SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

GIOVEDÌ 6 MARZO 1958

(132ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia » **(241)** (*D'iniziativa del senatore Angelilli*) **(Discussione e ritiro):**

PRESIDENTE, *relatore* . . . *Pag.* 2508, 2514, 2515
AMIGONI 2515
ANGELILLI 2509, 2514, 2515
CASSIANI, *Ministro della marina mercantile* 2512, 2514, 2515
MINIO 2515, 2516
TARTUFOLI 2513
VACCARO 2514

« Elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali » **(2095)** (*D'iniziativa dei senatori Zucca e Negro*) **(Seguito della discussione e rinvio):**

PRESIDENTE 2502, 2503
CASSIANI, *Ministro della marina mercantile* 2502
VOCCOLI 2503

« Perequazione della misura del contributo dello Stato nella spesa occorrente per la costruzione di case in zone sismiche » **(2396)** (*D'iniziativa del senatore Romano Domenico*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2506, 2507, 2508
AMIGONI 2508
ROMANO 2506, 2507, 2508
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2507

« Norme integrative alla legge 9 agosto 1954, n. 640, recante provvedimenti per la eliminazione delle abitazioni malsane » **(2487) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 2497, 2500, 2501
AMIGONI 2501
ANGELILLI 2499
CANEVARI 2500
CAPPELLINI 2499, 2500
CROLLALANZA 2500
FIORENTINO 2500
PUCCI 2498, 2499, 2500, 2501
RESTAGNO 2498, 2499, 2500
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2499, 2500, 2501
TARTUFOLI 2499, 2500
VACCARO, *relatore* 2498, 2499, 2501

« Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » **(2491) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 2501, 2502
CAPPELLINI 2502
CASSIANI, *Ministro della marina mercantile* 2502
PORCELLINI 2502
TARTUFOLI, *relatore* 2502

« Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia » **(2492)** (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 2492, 2493, 2497
BUIZZA, *relatore* 2492

CAPPELLINI . . . . . *Pag.* 2494, 2495, 2496
CROLLALANZA 2494
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2496

«Norme relative all'inquadramento di personale dei ruoli aggiunti dell'Amministrazione dei lavori pubblici» **(2503)** (*D'iniziativa del deputato De' Cocci*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione con modificazioni)**:

PRESIDENTE 2503, 2505
AMIGONI, *relatore* 2504, 2505
PUCCI 2504, 2505
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2504, 2505

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: *Amigoni, Barbaro, Buizza, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Fiorentino, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Pucci, Restagno, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.*

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento il senatore Molinari è sostituito dal senatore Angelilli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Minio.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Cassiani e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Sedati e per la marina mercantile Terranova.

PORCELLINI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: «Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia» (2492).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia».

Dichiaro aperta la discussione generale.

BUIZZA, *relatore*. Sono noti a voi, onorevoli colleghi, gli appelli della città di Trieste perchè fossero impostati e risolti vari problemi che riguardano la sistemazione del suo porto, la cui attività è andata incrementandosi notevolmente.

Il movimento del porto di Trieste nell'anno 1957 ha raggiunto i cinque milioni e mezzo di tonnellate di merce, quasi il doppio delle punte massime raggiunte nel passato.

Tale traffico ha interessato, nell'ultimo decennio, per il 65-75 per cento del totale, gli scali ferroviari a servizio del porto, raggiungendo nel 1957 (anno di maggiore movimento) i tre milioni e mezzo di tonnellate: dei quali due milioni e mezzo sono in arrivo dal mare e, quindi, in partenza dagli scali per le diverse irradiazioni su linee ferroviarie.

Il traffico in arrivo e partenza secondo le destinazioni riguarda, in massima parte, l'Austria, sia per il trasporto in arrivo dal mare (2.110.000 tonnellate), sia per quello in partenza via mare (420.000 tonnellate).

Perchè il porto di Trieste sia efficiente al movimento è necessario aumentare lo sviluppo degli scali. A ciò il piano regolatore di Trieste prevede la costruzione di un settimo molo, con la quale la potenzialità massima giornaliera di carico e scarico, su mezzi ferroviari, degli impianti del porto salirà a circa 2.500 carri, dagli attuali 1.600-1.700.

Aumentata la potenzialità di scalo, si rende necessario evidentemente potenziare la stazione ferroviaria di Trieste-Campo Marzio. Questa stazione dovrà essere posta in grado di far fronte ad un movimento di carico e scarico di 2.500 carri.

Oggi la stazione dispone di un fascio di binari passanti, della capacità lorda di circa 1.000 carri, nonchè di binari di sosta e di deposito per circa 150 carri, ed ha una potenzialità giornaliera di smistamento di circa 700 carri carichi. Solo con grandi difficoltà e per brevi periodi, può sopportare punte di circa 2.000 carri.

I trasporti ferroviari fra Trieste e l'Austria avvengono per la massima parte percorrendo la linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio.

Il transito di Tarvisio è oggi al primo posto fra tutti i nostri transiti di frontiera. Nel 1957 il traffico del transito di Tarvisio ha raggiunto le 4.230.000 tonnellate.

Tale transito è tuttora servito da un tronco di linea ferroviaria ad un solo binario (Udine-Tarvisio), sul quale convergono col traffico del porto di Trieste i traffici relativi alle linee Venezia-Udine, Portogruaro-Casarsa e S. Giorgio di Nogara-Udine.

Il tronco di linea a semplice binario Udine-Tarvisio è oggi impegnato mediamente da oltre cinquanta treni con punte che hanno talora raggiunto la sua potenzialità massima, che è di 56 treni.

Il tronco Udine-Trieste ha anch'esso dei tratti ad un solo binario e perciò deve pure in quei tratti essere potenziato.

Per il potenziamento del collegamento di Trieste col transito di Tarvisio è interessante pure la costruzione di un nuovo tratto di linea tra Redipuglia e San Giovanni al Natisone, col quale il percorso da Trieste a Tarvisio sarà accorciato di 17 chilometri.

Tale riduzione di percorso avrà altresì favorevoli ripercussioni sugli accordi con la Jugoslavia per la ripartizione del traffico da e per l'Austria tra le vie in competizione di Tarvisio e di Poggioreale del Carso.

Vi è noto, onorevoli colleghi, che il traffico che fa capo alla stazione di Trieste Campo Marzio viene smaltito attraverso due linee ad un solo binario; una la Trieste Campo Marzio-Trieste Centrale, detta linea bassa delle rive; l'altra Trieste Campo Marzio-Poggioreale del Carso, detta linea alta transalpina.

La prima di dette linee, che attraversa i quartieri cittadini compresi tra la stazione di Trieste Campo Marzio e di Trieste Centrale, consente il movimento giornaliero di circa 500 carri da Trieste Campo Marzio a Trieste Centrale e di 600 carri in senso opposto.

