assolutamente porlo in questa sede e ci riserviamo, eventualmente, con una meditazione molto approfondita dell'argomento, di ripresentarlo allorquando sarà affrontato il disegno di legge sul porto di La Spezia.

ZACCARI, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, non ho nulla da aggiungere; desidero soltanto dire, a parziale rettifica di quanto detto dal senatore Sema, che la situazione di questo settore, nonchè il ritardo, è legato in parte notevolissima alle nuove tecnologie esplose in questi ultimi anni e alle enormi dimensioni delle navi, che

hanno posto tutti i Paesi marinari in gravi difficoltà.

PIERACCINI, *ministro della marina mercantile.* Benchè la competenza primaria dei bacini di carenaggio sia del Ministero dei lavori pubblici, anche il Ministero della marina mercantile segue questo problema perchè, come diceva poc'anzi il senatore Crollanza, è interesse di questo Dicastero giudicare l'opportunità o meno di certe opere. Il Ministero della marina mercantile è completamente d'accordo con quello dei lavori pubblici sull'urgenza di questa legge e ciò spiega le ragioni della mia insistenza. Ma accanto al problema dei bacini ne sorgono anche altri. C'è quello di La Spezia che deve essere affrontato il più rapidamente possibile; sono d'accordo per il porto di Taranto; potrei aggiungere anche il porto di Napoli di cui qui ora non si è parlato.

Voi sapete che con legge a parte si è affrontato il problema del bacino di Palermo che ha proprio le dimensioni richieste dalle grandi navi moderne. Quindi mi pare che con questo disegno di legge rimettiamo in moto un settore che si era bloccato e, in alcuni casi — come quello di Livorno — con le opere già fatte al 70 per cento; sarebbe stato delittuoso lasciarle rovinare abbandonandole nel tempo, senza portarle a conclusione.

Si è accennato anche al problema del porto di Bari. Le preoccupazioni espresse dal senatore Crollanza sono pienamente condivise dal Ministro della marina mercantile; anzi, per scrupolo di responsabilità, ho anche ufficialmente inviato un telegramma al Presidente del Consiglio perchè sia affrontato questo problema.

È vero quello che è stato detto: Bari, con le ultime mareggiate, ha avuto dei gravissimi danni in una situazione già pericolosa e quindi la situazione è di estremo pericolo e sarebbe — lo dico anche io — irresponsabile non provvedervi rapidamente. Il Ministero della marina mercantile, per quanto può, ha fatto tutto il possibile e so che anche il Ministro dei lavori pubblici, parallelamente a quanto stiamo facendo noi, si sta occupando della questione e ha dichiarato anch'egli

8^a COMMISSIONE

39° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

la necessità della massima urgenza. Naturalmente il problema è anche di carattere finanziario — perciò, senatore Crollalanza, mi sono permesso di interrompere il suo intervento — e va risolto immediatamente. Voglio però raccomandare la rapida approvazione del provvedimento sui porti comportante uno stanziamento di 160 miliardi ora in discussione avanti l'altro ramo del Parlamento, perchè ciò faciliterebbe anche Bari; oggi, certo, non sono sufficienti 160 miliardi; tuttavia — specialmente se passa il criterio della concentrazione dei grandi sistemi portuali, di cui anche Bari fa parte — molte cose si potrebbero cominciare a fare e risolvere, anche con quel disegno di legge, pur richiedendosi un provvedimento di più vasta portata.

Vorrei quindi pregare di svolgere un esame quanto più sollecito di tale provvedimento, anche perchè siamo arrivati alla maturazione di una politica portuale che mi sembra possa ottenere l'unanime approvazione del Parlamento.

Raccomando, dunque, la rapida approvazione di questo disegno di legge, riservando a poi lo studio del piano generale dei porti.

