

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 59° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 LUGLIO 1974

Presidenza del Vice Presidente CAVALLI

indì del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione:

« Provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti » (1658) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 965, 966, 982 e <i>passim</i>
BASADONNA . . . . .	984
CAVALLI . . . . .	996
CROLLALANZA . . . . .	971, 977, 992 e <i>passim</i>
FERMARIELLO . . . . .	985, 986
FOSSA . . . . .	973, 996
GROSSI, relatore alla Commissione . . . . .	966, 987
LAURICELLA, ministro dei lavori pubblici . . . . .	986, 987 991 e <i>passim</i>
PACINI . . . . .	971, 992
SEMA . . . . .	966, 971
SANTALCO . . . . .	996
URBANI . . . . .	982, 992, 993

*La seduta ha inizio alle ore 17,20.*

C E B R E L L I , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

##### IN SEDE DELIBERANTE

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

« Provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti » (1658) (*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: « Provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Sono intervenuti i pareri favorevoli delle Commissioni 1<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup>.

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

**G R O S S I**, *relatore alla Commissione.*  
Poichè il disegno di legge in titolo era stato precedentemente assegnato al nostro esame in sede referente, mi richiamo alla relazione da me svolta in quella sede, ribadendo le finalità del provvedimento e sollecitandone l'approvazione.

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

**S E M A.** Ormai in questa Commissione come nell'altra della Camera e nelle Aule dei due rami del Parlamento quasi non fa più conto parlare di problemi dei porti, delle linee di navigazione, dei cantieri, del credito navale, del collegamento del settore marinaro come pure dei meno importanti, ma non per ciò trascurabili, campi della pesca, dell'ecologia e via di seguito, perchè l'atteggiamento del Governo, più ancora, quello dei Governi italiani da un secolo a questa parte è quello di non affrontare seriamente nessuno degli aspetti che compongono la complessa situazione dei traffici marittimi del nostro Paese. Noi, nel 1974, non soltanto ci troviamo in una situazione estremamente grave in ciascuno di questi settori, con conseguenze deleterie sull'intera economia nazionale e sulle sue possibilità di sviluppo, ma dobbiamo anche constatare la mancanza di idee, di iniziative, di una seria analisi dei problemi e delle misure da prendere. In questa situazione io non vorrei trovarmi al posto del Ministro della marina mercantile e neppure in quello del Ministro dei lavori pubblici perchè già come parlamentare italiano le chiedo, onorevole rappresentante del Governo: cosa crede che pensino di lei, delle nostre leggi, di queste prospettive di finanziamento dei nostri porti i rispettivi uomini di Governo di grandi potenze come l'Inghilterra, la Francia, la Germania, o anche di Paesi più piccoli come il Belgio, l'Olanda e la Jugoslavia? Io credo che ci guardino con un certo compattimento — a mio avviso giustificato — e che probabil-

mente abbiano concluso che l'Italia, nonostante gli 8 mila chilometri di costa, i 150, 160 porti — forse nessun Paese del mondo ne ha tanti —, nonostante l'invidiabile posizione nel Mediterraneo, nell'Europa e quindi nel mondo, ha rinunciato ad essere un Paese marinario: tutti debbono essere convinti che la quantità di denaro che il nostro Paese è disposto a spendere in questo campo sia quella di una piccola nazione come l'Austria o la Svizzera o di una regione come l'Umbria, non quella di un Paese di oltre 50 milioni di abitanti, che pure in alcuni campi dell'economia, in certi settori dell'industria — e forse si potrebbe dire nella industria nel suo complesso — ha pur raggiunto un livello di competitività europea ed internazionale.

L'Italia è di fronte ad una drammatica svolta: o imbocchiamo la via di uno sviluppo di dimensioni europee e internazionali o torniamo ad indietreggiare passivamente. Poche settimane fa abbiamo deciso l'impiego della prima metà dei 4 mila miliardi da destinare alle Ferrovie; ebbene, se non fosse stato per l'opposizione non sarebbe stato introdotto nella legge il concetto dei raccordi portuali e dei raccordi portuali-ferroviari. In questa Commissione discutiamo o meglio — devo dire — perdiamo il tempo da un paio d'anni sui problemi della Marina mercantile ed è veramente scandaloso — intendo farlo rilevare al Ministro alla prima occasione — il modo con il quale il Governo tratta la nostra Commissione e di riflesso noi. In che misura i problemi della Marina mercantile sono stati discussi e, come si dice con un bruttissimo neologismo, recepiti anche nelle leggi che stiamo discutendo? È vero che alla base abbiamo un peccato originale per cui i problemi dei porti dipendono in parte dalla Marina mercantile e in parte dai Lavori pubblici, ma mi sembrerebbe estremamente elegante ed educativo che accanto al rappresentante del Ministero dei lavori pubblici sedesse un esponente autorevole del Ministero della Marina mercantile, direi di più, onorevole Ministro, vorrei vederle vicino anche un esponente del Ministero dei trasporti. Mi si può rispondere che avvengono incontri, discussioni tra i direttori generali, i tecnici,

eccetera; può darsi, anzi sono sicuro che sia così, ma sarebbe importante che tutto ciò avvenisse di fronte al Parlamento e in questa Commissione che è quella che esamina i bilanci dei tre Ministeri. Non c'è nessuna legge che impone l'adozione di un simile sistema, ma l'eleganza consiste proprio nello scegliere ciò che non si è obbligati a scegliere quando è giusto sceglierlo, quando è necessario capire che è il momento nel quale certi problemi o si affrontano ad un livello adeguato o si dichiara, con un epitaffio, che non si intende affrontarli. Diciamo che la politica marinara del nostro Paese è morta e che ci adattiamo ad essere quello che siamo già e cioè l'unico Paese CEE che non utilizza tutte le proprie risorse, non solo le risorse umane che vengono esportate come manodopera, ma anche le risorse naturali, mentre ricepisce in eredità da un passato storico, economico, eccetera, porti dissestati da gestioni debitorie, moli rotti, banchine sconquassate, dighe foranee rabbberciate o nemmeno rabbberciate.

Sono passati i tempi nei quali bastavano agilità, abilità, forza di muscoli e un certo numero di migliaia di lavoratori; i tempi nei quali la capacità del portuale genovese corrispondeva a quella del portuale di Palermo o di Trieste. Per fortuna tutto questo è finito per sempre e siamo entrati nell'epoca della meccanizzazione. Pertanto, in questa prospettiva, dovremmo cercare di sapere che cosa significano 160 miliardi, ridotti del 40 per cento, destinati giustamente al Mezzogiorno, da distribuirsi ad un certo numero di porti.

La situazione internazionale è difficile e complessa. Per noi comunisti essa è caratterizzata dalla crisi generale del sistema capitalistico, che si presenta con contraddizioni e lacerazioni crescenti, con la crisi energetica, con quella alimentare; ma è questo anche un momento di enorme sviluppo tecnico-scientifico, di applicazione della tecnica e della scienza al lavoro umano; è, dal punto di vista politico, un momento che rivela un eccezionale movimento di incontri e di accordi. Si pensi all'importanza e quindi al peso e alle conseguenze degli accordi Cina-Stati Uniti-Unione sovietica; si pensi ai problemi del

terzo Mondo e dei Paesi arabi produttori di petrolio.

Non le pare, onorevole Ministro, che possiamo correre il rischio di assistere ad una fase in cui l'Europa occidentale nel suo complesso e l'Italia in particolare vengano tagliate fuori per sempre, non avendo un piano tempestivo e adeguatamente finanziato? Questo perchè, o le decisioni e le scelte assunte in determinati momenti cruciali della storia dell'umanità hanno efficacia al tempo giusto, oppure non servono a nulla e le cose nuove del mondo ci voleranno sopra come gli spurnik ad altezze per noi irraggiungibili.

Si può, ad esempio, dimenticare che l'Italia è stata uno dei primi paesi ad avviare accordi commerciali con l'Unione sovietica e a riprendere, migliorandola, una buona tradizione in questo ultimo ventennio? Eravamo tra i primi nel tempo, tra i primi nel volume dei rapporti; e dopo quello che è avvenuto tra Germania e Unione sovietica, tra Stati Uniti e Unione sovietica, siamo passati dal secondo-terzo posto al settimo-ottavo posto in pochi mesi!

Dico questo non con la pretesa di enunciare cose nuove, ma per sottolineare almeno il tipo di ragionamento che intendo fare per dimostrare che questi sono momenti in cui non si possono realizzare programmi i cui effetti si sentiranno soltanto tra venti giorni. Le decisioni di Amburgo, ad esempio, su certi tipi di porti e di navi si faranno sentire negli ultimi mesi di quest'anno, cioè tra sei mesi. La decisione di « containizzare » il porto di Manila (14 mila miglia distante da noi) si rifletterà sui noli di Genova, di Trieste e di Palermo, e anche su quelli atlantici della Francia e del Mediterraneo nel giro di qualche anno.

Tra un paio di anni saranno usate attraverso il Mediterraneo una quindicina di navi per contenitori da 120 mila tonnellate; tre sono già in esercizio. Basti pensare che la possibilità di usare tre di queste navi consente di decuplicare il volume del traffico di una identica quantità di navi o di navi di una identica portata. Ma l'Italia non ha nessuno scalo completamente attrezzato per ospitare queste navi. Che cosa pensano i colleghi della Commissione che tratta i proble-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

59° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1974)

mi dei porti, della marina mercantile e dei trasporti? Tre navi di questo tipo significano acquisire quasi tutto il trasporto della lana greggia dall'Australia in Inghilterra, saltando naturalmente tutti i porti e le navi italiane. Anche se c'è una nave italiana, essa non attraccherà mai in Italia perché non esistono porti dove attraccare; anche se iscritta al compartimento marittimo di Trieste, essa non può arrivare a Trieste, perchè il molo settimo, progettato nel 1913, non è ancora completato, non ha le attrezzature necessarie, non ha i raccordi indispensabili, non ha macchinari.

È grave, quindi, che di fronte a tale situazione si esamini un disegno di legge presentato in Parlamento con troppo ritardo (lo scorso anno in primavera), discusso dalla Camera con un anno di ritardo per inerzia del Governo e arrivato ancora con ritardo al Senato, per cui quando lo voteremo esso sarà già invecchiato di due anni e avrà fatto slittare di altri due anni l'impiego dei 160 miliardi; ammesso che l'impiego si svolga nei cinque anni, perchè dobbiamo tener conto che le somme precedentemente previste dalla legge n. 1200 nel 1964 (settanta più venticinque miliardi nel corso di dieci anni e non di cinque) sono state a mala pena assorbite. Mi si diceva, anzi, che sono state impiegate solo per il 90 per cento; qualcuno più pessimista nella valutazione parlava dell'85 per cento già assorbito nel giro di dieci anni. Quindi, se il presente disegno di legge avrà una sorte analoga, avremo ancora nel 1984-85 l'ultima parte delle somme da impiegare. E sapete che cosa avverrà nel 1984-85? I traffici dei porti italiani saranno presumibilmente di 400 o 500 mila tonnellate, cioè saranno quintuplicati; mentre i nostri porti rimarranno su per giù quelli che erano prima della seconda guerra mondiale e per alcuni aspetti quelli che erano 50-70 anni fa. A Trieste, ad esempio, la maggior parte delle gru funziona ancora ad acqua; i triestini dicono che quelle gru sono state fatte da Maria Teresa, comunque sono dell'800.

Esprimo tutto il mio stupore per non sentire da parte dei colleghi della maggioranza un segno di protesta di fronte a tale situazione. Non è una critica che io voglio solle-

vare nei confronti di qualcuno; ma un richiamo ad una maggiore sensibilità.

Parlavo delle prospettive. Ciò che avviene nel mondo non può non preoccuparci. Il canale di Suez non è ancora aperto. Con la sua riapertura, almeno inizialmente, usciranno ed entreranno dall'istmo navi con un pescaggio di 36 piedi, quindi soltanto una parte della flotta mondiale, forse la meno significativa in un'epoca, quella attuale, nella quale ci si orienta verso i giganti e super-giganti del mare. Ma anche navi con un pescaggio di questo tipo significano già centinaia di milioni di tonnellate di merce trasportata.

A questo evento le altre nazioni si stanno preparando con massicci investimenti. Per gli scali tedeschi, oltre 100 miliardi di lire. Per gli scali olandesi 73 miliardi e mezzo solo per i contenitori. Quando dico contenitori intendo attrezzature a terra di moli speciali per ricevere navi porta contenitori o navi in parte portacontenitori in parte tradizionali. Per i porti del Belgio 4 miliardi e 200 milioni. Enormi spese sono anche previste per i porti di Le Havre, Dunkerque, Nantes, Bordeaux, Saint Nazaire. Solo la piccola Capodistria prevede di triplicare la capacità di manipolazione del suo porto in seguito alla, chiamiamola così, piccola apertura del canale di Suez. Per Brema e Bremerhaven sono previsti 34 miliardi per il 1975, di cui 10,5 solo per la manutenzione. Quando noi, onorevoli colleghi, diciamo che i 160 miliardi previsti dal disegno di legge a mala pena bastano per l'ordinaria amministrazione, parliamo a ragion veduta! 160 miliardi divisi per cinque anni fanno 35 circa all'anno; se si divide questa cifra per 14, 15 porti, si vede che manutenzione si può fare!

Non vi parlo di quello che si fa, sempre relativamente agli scali stranieri cui ho accennato, per il traffico passeggeri. Ricordo soltanto, onorevole rappresentante del Governo, che in Germania (non certo un paese di navigatori) vi sono ministri come Karl Schiller e Helmut Schmidt, i quali hanno dichiarato di impegnarsi ad attuare questo piano: aumentare la produttività dei porti, accrescere la razionalità dei porti, potenziare la marina mercantile, eccetera. Chi di voi ha mai detto cose del genere, ma responsabil-

mente, nel senso di tradurre in miliardi, cioè in fatti concreti, le parole pronunciate in occasione di comizi o del varo di una nave? Vi ho dimostrato come le parole, per un solo programma e per il solo 1975, vengono tradotte in cifre per un certo numero di porti della Germania.

Anche gli altri porti del mondo si stanno attrezzando per le navi portacontenitori. Ciò avviene nel Sud Africa, nel Mozambico, nella Repubblica Malgascia. Ho parlato prima del porto di Manila, lo stesso vale per quasi tutti i porti del Sud-Est asiatico. Ciò non significa che tutti questi porti siano destinati a diventare solo porti per contenitori, ma si attrezzano per essere in grado di ricevere navi contenitori dei vari tipi, con tutte le conseguenze che si possono immaginare per i cantieri.

Bisogna fare navi, bisogna trasformare le navi tradizionali in navi in parte portacontenitori. Noi che cosa facciamo? Chiudiamo i cantieri e limitiamo le prospettive di applicazione della legge n. 975 per le società di preminente interesse nazionale.

Il disegno di legge in esame, quindi, noi non lo approviamo, perché lo consideriamo inadeguato, tardivo, privo di garanzie, in certo senso persino pericoloso di fronte alle esigenze impellenti del momento. Ciò nonostante riconosciamo che il disegno di legge contiene qualche cosa che va sottolineato.

Primo, l'impegno di presentare entro un anno dall'entrata in vigore della legge un piano organico, un programma reale; secondo, il disegno di legge chiama in causa le Regioni, e questo è un dato positivo.