La seconda di dette linee può consentire la circolazione giornaliera di circa 1000 carri nel senso mare-terra e di circa 1100 nel senso contrario. Da notarsi però che per il movimento nel senso mare-terra, per le pendenze notevoli, è necessaria la tripla trazione

Comunque, nel complesso, le due linee possono sopportare 1.500 carri nel senso mare-terra e altrettanti nel senso terra-mare.

Da qui la necessità di adeguare la capacità di trasporto delle due linee alla potenzialità degli impianti del porto ampliato per 2500 carri.

Non potendosi, per ragioni urbanistiche, raddoppiare la linea bassa delle rive, nè essendo opportuno, per ragioni economiche di esercizio, raddoppiare la linea alta transalpina, si è ritenuta soluzione più soddisfacente quella di costruire una nuova linea a doppio binario, collegante gli impianti ferroviario-portuali di Trieste Campo Marzio con la linea per Monfalcone, integrata da raccordi con le linee per Trieste-Aquilinia da una parte e per Trieste Centrale dall'altra.

A completare il quadro della sistemazione del traffico di Trieste resta la sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana), nonchè la costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre con diramazione per Palmanova e Udine.

Questa autostrada completerà così la trasversale Torino-Milano-Verona-Mestre-Trieste che, nel piano internazionale approvato a Ginevra, porta il n. 13; essa sarà eseguita in concessione in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463, con contributo dello Stato. Poichè la spesa è stata preventivata in lire 15.850.000.000, il contributo dello Stato salirà a 6 miliardi di lire.

Riassumendo, la sistemazione ferroviario-portuale di Trieste, prevista dal disegno di legge al nostro esame, contempla le seguenti opere:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste, per una spesa prevista di 13 miliardi di lire;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio e ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio per una spesa prevista di 10 miliardi di lire;

c) costruzione di una nuova linea collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste Centrale e Trieste Aquilinia, nonchè la costruzione di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia, per una spesa presunta in 10 miliardi di lire;

d) sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana) per una presunta spesa in 6 miliardi di lire;

e) concessione di un contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre con diramazione Palmanova-Udine, per un importo di 6 miliardi di lire.

Il totale della spesa è di 45 miliardi di lire.

Con l'articolo 1 del disegno di legge in esame si autorizza la spesa di 45 miliardi per l'esecuzione delle opere riassunte, avvertendo che questa spesa è in aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico dei loro stati di previsione e che il tratto della strada statale n. 202 (Triestina), che sarà determinata con decreto del Ministero dei lavori pubblici, verrà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada.

Con l'articolo 2 del disegno di legge si prevede l'erogazione dei 45 miliardi in sette esercizi decorrenti dall'esercizio 1957-58 fino al 1963-64 e si stabilisce come tali fondi saranno reperiti.

Con l'articolo 3 si stabilisce invece come sarà provveduto al riparto degli stanziamenti tra le Amministrazioni interessate.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge è stato predisposto dopo aver sentito il Commissario generale del Governo e le Amministrazioni locali.

La nostra Commissione finanze e tesoro non ha osservazioni dal lato finanziario: « pur ritenendo più conforme alle buone norme amministrative che i problemi di cui all'articolo 1, lettera *b*), *d*) ed *e*) fossero esaminati insieme con gli altri provvedimenti riguardanti i traffici ferroviari, le strade e le autostrade, essendo sempre necessario che provvedimenti riguardanti una linea ferroviaria, una strada o una autostrada siano esaminati sul piano generale delle necessità nazionali ».

Dopo quanto ho riferito circa le sistemazioni ferroviarie e le strade e le autostrade, che interessano questi provvedimenti, il rilievo della 5ª Commissione cade e, pertanto, vi invito ad approvare il disegno di legge in discussione senza modificazioni.

CROLLALANZA. Darò il mio voto favorevole a questo disegno di legge perchè è inteso a potenziare l'attrezzatura di Trieste per quanto concerne alcuni servizi essenziali ed è inteso anche a fronteggiare la nota situazione di depressione economica in cui la città di Trieste si trova, in conseguenza degli avvenimenti politici e militari verificatisi durante e dopo la seconda guerra mondiale.

Vorrei però, giacchè è presente l'onorevole Ministro della marina mercantile, sottoporre alla sua attenzione uno degli aspetti del provvedimento in discussione: la costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste. Tale opera rientra evidentemente nella previsione di quella che auspichiamo sia la ripresa marittima del porto di Trieste, che purtroppo oggi, e l'onorevole Ministro lo sa meglio di me, si trova in condizioni di svantaggio — sia pure derivanti dalle conseguenze della guerra e dalla concorrenza che viene fatta dai vicini porti jugoslavi — di fronte ai porti dell'Alto Tirreno. Per tale motivo Trieste lamenta di essere sacrificata oltre il ragionevole.

Lo stato incresciuto in cui si trova da questo punto di vista la città di Trieste è chiaramente denunciato dalla maggior parte delle banchine del suo porto, che sono deserte, e dallo spettacolo dei triestini che si recano ad assistere all'arrivo di un piroscafo, come se si trattasse di un avvenimento eccezionale.

Vorrei pertanto pregare l'onorevole Ministro della marina mercantile di voler tener conto di questa situazione.

Considerato però il fatto che il disegno di legge in discussione è chiaro e che, come è stato ampiamente illustrato dall'egregio relatore, risponde ad effettive necessità, propongo alla Commissione, come è stato fatto in altre circostanze, e in segno di riconoscimento per quelle che sono le esigenze veramente essenziali della città di Trieste, di approvare il provvedimento in esame per acclamazione.

CAPPELLINI. C'è da dolersi che un disegno di legge di questa importanza venga in discussione alla vigilia della chiusura, per lo meno, dell'altro ramo del Parlamento; esso meriterebbe ben più approfondito studio, perchè in esso si inseriscono problemi di ordine internazionale e di politica del Governo. Vi accennerò brevemente.

Anzitutto vorrei fare un'osservazione. Non ricordo esattamente la data in cui il territorio di Trieste è ritornato all'Italia, ma credo

che da allora siano trascorsi tre o quattro anni. È molto strano che il Governo si ricordi di Trieste il 27 febbraio del 1958, quando ha avuto a disposizione tanti anni per pensarci!

Dall'esame dei singoli stanziamenti del provvedimento in esame, si rileva poi che la costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste, per l'importo di tredici miliardi di lire, altro non è che un'opera pubblica, per nulla suscettibile di creare nuove occasioni di vita e di lavoro per il porto di Trieste. È pacifico e chiaro che le opere pubbliche non risolvono i problemi economici fondamentali delle singole città e della nazione, pur aiutando e migliorando, in generale, le condizioni economiche. Possiamo spendere, non tredici, ma cinquanta ed anche cento miliardi per migliorare il porto di Trieste: però, se non riusciamo a creare nuove occasioni di lavoro al porto di Trieste, sarà denaro sciupato; l'investimento, infatti, favorirà l'occupazione di una certa aliquota di mano d'opera, ma niente di più o di meglio.