S C A R L A T O, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Manifesto la volontà del Ministero dei lavori pubblici di muoversi in sintonia e in parallelo con quanto ha dichiarato il Ministro della marina mercantile. A conferma di questa volontà coerente vi è, d'altro canto, l'approvazione intervenuta un mese fa di un altro provvedimento che, insieme a quello odierno, rappresenta un passo avanti per la soluzione, sia pure approssimativa, dei problemi di quattro bacini di carenaggio. Posso, dunque, concludere dicendo che non vi è divorzio tra la politica dei principi e quella delle cose.

P R E S I D E N T E. Ricordo alla Commissione che i senatori Santalco, Sema, Samonà e Avezzano Comes hanno presentato il seguente ordine del giorno:

L'8^a Commissione del Senato in sede di discussione del disegno di legge n. 1429, impegna il Governo a presentare nel più breve tempo possibile un disegno di legge per il

completamento del bacino di carenaggio di La Spezia.

Il relatore e il Governo si sono dichiarati favorevoli a questo ordine del giorno. Lo metto ai voti.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La costruzione e la gestione del bacino di carenaggio di Trieste ed annesso impianto di degasificazione, di cui alla legge 13 luglio 1967, n. 575, sono affidati in concessione alla società Arsenale Triestino-San Marco; la convenzione che dovrà disciplinare il regime della concessione sarà stipulata tra il Ministero dei lavori pubblici e la società concessionaria entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

La concessione della gestione del bacino di carenaggio di Trieste ed annesso impianto di degasificazione avrà la durata di 99 anni a decorrere dalla data dell'avvenuto collaudo.

(È approvato).

Art. 2.

Il consorzio per il bacino di carenaggio nel porto di Trieste è sciolto; la società concessionaria di cui al precedente articolo succede in tutti i rapporti attivi e passivi del consorzio stesso.

Il prefetto di Trieste nominerà, entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge, un commissario liquidatore che provvederà, entro tre mesi dalla nomina, agli adempimenti necessari per l'attuazione della successione disposta dal primo comma del presente articolo.

Al termine della concessione la società restituirà all'ente portuale di Trieste le opere e gli impianti costituenti il bacino di carenaggio e l'annesso impianto di degasificazione.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla società Arsenale Triestino-San Marco un contributo di lire 9 miliardi 600 milioni, pari all'80 per cento della maggiore spesa necessaria per il completamento del bacino di carenaggio fisso nel porto di Trieste, con annessa stazione di degasificazione delle navi.

La somma di lire 9 miliardi 600 milioni sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo 400 milioni nell'esercizio finanziario 1974, 1 miliardo 600 milioni nell'esercizio finanziario 1975, 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1976, 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1977, 1 miliardo 600 milioni nell'esercizio finanziario 1978 e 1 miliardo nell'esercizio finanziario 1979.

(È approvato).

Art. 4.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al consorzio livornese per il bacino di carenaggio un contributo di lire 12 miliardi 800 milioni, pari all'80 per cento delle maggiori spese dell'opera di completamento del bacino di carenaggio fisso nel porto di Livorno.

La somma di lire 12 miliardi 800 milioni sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo 800 milioni nell'esercizio finanziario 1974, 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1975, 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1976, 3 miliardi nell'esercizio finanziario 1977, 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1978 e 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1979.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al consorzio autonomo del porto di Genova un contributo di lire 15 miliardi 600 milioni, pari all'80 per cento delle

maggiori spese necessarie per il completamento del bacino di carenaggio nel porto di Genova.

La somma di lire 15 miliardi 600 milioni sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo 800 milioni nell'esercizio finanziario 1974, 2 miliardi 400 milioni nell'esercizio finanziario 1975, 3 miliardi nell'esercizio finanziario 1976, 3 miliardi nell'esercizio finanziario 1977, 3 miliardi 400 milioni nell'esercizio finanziario 1978 e 2 miliardi nell'esercizio finanziario 1979.

(È approvato).

Art. 6.

Le modalità di erogazione dei contributi previsti dai precedenti articoli saranno fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro.

(È approvato).

Art. 7.

Alla copertura dell'onere complessivo derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio finanziario 1974, valutato in lire 5 miliardi, si provvede mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio finanziario 1974.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13,45.