Ora, su ognuno di questi punti c'è qualcosa da dire. Tra un anno sarà presentato il piano organico pluriennale. Chi lo farà? Come verrà preparato? In che conto verranno tenuti i suggerimenti, la polemica, la critica, la lotta dei lavoratori portuali, le considerazioni dei sindacati, dei comuni, delle Regioni, del Parlamento? Non solo noi non abbiamo la più pallida idea di che cosa sarà quel programma, ma mi permetta, onorevole Ministro, di dirle che io non ho la più pallida idea di che cosa significhi questo disegno di legge. Spero che lei avrà la bontà di dirci, nel corso di questo dibattito, come si intende strutturare un piano quale quello previsto

o, per lo meno, come ci si intende preparare all'attuazione di un piano di quel genere perché non sia una delle tante cose che escono, come per effetto di una bacchetta magica, dalla mente di qualche superburocrate. È troppo importante un piano per i porti perché possa venir fuori in questo modo! Non vorremmo che avvenisse come per la legge n. 975, il cui *iter* ha finora testimoniato del modo in cui si ignora, si disprezza il Parlamento!

Le Regioni sono chiamate in causa in un modo che è ancora parziale, limitato; non sono ancora le protagoniste di una politica per lo meno relativa al sistema portuale regionale e non sono le destinatarie dei fondi che devono essere impiegati per i porti. E non si tratta di Regioni marinare e non marinare. Perchè dovremmo escludere regioni come il Piemonte e la Lombardia da una discussione sui porti? Io mi guarderei bene dall'escludere persino il Trentino-Alto Adige! Regioni come la Lombardia e il Piemonte sono chiamate in causa direttamente; se non le chiameremo in causa noi, lo farà, ad esempio, il porto di Amburgo, che chiederà ai presidenti e agli assessori di certe province di discutere questi problemi. Amburgo infatti è già pronta, è già attrezzata per assorbire una buona parte del traffico da e per il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e la Venezia Giulia. Gran parte dei prodotti delle industrie di Pordenone si preferisce farli passare attraverso Amburgo, che è lontana 2, 3 mila chilometri, piuttosto che attraverso Trieste, che è lontana 80 chilometri. E non è colpa dei portuali! Nessuno credo abbia il coraggio di dirlo, tanto più che i portuali di Amburgo sono pagati quattro volte quelli triestini.

Quanto alle scelte, vorrei ancora rivolgermi alla gentilezza del rappresentante del Governo perchè ci dica se, una volta scelti 14, 15 porti, vi sono poi dei criteri di priorità. Che cosa si farà, ad esempio, per Genova o per Venezia? Che cosa si pensa di fare perchè la parte dei 160 miliardi destinata al porto di Napoli sia impiegata in modo produttivo, considerando il porto di Napoli nel contesto della regione campana e, ancora meglio, come uno dei quattro bacini nei quali si pensa possa essere suddiviso il sistema

portuale nazionale, cioè due a nord e due a sud?

Infine, per quanto riguarda la somma stanziata, torniamo a dire che 160 miliardi sono pochi anche se non sono da buttar via. Non è di poco conto però il tempo del loro impiego. Per non rallentare l'iter del provvedimento, non riteniamo opportuno di presentare emendamenti: se lo facessimo, ciò sarebbe soltanto perchè agli atti rimanesse questa nostra posizione.

Da questa mia dichiarazione è chiaro che noi pensavamo che, stante la limitatezza della somma prevista, un numero minore di anni avrebbe consentito una maggiore efficacia della spesa. Ce lo dovete concedere, egregi colleghi della maggioranza: non siete convinti che 160 miliardi spesi in 3 anni sortirebbero maggiore effetto che spesi in 5 anni? Non si capisce il motivo per cui si rifiuta un emendamento comunista di portare, non dico a 2 anni, ma a 3 anni la ripartizione della spesa. Non c'è nessun argomento valido; ed è questo che spiace, è questo che impedisce il rapporto di collaborazione che dovrebbe esserci, specialmente oggi, fra opposizione e Governo. Le proposte giuste devono essere raccolte: il marasma di questi giorni, di queste settimane, questo procedere per decreti-legge, senza tenere in conto alcuno i suggerimenti delle opposizioni è il peggior modo di fare politica.

Non facciamo in questo momento tutto il discorso dell'impiego dei porti del settore privato, della questione dei petroli, eccetera, perchè non vogliamo appesantire troppo il problema. Non c'è dubbio che tutta la politica del sistema portuale italiano risulta deformata da questa colossale immissione, nei tubi adduttori dei nostri porti, di centinaia di migliaia di tonnellate di grezzo, ben al di là delle esigenze del Paese. Ciò è favorevole soltanto a determinati interessi e sappiamo di chi.

Con questo argomento ho finito; speriamo che il prossimo piano tenga ben conto di queste cose.

Vorrei spendere ora una parola per i portuali. Molto probabilmente il Ministro della marina mercantile, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro dei trasporti, non hanno l'idea di cos'è la coperta di una nave, di

cos'è un brigo, di cos'è un silos, di cos'è la cabina di un gruista, di cos'è una stiva. Nel mese di luglio, a quest'ora, la temperatura della lamiera della coperta di una nave, nel più fresco porto d'Italia, è di 70 gradi! Ci si cuoce un uovo. I portuali lavorano là dentro, là in fondo, e dal fondo di queste stive, o dalla coperta di queste navi, non vengono fuori soltanto i carichi preziosi e pregiati e redditizi: una locomotiva, un autobus; vengono fuori tronchi di legnami semiputrefatti, infatti da tutte le malattie tropicali, vengono fuori semi oleosi, ossa di animali e di cristiani e di buddisti raccolte nel delta del Gange per farne colla.

Se non siamo al collasso nei porti italiani, la prego di ricordare, onorevole rappresentante del Governo, lo dobbiamo a questi lavoratori, alla loro intelligenza, al loro spirito di sacrificio: sulle loro spalle o sul mercantile da loro guidato o sulle attrezzature da loro intelligentemente operate, passano 300 milioni di tonnellate all'anno, mentre i nostri porti sono fatti per operare non più di 70-80 milioni di tonnellate.

La gran parte dell'azione del Governo in questi 25 anni è stata rivolta contro i diritti dei portuali, di volta in volta considerati parassitari, sfruttatori, uncinatori. S'è cercato di colpire le cooperative dei portuali, laddove era necessario invece colpire i tentacoli dei privati sui porti italiani. I porti italiani sono i più inefficienti del mondo, e sono anche i più costosi. Non soltanto i nostri portuali manovrano quattro volte la quantità di merce che in condizioni di sicurezza potrebbe essere manovrata nei nostri porti, ma la manovrano su una superficie che è cinque volte inferiore a quella che sarebbe necessaria per un lavoro appena pratico, razionale, umano. Disponiamo di meno di 1/5 delle macchine necessarie ai nostri porti, in alcuni porti si scende anche di gran lunga al di sotto. Come volete fare concorrenza a Rotterdam, ad Amburgo? E sapete che cosa significa, questa politica? In genere i grandi porti del passato erano fra i centri più vivaci, più ricchi di un certo benessere, oltrechè centri di attività culturale, di fioritura di scuole di pensiero.

Guardiamo la situazione dei nostri porti oggi, delle grandi città portuali italiane: guardate Venezia, che è stato il più grande porto

del passato! Guardiamo Genova e la Liguria: una delle tre regioni italiane che nel giro di 10 anni (1961-1971) ha avuto un calo di popolazione attiva come la Val d'Aosta e la Calabria. Non dice niente questo?

Veniamo a Trieste. Fino al 1913 era il primo porto del Mediterraneo, dopo Marsiglia, ed ancora oggi è quello che in Italia riceve la più alta percentuale, oltre l'82 per cento, di merci dall'estero e per l'estero; e si tratta di merci pregiate. I vecchi paesi dell'ex impero austroungarico sono ancora in una posizione di primo piano, per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione, e sono ancora in Europa, ovviamente; non sono stati trasferiti: la loro popolazione è aumentata, i loro bilanci sono floridi, hanno grandi industrie, ed il loro porto è Trieste. Ebbene, Trieste è il capoluogo di provincia italiano che ha dato una delle maggiori aliquote di emigrazione, perdendo, nel secondo dopoguerra, qualcosa come 40-45 mila cittadini, in parte rimpiazzati dagli istriani — il che ha fatto sì che la popolazione sia all'incirca quella del 1945 — ma comunque si tratta sempre di una perdita molto forte, che certo non si è avuta, facendo le debite proporzioni, né a Palermo né a Roma.

**C R O L L A L A N Z A.** Il Sud ha tre milioni di emigranti.

**S E M A.** Io non sto parlando contro il Meridione, del quale sono anzi sempre stato un sostenitore. Sto parlando di un fenomeno che riguarda una grande città industriale e commerciale del Settentrione, la quale per due secoli è stata centro di attrazione di immigrati per diventare poi, oggi, una città che dà emigranti all'Australia, alla Svezia, alla Norvegia, alla Francia, all'Inghilterra, al Canada, al Venezuela, al Sud Africa, al Kenya, alla Libia, a Suez. Ecco cosa significa una politica sbagliata: danni all'industria, danni all'economia portuale e marinara nel complesso, danni a centri che avrebbero potuto avere invece sempre maggior sviluppo.

Noi chiediamo insomma un'altra politica marinara che tenga presenti soprattutto i

grandi problemi del mondo di oggi, che tenga conto della lezione di Suez.

La prima battuta l'abbiamo decisamente persa, rimanendo tagliati fuori. Cerchiamo di affrettarci ad evitare che la lezione diventi anche una punizione molto più severa. Bisogna provvedere ad intensificare il carattere pubblico dei porti, varando al più presto una legge per la loro gestione democratica. Non mi rivolgo in particolare a lei, onorevole Ministro, ma debbo ricordare che esistono da tre anni proposte di legge in tal senso. Se il Governo ha dei suoi progetti in materia li presenti: non è con la mancanza di idee e la povertà di iniziative che si va avanti.

Vorrei concludere con due brevi note. Sarrei grato all'onorevole Ministro se volesse chiarirci se nei modesti stanziamenti previsti è stato destinato qualcosa anche ai porti di pesca e turismo. Vorremmo insomma sapere in che senso verranno distribuiti ed impiegati i 16 miliardi destinati ai porti minori. Noi vi attendiamo al traguardo e vi chiederemo conto di come avrete operato, a cominciare dai prossimi mesi perché è naturale che bisogna concedere un po' di tempo; ma è indispensabile ascoltare chi di idee ne ha già. Non abbiamo la presunzione di riferirci a noi stessi: le idee le hanno i portuali stessi, i sindacati di categoria dei lavoratori dei porti legati ai traffici; e si tratta di idee molto chiare. Si cominci quindi, come dicevo, con l'ascoltarli e non si faccia come si è fatto per il disegno di legge n. 975, per il quale ci siamo gingillati un anno e mezzo e, quindi, prima l'onorevole La Malfa con un colpo di telefono, poi il ministro Coppo con un colpo di spugna, hanno annullato tutto il nostro lavoro.

Così non si fa politica marinara; così si manca di rispetto al Parlamento.

**P A C I N I.** Signor Ministro, onorevoli colleghi, parlerò brevemente tenuto conto soprattutto del discorso del collega Sema, che ha toccato una vasta tematica in relazione ad un disegno di legge che, a mio parere, ha invece prospettive piuttosto limitate, trattandosi di provvedimenti urgenti

8<sup>a</sup> COMMISSIONE59<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (30 luglio 1974)

e di primo intervento. Dico questo non per sminuire l'esposizione del collega, che ho ascoltato con piacere perchè svolta con la solita passione per i problemi del settore, anche se a volte con punte polemiche che non possono essere del tutto accettabili.

Debbo anzi affermare che alcuni rilievi avanzati dal collega Sema sono rilievi che qualche volta, signor Ministro, vengono anche da parte della maggioranza, in particolare quando ci si trova di fronte ad un discorso qual è quello aperto dal disegno di legge in esame. Questo, infatti, pur nella limitatezza cui accennavo, pone il problema del coordinamento delle iniziative in un campo così importante quale quello dei trasporti, non solo marittimi ma in generale, perchè è difficile pensare ad una programmazione in questo settore senza un collegamento con gli altri settori: stradale, ferroviario ed aeroportuale. Non intendiamo comunque, ripeto, affrontare in questa sede questo tipo di argomento, anche se l'articolo 1 del disegno di legge parla di un piano organico pluriennale di investimenti portuali che dovrà essere presentato dal Governo « entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge »: affermazione, questa, la quale solleciterebbe forse una discussione in tal senso. Tuttavia sono sollecitato a chiedere al signor Ministro un altro genere di risposta, in questo momento, poichè mi sembra che per aprire un discorso sulla politica portuale in senso generale, sulla politica dei traffici marittimi, collegata a quella dei traffici nazionali, sarebbe necessaria la presenza di tre ministri: quello dei lavori pubblici, quello della marina mercantile e quello dei trasporti.

Ciò che però preoccupa è il fatto che, nonostante la dimensione limitata del disegno di legge, non sembra che, a livello di coordinamento, vi sia sufficiente intesa tra i ministri interessati. Dico questo non per rac cogliere le critiche e i dubbi che possono essere stati sollevati ma — riportandomi a due comunicati apparsi in questi giorni sulla stampa, esattamente su « 24 ore » del 25 e del 26 luglio scorso, che leggo, almeno nella parte iniziale — per avere dal Ministro una spiegazione per quanto di sua conoscenza;

nonchè per preannunciare la presentazione di un ordine del giorno che, assieme al collega Santalco, abbiamo predisposto per ribadire, anche in questa occasione, l'esigenza di una programmazione, di un coordinamento della politica dei trasporti, intesa nel suo aspetto globale, da parte dei ministeri interessati.

Su « 24 ore » del 25 luglio si legge: « Il ministro della marina mercantile Coppo ha insediato, nei giorni scorsi, un gruppo di lavoro incaricato di elaborare le linee di un piano di investimenti portuali e di affrontare contemporaneamente i problemi del coordinamento della politica in questo importante settore dell'attività produttiva del Paese ». Il comunicato si dilunga precisando compiti e componenti del comitato, facendo esplicito riferimento al provvedimento di cui ci stiamo occupando. Il 26 luglio « 24 Ore » aggiungeva: « Una commissione ministeriale di studio per la formulazione di un piano pluriennale di potenziamento del sistema portuale italiano è stata istituita dal ministro Lauricella. La commissione — informa il comunicato — affronterà subito la problematica connessa allo sviluppo delle infrastrutture portuali, resa urgente dall'avvenuta approvazione da parte della Camera del disegno di legge 2066 », cioè quello che stiamo esaminando.

Ora non è che faccia piacere leggere questi due comunicati: e, francamente, non solo non fa piacere ma soprattutto ai componenti della Commissione dispiace che essi appaiano come un modo attraverso il quale si disattende quella che è una indicazione più volte espressa circa l'esigenza di un coordinamento e di una programmazione nel settore.

Signor Ministro, volevo avanzare solo queste poche osservazioni, riconoscendo — come ho detto — che l'impostazione del disegno di legge è limitata ad alcune situazioni particolari e ad una visione abbastanza circoscritta di interventi; ma, poichè l'articolo 1 parla di piano organico, ho ritenuto opportuno richiamare alla sua attenzione e a quella dei colleghi questa situazione di fatto, che certo non ci lascerebbe tranquilli

se si dovesse affrontare in tal modo un piano organico pluriennale di investimenti nel settore portuale.