Tutti conosciamo il problema del porto di Trieste e la sua importanza. È stato sempre il porto dell'Europa centrale. È necessario creare nuove condizioni di lavoro per il porto di Trieste, per lo sviluppo dei suoi traffici e commerci e per la valorizzazione delle stesse opere pubbliche da costruire.

Il problema è così importante che meriterebbe uno studio molto ampio.

Si rileva infine, dall'esame del disegno di legge in discussione, che tutte le opere pubbliche in esso previste avrebbero potuto essere effettuate a cura dei vari dicasteri interessati: non occorreva quindi, per risolvere il problema di Trieste, presentare un disegno di legge particolare. Era sufficiente, negli anni passati, aumentare gli stanziamenti a favore dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti ed includere, fra le opere da eseguire, anche quella relativa al porto di Trieste.

PRESIDENTE. Ci vuole una legge speciale.

CAPPELLINI. Non una legge speciale, ma stanziamenti maggiori, perchè soltanto inserendo gli stanziamenti nei vari bilanci è possibile costruire quelle determinate opere. Le opere indicate nel disegno di legge non sono soltanto necessarie per Trieste, ma anche per un gran numero di altre città italiane. Trieste ha le sue ragioni per reclamare ed è bene che queste opere si eseguano, ma, come vedremo meglio esaminando le varie opere pubbliche da costruirsi, Trieste non fa eccezione; ed i Ministeri competenti, per le somme che sono indicate nel provvedimento in esame, sono quelli dei trasporti e dei lavori pubblici. La presentazione di questa legge speciale è dovuta all'approssimarsi delle elezioni ed è perciò una legge elettorale; è proprio così e non occorre essere eccessivamente intelligenti per comprenderlo. Alcuni si meravigliano che noi insistiamo su certe denunce, ma ciò non è che la conseguenza logica del fatto che tali abusi sistematicamente avvengono. Se un disegno di legge per lo stanziamento di un miliardo di lire è presentato dall'opposizione, voi della maggioranza lo respingete. Al Governo però è possibile presentare e far approvare disegni di legge per stanziamenti di decine di miliardi, per provvidenze definite necessarie ed urgenti. E, dato che sappiamo che tali esigenze effettivamente, fra infinite altre, vanno fronteggiate, non ci opponiamo, ma abbiamo il diritto di denunciare al Paese questo stato di cose.

I tredici miliardi per la costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste riguardano il Ministero dei lavori pubblici; il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio e l'ampliamento della stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio, per l'importo di lire dieci miliardi, interessano i Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti, pure interessati all'esecuzione delle opere, per l'importo di dieci miliardi, di cui al punto *c*) dell'articolo 1, nonchè alla sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana) per l'importo di sei miliardi, ed al contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione della autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine, per lire sei miliardi.

Esiste un piano per la costruzione delle nuove autostrade ed abbiamo invocato non si sa quante volte la soluzione del problema della viabilità e della costruzione di autostrade. Le spese di cui al provvedimento in esame dovevano e potevano rientrare nella realizzazione di un piano di costruzione di autostrade.

Questa è la realtà, ma, poichè siamo alla vigilia delle elezioni, e perchè Trieste è stata trascurata in tutti questi anni, ecco allora che si presenta il disegno di legge in discussione, con carattere di specialità e di urgenza!

Naturalmente, dopo aver fatto tutte queste considerazioni, dobbiamo votare: a favore o contro? Si capisce che voteremo a favore del provvedimento in esame, anche se si deve osservare che i 45 miliardi indicati nelle varie voci del progetto si dovranno spendere nel giro di sette esercizi, e che il primo stanziamento, di lire 4.775.000.000, verrà prelevato dal capitolo 193-*bis* dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-58; il che sta a dimostrare che il Ministero dei lavori pubblici, per effettuare le opere di cui al disegno di legge in discussione, dovrà limitarsi nell'effettuazione di altre opere pubbliche parimenti importanti.

Se si voleva veramente aiutare Trieste, bisognava pensarvi prima: oggi il piano di ricostruzione e di risanamento avrebbe potuto essere compiuto. Dico anch'io: meglio tardi che mai, ma le denunce che ho fatto sono validissime.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo dire francamente che sarei stato lieto se la Commissione avesse accolto l'invito del senatore Crollalanza ed avesse approvato il disegno di legge in discussione per acclamazione.

Non posso che respingere tutte le affermazioni fatte dal senatore Cappellini e ne dimostrerò l'insussistenza.

Non è esatto che il Governo non abbia mai fatto nulla per Trieste, perchè si è speso in questi ultimi anni per Trieste come per tutte le altre città. Ciò è dimostrabile attraverso l'esame di numerosi documenti ufficiali, che sono a disposizione del senatore Cappellini.

Il presente disegno di legge dice, all'articolo 1:

« In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di lire 45 miliardi per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati ». Basta questa introduzione all'articolo 1 per dimostrare che il provvedimento è di carattere speciale, nel senso però — si badi — che aggiunge nuovi interventi agli interventi ordinari dello Stato per risolvere questioni di grande rilievo dal punto di vista economico e finanziario.

Il disegno di legge serve per sviluppare il porto di Trieste, per facilitare le comunicazioni da e per il porto di Trieste, sia per via marittima che terrestre, per ridurre i costi dei trasporti, per assolvere a quella funzione cui il porto di Trieste deve assolvere.

Quanto all'affermazione che il disegno di legge abbia carattere elettoralistico, la debbo respingere.

CAPPELLINI. Si capisce ed è logico che la deve respingere.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lei afferma ed io la smentisco con argomenti.

CAPPELLINI. Io continuo ad affermare.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lei lo può affermare all'infinito. Forse lei non si è accorto che sono richiamati i capitoli 691 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1957-58 ed il 193-*bis* dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sempre per detto esercizio. Tali stati di previsione, preparati dal Governo fin dal 1956, sono stati presentati in Parlamento nel marzo del 1957 e sono stati approvati dal Parlamento nel 1958. Da questi articoli speciali risulta evidente che le spese per Trieste sono state previste da tempo, perchè in uno si dice: « fondi speciali da ripartire per Trieste » e nell'altro: « somme da erogarsi a cura del Commissariato per il Territorio di Trieste ».

Ciò dimostra che il Governo fin da un anno e mezzo fa aveva accantonato i fondi per Trieste sul fondo speciale. Nell'articolo 193-*bis* la destinazione per Trieste è specifica ed è il risultato di una lunga indagine tecnico-economica, condotta di concerto con i rappresentanti di Trieste, per accertare quali fossero le ope-

re più urgenti da attuare, utilizzando i fondi già accantonati da un anno e mezzo.

Il disegno di legge in discussione non ha quindi fini elettoralistici e mi auguro che la Commissione lo voglia approvare.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di lire 45.000.000.000 per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste: lire 13.000.000.000;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio: lire 10.000.000.000;

c) costruzione di una nuova linea di circonvallazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste centrale e Trieste Aquilinia nonchè costruzione di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio: lire 10.000.000.000;

d) sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana): lire 6.000.000.000;

e) contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine: lire 6 miliardi.

Ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41, il tratto della strada statale numero 202 « Triestina », che sarà determinato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sarà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada di cui alla lettera *e*).

(*È approvato*).

Art. 2.

La spesa di lire 45.000.000.000 prevista dal precedente articolo sarà fronteggiata: per lire 7.000.000.000 nell'esercizio 1957-58, per lire 6.500.000.000 nell'esercizio 1958-59 e per lire 6.300.000.000 in ciascuno degli esercizi dal 1959-1960 al 1963-64.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1957-58 si provvederà: per lire 4.775.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 193-*bis* dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per detto esercizio e per lire 2.225.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 691 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

All'onere relativo all'esercizio 1958-59 si provvederà a carico del capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro corrispondente a quello n. 691 sopraindicato.

(*È approvato*).

Art. 3.

Con decreti del Ministro per il tesoro, su proposta dei Ministri per i lavori pubblici e per i trasporti, sarà provveduto in ciascun esercizio al riparto degli stanziamenti previsti allo articolo precedente fra le Amministrazioni interessate ed alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Desidero risulti dal resoconto stenografico che la Commissione ha approvato all'unanimità il disegno di legge, compiacendosi dei provvedimenti adottati a favore della città di Trieste.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme integrative alla legge 9 agosto 1954, n. 640, recante provvedimenti per la eliminazione delle abitazioni malsane » (2487).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme in-

tegrative alla legge 9 agosto 1954, n. 640, recante provvedimenti per la eliminazione delle abitazioni malsane ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il Ministero dei lavori pubblici può provvedere direttamente all'acquisto delle aree occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dalla legge 9 agosto 1954, n. 640. I relativi contratti sono approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato regionale alle opere pubbliche competente per territorio, ai sensi dell'articolo 17 del decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534.

VACCARO, *relatore*. Il disegno di legge sul quale ho l'onore di riferire prevede un più sollecito sistema di espropriazione delle aree necessarie per la costruzione delle case. L'acquisto consensuale delle aree si è dimostrato il sistema più conveniente ed idoneo per la sollecita occupazione dei terreni, ma è opportuno regolamentarlo meglio. Il prezzo dei terreni stessi, fissato a trattativa privata, non è superiore — specie nei Comuni a sviluppo edilizio non intensivo — a quello di solito fissato dalle perizie giudiziarie, nonostante le favorevoli condizioni fissate dall'articolo 5 della citata legge n. 640.

Il procedimento di acquisto mediante trattativa privata, che avrebbe dovuto essere di facile e sollecita esperibilità ha presentato, invece, serii inconvenienti, per la complessità del provvedimento, per la stipulazione del contratto di acquisto e per il pagamento del prezzo, a tal punto che praticamente negli ultimi tempi non è stato più possibile usare tale sistema di acquisto.

Ecco perchè, con il disegno di legge al nostro esame, si cerca di snellire la procedura e di sollecitare così la esecuzione delle opere di cui alla citata legge n. 640.

All'acquisto delle aree provvederebbe direttamente il Ministero dei lavori pubblici ed i relativi contratti verrebbero approvati con il solo parere del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato alle Opere pubbliche competente per territorio. Il parere del Comitato tecnico verrebbe a sostituire ogni altro parere.

Per le ragioni suesposte ritengo che la Commissione possa approvare il disegno di legge in discussione senza modificazioni.

Desidererei, nell'occasione, sollecitare il Governo, perchè, una volta entrato nell'ordine di idee di risolvere il problema di cui discutiamo, provvedesse a reperire fondi sufficienti.

Con la legge n. 640 si è provveduto alla costruzione di 120 mila alloggi per un complesso di 480 mila vani, cioè poco più della metà del fabbisogno, impegnando 168 miliardi. Ne necessiterebbero, invece, 300, almeno stando al censimento del 1954, per completare il programma.

Su di noi incombe il dovere di fornire di una abitazione decente tutti coloro che ancora vivono in malsane baracche, nelle grotte o in luridi tuguri; dobbiamo inoltre fare in modo che una volta entrati in possesso di una abitazione i beneficiati non sfruttino la vecchia dimora, come accade attualmente, affittandola ad altri senzatetto.

Solo dopo aver adottato tali accorgimenti potremo veramente compiere una grande opera di bonifica edilizia, di cui l'approvazione del disegno di legge in discussione rappresenta, peraltro, un'importante fase di realizzazione.

RESTAGNO. Nell'articolo unico del provvedimento in esame si parla di acquisto, da parte del Ministero dei lavori pubblici, delle aree occorrenti per l'esecuzione delle opere di cui alla legge n. 640 del 1954. A tali acquisti si provvede con fondi tratti dal bilancio generale, oppure con altri fondi? Inoltre, nella eventualità che le abitazioni edificate in sostituzione delle case malsane vengano costruite su terreni demaniali, il Ministero dei lavori pubblici ha maggiore o minore difficoltà a risolvere il problema?

PUCCI. Nell'articolo unico del disegno di legge in discussione è scritto che l'acquisto delle aree dev'essere effettuato « sentito il parere del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato regionale alle opere pubbliche competente per territorio ». Ritengo che gli

unici a poter esprimere un parere spassionato in materia, pur non avendo i fondi necessari, siano i Comuni. Se non si ascolterà il loro parere, si andrà incontro a non pochi inconvenienti. Ad esempio, contro il parere del Comune, l'I.N.A.-Casa, nella mia città, ha voluto costruire su un certo terreno tre lotti di abitazioni. Chi è venuto a beneficiarne? I tre più grandi proprietari terrieri del luogo! In un altro caso l'area concessa passava sotto i fili ad alta tensione dell'« Emiliana », per togliere i quali bisognava pagare una certa somma che il Comune interessato è stato costretto ad erogare.

In sostanza si può senz'altro affermare che il non richiedere il parere del Comune interessato obbliga quest'ultimo alla installazione di tutti quei servizi che si renderanno necessari, cioè acquedotti, luci, strade e fognature, magari a grande distanza dal centro abitato. Se il Comune non avrà fondi sarà costretto a contrarre debiti e tutto si complicherà. Invece, se l'articolo unico del disegno di legge in discussione contenesse anche la dizione: « sentito il parere del Comune interessato » le cose potrebbero procedere molto meglio.