Mi auguro che lei, signor Ministro, possa tranquillizzarci ed accogliere l'ordine del giorno, che ho presentato insieme col senatore Santalco, come indicazione di collaborazione che la Commissione vuole dare perché siano superate queste difficoltà di coordinamento tra i vari ministeri.

**F O S S A.** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non posso esimermi, dal fare un discorso di carattere generale, pur condividendo gran parte delle affermazioni fatte dal senatore Sema e pur affrontando una legge di finanziamento che ha determinati limiti. Il relatore Grossi ha detto, in modo chiaro preciso e puntuale, che la situazione dei porti italiani e delle loro attrezzature è veramente arretrata, antiquata e insufficiente; io concordo su queste affermazioni, aggiungendo che il settore dei porti è forse la nota più dolente nel quadro generale della politica marittima. Gli stanziamenti negli ultimi decenni sono stati scarsissimi; la complessità delle procedure burocratiche ha rallentato in modo notevole la spesa; i porti italiani sono insufficientemente dotati e rappresentano la più grave delle gravi strozzature per il nostro sistema economico, determinando un elevato costo dei servizi portuali e quindi incidendo sui costi di produzione e sulla competitività internazionale dei nostri prodotti. Il settore dei porti è uno dei tanti settori infrastrutturali del nostro Paese in cui, ultimata alla meglio l'opera di ricostruzione dai danni bellici, non sono stati effettuati per lungo tempo investimenti necessari a tener dietro alla evoluzione della domanda e delle nuove tecniche. Il notevole incremento dell'interscambio con l'estero dovuto alla politica di crescente inserimento del Paese nel mercato internazionale ha posto ai nostri principali porti rilevanti problemi di adeguamento, in termini qualitativi e quantitativi; d'altra parte la rivoluzione tecnologica che ha investito nel corso degli anni '60 il settore delle costruzioni navali sotto forma di costruzione

di navi sempre più grandi ha colto gli scali marittimi impreparati a fronteggiarla e avrebbe richiesto, quindi, il rapido apprestamento di banchine di ampie dimensioni, di fondali sempre più alti, di infrastrutture tali da garantire, nell'insieme, un veloce ed economico disbrigo delle operazioni portuali.

A ciò aggiungasi la crescente diffusione di navi specializzate, che richiedono approdi particolarmente attrezzati e dotati di particolari infrastrutture e servizi capaci di completare a terra, in condizioni di elevata produttività, la nuova organizzazione del trasporto marittimo globale da porta a porta.

Il mancato adeguamento dei nostri approdi e dei nostri servizi, le lunghe code delle navi negli avamporti italiani in attesa delle operazioni di carico e scarico, la sempre più intensa congestione del settore, chiaramente espressa dagli elevati sopralluoghi in entrata e talvolta in uscita, hanno orientato sempre più verso i porti del Nord Europa il traffico di transito. Già nel 1965 (prima ancora della chiusura del canale di Suez) si valutava che il 98 per cento dell'area di gravitazione dei nostri principali porti (Genova, Napoli, Venezia ed altri) era rappresentato esclusivamente dal territorio nazionale: ai nostri porti restavano — in sostanza — afflussi di merci che servivano unicamente alle nostre attività produttive. Le esigenze dei porti nazionali erano già molto rilevanti quando con la legge n. 1200 dell'ottobre 1965 fu approvato uno stanziamento ridotto (anche allora di pronto intervento) rispetto ad un fabbisogno quantificato in 260 miliardi di lire ai prezzi del 1965, di cui 40 miliardi a carico della Cassa per il Mezzogiorno. Il piano dei porti, di cui la legge citata costituiva uno stralcio, avrebbe dovuto destinare circa il 35 per cento degli stanziamenti ai tre porti di interesse nazionale (Genova, Napoli e Venezia), il 45 per cento ai 26 porti che rivestono particolare importanza per lo sviluppo economico nazionale, circa il 10 per cento agli altri porti di interesse regionale o rilevanti per lo sviluppo del Mezzogiorno e circa il 10 per cento ai porti destinati alla pesca.

Tale previsione di spesa era stata determinata sulla base dei piani regolatori portuali già approvati, delle richieste di nuovi interventi e dei progetti di nuove realizzazioni, che nell'insieme avrebbero comportato una spesa di 800 miliardi. Pertanto, la previsione del piano dei porti, di 260 miliardi, era già allora ben lontana dalle esigenze reali. Ciò appare ancora più evidente se si considera che la previsione di spesa per nuove opere era limitata a 165 miliardi di lire, di cui circa 50 miliardi per banchine, mentre già nel 1962 una valutazione dei fabbisogni di nuove banchine per fare fronte all'incremento dei traffici aveva indicato, solo per tale voce, l'esigenza di investimenti per 315 miliardi di lire.

La legge n. 1200 stanziò, invece, soltanto 75 miliardi di lire; già uno slittamento degli interventi fu dovuto al fatto che il primo stanziamento, di appena 15 miliardi, venne inserito solo nel marzo 1966 nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Nello stesso anno 1966, la Cassa per il Mezzogiorno assegnò ai porti meridionali 44 miliardi di lire. Successivamente lo stanziamento della legge n. 1200 fu elevato a 90 miliardi, la Cassa per il Mezzogiorno destinò al settore altri 90 miliardi, mentre altri 20 miliardi furono assegnati ai porti nazionali nel tradizionale capitolo di bilancio per opere marittime straordinarie. In totale, quindi, 244 miliardi su 260, ma con un potere d'acquisto via via minore. La distribuzione degli interventi tra un numero elevato di porti (oltre 50 scali), la complessità delle procedure che ha ritardato notevolmente il passaggio dalla fase di progettazione a quella di esecuzione, la rapida perdita del potere di acquisto della nostra moneta hanno ridotto sensibilmente l'effetto propulsivo che era stato attribuito al piano dei porti. Ora, il disegno di legge che è al nostro esame dovrebbe segnare la ripresa della spesa pubblica in un settore così importante per la vita economica del Paese, dopo l'esaurimento dei modesti fondi assegnati dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200. Proprio perchè il primo intervento organico in questo settore risale ormai ad un decennio addietro, ed era stato

presentato anche allora come l'avvio di una complessa azione di trasformazione e di adeguamento delle strutture e delle attrezzature dei nostri porti, noi ci troviamo ancora di fronte ad un vuoto che questo disegno di legge, per la limitatezza dei fondi e della sua impostazione, non è in grado di colmare.

La limitatezza dei fondi è indubbia, anche se si vuole introdurre — si tratta di una scelta politica — l'attenuante che si tratta di un provvedimento di emergenza, di un provvedimento ponte. Le esigenze del settore sono enormemente cresciute; le previsioni del programma economico 1971-75 facevano riferimento ad un fabbisogno di circa 750 miliardi; i progetti approvati in questo decennio ammontano ad oltre 600 miliardi di lire; l'anno scorso il Ministro della marina mercantile, onorevole Pieraccini, ha indicato la necessità di un piano pluriennale di interventi per almeno 1500 miliardi di lire. Da questo crescendo di dati viene confermata l'assoluta limitatezza degli stanziamenti del presente disegno di legge. I miglioramenti e gli emendamenti apportati dalla Camera dei deputati sono certamente importanti anche perchè definiscono il provvedimento come una anticipazione di un piano organico pluriennale di investimenti portuali e prevedono l'impegno del Governo a presentare tale piano entro un anno dall'approvazione del provvedimento stesso, ma ciò non toglie che nei prossimi anni, prima dell'attuazione di questo piano pluriennale di investimenti organici, la spesa pubblica nel settore sarà modestissima e non servirà neanche a far fronte all'obiettivo del completamento degli investimenti avviati con la legge n. 1200. Il presente provvedimento, infatti, prevede scarsissimi fondi per il 1974-1975 e un intervento consistente solo nel 1976 e nel 1977: 10 miliardi nel 1974, 25 miliardi nel 1975, 50 miliardi nel 1976, 50 miliardi nel 1977 e 25 miliardi nel 1978, per un totale appunto di 160 miliardi di lire.

È vero che il disegno di legge nel testo approvato dalla Camera prevede, all'articolo 2, la possibilità di interventi aggiuntivi, per gli anni finanziari dal 1975 al 1978, in relazione al prevedibile andamento in crescita delle

entrate tributarie o alle possibilità del mercato finanziario, ma resta il fatto che il programma generale degli interventi, previsto dall'articolo 3, deve essere predisposto in base ai 160 miliardi fissati dalla legge e non in riferimento a questa ipotesi di maggiori disponibilità sopravvenienti che, fra l'altro, l'attuale congiuntura finanziaria ci porta ad escludere almeno per il prossimo periodo.

Appare evidente che, se si vuole avviare un minimo di programmazione nel settore, se si vuole cioè dare una base seria al disposto dell'articolo 3, che prevede la consultazione delle Regioni e la formulazione delle direttive del CIPE, non si può fare a meno di partire da una piattaforma più ampia, aumentando fin d'ora gli stanziamenti del 1975 e concentrando i 160 miliardi in due o tre esercizi, anche se tengo a precisare che non abbiamo intenzione di presentare emendamenti in tal senso, rendendoci conto della situazione. Ma alla limitatezza dei fondi si aggiunge una inadeguatezza di impostazioni del previsto intervento. Nell'attuale quadro di insufficienza del settore, di elevata dispersione territoriale degli scali marittimi nel nostro Paese, non sembra dubbio che l'azione pubblica debba essere ispirata da criteri di priorità basati su alcune valutazioni che mi permetto di sottoporre all'attenzione della Commissione e del Governo:

retroterra economico e geografico dei diversi scali portuali;

problemi posti, nelle singole zone portuali, dallo sviluppo delle tecniche dei trasporti marittimi e delle tecniche di sbarco e di imbarco;

effettive qualità e vocazioni naturali dei diversi porti italiani;

necessità di una stretta armonizzazione, sulla quale insiste molto opportunamente il collega senatore Sema, fra i vari fattori che intervengono nel trasporto, e che sono, oltre la nave, lo scalo marittimo, le comunicazioni terrestri (strada e ferrovia), con tutte le implicazioni che tale armonizzazione richiede e che impongono quindi un intervento secondo sistemi portuali integrati.

Il disegno di legge dovrebbe, quindi, essere qualificato attraverso la concentrazione degli interventi nella duplice direzione del

completamento di complessi organici di opere nei principali sistemi portuali del Paese sia al Nord che al Sud e del finanziamento degli studi e delle progettazioni di nuovi interventi articolati e funzionali nei diversi porti.

Solo così sarebbe possibile da un lato portare a termine e rendere pienamente produttivi gli investimenti già avviati nelle zone portuali di importanza vitale per l'economia del Paese e dall'altro lato porre su basi più concrete ed aggiornate la programmazione nel settore portuale.

Ho parlato di concentrazione degli investimenti: è necessario evitare la polverizzazione e la dispersione degli interventi fra un numero elevato di porti, come è avvenuto per il passato, in quanto il potere centrale non riuscì allora a sottrarsi alle pressioni politiche e municipalistiche e si assistette ad un penoso gioco di interessi contrapposti che favorirono determinate aree elettorali a danno degli scali marittimi essenziali allo sviluppo dell'economia del Paese.

La previsione, infatti, dell'articolo 4, di ripartire il 90 per cento degli stanziamenti fra i porti di seconda categoria, prima classe con traffico commerciale di oltre un milione di tonnellate al netto degli oli minerali, si riferisce ancora una volta ad un numero troppo elevato di porti e non garantisce una economicità degli interventi e soprattutto non assicura il completamento delle opere già avviate e non portate a termine nei grandi scali nazionali; verrebbero infatti ad essere interessati almeno 18 porti, con una ripartizione media di 7-8 miliardi per porto, il che può essere considerato sufficiente per alcuni scali, ma certamente inadeguato per gli scali che costituiscono i principali sistemi portuali del nostro Paese.

Insomma, è necessario procedere ad una concentrazione più intensa degli stanziamenti sia da un punto di vista della ripartizione temporale (i 160 miliardi andrebbero spesi non al di là del 1976) sia sotto il profilo territoriale, secondo scelte obiettive di economicità e funzionalità.

Sarebbe, infatti, un grave errore se, dopo aver aperto la prospettiva di una boccata di ossigeno per i porti più impegnati ai fini del-

lo sviluppo del Paese e più severamente minacciati dalla concorrenza interportuale europea, si togliesse con una mano ciò che si stava concedendo con l'altra, vanificando ancora una volta gli stanziamenti con una ripartizione che non consentirà a nessuno di realizzare opere moderne ed adeguate, per dimensione e qualità.

Nello stesso tempo, non dovrebbero essere frapposti indugi alla formulazione di un piano pluriennale, attraverso la responsabile partecipazione degli operatori economici e sindacali degli enti territoriali e delle Regioni, un piano che definisca adeguatamente i diversi fabbisogni e le relative priorità, preveda programmi operativi di attuazione e ponga le basi per una modifica razionale delle procedure di esecuzione delle opere andando al di là dell'attuale disegno di legge che si preoccupa solo di far fronte ai più macroscopici difetti della normativa attuale.

Il senatore Pacini è preoccupato perché sono state nominate due Commissioni di studio, una presso la Marina mercantile, l'altra presso i Lavori pubblici, ed io condivido la sua preoccupazione: bisogna dire con estrema franchezza che nel nostro Paese per quanto riguarda i porti vi sono fin troppi studi, documenti ed ordini del giorno. Si studia troppo nel nostro Paese e non si realizza, non si concretizza con piani precisi.

Occorrerà — e questa è, forse, la nota nuova di questo dibattito anche perché si afferma, giustamente, che le risorse finanziarie dello Stato sono quelle che sono — tentare di individuare nuove forme di finanziamento per i nostri porti, ad esempio con prestiti italiani e stranieri da rimborsarsi poi dallo Stato con scadenze a medio o lungo termine, come si è fatto per le autostrade; in questo periodo, semmai, sarebbe stato meglio utilizzare il credito a favore dei porti e fare qualcosa in meno per le autostrade.

Abbiamo, infatti, l'impressione che se gli investimenti portuali corrispondono ai soli stanziamenti del bilancio dello Stato non si riuscirà ad altro che a perpetuare in un prossimo futuro il sistema degli interventi col « contagocce »: e con tale forma è chia-

ro che non riusciremmo mai a costruire un sistema portuale efficiente, di valore e competitività internazionale.

Si potrebbe valutare, ad esempio, la possibilità di adottare, con le dovute modificazioni, per le costruzioni portuali il sistema di concessione già sperimentato per le autostrade, contando sulle capacità di prefinanziamento delle aziende pubbliche a partecipazione statale, ma senza venir meno agli interessi degli enti locali e degli operatori per quanto concerne la gestione portuale.

Si tratta, in definitiva, di adottare un atteggiamento nuovo rispetto ai problemi del settore portuale, che deve essere considerato non uno dei tanti settori « assistiti » della economia e della società italiana, ma come un anello strategico della catena produttiva.

Va ricordato che, negli ultimi venti anni, il nostro Paese, mentre ha affidato alla via di mare, che consente trasporti a basso costo delle materie prime da importare e dei prodotti finiti da esportare, lo sviluppo e la competitività della sua produzione, non ha assegnato nè ai porti nè ai settori connessi della flotta e dei cantieri la quota di risorse che sarebbe stata necessaria. E mentre gli altri Paesi hanno effettuato rilevanti investimenti per rendere più economici ed efficienti e veloci i servizi portuali, i nostri investimenti pubblici in opere portuali sono stati sin qui trascurati, nel quadro di una politica di spesa che ha privilegiato largamente altri investimenti, come l'investimento nelle autostrade.

Oggi, il settore portuale è, più che nel passato, settore prioritario anche in una politica congiunturale e antinflazionistica che voglia tenere conto del fatto che l'inefficienza tecnica e l'elevato costo delle operazioni portuali viene a tradursi in un aggravio di costi che si riflette sulle condizioni di sviluppo dell'economia nazionale.

Non va dimenticato che le opere e le attrezzature portuali sono i presupposti essenziali per assicurare la competitività della produzione industriale nazionale: esse devono quindi diventare prioritarie in un quadro di rilancio dell'economia del Paese: meno autostrade e porti più efficienti diventa un imperativo sempre più pressante.

La riapertura del Canale di Suez, con la conseguente rivitalizzazione del Mediterraneo, fornisce oggi un'occasione che va colta perchè a mio avviso, se si perdesse, ne deriverebbe un'ulteriore grave crisi: prima del 1967 i porti italiani erano un passaggio obbligato per le navi che avevano attraversato il Canale; si è valutato che tutte le navi battenti bandiera italiana e circa la metà delle navi straniere, provenienti da Suez, effettuavano almeno uno scalo operativo in uno dei porti italiani. Se, quindi, Suez tornerà ad essere un nodo essenziale dei traffici internazionali, è necessario realizzare nei nostri porti le attrezzature che possano sostenere questa ondata di ritorno.

Un rapido intervento va fatto decisamente, ad evitare che la crescente concorrenza degli altri porti mediterranei si affermi in modo decisivo.

In conclusione, il rinvio a tempi migliori, a congiunture finanziarie più favorevoli, di un futuro maggiore impegno più diventare, se non c'è una volontà politica ben precisa, un modo di eludere definitivamente i problemi in campo portuale e dei trasporti marittimi, non meno che nelle altre zone nevralgiche dell'economia del nostro Paese.

Onorevole Presidente, signor Ministro, il Gruppo socialista, con tutte le preoccupazioni e le osservazioni espresse e largamente condivise anche dagli altri senatori intervenuti, esprime voto favorevole al disegno di legge per la sua evidente e necessaria urgenza, ma si augura ancora una volta che il discorso non cada nel vuoto e che le preoccupazioni, le riserve, le perplessità, i suggerimenti manifestati siano tenuti nel dovuto conto dal Governo.

**C R O L L A L A N Z A.** Abbiamo ascoltato con molto interesse il lungo ma efficace e chiaro intervento del senatore Sema, il quale ha dato un quadro realistico dell'attuale situazione dei porti italiani.

Dirò al collega Sema che la situazione che egli ha illustrato è stata da me più volte delineata a partire dal 1953, da quando cioè ho l'onore di far parte di questa Commissione. È stato, cioè, più volte invocato che il Governo avesse una visione chiara della si-

tuazione che si andava determinando nei porti del Paese e quindi delle conseguenze di ordine economico, che si sarebbero inevitabilmente verificate.

Aggiungerò che più volte da parte del Governo sono stati assicurati impegni precisi al fine di venire incontro alle esigenze dei porti con provvedimenti legislativi adeguati. Dirò, anzi, che in alcuni momenti sembrò quasi che fossimo alla vigilia della presentazione al Parlamento di un piano polienale che era stato studiato di concerto tra il Ministero della marina mercantile e quello dei lavori pubblici attraverso una commissione composta non solo di funzionari dei due Ministeri, ma da esperti in tecnica marinara.

In quel periodo, il sottosegretario alla Marina mercantile, onorevole Dominedò, riferì in Commissione e dette anche le grandi linee di quel piano, dichiarando che esso prevedeva un impegno finanziario, scagliato nel tempo, di circa mille miliardi e che il Governo avrebbe avviato, sia pure attraverso un certo numero di anni, la realizzazione del piano stesso, tenuto conto non solo del mancato completamento delle opere e dell'opportunità di evitare che quelle già eseguite finissero con il deperire, ma anche della necessità di adeguare i porti alle esigenze dei traffici, nonché della enorme sproporzione che già fin da allora si era delineata tra i porti italiani e quelli esteri, sia quelli meridionali della Francia, sia quelli settentrionali della Germania e dell'Olanda.

Sembrò, dicevo, che da un momento all'altro dovesse essere varato quel piano; se nonchè, le vicende politiche che sono susseguite hanno fatto dimenticare gli impegni, hanno fatto dimenticare quel lavoro che era stato fatto e che non so fino a che punto sia ancora in parte utilizzabile. Si è invece accentuata sempre più la polemica tra il Ministero della marina mercantile e quello dei lavori pubblici, in ordine a chi dovesse effettivamente avere la competenza in materia; e probabilmente è stata questa la ragione principale per cui non si è proceduto come sarebbe stato opportuno per arrivare a concrete conclusioni.

Dirò subito che, pure avendo rivestito per parecchi anni la carica di Ministro dei lavori pubblici, riconosco che il Ministero della marina mercantile è l'organo idoneo ad indicare quelle che sono le esigenze di carattere marittimo e le carenze dei porti; mentre spettano al Ministero dei lavori pubblici i compiti di carattere operativo.

Ed allora, evidentemente, non c'è da mavigliarsi se, come ricordato dal collega Pacini, leggiamo in un giornale economico che il Ministero della marina mercantile e quello dei lavori pubblici stanno elaborando contemporaneamente un nuovo piano, ognuno per proprio conto. Voglio sperare che ad un certo momento il ministro Lauricella e il ministro Coppo fondino le due commissioni e chiamino a farne parte, oltre che i propri funzionari, anche degli esperti non solo in tecnica marittima ma anche in economia marittima, affinché, come previsto all'articolo 1 del disegno di legge, possa essere sottoposto al Parlamento un piano poliennale inteso a fronteggiare le esigenze dei porti italiani, le cui condizioni sono in alcuni casi quanto mai drammatiche.

Ricordo che nella terza legislatura la Commissione lavori pubblici ebbe a svolgere un'indagine conoscitiva in materia portuale.

In quella occasione visitammo alcuni porti, accertando non solo l'incompiutezza di certe opere, ma la situazione di disfacimento delle opere già eseguite. Per quanto riguarda il porto di Ancona, accertamento ad esempio che vi erano da anni delle breccie nel molo foraneo, per cui l'acqua passava liberamente all'interno del porto.

Visitammo anche i porti di Venezia, di Trieste, di Napoli. In quest'ultimo constatammo che il vecchio molo foraneo, fatto dai Borboni con pozzolana, un molo di particolare solidità, era stato addirittura trinciato, per un tratto, da alcune mareggiate eccezionali. Anche la famosa diga foranea di Genova era stata trinciata, per un notevole tratto, in seguito alle mareggiate, ma qui per fortuna, sia per l'importanza del porto, sia perchè i lavori erano stati affidati al consorzio, le riparazioni avvennero con una certa sollecitudine. Gli altri porti viceversa rimasero sbrecciati e, per quanto riguarda,

ad esempio, le Marche, c'è voluto il terremoto per stanziare, se non ricordo male, 70 miliardi. Così infatti si continua a legiferare in Italia: mentre si cerca di lesinare per stanziamenti relativi a provvedimenti organici, non è difficile poi, in seguito ad una calamità che commuove l'opinione pubblica nazionale, o per motivi clientelari, che si stanzino decine di miliardi da destinare ad un porto.

Vi è stato il caso eloquente di Palermo. Era andata distrutta una parte notevole del molo foraneo del porto di Palermo e per fortuna, in quella occasione, non si provvide solamente ai fondi necessari per chiudere le falle, ma si riconobbe la necessità di consolidare le opere esistenti, andando al di là dei provvedimenti più urgenti, per cercare di dare maggiore efficienza al porto.

Vorrei poi ricordare al Ministro l'allarmante situazione verificatasi nel porto di Bari a causa di un grave fortunale. Per la mancata riparazione delle vecchie sbrecce e trinciature del molo foraneo, in seguito ad una nuova gravissima mareggiata, con vento forza otto, si è avuta una nuova sbrecchiatura di notevole portata, tanto che da parte dell'ufficio marittimo del Genio civile si declinava ogni responsabilità (lei lo ricorderà onorevole Ministro) circa le conseguenze che potevano derivare dal mantenimento in sesto del resto del molo foraneo. Si promise, non ricordo se da lei o dal suo predecessore, che si sarebbero stanziati subito 10 miliardi per provvedere alle riparazioni, ma si riconobbe anche che, con l'approvazione del nuovo piano regolatore del porto di Bari, si sarebbe dovuto provvedere anche alle opere di consolidamento dello stesso molo foraneo. Si prospettò la necessità di provvedere anche ad un primo finanziamento in base ad un programma piuttosto vasto di opere, che era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ciò non solamente in vista di uno sviluppo industriale generale in Puglia, in particolare a Bari e nell'*hinterland* barese, ma in considerazione anche della futura ripresa, dopo i noti avvenimenti di carattere politico, del traffico di merci secche ed altresì in vista dei rapporti sempre più intensi con la Jugoslavia.

via, in particolare del promettentissimo traffico passeggeri che si sta sviluppando attraverso i traghetti e del completamento della ferrovia Belgrado-Var che avrebbe convegliato sulla nuova arteria ferroviaria il traffico della Bulgaria, Romania e Grecia.

Purtroppo, fino ad oggi non risulta che da parte del Governo siano stati adottati provvedimenti per la riparazione dei danni, per il consolidamento del molo foraneo e per l'inizio o il completamento di opere previste dal piano regolatore approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. In proposito intendo presentare un ordine del giorno di cui darò lettura alla fine di questo mio intervento.

Mi preme tuttavia sottolineare, per quanto riguarda la ripartizione delle spese, che sono i porti di seconda classe, prima categoria, che devono avere maggiori cure ed i maggiori fondi a disposizione.

A tale riguardo ho presentato un emendamento all'articolo 4, non perchè m'illuda che il Ministro competente lo accetti, ma perchè rimanga consacrato negli atti di questa discussione.

In conclusione, a fronte della esigenza di interventi organici e massicci noi stiamo per varare un provvedimento il quale consentirà, per la modestia degli stanziamenti, di provvedere soltanto ad alcune più urgenti carenze lasciando però i porti italiani in una condizione di assoluta inferiorità rispetto a quelli stranieri.

Do infine lettura del mio ordine del giorno concernente il porto di Bari:

La 8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

invita il Governo a provvedere con urgenza ad assicurare fondi adeguati per le riparazioni dei gravi danni verificatisi alle opere foranee del porto di Bari a seguito delle violente mareggiate susseguitesi in questi ultimi anni, nonchè in conseguenza della costante mancanza di lavori di manutenzione e protezione delle predette opere;

a provvedere inoltre ad un primo finanziamento per le opere di ampliamento e di consolidamento del molo foraneo in relazione al nuovo piano regolatore approvato di recente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

C A V A L L I . Desidero affrontare un problema cui già altri colleghi hanno accennato, dopo che lo stesso relatore aveva iniziato a porlo in evidenza nella sua relazione: il problema, cioè, della riapertura del canale di Suez. Discutendosi un provvedimento sui porti la questione assume carattere prioritario, poichè, con l'apertura di Suez, il Mediterraneo viene ad acquistare nuovamente, nel campo dei traffici marittimi, uno dei più alti «indici di gradimento», per usare un termine televisivo.

Ora il Governo, nel suo complesso (il collega Pacini parlava giustamente di coordinamento tra i Ministeri interessati), che cosa sta facendo in proposito? Che cosa dobbiamo aspettarci dalla riapertura del canale, che sembra debba avvenire il 1° gennaio 1975? Abbiamo cinque mesi di tempo per provvedere. Che cosa risponde il Governo, e che cosa rispondiamo noi che — pur essendo all'opposizione, per quanto ci riguarda — ci sentiamo responsabili in materia nei confronti dei lavoratori e degli operatori economici che vivono sulle attività marittime-portuali?

Sono problemi appassionanti, di estremo interesse. Avremo in primo luogo una forte ripresa dei traffici marittimi attraverso «il lago chiamato mare Mediterraneo», come è stato detto; per cui un problema immediato che ci si pone è quello di riconquistare all'Italia le posizioni perdute a vantaggio del nord Europa, della Spagna, del Portogallo e fare in modo che essa torni ad essere un vero e proprio terminale europeo, quale fu ad un certo momento della sua storia. Non solo, ma tutto il settore della riparazione navale, una volta ridiventato il Mediterraneo una via percorsa da centinaia e centinaia di navi in più, indubbiamente avrà uno sviluppo, così come i settori del bunkeraggio e delle forniture di bordo: ecco quindi l'occasione, per l'Italia, di ridiventare un pontile sul Mediterraneo, in grado di offrire qualsiasi servizio, di qualsiasi tipo, a qualsiasi nave che abbia bisogno di attraversare il Mediterraneo passando per Suez.

Come prepariamo, quindi, i nostri porti a questo grande evento economico? Esiste la consapevolezza politica del fatto che si

8<sup>a</sup> COMMISSIONE59<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (30 luglio 1974)

tratta di una occasione d'oro per rilanciare su scala mondiale i nostri scali marittimi, per affermare — passatemi la frase — la vocazione marittima del nostro Paese; per ricercare anche, in tale settore, un contributo al superamento della crisi economica che stiamo attraversando?

Alcuni dati. Fino al 1966, cioè fino all'anno in cui Suez è stato aperto, il volume globale del traffico delle merci secche ha avuto un incremento annuale del 7,7 per cento; quindi Suez è stato fino ad allora una via di comunicazione in continua espansione. L'Italia, nello stesso periodo, è stata al primo posto nel traffico verso i Paesi a nord di Suez: 55 milioni di tonnellate, su circa 242 milioni, di merci transitate, erano italiane, partite o arrivate da porti italiani; cioè il 22,7 per cento del totale delle merci che attraversavano Suez verso il Nord transitavano attraverso i nostri porti, a parte il fatto che l'82 per cento dei traffici riguardanti il Mediterraneo settentrionale era in mano nostra.

Per quanto riguarda i traffici verso i Paesi a sud di Suez, l'81 per cento di essi riguardava i Paesi del Golfo arabico. Facciamo però attenzione a questi dati risalenti all'epoca della chiusura del canale, perché il restante 20 per cento è formato prevalentemente da merci ricche, cioè da traffico secco.

La Cina, nel 1966, faceva passare attraverso Suez 6 milioni e mezzo di tonnellate di merci secche; l'Italia 19.300.000 tonnellate; il Giappone quasi 10 milioni di tonnellate. Cerco di fornire alla Commissione dati di questo tipo per sottolineare l'importanza del problema, che tuttavia sembra essere ignorato dal nostro Governo proprio nel momento in cui tutti gli altri Paesi sono impegnatissimi a prepararsi a questa nuova situazione.