TARTUFOLI. Potrebbe essere anche sufficiente una norma ministeriale.

PUCCI. Meglio il parere del Comune, non vincolante, ma obbligatorio *ex lege*.

ANGELILLI. Mi dichiaro favorevole a quanto affermato dal relatore circa l'opportunità di risolvere definitivamente il problema delle case malsane. Aderisco anche all'osservazione formulata dal senatore Pucci circa l'opportunità di richiedere il parere del Comune.

VACCARO, *relatore*. Ritengo che il parere del Comune sia implicito. Infatti il Ministero dei lavori pubblici procede all'eliminazione delle zone malsane appunto su segnalazione dei Comuni interessati.

CAPPELLINI. Forse al senatore Vaccaro sarà sfuggito, ma è il Comune che, su richiesta del Ministero dei lavori pubblici, deve mettere a disposizione le aree occorrenti per l'esecuzione delle opere. È evidente che il Comune tali aree deve provvedere ad acquistarle ed è quindi logico che oltre al parere del Provveditorato alle Opere pubbliche sia sentito anche il parere del Comune.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il senatore Cappellini ha colto nel segno. Non si possono fabbricare abitazioni là dove non esiste un piano regolatore. È parimenti evidente che il Ministero dei lavori pubblici non andrà a costruire in zone che il Comune abbia sconsigliato di utilizzare, solo per obbligare il Comune stesso a creare costosi servizi, quei tali servizi il cui onere sinora i colleghi senatori hanno affermato gravare sulle Amministrazioni comunali, mentre, in base alla legislazione vigente, gravano sulle finanze dello Stato; non solo, ma ove non arriva lo Stato, provvede la Cassa per il Mezzogiorno, quella per le aree depresse ecc. Se poi i servizi necessari potranno essere realizzati con il minimo dispendio di fondi, ciò non potrà altro che incontrare l'approvazione dello Stato.

CAPPELLINI. Tutte ottime ragioni quelle portate dal Sottosegretario Sedati, ma noi facciamo egualmente richiesta che all'articolo unico del disegno di legge in esame vengano aggiunte, dopo le parole: « Ministro per i lavori pubblici » le altre: « sentito il Comune competente per territorio ».

RESTAGNO. Se il disegno di legge in discussione fosse già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, un emendamento, in questo momento, avrebbe potuto pregiudicarne lo *iter*, ma, poichè il provvedimento comincia il suo *iter* davanti al Senato, la dizione proposta dal senatore Cappellini potrebbe risultare, oltrechè logica, opportuna sotto tutti i punti di vista.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo l'emendamento proposto dal senatore Cappellini pleonastico. Comunque bisognerà specificare la materia su cui il Comune dovrà esprimere il suo parere.

CAPPELLINI. Dovrà limitarsi ad esprimere il proprio parere circa l'acquisto.

RESTAGNO. Debbo ricredermi circa la mia adesione alla proposta del senatore Cappellini. La dizione: « sentito il parere del Comune » potrebbe dar luogo ad interpretazioni contrastanti, o, comunque, errate.

CAPPELLINI. Nell'articolo unico del disegno di legge in esame si dice che « i relativi contratti sono approvati con decreto del Ministro per i lavori pubblici ecc. ». Il Comitato tecnico sarà costretto a chiedere il parere del Comune e questo potrà indicare se una zona sia o meno consigliabile.

TARTUFOLI. Sono d'accordo circa l'opportunità di salvaguardare gli interessi del Comune, però se tale salvaguardia avverrà attraverso l'approvazione dell'emendamento Cappellini, ne deriveranno considerevoli ritardi per quanto concerne l'effettiva esecuzione delle opere.

CANEVARI. Non vorrei che si fosse generata un po' di confusione: il parere del Comune è una cosa; quello del Comitato tecnico, cioè del Genio civile, un'altra: però esiste collegamento tra i due Enti attraverso appunto il Provveditorato per le opere pubbliche.

PUCCI. È un giro vizioso quello che stiamo compiendo: se un Comune deve spendere soldi è evidente che deve essere interpellato.

PRESIDENTE. Ed allora potremmo usare la dizione: « sentito il parere preventivo del Comune ».

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'articolo unico del disegno di legge in esame è stato dettato unicamente dal proposito di facilitare l'esecuzione di queste opere attraverso una valutazione tecnica e finanziaria chiarificatrice; ragione per cui incombe la necessità di approvare il disegno di legge all'ordine del giorno. Ora, invece, con le varie proposte formulate, verrebbe introdotta una nuova procedura che non farebbe altro che aggravare la situazione, provocando altri ritardi, forse più gravi di quelli che con il provvedimento in discussione si mirava ad evitare. Potrebbe verificarsi il caso di un Consiglio comunale che tardasse a esprimere il proprio parere per 6 o 7 mesi. Evidentemente tutto un piano in attesa di realizzazione potrebbe rimanere bloccato da tale « divertimento ». Ed il problema ha la sua importanza perchè non si tratta di piccoli lotti di abitazioni, ma di complessi urbani talvolta di notevole rilievo.

CAPPELLINI. L'unica considerazione che si può utilmente fare è la seguente: che il Governo non avrebbe pensato a presentare il disegno di legge in discussione se non avesse avuto le occorrenti disponibilità finanziarie. E ciò è consolante. Comunque, se non sarà accolta la nostra proposta di emendamento chiederemo la remissione in Aula del provvedimento in esame.

Il parere del Comune, che noi chiediamo, lo si tenga presente, non è vincolante, e non comprendiamo la resistenza che il rappresentante del Governo oppone alla nostra proposta.

TARTUFOLI. Il Governo potrebbe però accogliere un ordine del giorno nel quale lo si impegnasse ad interpellare i Comuni circa i programmi di espansione edilizia, ai fini dell'esecuzione delle opere di cui al provvedimento in discussione.

FIORENTINO. Il Comune deve essere solo interpellato sulla idoneità o meno della zona prescelta; per cui un eventuale emendamento aggiuntivo potrebbe essere così formulato: « sentito il preventivo parere del Comune sulla idoneità dell'area ».

CROLLALANZA. Sono d'accordo anche io sull'opportunità di interpellare il Comune, pur tenendo presenti le lungaggini che preoccupano il Governo. Tale inconveniente potrebbe essere ovviato attraverso i piani regolatori di massima, che, peraltro, presuppongono altri piani regolatori successivi, per la realizzazione dei quali il Comune deve dimostrare di avere i fondi necessari.