Certo, l'estremo oriente è un'area attiva, ma il Mediterraneo, possiamo dirlo senza tema di smentite, sarà la zona più attiva nella creazione di traffici attraverso il canale riaperto. I dati che cito comprendono anche i prodotti petroliferi; questi ultimi, da soli, nel 1966, sono stati, sempre attraverso Suez, 175.671.000 tonnellate, e si tratta di un traffico di esportazione dei porti del solo

Golfo arabico; però è prevedibile un rapido ritorno al canale di tutti i traffici di merci secche, mentre non è altrettanto prevedibile — anzi è addirittura opinabile — che vi sia un ritorno via Suez del traffico dei prodotti petroliferi, data l'esistenza delle superpetroliere; anche se fra un anno o due il canale sarà allargato e adattato al passaggio di quelle navi, non so sino a qual punto si potrà aprire una nuova prospettiva in questo senso. Oggi come oggi la previsione è che tutto il traffico delle merci secche, riaperto il canale di Suez, riprenderà questa strada, a differenza del traffico di prodotti petroliferi. Insomma la via di Suez, una volta riaperto il canale, non sarà la sola via del petrolio, dando la conseguenza di uno sforzo per guardare soprattutto e prevalentemente alle merci secche, cioè a tutte le merci diverse dal petrolio. Nel 1966 verso i Paesi a nord di Suez sono transitati 20 milioni di tonnellate dirette nell'Europa occidentale, 15 milioni verso l'America, 14 verso il nord del Mediterraneo e l'Italia in quell'anno si trovava al primo posto per il maggior volume di traffico a nord di Suez. Cioè, tutte le merci che passavano da Suez verso Nord avevano nel nostro Paese il primo punto di attracco, di manipolazione, eccetera. Domando: sono in corso delle previsioni sulla posizione degli scali italiani oggi, rapportate alla prospettiva, abbastanza vicina, della riapertura del canale, tenendo conto, con un esame comparato, delle correnze che sono intervenute dal 1966 ad oggi e che hanno sconvolto, stravolto addirittura, a nostro danno, le correnti di traffico marittimo? Mancano cinque mesi alla riapertura del canale e io mi permetto, con molta modestia, di portare questi dati in Commissione per sensibilizzare noi stessi e il Governo al problema.

In quale misura, poi, la chiusura del canale ha inciso sui nostri traffici nelle zone a sud del canale, cioè le zone dell'oceano indiano e dell'estremo oriente?

Prima del 1966 vi era una notevole evoluzione di traffici secchi verso il sud; dopo il 1966 l'unico traffico che ha retto è stato quello petrolifero, mediante il periplo dell'Africa, con una netta caduta delle merci secche, sia all'imbarco che allo sbarco. Cioè,

chiuso Suez, le merci secche hanno avuto una caduta verticale nei traffici da nord verso sud, oltre Suez. Quindi, una tenuta dei prodotti petroliferi, una diminuzione abbastanza netta una vera e propria caduta, per quanto riguarda lo sbarco e l'imbarco nei nostri porti circa i traffici via mare di merci secche coi Paesi a sud di Suez. Rileggo che il Governo deve compiere una analisi di questa situazione, incaricare, se è il caso, anche forze esterne ai Ministeri e guardare prevalentemente a ciò che succede nel campo delle merci secche, perché è qui il problema, è qui il nodo che deve essere sciolto a favore dell'economia marittima e dell'economia in generale del nostro Paese.

Inoltre, come ha influito la chiusura del canale sui nostri traffici marittimi? Nel 1972, rispetto al 1966 — non sono riuscito ancora a trovare i dati del 1973 — la perdita globale di merci secche è stata all'imbarco, cioè all'esportazione, di 484.000 tonnellate, e allo sbarco, cioè all'importazione, di 583.000 tonnellate, per un totale di 1 milione e 67 mila tonnellate di merce. Quindi una graduale e costante perdita dei movimenti di interscambio dal momento in cui il canale è stato chiuso; ed è interessante confrontare i dati dell'interscambio globale coi dati riguardanti l'interscambio via mare tra l'Italia e i Paesi oltre Suez. Negli anni 1966-70 (cito soltanto le percentuali) il rapporto fra il traffico via mare e l'interscambio globale è stato il seguente: 1966, 90,3 per cento; nel 1970 siamo arrivati al 64,1 per cento e siamo risaliti nel 1971 al 75 per cento. Cioè la chiusura ha influito sul volume complessivo dell'interscambio negli anni immediatamente successivi al 1966, poi quest'ultimo ha ripreso a salire per l'esigenza di mantenere comunque delle correnti di traffico fra l'Italia ed i Paesi oltre Suez, anche a costo di fare il periplo dell'Africa. Però, se il canale fosse rimasto aperto, la quota di interscambio del nostro commercio estero con i Paesi oltre Suez avrebbe significato per noi un traffico via mare di 63 milioni di tonnellate.

Fermata restando la percentuale del 90 per cento del commercio estero complessivo, se Suez non fosse stato chiuso, nel 1971 avremmo avuto 15 milioni di tonnellate di merci

secche nostre transitate per quel canale. Ho detto « merci nostre » nel senso che sarebbero state manipolate nei nostri porti. In effetti, questi 15 milioni di tonnellate ci sono state dal 1966 al 1971, ma — data la chiusura — soltanto 4 milioni di questi 15 sono arrivati e partiti da porti italiani; gli altri 11 milioni hanno scelto altri vettori, altri porti, hanno trovato sbarco e imbarco nei porti del nord Europa transitando attraverso frontiere terrestri.

A questa perdita secca va aggiunta quella dovuta alla mancata azione incentivante. Dobbiamo recuperare questi 11 milioni di merci. È questo l'obiettivo che ci dobbiamo porre. Ma se lo pone il Governo? Noi lo incalzeremo e lo inviteremo a porsi questo obiettivo. Ci dobbiamo preparare, secondo noi, ad affrontare questo problema. Al contrario, la legge che ci accingiamo ad approvare oggi non prepara l'Italia al grande evento costituito dalla riapertura del canale di Suez. Siamo d'accordo che il piano poliennale debba essere al vertice dei nostri pensieri, ma la nostra parte politica chiede che, nell'ambito di questo piano, si debba immediatamente fissare un segmento che entri rapidamente in funzione, proprio in vista della riapertura del canale di Suez. Secondo noi, i 160 miliardi di lire previsti dal disegno di legge al nostro esame rappresentano un passo indietro rispetto al 1961 quando si stabilì una spesa di 800 miliardi di lire in 10 anni per i porti, cioè 80 miliardi all'anno (ed erano lire più buone!); con il piano economico quinquennale 1966-70 furono previsti 260 miliardi; la legge n. 1200 del 1965 stanziò poi 75 miliardi. Il Piano 80 prevedeva anch'esso 800 miliardi di lire in 10 anni. Poi ci fu lo stralcio di 286 miliardi per 5 anni. Il disegno di legge attuale stanzia 160 miliardi di lire in 5 anni. Da tutti questi dati si deduce che la media di spesa per i porti italiani è stata di 10,33 miliardi all'anno quando le previsioni del 1961 parlavano di 80 miliardi all'anno. Ecco perchè la nostra parte politica ha insistito alla Camera perchè questo disegno di legge fosse considerato stralcio biennale di un piano poliennale, cioè 80 miliardi all'anno così come era stato deciso nel 1961.

Se l'analisi fatta allora era valida e condivisa da tutti, perchè oggi non dobbiamo tenerne conto? Aggiungeremo che a tal riguardo avevamo predisposto degli emendamenti: non li presentiamo, però, per evitare che il provvedimento — già in seconda lettura — debba tornare all'altro ramo del Parlamento. Il nostro atteggiamento è dettato da due ordini di considerazioni: innanzitutto vogliamo che questi 160 miliardi siano utilizzati nel più breve tempo possibile; inoltre vi è l'impegno ad elaborare un piano poliennale per i porti entro un anno dall'entrata in vigore di questa legge. Il meccanismo del nuovo piano deve tener conto, come dicevo, di questo segmento in modo che alla riapertura del canale di Suez il nostro Paese non arrivi fra gli ultimi.

Ricorderò che il volume del commercio via mare era, nel 1951, di 655 milioni di tonnellate in tutto il mondo; è passato nel 1973 a 3 miliardi di tonnellate. La flotta mondiale, che nel 1953 aveva una capacità di 93 milioni di tonnellate, è passata — sempre nel 1973 — a una capacità di 290 milioni di tonnellate. Nel 1973 sono state varate 2.884 navi; nello stesso periodo in Italia ne abbiamo varate 51.

Per quanto riguarda i *containers*, nel 1966 il volume fu nei porti italiani di 16.862 tonnellate; nel 1972 si è passati addirittura a 998 mila tonnellate grazie allo spirito di intraprendenza degli operatori del settore. Occorre quindi intraprendere adeguate iniziative in questo settore. Bisogna rendersi conto che il trasporto containerizzato è in pieno sviluppo; non si tratta soltanto di una forma di imballaggio, ma di un vero e proprio sistema di trasporto.

I porti devono essere attrezzati adeguatamente, come pure le ferrovie, i camion e persino le strade.

Quando parliamo di « politica dei trasporti integrati », intendiamo sottolineare la necessità di avere in Italia un unico Ministero dei trasporti, che affronti unitariamente tutti i problemi del trasporto: terrestre, marittimo, aereo.

Chiediamo che il Governo si decida ad impostare al più presto una politica portuale in vista del grande avvenimento costituito dalla riapertura del canale di Suez, tenendo

anche conto che nel 1972 nei porti italiani sono state manipolate circa 300 milioni di tonnellate di merci, di cui 50 milioni secche, 100 milioni di prodotti vari (manufatti) e il resto in prodotti petroliferi.

Concludo riaffermando l'urgenza che in questo settore ci siano al più presto interventi organici da parte del Governo per un serio rilancio della nostra economia marinara.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo ora alla illustrazione degli ordini del giorno.

**U R B A N I .** Signor Presidente, signor Ministro, cercherò brevemente di illustrare alla Commissione un ordine del giorno, presentato unitamente ad altri senatori, con il quale si impegna il Governo — in sede di attuazione del programma generale degli interventi (previsto nell'articolo 6 del disegno di legge) nelle Regioni nelle quali insistono più porti appartenenti alla categoria indicata nel primo periodo dell'articolo 4 — ad adottare il criterio che gli stanziamenti assegnati ai suddetti porti siano attribuiti complessivamente ai corrispondenti enti portuali e che la loro utilizzazione e suddivisione siano decise congiuntamente degli enti portuali stessi, dai loro organi di coordinamento eventualmente esistenti, d'intesa con la Regione.

Innanzitutto, in linea generale, sottolineo il fatto che il mio Gruppo politico ha accettato di entrare nel merito del presente disegno di legge convinto della necessità ed urgenza di intervenire, sia pure con un provvedimento tampone, a favore dei porti. I colleghi che mi hanno preceduto, infatti, hanno chiaramente messo in luce le critiche generali che noi rivolgiamo alla politica marinara svolta dal Governo ed hanno sottolineato la necessità di un programma poliennale in grado di segnare una svolta in questo settore di attività del Paese.

Per la verità, il testo che abbiamo dinanzi tenta, in qualche misura, di affrontare questo problema ma in considerazione dei limitatissimi mezzi a disposizione ed all'ampiezza dei bisogni da fronteggiare nei maggiori porti italiani interessati da questo provvedimento noi desideriamo attrarre l'attenzione dell'onorevole Ministro dei lavori pub-

blici sulla questione dei criteri seguiti nella suddivisione degli stanziamenti, criteri che in base al disposto del provvedimento sono praticamente lasciati alla discrezionalità dei Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, nonchè del CIPE e quindi, in sostanza, del potere esecutivo, anche se dovranno essere sentite le Regioni.

Ebbene, a noi pare che questa delicatissima questione, se lasciata nei termini attuali, possa diventare un elemento di concorrenza tra i vari porti così che invece di avviarsi ad una programmazione ed intesa si arriverà ad un sordo conflitto di interessi.

Riteniamo dunque che sia opportuno, da una parte, precisare meglio i criteri della suddivisione ed utilizzazione di questi fondi e, dall'altra, coinvolgere nel discorso più generale i diversi enti interessati in modo che essi possano intervenire al momento delle decisioni relative alla utilizzazione dei fondi stessi.

Per quanto riguarda i criteri da seguire nella spesa mi pare che si dovrebbe affermare con chiarezza che i fondi di cui trattasi dovranno essere prevalentemente utilizzati, direi anzi esclusivamente, per lavori riguardanti le vecchie strutture portuali, senza tentare di affrontare questioni più ampie che potranno trovare accoglimento in sede di piano poliennale portuale.

Per quanto riguarda il problema dell'integrazione che cosa intendo praticamente dire? Che per alcune Regioni in particolare — se non si vuole che la utilizzazione di questi fondi diventi argomento di contrasto tra i diversi porti — si dovrà ricorrere ad un coordinamento. Mi riferisco, ad esempio, alla Regione ligure dove il discorso dell'integrazione, sia pure tra molte contraddizioni, è andato in una certa misura avanti per quel che riguarda il porto di Savona, che è un grande porto, e quello di Genova distante 50 chilometri. Questi due porti, le cui aree di mercato ed i flussi mercantili sono identici, hanno problemi infrastrutturali che, se non sono gli stessi, sono per lo meno molto simili e, pertanto, se invece di esacerbare la concorrenzialità tra questi due centri si arrivasse ad una integrazione, ecco che si potrebbe giungere ad una gestione in larga misura unificata e coordinata.

Non dobbiamo dimenticare, tra l'altro, che esiste un comitato di coordinamento in questo settore, comitato che ha anche avuto un certo successo quando si è costituito in vista di prospettive che sembravano molto più favorevoli di quanto poi si siano dimostrate per i porti italiani e per il sistema portuale ligure in particolare. Questo comitato è purtroppo diventato un organismo « dormiente » da quando sono venuti a mancare quei provvedimenti da tutti attesi per la realizzazione di certe opere ma ora, se il nostro indirizzo venisse accolto, potrebbe riprendere la sua attività.

Ripeto, dico queste cose sia in riferimento alla situazione della Liguria che di altre Regioni e per tali ragioni nell'ordine del giorno da me presentato suggerisco al Governo, come già detto all'inizio del mio intervento, di coinvolgere nella concreta suddivisione e utilizzazione dei fondi concessi ai porti eventuali organismi di coordinamento degli enti portuali in modo che avvenga una suddivisione dei fondi stessi su base regionale. Nell'ambito regionale — ripeto — la utilizzazione dei fondi dovrebbe essere lasciata agli enti portuali collegialmente costituiti ed ai loro comitati di coordinamento, con l'intesa della Regione interessata.

Noi abbiamo pensato ad un ordine del giorno in luogo di un emendamento al disegno di legge in considerazione dell'urgenza del provvedimento, ma su questo ordine del giorno noi vorremmo ottenere dal Governo un impegno preciso in quanto è nostra ferma intenzione dare un contributo al superamento di tensioni campanilistiche che, purtroppo, oggi si manifestano soprattutto a causa della carenza dei mezzi finanziari e della mancata soluzione dei problemi portuali.

Tra l'altro, se il Governo si assumesse un impegno preciso, nel senso da noi auspicato, cesserebbe quella situazione di allarme attualmente esistente perchè, in base a certe informazioni che circolano negli ambienti interessati, sembrerebbe che per i 100 miliardi destinati al nord Italia sia già avvenuta una suddivisione.

C'è chi li vorrebbe suddivisi in maniera piuttosto meccanica tra tutti i 15 porti, chi

li vorrebbe suddivisi tra 3 porti e chi sostiene di avere già affidamenti governativi per soluzioni parziali e impegna il nome di autorevoli organismi che, invece, dovrebbero rappresentare tutti i porti. Crediamo che la cosa migliore sia fugare la concorrenza, fugare le voci in parte infondate e andare verso una soluzione che coinvolga e cointeressi tutti i protagonisti nella suddivisione e nell'utilizzazione dei fondi.