Non si può, tuttavia, accollare al Comune ingenti spese di installazione, solo perchè il Comitato tecnico ha scelto un'area, distante dal centro abitato, che costa 500 lire al metro quadrato anzichè 1.500.

Ragion per cui potrebbe, in un eventuale emendamento, essere usata la formula: « con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sen-

tito l'Ufficio tecnico del Comune, in merito all'idoneità dell'area ». Un piccolo espediente che peraltro può trarci da una situazione imbarazzante.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero chiarire che il Ministero dei lavori pubblici non vuole rifiutare la collaborazione del Comune; è preoccupato solo da eventuali lungaggini. Se infatti diciamo « di intesa con il Comune » non lasciamo tale facoltà, *sic et simpliciter* al Sindaco, ma al Consiglio.

VACCARO, *relatore*. Potrebbe essere usata la dizione: « . . . previo parere del Comune, entro 60 giorni, sulla idoneità dell'area da adibire alla costruzione delle case ».

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non vorrei però che l'emendamento proposto dal relatore Vaccaro fosse in contrasto con le specifiche disposizioni che regolano l'edilizia sovvenzionata. Bisogna trovare una dizione precisa per stabilire le funzioni che il Comune dovrebbe svolgere.

VACCARO, *relatore*. Propongo all'approvazione della Commissione un emendamento aggiuntivo all'articolo unico del disegno di legge in discussione, così formulato:

« Il Ministero dei lavori pubblici, ai fini del coordinamento delle costruzioni edilizie nell'àmbito del territorio comunale, richiederà ai Comuni interessati, fissando un congruo termine, di far conoscere, ove lo credano, il programma di espansione edilizia ». Con questo emendamento credo si possano considerare contemperate le diverse esigenze.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono d'accordo.

AMIGONI. Con l'emendamento proposto si intende dire che il Ministero deve fare la sua richiesta al Comune, ma il Comune non è obbligato a rispondere. Se la segnalazione del Comune è fondata, evidentemente il Ministero, avendo avuto la segnalazione, non può non tenerne conto; mi pare quindi che si fa salvo il prestigio dell'autorità superiore, ma si obbliga quest'ultima a sentire il parere di quella inferiore.

PUCCI. Perchè nella formulazione dell'emendamento è detto: « ove lo credano »?

VACCARO, *relatore*. L'obbligo esiste da parte del Ministero, ma da parte dei Comuni la risposta è facoltativa.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Vaccaro, che ne ha testè dato lettura.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura, con l'emendamento aggiuntivo testè approvato.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (2491).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, numero 859, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il terzo comma dell'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, recante modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, contenente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, è modificato come segue:

« Per far fronte all'onere derivante dalla concessione dei contributi ai sensi dei precedenti Titoli II e III è autorizzata la spesa di lire 104.750.000.000 da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per gli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1964-65, secondo la ripartizione seguente:

Lire	7.750.000.000	per	l'esercizio	finanziario	1954-55
»	5.000.000.000	»	»	»	1955-56
»	8.000.000.000	»	»	»	1956-57
»	9.000.000.000	»	»	»	1957-58
»	10.000.000.000	»	»	»	1958-59
»	15.000.000.000	»	»	»	1959-60
»	13.000.000.000	»	»	»	1960-61
»	13.000.000.000	»	»	»	1961-62
»	13.000.000.000	»	»	»	1962-63
»	7.000.000.000	»	»	»	1963-64
»	4.000.000.000	»	»	»	1964-65

TARTUFOLI, *relatore*. Sarò brevissimo, una volta tanto. Con l'approvazione del provvedimento in esame è possibile considerare scongiurata, per sei anni ancora, qualsiasi minaccia di crisi cantieristica nazionale. Merito del Ministro Cassiani l'aver saputo trovare i 30 miliardi di lire che, aggiunti ai 75 stanziati con le leggi 17 luglio 1954, n. 522, e 25 luglio 1956, n. 859, non potranno che apportare benefici evidenti. Ragione per cui ritengo che i colleghi possano approvare il disegno di legge nel testo originario.

PORCELLINI. 30 miliardi per costruzioni navali sono pochini.

CAPPELLINI. Mentre il relatore parla di 30 miliardi, il disegno di legge in esame porta la cifra di 104 miliardi. Si tratta forse di errore di trascrizione?

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. No. Si tratta di un provvedimento estremamente semplice e che non si presta ad equivoci propagandistici. Non è che una integrazione di quanto disposto nella legge del luglio 1956. Dei 74 miliardi originariamente stanziati non erano restati che due miliardi. Cosa si sarebbe potuto fare con tale irrisoria cifra? Si rendeva pertanto necessario reperire altri fondi. Di qui l'integrazione di 30 miliardi, che, aggiunti ai 74 iniziali, portano ad uno stanziamento globale di 104 miliardi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Zucca e Negro: « Elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali » (2095).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Zucca e Negro: « Elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali ».

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Con lo schema di decreto presidenziale che sottoporrò ora all'esame della Commissione, ritengo siano soddisfatte le esigenze prospettate nel disegno di legge d'iniziativa dei senatori Zucca e Negro, concernente la fissazione del limite massimo d'età per l'ammissione a partecipare a concorsi per l'iscrizione nel registro dei lavoratori portuali. Esso dice:

« Il Presidente della Repubblica, visto l'articolo 1331 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327; ritenuta la necessità di apportare alcune modifiche all'articolo 152 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in relazione alla necessità di fissare ad anni 40 il limite massimo d'età per

l'ammissione a partecipare a concorsi per l'iscrizione nel registro dei lavoratori portuali;

udito il parere del Consiglio di Stato;

sentito il Consiglio dei ministri; su proposta dei Ministri di grazia e giustizia e della marina mercantile; di concerto coi Ministri della difesa e dei trasporti; decreta:

Articolo unico.

I limiti di età prescritti dall'articolo 152, primo comma, lettera *a*), del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, fra i requisiti per ottenere l'iscrizione nei registri di cui all'articolo 150, devono essere intesi come requisiti per essere ammessi a partecipare a concorsi banditi a norma del successivo articolo 153.

Il limite massimo d'età, oltre il quale non si può essere ammessi a partecipare a concorsi per l'iscrizione nei registri dei lavoratori portuali, è fissato a 40 anni con riferimento alla data del bando ovvero alla data che nel bando sia espressamente indicata a tale effetto.

Per i concorrenti che abbiano prestato servizio militare, di leva o per richiamo alle armi, in pace o in guerra, il limite massimo d'età è elevato per un periodo esattamente eguale a quello del servizio militare prestato.

Ai concorsi per l'iscrizione nei registri dei lavoratori portuali non sono estensibili le particolari agevolazioni previste da leggi speciali per altri settori di lavoro.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare ».

VOCCOLI. Le norme contenute nello schema di decreto presidenziale di cui l'onorevole Ministro ha testè dato lettura incontrano la mia approvazione.