A questo fine ho presentato, unitamente ai colleghi Cavalli, Sema e Fermariello l'ordine del giorno che leggo:

La 8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

preso atto dell'opportunità che i fondi previsti dal disegno di legge n. 1658 sui «provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti», in corso di discussione, siano stanziati in conformità delle politiche di integrazione dei porti tra loro interdipendenti e nella prospettiva della creazione di sistemi portuali integrati,

impegna il Governo nella attuazione del programma generale di cui all'articolo 6 del disegno di legge, in quelle Regioni nelle quali insistono più porti appartenenti alla categoria di cui al primo periodo dell'articolo 4, a procedere secondo il criterio che gli stanziamenti assegnati ai suddetti porti siano attribuiti complessivamente ai corrispondenti enti portuali che siano nelle condizioni previste dall'articolo 5; e che la loro utilizzazione e suddivisione nell'ambito dei porti della Regione venga decisa congiuntamente dagli enti portuali stessi, dai loro organi di coordinamento eventualmente esistenti, d'intesa con la Regione interessata.

**B A S A D O N N A.** Illustrerò brevemente il seguente ordine del giorno di cui sono primo firmatario, unitamente ai senatori Nencioni, Gattoni e Pistolesi.

La 8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

invita il governo, in sede di destinazione degli stanziamenti di cui all'articolo 4 del disegno di legge n. 1658 ed in attesa

dell'approvazione di un piano organico di sviluppo del sistema dei porti nel golfo di Napoli, a tener conto:

delle gravi condizioni di abbandono manutentico e di obsolescenza delle strutture murarie, delle attrezzature meccaniche e degli impianti del porto di Napoli, anche in conseguenza del protrarsi per diversi anni dell'amministrazione provvisoria del cessato Ente autonomo del porto di Napoli;

della funzione determinante del sistema dei porti del golfo di Napoli ai fini di un valido sviluppo della economia della Regione e dell'intero Mezzogiorno ed in relazione alle prospettive di espansione del traffico marittimo in conseguenza della riapertura del canale di Suez;

del ruolo europeo che è destinato ad assolvere il porto di Napoli come maggiore scalo dell'area comunitaria più vicino al continente africano;

invita altresì il Governo a provvedere con la massima urgenza agli adempimenti di sua competenza per rendere operante il Consorzio autonomo del porto di Napoli, procedendo alla indicazione dei membri di competenza dei Ministeri precisati nella legge istitutiva ed alla nomina definitiva per quanto riguarda il Ministero della marina mercantile, non appena in possesso delle designazioni richieste o, in mancanza di queste, alla scadenza prevista dalla legge

Con quest'ordine del giorno si vuole soprattutto sottolineare lo stato gravissimo di abbandono delle strutture murarie, delle attrezzature meccaniche e degli impianti del porto di Napoli, stato di abbandono che deriva anche dalla lunga amministrazione provvisoria del porto. Queste ed altre carenze rendono i costi delle operazioni portuali molto elevati sicché molto traffico già sin da ora dirotta verso i porti vicini. Tale fenomeno si accentuerà quando aumenterà il traffico — come il senatore Cavalli ha previsto — in conseguenza dell'imminente riattivazione del canale di Suez, comportando anche un gravissimo ostacolo per le prospettive dell'economia meridionale e un danno notevole per l'attività industriale che subisce l'aggravio del costo dei trasporti delle materie prime e dei prodotti finiti. Abbiamo denun-

ciato più volte la necessità di provvedere a rendere operante il consorzio autonomo del porto di Napoli, il quale finalmente darebbe a detto porto una struttura moderna impostata su criteri aggiornati; fino a questo momento il consorzio non ha funzionato perché il Governo non ha provveduto a quegli adempimenti di legge che noi sollecitiamo con il presente ordine del giorno. L'intervento previsto potrebbe consentire un passo avanti nella direzione che auspiciamo, specialmente se viene agganciato al piano pluriennale. Abbiamo sentito dire che gli investimenti dovrebbero essere concentrati nei porti che hanno vitale interesse per l'economia del Paese; ebbene, da questo punto di vista è da sperare che a Napoli vada un'aliquota notevole. Si parla di una cifra dell'ordine di 40 miliardi come intervento urgentissimo, mentre la spesa dovrebbe essere, come nelle previsioni, tra i 300 ed i 350 miliardi, ma anche l'intervento urgentissimo può essere utile se è commisurato a quelle che sono le esigenze immediate per impedire che Napoli venga emarginata dai traffici internazionali.

**F E R M A R I E L L O .** Sono primo firmatario del seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dai colleghi Valenza, Papa, Abenante, Cavalli, Urbani, Sema e Piscitello:

La 8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

considerata l'importanza del sistema portuale napoletano nel quadro di una politica di sviluppo economico che assicuri — con l'espansione produttiva del Mezzogiorno e del Paese — la realizzazione dell'obiettivo prioritario dell'occupazione;

tenuta presente la necessità di fronteggiare adeguatamente tutti i problemi derivanti dall'incremento dei traffici marittimi nel Mediterraneo in seguito all'apertura del canale di Suez,

impegna il Governo:

1) ad adottare con urgenza tutte le misure di sua competenza per assicurare il buon funzionamento, nel pieno rispetto della legge istitutiva, del Consorzio autonomo del porto di Napoli;

2) a definire in tempi brevissimi, d'intesa con la Regione Campania e con il suddetto consorzio:

a) un piano di urgenza, già predisposto dal Consorzio autonomo del porto di Napoli, per la realizzazione di opere straordinarie (opere murarie e mezzi meccanici) senza delle quali il porto di Napoli sarà fatalmente e rapidamente emarginato;

b) un piano urgente per l'esecuzione di opere di ribanchinamento e di risanamento delle strutture foranee del porto di Napoli e dei porti minori facenti parte del Consorzio;

c) un progetto pluriennale per l'ampliamento e la ristrutturazione di tutto il sistema portuale del golfo;

3) a stanziare con urgenza somme congrue per il finanziamento dei predetti programmi, la cui realizzazione costituisce il presupposto indispensabile per il potenziamento del sistema portuale napoletano e per lo sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno e del Paese.

Tale ordine del giorno esprime opinioni largamente discusse a Napoli e nel Mezzogiorno ed è stato in pratica redatto sulla scorta di orientamenti fissati in convegni molto autorevoli indetti dalla Regione Campania tra operatori economici, sindacati, categorie produttive e anche forze politiche. La prima parte dell'ordine del giorno pone un problema politico generale che, d'altra parte, è stato già affrontato e approfondito dai colleghi che mi hanno preceduto: pensiamo che sulla politica marinara del nostro Paese, e più in generale sulla politica dei trasporti, debba essere fatto il punto al momento attuale, momento in cui la recessione economica ci consente di esaminare più da vicino i problemi complessivi dello sviluppo produttivo del Mezzogiorno del Paese. È chiaro che per affrontare quest'esigenza abbiamo bisogno di preparare rapidamente il piano organico di investimenti portuali previsto anche dalla legge che stiamo discutendo. Noi poniamo l'esigenza di una riflessione complessiva che riguardi i problemi della politica portuale, problemi collegati a tutto il discorso economico del Mezzogiorno del Paese.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE59<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (30 luglio 1974)

Per noi non vale il discorso che, essendo il nostro Paese avvilito da una crisi economica, tutta questa materia debba essere rinviata a tempi migliori. Vale invece il discorso del coordinamento economico tra queste questioni e il modo di prefigurare l'espansione produttiva del Paese per venire fuori dalla crisi economica che in questo momento ci attanaglia.

Nella parte specifica dell'ordine del giorno poniamo praticamente tre questioni. La prima, che è stata già ricordata da altri colleghi, attiene al funzionamento del Consorzio del porto di Napoli. Non vi è dubbio che questo Consorzio costituisca un passo avanti; anzi, debbo dare atto al ministro Pieraccini di essersi impegnato a fondo su tale problema. Comunque, c'è l'esigenza di realizzare quanto nell'apposita legge è detto e a cui non sono estranee responsabilità a livello sindacale, regionale, governativo e così via. Il discorso lo riprenderemo domani in presenza del ministro Coppo.

Abbiamo sentito da qualche collega che esistono due commissioni di studio: per l'una, l'iniziativa viene rivendicata dal Partito democratico cristiano, per l'altra, viene rivendicata dal Partito socialista. Se siamo a questo punto, non ci resta che dire: vinca il migliore!

**P R E S I D E N T E .** Come battuta è ottima!

**F E R M A R I E L L O .** Come battuta è ottima, ma la realtà è squallida, se pensiamo che il nostro è un paese che ha il vanto di avere un Consiglio dei ministri che non riesce a coordinare questa materia.

**L A U R I C E L L A , ministro dei lavori pubblici.** Chi lo dice?

**F E R M A R I E L L O .** Voglio sperare che nella sua replica questo punto venga chiarito. Perchè ho ascoltato con costernazione le cose testé dette dal senatore Pacini; e tra l'altro rimango costernato perchè non si capisce più quale sia la maggioranza e quale la minoranza, dal momento che i colleghi Pacini e Fossa, appartenenti alla maggioranza, hanno parlato come stiamo parlando noi,

che facciamo parte, modestamente, della minoranza.

Le altre due questioni attengono al finanziamento delle opere necessarie nel porto di Napoli. In proposito, debbo dare atto al Genio civile di Napoli, agli imprenditori e alle varie forze economiche, di aver lavorato molto intensamente per definire il tipo di finanziamento necessario in rapporto agli interventi da effettuare nel porto di Napoli. Come l'onorevole Lauricella certamente sa (anche perchè mi pare che abbia parlato con l'attuale commissario del porto, ammiraglio Murzi), abbiamo individuato un piano di emergenza di dieci miliardi, che si appalesa estremamente necessario perchè non possiamo perdere una clientela che si sta sviluppando interno ai *containers*. Abbiamo bisogno di alcune opere murarie e di alcuni mezzi meccanici per attuare questo diverso sistema di trasporto marittimo; e non possiamo lasciarci sfuggire una possibilità che, tra l'altro, l'apertura del canale di Suez moltiplicherà.

Esiste poi — e lo ricordava il collega Basadonna — un piano, non di emergenza ma comunque urgente, che prevede un investimento che a suo tempo il ministro Pieraccini indicò in 40 miliardi, per fronteggiare alcune esigenze vitali riguardanti le opere murarie con particolare riferimento alla diga foranea la quale, al pari di quella del porto di Bari, presenta lesioni di rilevante gravità. Ora, su questo programma urgente occorrerebbe una riflessione, concertata magari tra il Ministro della marina mercantile e quello dei lavori pubblici, per arrivare a qualche conclusione e per considerare anche attraverso questa legge quali investimenti si possono prevedere in rapporto a quelli che vengono richiesti per quanto riguarda il piano urgente.

Esiste ancora uno studio di grandissimo interesse, elaborato nel dettaglio e discussso largamente e democraticamente a Napoli. Si tratta di un piano decennale di 150 miliardi, concertato con la Cassa per il Mezzogiorno, che prevede *tranches annuali* proporzionate e che in sostanza riorganizza il porto di Napoli con la grande espansione a levante, con opere di bacinamento e così via. Esso dovrebbe consentire al porto di Napoli

di fronteggiare il traffico che vogliamo recuperare soprattutto in rapporto all'apertura del canale di Suez.

Concludo dicendo che, per quanto riguarda il sistema portuale napoletano, esso è potenzialmente colossale riguardo alla capacità di ricevere merci, navi e così via, andando da Castellammare di Stabia fino a Pozzuoli. Siamo cioè in presenza di un sistema portuale il cui ruolo è fondamentale nel contesto dello sviluppo economico del Mezzogiorno.

Ecco perchè mi auguro che l'ordine del giorno, che ho presentato a nome del Gruppo comunista ma che esprime il convincimento e l'orientamento delle forze economiche e politiche napoletane, possa ricevere dall'onorevole Ministro qualche assicurazione.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**G R O S S I , relatore alla Commissione**  
La prima cosa importante emersa nel corso del dibattito è che siamo d'accordo, mi pare, nell'analisi della gravità della situazione — al di là delle responsabilità che la maggioranza e l'opposizione hanno —, della scarsità di finanziamenti e della mancanza di coordinamento.

Io direi che forse il problema non è tanto quello del coordinamento tra i due Ministeri, quanto l'altro, piuttosto, di sapere quale Ministero debba avere competenza nel settore dei trasporti, inteso in senso globale, e quindi anche dei porti.

Si tratta comunque di un problema che potrà essere meglio affrontato nell'ambito della discussione del piano organico poliennale di cui all'articolo 1 del disegno di legge.

Circa i finanziamenti, pensando alle difficoltà che dovrà affrontare il Governo, credo che meritino considerazione i suggerimenti dati dal senatore Fossa, il quale ha accennato a sistemi di finanziamento come quelli adottati per le autostrade, con la possibilità anche di porre qualcosa a carico degli enti portuali, che, nella circostanza, si configurerrebbero come concessionari cui

si potrebbe chiedere di partecipare alle spese insieme con lo Stato.

Dirò ora qualcosa sugli ordini del giorno presentati.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno firmato dai senatori Urbani, Cavalli, Sema e Fermariello, mi rimetto al Ministro, poichè nel disegno di legge è già prevista la consultazione delle Regioni per un piano generale. Io sento un po' meno la necessità di una consultazione specifica in sede addirittura di riparto di spesa.

Sono d'accordo sull'ordine del giorno presentato dai senatori Pacini e Santalco.

Per quel che concerne i due ordini del giorno relativi alla situazione del porto di Napoli e l'ordine del giorno concernente il porto di Bari, per quel poco o tanto di campanilistico che vi è nella presentazione di ordini del giorno di questo tipo, personalmente sarei portato a non prenderli in considerazione. Ordini del giorno analoghi potrebbero essere presentati per tutti i porti italiani. Comunque il contenuto dei tre ordini del giorno è certamente valido ed io mi rimetto in proposito all'onorevole Ministro.

**L A U R I C E L L A , ministro dei lavori pubblici.** Onorevole Presidente, onorevoli senatori, desidero anzitutto sottolineare la serietà dei vari interventi. I suggerimenti forniti dagli onorevoli colleghi hanno certamente ampliato la portata del provvedimento, inquadrandolo nell'ambito della politica generale per i porti.

Alle pur notevoli adesioni all'approvazione del provvedimento hanno fatto riscontro ricorrenti critiche di fondo che sono state rivolte alla condizione portuale del Paese. Sono critiche e suggerimenti che non possono essere da me rifiutati né disattesi essendo ben consapevole che siamo arrivati al punto in cui bisogna adeguare i porti del nostro Paese alla previsione, da tutti indicata, della prossima riapertura del canale di Suez, ed alla più generale esigenza di disporre di un sistema portuale che sia a livello dei tempi e delle sopravvenute esigenze di traffico, per evitare di perdere quel ruolo di collegamento euromediterraneo naturalmente svolto dalla penisola.

Tutto questo premesso, dico che, non era forse questa l'occasione più propizia per sferrare un duro attacco alla politica marinara dello Stato italiano, anche perchè siamo in presenza di un provvedimento, che, pur nei suoi limiti, enuncia ed individua già gli elementi per l'organica sistemazione dei porti italiani, che non è certo affidata all'improvvisazione, ma anzi è fondata su razionali previsioni sia programmatiche che di spesa. Avremmo potuto rinviare ogni cosa ad una Commissione per la predisposizione di un provvedimento di maggiore ampiezza, di un piano organico, da attuare in tempi lunghi. Abbiamo preferito portare avanti questo disegno di legge come primo intervento ed anticipazione del piano pluriennale.

Nel momento in cui questo disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, tiene sottoposto all'approvazione del Senato, desidero aggiungere alcune considerazioni a quelle che avevo formulato al momento del precedente dibattito alla Camera, considerazioni che traggono origine da un motivo che domina e condiziona ogni attuale programmazione delle attività portuali: intendo riferirmi alla prossima riapertura (com'è stato qui già posto in risalto) del canale di Suez, che ci pone in una situazione di emergenza, in un momento non certo facile per l'economia del Paese, e di fronte alla quale trovarsi impreparati comporterebbe conseguenze molto più gravi di quello che si può immaginare a prima vista.

Siamo, ripeto, di fronte ad un segnale d'allarme che, mentre ci fa predisporre provvedimenti urgenti, come quello in esame, ci offre anche l'occasione di rivedere e ridimensionare tutta la nostra politica in materia di porti. E qui, con l'approfondimento di questo secondo aspetto del problema e nel procedere ad un primo tentativo di analisi, rasconosco alcuni interrogativi, che desidero sottoporre alla considerazione della Commissione.

Siamo ancora in tempo per superare quello che rischia di diventare un fortissimo *handicap* nei prossimi mesi, allorchè le acque del cosiddetto « lago Mediterraneo » verranno solcate di nuovo da navi di tutte le bandiere?

Siamo ancora in grado di rimediare, almeno in parte e come prima iniziativa, alla obsolescenza delle attrezzature, all'inadeguatezza degli scali, e in generale alla progressiva condizione di inefficienza dei nostri porti?

Siamo in condizione di poter intervenire in tempo e prima che nuovi porti di altre nazioni o altri più attrezzati e moderni che si affacciano sul Mediterraneo, tolgano ai nostri scali, ai nostri cantieri, ai nostri commerci quelle condizioni di competitività tanto necessarie alla loro esistenza?

Ebbene: mentre non nascondo qualche preoccupazione sulle reali ed immediate possibilità d'intervento che l'attuale previsione di spesa può consentire, sia pure nel rispetto delle esigenze di gradualità e ripartizione della spesa pubblica, devo aggiungere che ritengo questo disegno di legge un primo passo per una completa revisione della politica portuale italiana.

Proprio in questa logica ho provveduto ad insediare, in questi giorni, una commissione ministeriale di studio del sistema portuale italiano; e non esistono né disattenzione né fughe in avanti né elementi di turbativa se da parte del Ministero della marina mercantile è stata costituita un'analogia commissione, perchè non vi sono né divergenze né divaricazioni. Infatti, come giustamente poneva in risalto, per la sua stessa esperienza, il senatore Crollalanza, siamo in presenza di diversi e convergenti competenze, che devono integrarsi al momento conclusivo della formulazione delle proposte.

D'altro canto desidero cogliere l'occasione per affermare che da parte dei due ministri vi è piena convergenza, ed a tale convergenza è improntato il disegno di legge che stiamo esaminando; tant'è che in esso, per la prima volta, viene codificata l'intesa tra gli stessi dicasteri interessati nel predisporre programmi ed interventi, mentre prima questa intesa era mancata o era affidata alla discrezionalità dei titolari dei dicasteri.

Ma, precisato tale aspetto della questione desidero anche precisare, su suggerimento del nostro Presidente, che il primo destinatario dell'articolo 1 del provvedimento in esame è il Ministero dei lavori pubblici. Ed è proprio per bruciare qualche tappa che ab-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE59<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (30 luglio 1974)

biamo avviato contemporaneamente queste due indagini; perchè, anche se non siamo all'anno zero per quanto riguarda la conoscenza di dati, elementi ed indicazioni relativi al sistema portuale italiano, abbiamo bisogno di aggiornarli al lume delle nuove esigenze che si sono concretizzate o che andranno a presentarsi, ad esempio, per la circostanza — da molti indicata — della riapertura del canale di Suez.

Quindi, sulla base delle conclusioni alle quali perverranno le suddette commissioni di studio, cui partecipano anche esperti di tecnica marinara e rappresentanti del sistema portuale italiano, porteremo delle proposte univoche al Parlamento.

La Commissione affronterà subito la problematica connessa allo sviluppo delle infrastrutture portuali, in ottemperanza a quanto previsto dal disegno di legge che stiamo trattando e che dà appunto al Governo un anno di tempo per presentare un piano organico di potenziamento dei nostri porti. Aggiungo ancora che è prevista anche la costituzione di due Sottocommissioni: la prima si occuperà soltanto dei porti quali infrastrutture e dovrà individuare tutte le necessità e le esigenze connesse al suddetto potenziamento ed ammodernamento; la seconda svolgerà invece i suoi lavori e le sue indagini per individuare la funzione dei porti in rapporto al territorio.

Peraltro, considerando il provvedimento che oggi è al vostro esame come un'anticipazione di un programma riguardante il piano organico di ridimensionamento di tutti i porti, che, pur nella sua limitata capacità promotrice, qualcosa produrrà, è necessario che, anche attraverso i lavori della Commissione, siano individuati innanzitutto gli interventi più urgenti, in modo da concentrare al massimo le disponibilità di spesa su alcuni porti per renderli il più possibile competitivi, anche specializzandoli, in vista dei prossimi impegni.

Così dicasì anche per la cantieristica collegata a questi porti, poichè l'aumento del traffico mediterraneo, le relative necessità di riparazioni e le commesse che potranno essere rivolte ai nostri scali ci impongono ancor più l'obbligo di provvedere con la massima urgenza a mettere almeno i principali

porti del Paese in condizione di non vedersi soppiantati dagli altri scali europei e mediterranei. E qui ritorna anche il discorso della specializzazione dei nostri porti per razionalizzare tutte le attività collegate ad essi, dai raccordi ferroviari e stradali alle industrie dell'entro e retroterra; in definitiva, al rapporto con il territorio cui avevo già accennato.

Non v'è dubbio che una politica del territorio, del suo riassetto mediante infrastrutture, non potrà essere che il frutto di un'attenta macropianificazione nazionale, meditata dal Parlamento e che sappia andare al di là dei disegni neutrali, o comunque non incidenti, che possono essere delineati ai livelli politici inferiori.

E qui consentitemi un accenno a quello che ritengo debba essere in sostanza questo rapporto con altri livelli politici, che, partendo dalle Regioni, deve vedere ogni comune, ogni provincia e, in definitiva, ogni gruppo qualificato, partecipare attivamente ad ogni decisione politica. Tuttavia, ed in questo è una risposta all'ordine del giorno presentato dai senatori Urbani ed altri, un reticolto territoriale disegnato a solo livello regionale avrebbe un carattere di neutralità rispetto ad un disegno globale di riequilibrio cui tende la politica del Governo.

Sarebbe velleitario, quindi, rinunciare a questa realistica valutazione. È per questo che vedo, con grande soddisfazione, discutere oggi un programma che, per la sua dimensione nazionale, significa affermazione della precisa volontà politica di darsi carico dei grandi problemi che condizionano ogni ipotesi di riassetto del territorio. Perchè, onorevoli senatori, sono consapevole che ogni disegno programmatico, ogni disegno di riforma, ogni iniziativa riformatrice o è ancorato al territorio visto come complesso di fattori, prima di tutto umani e poi economici, sociali, fisici, geografici, o non è, nel senso che diviene mera esercitazione accademica, speculazione scientifica. Da ciò il discorso sull'esigenza non surrogabile del coordinamento dei trasporti, così come giustamente annotato dal senatore Pacini e anche da altri.

Non è solo questo il significato politico che io attribuisco a questo disegno di legge.

C'è dell'altro, a mio avviso. Innanzi tutto la presa d'atto della non più procrastinabile esigenza di dotare il paese di quelle infrastrutture che ne condizionano lo sviluppo, e i porti sono fra queste. Giustamente il senatore Fossa ha detto che bisogna considerare questo settore come un campo di priorità, quindi l'imminente riapertura del canale di Suez, ripeto, ha il significato di una scommessa la cui posta è il reinserimento nel circuito dei grandi traffici europei.

Per far ciò, per renderci anello indispensabile di una catena economica che o ci coinvolge o ci isola, è necessario armare strutture efficienti e competitive che rendano il nostro sistema portuale preferenziato da quei traffici, rispetto all'avanzata organizzazione francese e, soprattutto, rispetto alla modernissima rete portuale nord-europea servita da una fitta rete di idrovie, argomento questo sul quale mi auguro avrò occasione di ritornare per le possibilità obiettive esistenti e per le prospettive che può aprire anche nel nostro Paese. E non dimentichiamo lo sforzo ingente in corso in Jugoslavia per realizzare strutture portuali nuove. Dobbiamo pensare a porti non più a servizio delle esigenze commerciali e produttive delle aree metropolitane nazionali, ma ad un sistema portuale differenziato ed integrato, costituito a misura europea, a misura dei traffici che il livello comunitario e le intese commerciali con i paesi dell'oriente europeo esigono e pretendono con urgenza. Se c'è una strada per ritornare ad essere, al di là della congiuntura economica, attori di un grande processo di sviluppo ed integrazione continentale, questa strada è quella di attrezzarci adeguatamente per divenire elementi necessari di questo processo. Certo è che non v'è tempo da perdere e se, purtroppo, la realizzazione di opere marittime richiede tempi prolungati, è pur vero che secondo la formulazione dell'articolo 3 del disegno di legge in discussione, su cui richiamo l'attenzione degli onorevoli senatori, è anche possibile assumere tutti gli impegni di spesa entro il 1976 ed entro lo stesso tempo aver predisposto tutti i programmi. Questa è l'occasione per ribadire che il ruolo che al Ministero dei lavori pubblici è riservato oggi, dopo la costituzione delle Regioni, dopo il trasferimen-

to delle competenze, dopo l'adozione del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, è di grande momento per la realizzazione di quel disegno che abbiamo più sopra indicato. Innanzitutto come organo centrale di gestione del territorio. So bene che questo è argomento che può fare insorgere sospetti e preoccupazioni, ma è proprio per fugarli che è opportuno parlarne. Con gestione del territorio io non intendo e non penso ad una struttura che si giustapponga alle competenze costituzionali delle Regioni in materia urbanistica. Ciò sarebbe non solo illegittimo, ma anche e soprattutto sbagliato. La pianificazione urbanistica regionale è l'unico strumento disponibile per la collettività per affrontare e risolvere tali problemi. Ma a questo punto è necessario ribadire che coesiste con l'esigenza ora espressa quella di realizzare, a livello statale, un disegno di pianificazione territoriale che si raccordi con la programmazione economica e ne costituisca la premessa prima e l'attuazione poi.

Il discorso della pianificazione territoriale propone come elemento riequilibratore del sistema, quello che realizza le priorità. Sarebbe illegittimo e fallace ritenere che la gestione del territorio a livello nazionale sia e possa essere solo la sommatoria, la registrazione asettica delle varie pianificazioni regionali. Daremmo in tal modo un contributo alla realizzazione di un disegno territoriale caratterizzato dalla sua neutralità rispetto alla più importante, alla più grave antinomia che condiziona il Paese, quella tra Nord e Sud. Nessuno di noi vuole neutralità, ognuno di noi afferma di voler realizzare il riequilibrio. Riequilibrio e coordinamento vanno viste — come ha detto l'onorevole relatore — nell'unicità di un indirizzo di politica di assetto territoriale e di pianificazione territoriale. Ebbene, lo strumento di questo riequilibrio a livello di pianificazione è, e non può che essere, il Ministero dei lavori pubblici oggi, domani, io penso, ristrutturato in Ministero del territorio. In tema di gestione del territorio non si deve togliere una vergogna a quanto è attribuito alla competenza regionale, come per converso è doveroso svolgere sino in fondo, nella maniera più efficiente e valida, il compito oneroso attribuito

dalla legge al Ministero dei lavori pubblici. E sarebbe colpevole non farlo. Ma nella problematica territoriale v'è dell'altro; mi riferisco alla serie di interventi infrastrutturali che il decreto del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972 riserva alle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, come ricordava poc'anzi il senatore Crollalanza. E tra questi, proprio i porti di seconda categoria, prima classe, e le opere marittime. Se questo è il ruolo del Ministero dei lavori pubblici, se questi sono i significati politici che attribuiamo al disegno di legge, ora all'esame, non possiamo non esprimere la convinzione che dobbiamo pervenire, e a tempi brevi, alla formulazione di un piano organico d'intervento nel settore portuale che la legge stessa propone e presuppone.

Da ciò l'iniziativa della Commissione che non è antagonista, oppure contraddittoria, nei confronti del Ministero della marina mercantile; sono due momenti rivolti allo stesso fine, anche se per ora possono sembrare separati: si tratta, cioè, della formulazione di proposte organiche.

Il senso di questo disegno di legge è di assicurare la continuità del programma di potenziamento e di agibilità dei porti nazionali, anticipando il piano organico di cui più sopra abbiamo detto, al fine di cominciare a costruire una politica nuova per i traffici commerciali e per i trasporti.

Il provvedimento che state esaminando, onorevoli senatori, si manifesta quindi come validamente collegato, sia all'esigenza di completamento delle opere già in corso di costruzione sia alle prospettive più vaste del futuro, cioè ad un intento programmatico che trova il suo fondamento sugli interventi ora disposti e la sua proiezione nella possibilità, certa e non ipotetica, di successivi impegni finanziari che rendano costante il flusso dei finanziamenti in modo da accompagnare, anzi da anticipare, le accresciute esigenze dei traffici marittimi.

In conclusione, onorevoli senatori, a me pare che questo disegno di legge, pur nei suoi limiti, di cui abbiamo piena consapevolezza, è valido per ciò che consente nell'immediato e per le possibilità che apre per il futuro, in un contesto in cui a maggiori esigenze corrisponda una sempre maggiore as-

sunzione di responsabilità e del Governo e del Parlamento, oggi più che mai chiamati ad indicare le linee dello sviluppo del Paese.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio l'onorevole Ministro. Devo informare i colleghi che è pervenuto avviso dall'Aula di una votazione a scrutinio segreto. Si rende pertanto necessario recarsi in Assemblea perché sia assicurato il numero legale. Propongo perciò una sospensione di 10 minuti.

*(La seduta è sospesa alle ore 21 e viene ripresa alle ore 21,15).*

**P R E S I D E N T E .** Prego l'onorevole ministro di pronunciarsi sugli ordini del giorno in precedenza illustrati.

**L A U R I C E L L A , ministro dei lavori pubblici.** Circa l'ordine del giorno dei senatori Pacini e Santalco ho già avuto modo di dire che non c'è alcun conflitto tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero della marina mercantile, anzi sottolinerei il fatto che in questo disegno di legge viene codificata l'intesa tra i due Ministeri, sia nel momento della programmazione che in quello dell'attuazione. Vorrei quindi invitare i colleghi Pacini e Santalco a voler prendere atto di questa mia dichiarazione e a ritirare di conseguenza l'ordine del giorno.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno dei senatori Basadonna ed altri e Fermariello ed altri, il Governo ritiene che la prospettiva di assetto e riorganizzazione del porto di Napoli sia un elemento portante rispetto alla generalità dei problemi relativi alla sistematizzazione portuale italiana, oltre ai riflessi positivi sullo sviluppo del Mezzogiorno. Di conseguenza, il governo accetta, come raccomandazione, l'ordine del giorno dei senatori Fermariello ed altri e la prima parte dell'ordine del giorno dei senatori Basadonna ed altri.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'ordine del giorno Basadonna ed altri, tenuto conto che il Governo ha già preso in considerazione un piano di distribuzione, che sarà attuato dal ministero dei lavori pubblici d'intesa con quello della marina mercantile, devo dire che non può essere accolta.