PRESIDENTE. In assenza degli onorevoli Zucca e Negro, proponenti del disegno di legge in discussione, i quali avevano dichiarato che, ove le norme contenute nello schema di decreto presidenziale predisposto dall'onorevole ministro Cassiani li avessero soddisfatti, avrebbero provveduto formalmente a ritirare il provvedimento di loro iniziativa, e se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta, anche per consentire agli onorevoli proponenti di decidere sull'eventuale ritiro del provvedimento in discussione.

(*Così rimane stabilito*).

Data l'ora tarda, se non vi sono osservazioni, propongo di sospendere la seduta. Riprenderemo la discussione degli altri disegni di legge all'ordine del giorno nel pomeriggio.

(*Così rimane stabilito*).

(*La seduta, sospesa alle ore 13, è ripresa alle ore 18*).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa del deputato De' Cocci: « Norme relative all' inquadramento di personale dei ruoli aggiunti della Amministrazione dei lavori pubblici » (2503)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato De' Cocci: « Norme relative all'inquadramento di personale dei ruoli aggiunti dell'Amministrazione dei lavori pubblici », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il personale dei ruoli aggiunti in servizio presso l'Amministrazione dei lavori pubblici, che alla data di entrata in vigore della presente legge, sia munito del titolo di studio di perito industriale con qualsiasi specializzazione è collocato nel ruolo aggiunto dei geometri del Genio civile; se munito di diploma di abilitazione magistrale è collocato nel ruolo aggiunto dei segretari contabili del Genio civile.

L'inquadramento, di cui al precedente comma, ha luogo semprechè il personale abbia disimpegnato per almeno un biennio mansioni

di concetto e decorre, a tutti gli effetti, dalla data di entrata in vigore della presente legge.

AMIGONI, *relatore*. Rendo noto alla Commissione di aver concordato, con la Commissione finanze e tesoro, le modifiche da apportare al disegno di legge in esame, in quanto esso determina, nella formulazione attuale, alcune incongruenze che vorremmo eliminare.

L'articolo unico ha lo scopo di inserire il personale dei ruoli aggiunti in servizio presso l'Amministrazione dei lavori pubblici, che alla data di entrata in vigore delle presente legge, sia munito del titolo di studio di perito industriale con qualsiasi specializzazione, nel ruolo aggiunto dei geometri del Genio civile; parallelamente, se il personale in questione è munito del diploma di abilitazione magistrale, è collocato nel ruolo aggiunto dei segretari contabili del Genio civile.

Nel secondo comma poi si prescrive un biennio di esercizio compiuto nelle mansioni del grado superiore.

Dai benefici previsti da tale provvedimento rimangono esclusi i funzionari dell'AN.A.S. che hanno gli stessi diritti dei dipendenti beneficiati, cosa che non mi sembra giusta, e vengono dimenticati e lasciati fuori tutti i funzionari che hanno titoli equipollenti a quelli richiesti, nonchè lauree.

Si sarebbe quindi pensato di modificare l'articolo unico e di aggiungere al disegno di legge un articolo, n. 2.

Gli emendamenti da apportare, pertanto, sarebbero i seguenti:

al primo comma dell'articolo unico, che diventerebbe articolo 1, alla seconda riga, si dovrebbero aggiungere, dopo le parole « dei lavori pubblici » le parole « e dell'A.N.A.S. »;

il secondo comma dello stesso articolo dovrebbe essere sostituito dal seguente:

« L'inquadramento, di cui al precedente comma, ha luogo semprechè il personale abbia disimpegnato per almeno tre anni, riportando la qualifica di " ottimo ", mansioni di concetto e decorre, a tutti gli effetti, dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Anche quest'ultima modifica ritengo sia necessaria, perchè noi sappiamo che vi sono dei funzionari che hanno delle qualifiche molto basse e non li si vuole inquadrare nell'Amministrazione con qualifiche elevate; il servizio da considerare, quindi, deve essere stato disimpegnato per tre anni e lodevolmente.

Appare infatti opportuno prolungare il periodo del servizio valido per il passaggio di categoria fino al limite di tre anni.

Sarebbe infine necessario introdurre un secondo articolo, riguardante i funzionari che hanno titoli di studio equipollenti a quelli richiesti o lauree; detto articolo dovrebbe essere del seguente tenore:

« Il personale dei ruoli aggiunti e quello non di ruolo di qualsiasi categoria in servizio presso l'Amministrazione dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S. che sia in possesso di uno dei titoli di studio prescritti per l'accesso ad una categoria superiore è inquadrato nella categoria corrispondente al titolo di studio posseduto a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, semprechè abbia disimpegnato per almeno un triennio, riportando la qualifica di ottimo, le mansioni proprie del titolo di studio posseduto ».

Con questa disposizione noi confermiamo che i funzionari, i quali devono poi passare in ruolo, ottengono il riconoscimento delle mansioni già svolte e vengono ad avere uno stipendio inerente alle mansioni che svolgono; per essere promossi, poi, potranno espletare i normali concorsi.

PUCCI. Desidererei avere una spiegazione: coloro che non hanno titolo di studio e che occupano posti che dovranno essere occupati da funzionari in possesso dei prescritti titoli di studio, potranno rimanere in servizio?

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo al senatore Pucci che si tratta in questo caso di funzionari del ruolo aggiunto per i quali non v'è pianta organica e che quindi esplicano determinate mansioni ma che non sono inquadrati nella pianta organica del Ministero. Furono a suo tempo assunti, poi venne la legge del 1948 che bloccò le assunzioni senza concorso, e in seguito furono emanate delle leggi che sanarono la posizione di questi avventizi, creando i cosiddetti ruoli aggiunti, che però sono ad esaurimento. Comunque ora ci sono molti funzionari che hanno il

trattamento economico che compete a quelli dei ruoli aggiunti, ma che di fatto esercitano mansioni non corrispondenti al compenso economico che percepiscono, mansioni invece rispondenti al titolo di studio che hanno. Si determina quindi realmente uno stato di disagio causato dal fatto che tali funzionari vengono pagati per delle mansioni inferiori a quelle che effettivamente svolgono. Con il disegno di legge in discussione si stabilisce che la mansione che è stata effettivamente attribuita loro in questi ultimi anni viene riconosciuta tanto giuridicamente quanto ai fini del trattamento economico.

PUCCI. Vorrei rilevare che a me risulta che c'è del personale che non ha titoli di studio e che occupa dei posti che dovrebbero essere occupati da impiegati muniti di titoli di studio: ad esempio il posto che dovrebbe essere occupato da un impiegato che abbia almeno il diploma di geometra è occupato da personale che ha quella capacità, ma non il titolo di studio occorrente.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo che il provvedimento in questione non possa sanare una situazione di questo genere.