Circa l'ordine del giorno del senatore Crollalanza, devo dire che il problema sollevato è già all'esame del ministero dei lavori pubblici e di quello della marina mercantile. Posso precisare anzi che abbiamo predisposto una particolare iniziativa legislativa che prevede uno stanziamento di dieci miliardi per il ripristino della diga foranea e delle relative infrastrutture.

Esprimo parere contrario all'ordine del giorno dei senatori Urbani ed altri poichè il sistema di finanziamento, di destinazione e di assegnazione dei fondi è già predisposto dalle norme della legge. Il Governo vigilerà affinchè la ripartizione degli stanziamenti avvenga in maniera coordinata.

**P R E S I D E N T E .** Prego i presentatori degli ordini del giorno di esprimersi in merito alle dichiarazioni del Ministro.

**P A C I N I .** Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro in merito all'ordine del giorno da me presentato insieme con il collega Santalco e dichiaro di ritirarlo.

**C R O L L A L A N Z A .** Ringrazio il Ministro per avere annunciato lo stanziamento di 10 miliardi per il porto di Bari. Devo tuttavia sottolineare che non basta chiudere le falle che esistono nel molo foraneo, occorrono anche lavori di consolidamento. Infatti, il rischio continuo è quello di ulteriori mareggiate che possono riaprire falle in altri punti del molo stesso ove non si provveda ad un'accurata manutenzione.

Avevo predisposto un apposito emendamento tendente a ridurre al 70 per cento la percentuale degli stanziamenti da destinare alle necessità dei porti di seconda categoria, prima classe, proprio al fine di aumentare la parte di stanziamenti da destinare alle necessità dei porti maggiori. Voglio comunque augurarmi che l'onorevole Ministro tenga conto della necessità di prevedere un primo finanziamento, sia pure per un 10 per cento di detta parte restante, per le opere di ampliamento e di consolidamento del molo foraneo del porto di Bari. L'emendamento in questione concerneva lo stesso argomento affrontato nel mio ordine del

giorno, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ritengo opportuno ritirarli entrambi.

**U R B A N I .** Desidero innanzi tutto scusarmi perchè, per un importante impegno in Aula, non ho potuto ascoltare la replica dell'onorevole Ministro per quanto riguarda l'ordine del giorno da me presentato insieme con altri colleghi. Mi è stato però riferito che tale ordine del giorno non è stato accolto con la motivazione che già il disegno di legge in discussione, circa la ripartizione degli stanziamenti, contiene indicazioni e criteri precisi cui il Ministero si atterrà in modo da non danneggiare nessuno.

Ora, dato che sono stato assente, mi consenta, onorevole Ministro, di chiederle una risposta più puntuale su alcuni elementi della questione. Vorrei sapere se esiste o meno la possibilità che la ripartizione di cui trattasi avvenga dopo che ne sia stato tempestivamente informato il Parlamento. In altri termini, sarebbe opportuno a mio avviso che il programma delle ripartizioni venisse preventivamente sottoposto al parere del Parlamento in modo da conoscere i criteri seguiti e da fugare certe preoccupazioni in ordine ad un eccessivo concentramento degli stanziamenti su un limitato numero di porti.

**L A U R I C E L L A , ministro dei lavori pubblici.** La legge non consente in alcun modo pressioni del genere.

**U R B A N I .** Perchè? Che cosa dice il provvedimento a questo proposito? Debbo dire invece che i criteri previsti non mi sembrano troppo rigidi. Vorrei pertanto una precisazione a questo riguardo.

**L A U R I C E L L A , ministro dei lavori pubblici.** Ci siamo affidati ad un criterio obiettivo che evita qualsiasi discrezionalità.

Ci si deve attenere — ripeto — ai criteri oggettivi stabiliti; in altri termini, non è possibile ad un certo punto tralasciare di considerare i criteri oggettivi indicati dal provvedimento che stiamo per approvare assumendone altri arbitrariamente. Ed è nell'ambito di tali criteri che si deve predi-

sporre il programma di intervento. Quindi, per quanto riguarda l'attività del mio Ministero non esistono problemi di discrezionalità: il nostro intendimento è quello di adeguarci in modo rispettoso e puntuale alle indicazioni oggettive della norma di legge. Ed in questo senso non possono esistere né pressioni né sollecitazioni di altro tipo.

D'altro canto il fatto stesso che il Ministero dovrà formulare il relativo programma di intesa con la Marina mercantile, sentite le Regioni ed anche, possibilmente, gli enti locali interessati al problema, mi sembra una garanzia sufficiente.

**U R B A N I .** È stato autorevolmente affermato che gran parte degli stanziamenti dovrebbero essere suddivisi soltanto fra tre grandi porti dell'Italia settentrionale: ora, non credo — pur senza approfondire ulteriormente questo tema dei criteri, che restano a mio avviso discrezionali almeno nell'ambito dei quindici porti considerati — che una scelta di tal genere sia impossibile sulla base delle indicazioni del disegno di legge. Ed allora, in relazione a questo, non sarebbe forse opportuno prevedere un momento di verifica della validità di detti criteri nel senso di informarne, prima della decisione naturalmente, il Parlamento e, in particolare, le due competenti Commissioni della Camera e del Senato?

**P R E S I D E N T E .** La Commissione, una volta approvato il disegno di legge, non ha più titolo per intervenire. Può ricevere interrogazioni, secondo il Regolamento, alle quali risponderanno i Ministri competenti: si tratta però di un fatto conoscitivo che non ha nulla a che vedere con il processo esecutivo del provvedimento. L'onorevole Ministro può tuttavia assumere l'impegno di fare una dichiarazione in proposito, ma si tratta di una questione che riguarda soltanto lui.

**L A U R I C E L L A , ministro dei lavori pubblici.** Condivido il parere testè manifestato dall'onorevole Presidente. Si trattrebbe cioè di innovare i compiti propri delle Commissioni.

Per quanto mi riguarda, comunque, non avrei nulla in contrario, sul piano politico, a tenere al corrente il Parlamento, in modo informale, al fine di non determinare né un precedente né un elemento innovativo rispetto al sistema dell'attribuzione dei finanziamenti.

**U R B A N I .** Se dal punto di vista procedurale e regolamentare è possibile superare questa difficoltà, prendiamo atto della disponibilità del Ministro a dare le informazioni richieste. In questo senso, anche se non posso ritenermi del tutto soddisfatto, non insisto sul mio ordine del giorno.

**P R E S I D E N T E .** Riassumendo, ricordo allora agli onorevoli colleghi che l'ordine del giorno dei senatori Pacini e Santalco è stato ritirato dai presentatori, mentre l'ordine del giorno dei senatori Fermariello ed altri è stato accolto dall'onorevole Ministro come raccomandazione: come raccomandazione è stata anche accolta la prima parte dell'ordine del giorno dei senatori Basadonna ed altri.

Per quanto riguarda poi l'ordine del giorno del senatore Crollalanza, è stato ritirato, insieme ad un emendamento di identico oggetto, dopo le comunicazioni fornite dal Ministro. Parimenti è stato ritirato l'ordine del giorno del senatore Urbani.

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

#### Art. 1.

*(Autorizzazione di spesa).*

Per la progettazione e l'esecuzione di opere portuali o per il completamento di quelle iniziate, per l'effettuazione di accertamenti e saggi di carattere geologico e geognostico relativi a dette opere, per gli studi necessari alla predisposizione del piano di cui al secondo comma del presente articolo, per interventi specifici ai fini della sicurezza e contro l'inquinamento, nonché per la fornitura dei mezzi fissi e mobili necessari alle operazioni portuali, è autorizzata la spesa di lire 160 miliardi.

La spesa, di cui al precedente comma, costituisce una anticipazione di un piano organico pluriennale di investimenti portuali, il quale sarà presentato dal Governo entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge. Tale piano dovrà anche prevedere la riorganizzazione e il potenziamento dei mezzi del servizio escavazione porti.

La somma di 160 miliardi di lire sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi nell'anno finanziario 1974, di lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1975, di lire 50 miliardi nell'anno finanziario 1976, di lire 50 miliardi nell'anno finanziario 1977 e di lire 25 miliardi nell'anno finanziario 1978.

(È approvato).

#### Art. 2.

(*Integrazioni con legge di bilancio*).

Con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato per gli anni finanziari dal 1975 al 1978, in relazione al prevedibile andamento dei tributi erariali e alle possibilità del mercato finanziario, potranno essere autorizzate, sulla base del programma nazionale di sviluppo economico, maggiori spese per gli interventi di cui al precedente articolo, in aggiunta a quelle previste dalla presente legge.

(È approvato).

#### Art. 3.

(*Procedure circa gli impegni di spesa e relativi pagamenti*).

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni di spesa in ciascun esercizio per importi non superiori allo stanziamento dell'esercizio medesimo e dei due successivi, purchè i relativi pagamenti si effettuino entro i limiti dei rispettivi stanziamenti.

Gli impegni possono riguardare anche incarichi di progettazione conferiti per opere da appaltarsi in esercizi finanziari successivi.

Potranno altresì essere stipulati contratti aventi per oggetto opere o complessi di la-

vori, la cui consegna ed esecuzione siano ripartite in più esercizi finanziari.

(È approvato).

#### Art. 4.

(*Criteri di impiego delle somme stanziate*).

Gli stanziamenti autorizzati con la presente legge devono essere destinati, per non meno del 90 per cento, alle necessità dei porti di seconda categoria, prima classe, il cui traffico commerciale, con esclusione degli oli minerali, abbia superato nel 1972 un milione di tonnellate. La parte restante degli stanziamenti deve essere destinata alle necessità degli altri porti di competenza dello Stato.

**C R O L L A L A N Z A .** Dichiaro di votare contro questo articolo.

**P R E S I D E N T E .** Se nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4.

(È approvato).

#### Art. 5.

(*Assegnazione di fondi agli enti portuali*).

A carico degli stanziamenti autorizzati con la presente legge sono disposte assegnazioni di fondi a favore degli enti portuali, istituiti con legge, ed abilitati a norma del loro statuto. Possono inoltre essere disposte assegnazioni di fondi a favore degli altri enti portuali, istituiti con legge, qualora a giudizio del Ministero dei lavori pubblici siano ritenuti idonei a provvedere per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di cui al precedente articolo 1.

Le somme di cui al precedente comma saranno accreditate ai singoli enti portuali su di una contabilità speciale, istituita a nome degli stessi presso le competenti sezioni di tesoreria. I prelievi saranno effettuati in base a stati di avanzamento vistati dal revisore tecnico, delegato dal Ministro dei lavori pubblici presso gli enti stessi, ovvero, per gli enti per i quali non sia previsto detto organo, dal competente ingegnere capo del-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

59° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1974)

l'ufficio del genio civile per le opere marittime.

Gli enti medesimi presenteranno al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti a discarico delle somme prelevate.

Agli enti portuali, destinatari delle assegnazioni di fondi di cui al presente articolo, sono applicabili le norme di cui agli articoli 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della presente legge.

(È approvato).

## Art. 6.

*(Programma generale degli interventi e relativi programmi esecutivi).*

Il programma generale degli interventi da finanziare con le somme di cui al precedente articolo 1, è approvato, sulla base delle direttive del CIPE e sentite le Regioni direttamente interessate, congiuntamente dai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

È fatto salvo il disposto di cui all'articolo 5 della legge 26 giugno 1965, n. 717.

I programmi esecutivi del programma generale sono disposti dal Ministro dei lavori pubblici d'intesa con quello della marina mercantile.

Entro il 31 marzo di ogni anno a partire dal 1975, il Ministro dei lavori pubblici presenterà al Parlamento, in allegato alla relazione sulla situazione economica del paese, una relazione sui programmi esecutivi realizzati negli anni precedenti.

(È approvato).

## Art. 7.

*(Organi consultivi).*

Per gli interventi di cui alla presente legge il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sostituisce quello di ogni altro organo consultivo, singolo o collegiale, salvo il disposto del comma seguente.

Per i contratti di importo superiore a un miliardo di lire e per quelli di importo superiore a lire 200 milioni se stipulati a seguito di trattativa privata, è richiesto altresì il parere della commissione di cui all'articolo 19, secondo comma, del decreto-legge

15 marzo 1965, n. 124, convertito con modificazioni nella legge 13 maggio 1965, n. 431.

Il parere della commissione, di cui al precedente comma, è inoltre richiesto per i casi previsti ai successivi articoli 9 e 12, secondo comma.

(È approvato).

## Art. 8.

*(Appalto-concorso).*

Quando l'amministrazione dei lavori pubblici intende avvalersi dell'appalto-concorso, si applicano le norme di cui all'articolo 2 del regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1396, convertito nella legge 27 maggio 1926, numero 1013. Il parere della commissione, di cui allo stesso articolo, è sostitutivo di ogni altro parere.

(È approvato).

## Art. 9.

*(Appalto a trattativa privata).*

I contratti possono essere conclusi a trattativa privata, in deroga al disposto dell'articolo 6 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e dell'articolo 41 del regolamento approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, anche quando ricorrono comprovati motivi di economicità o di congrua riduzione dei tempi di esecuzione.

(È approvato).

## Art. 10.

*(Capitolato generale d'appalto).*

In deroga a quanto disposto dal capitolato generale d'appalto, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063, alle imprese appaltatrici non spetteranno interassi o compensi in dipendenza del pagamento dei corrispettivi in più anni finanziari. Negli atti precontrattuali e contrattuali sarà iscritta una espressa clausola e sarà precisata la ripartizione dei corrispettivi nei vari anni finanziari.

(È approvato).

## Art. 11.

*(Consegna dei lavori).*

In deroga al disposto dell'articolo 337, primo comma, della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, il Ministero dei lavori pubblici può autorizzare la consegna dei lavori contemporaneamente all'approvazione della aggiudicazione.

Per le opere che si eseguono in economia, la consegna dei lavori può essere autorizzata contemporaneamente all'approvazione dei decreti dei relativi progetti o perizie.

Qualora il contratto non fosse approvato, si applica il secondo comma dell'articolo 337 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

*(È approvato).*

## Art. 12.

*(Lavori in economia).*

Può essere disposta l'esecuzione in economia dei lavori, dei servizi e delle forniture, il cui importo non sia superiore a cento milioni di lire.

Nei casi d'urgenza, può essere disposta la esecuzione in economia dei lavori, dei servizi e forniture di importo superiore a lire cento milioni, anche al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 66 del regio decreto 25 maggio 1895, n. 350, e successive modificazioni.

*(È approvato).*

## Art. 13.

*(Controllo di legittimità).*

Per gli atti inerenti alla esecuzione degli interventi di cui alla presente legge, il controllo di legittimità è esercitato in via successiva.

*(È approvato).*

## Art. 14.

*(Copertura finanziaria).*

All'onere di lire 10 miliardi, derivante dalla applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1974, si farà fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381

dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

*(È approvato).*

## Art. 15.

*(Entrata in vigore della legge).*

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

*(È approvato).*

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

**C A V A L L I.** Per dichiarazione di voto esprimo, a nome del Gruppo comunista, il nostro voto contrario al disegno di legge.

**S A N T A L C O.** A nome del Gruppo della Democrazia cristiana confermo il voto favorevole al provvedimento in esame.

**F O S S A.** Anche il Gruppo socialista è favorevole all'approvazione del disegno di legge.

**C R O L L A L A N Z A.** Dichiaro l'astensione dalla votazione del Gruppo MSI-Destra nazionale.

**P R E S I D E N T E.** Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).**La seduta termina alle ore 21,45.*