AMIGONI, *relatore* Desidero far presente al collega Pucci che le situazioni rimangono quelle che sono perchè con il disegno di legge in discussione non si prevedono spostamenti, solo noi riconosciamo ad alcuni dipendenti il trattamento economico corrispondente alle mansioni svolte.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Ricordo alla Commissione che all'articolo unico di cui ho dato testè lettura è stato presentato dal relatore, senatore Amigoni, un emendamento tendente ad aggiungere al primo comma, rigo secondo, dopo le parole « dei lavori pubblici » le parole « e dell'A.N.A.S. ».

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Amigoni.

(*È approvato*).

Un altro emendamento è stato presentato dal senatore Amigoni all'articolo unico, tendente a sostituire il testo del secondo comma con altro, del seguente tenore:

« L'inquadramento, di cui al precedente comma, ha luogo semprechè il personale abbia disimpegnato per almeno tre anni, riportando la qualifica di ottimo, mansioni di concetto e decorre, a tutti gli effetti, dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal relatore al secondo comma dell'articolo unico.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvato*).

Un altro emendamento è stato presentato dal senatore Amigoni, tendente ad aggiungere un secondo articolo all'articolo unico, che diventerebbe pertanto articolo 1. Tale emendamento aggiuntivo è del seguente tenore:

Art. 2.

Il personale dei ruoli aggiunti e quello non di ruolo di qualsiasi categoria in servizio presso l'Amministrazione dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S. che sia in possesso di uno dei titoli di studio prescritti per l'accesso ad una categoria superiore è inquadrato nella categoria corrispondente al titolo di studio posseduto a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, semprechè abbia disimpegnato per almeno un triennio, riportando la qualifica di ottimo, le mansioni proprie del titolo di studio posseduto.

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Amigoni, di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Romano Domenico: « Perequazione della misura del contributo dello Stato nella spesa occorrente per la costruzione di case in zone sismiche » (2396).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Romano Domenico: « Perequazione della misura del contributo dello Stato nella spesa occorrente per la costruzione di case in zone sismiche ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico alla Commissione che la Commissione finanze e tesoro ha dato parere contrario al provvedimento in esame; tale parere è del seguente tenore:

« Se il disegno di legge vuole avere effetto retroattivo, con applicazione dall'entrata in vigore della legge 2 luglio 1949, n. 408, anche per i sussidi fino ad oggi concessi, manca la copertura finanziaria e pertanto il parere non può essere che contrario.

Anche senza effetto retroattivo, peraltro, il disegno di legge non sembra giusto, perchè mentre la legge n. 409, parlando di fabbricati da ricostruire, stabilisce dei contributi fissi, la legge n. 408 fissa dei contributi che possono essere stabiliti dal Ministro e quindi non v'è ragione per cui si debba prescrivere un contributo minimo. Penserà il Ministro a valutare quale potrà essere il contributo concedibile. Se si vuole concedere un beneficio per il futuro alle zone di cui si interessa l'onorevole proponente, si potrà disporre che il contributo possa essere concesso fino alla misura massima consentita, per la ricostruzione di edifici distrutti in seguito ad eventi bellici, dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1949, n. 409. Ma bisognerà che la norma chiarisca bene che non si applica alle costruzioni già effettuate o ai contributi già concessi ».

ROMANO. Desidero precisare che il disegno di legge da me presentato ha valore per l'avvenire e non per il passato.

PRESIDENTE. Noi prendiamo atto che l'affermazione della 5ª Commissione, per quanto concerne la retroattività della norma in esame, non risponde a realtà ed è infondata.

ROMANO. Non si riesce a capire perchè due fabbricati che sorgono nello stesso Comune, su area contigua, debbano percepire l'uno un contributo del 5 per cento e l'altro quello del 2,5 per cento.

La ragione per cui ho presentato il disegno di legge all'ordine del giorno è la seguente; la legge del 25 giugno 1949, n. 409, che stabiliva i contributi per la costruzione e la riparazione delle case danneggiate dalla guerra ha stabilito che, per le costruzioni e le riparazioni che si dovevano eseguire in zone sismiche di prima e seconda categoria, il contributo statale doveva essere concesso in misura non già del 4 per cento, ma del 5 per cento per la prima categoria e del 4,35 per cento per la seconda. Questo era motivato dal fatto che nelle zone sismiche si deve costruire con dei sistemi tecnici speciali, agli effetti del terremoto. Poi è venuta una legge successiva (la legge n. 408 del 2 luglio 1949) e in tal sede non si è detto niente. Ho riferito personalmente su tale legge, ed ero a perfetta conoscenza del fatto che per le costruzioni asismiche occorre una maggiore spesa; il Consiglio superiore dei lavori pubblici, all'epoca in cui furono dettate le prime norme, che erano giustamente rigorose, aveva calcolato questo maggior costo in un terzo della spesa. Io, come relatore, dissi che l'estensione delle norme più favorevoli per le costruzioni asismiche era logica e rispondeva ad un criterio di giustizia.

Il Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, che trovò giusto ed esatto il mio punto di vista disse che, siccome la legge n. 408 non stabiliva niente e lasciava la questione alla discrezione del Ministro, era bene che fosse applicato lo stesso contributo che si applicava in base alla legge n. 409. In mia presenza, quando si discusse di questa situazione, egli chiamò il Direttore generale chiedendogli di fare una statistica per vedere a quale spesa si sarebbe andati incontro e quali erano le cooperative edilizie che avevano in corso costruzioni asismiche.

Questa indagine ha richiesto del tempo: frattanto il Ministro è cambiato, ed allora io ho

presentato il disegno di legge in esame per ovviare a questo inconveniente.

Se si nega l'approvazione al provvedimento in discussione si compie una grande ingiustizia.

Noi vediamo, nella città di Reggio Calabria, che si costruiscono due fabbricati, nel rione Musolino; uno ha il contributo del 2,50 per cento e uno del 5 per cento.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il proposito del senatore Romano Domenico è quello di creare una perequazione nei confronti di coloro che costruiscono, con i contributi dello Stato, alloggi a tipo popolare nelle zone sismiche e quindi il suo punto di vista non può non essere condiviso.

Ritengo però che la formulazione dell'articolo 1 dovrebbe essere modificata, perchè, mentre la legge che è richiamata dall'onorevole proponente prevede un concorso dello Stato nel pagamento degli interessi, senza prestabilire quale deve essere la misura e lasciando alla facoltà del Ministero di stabilire la percentuale di essi, viceversa la maggiorazione, che il senatore Romano Domenico propone a favore di chi costruisce nelle zone sismiche, è stabilita con una percentuale fissa, che è quella della legge 25 giugno 1949, n. 409. In conseguenza questa situazione potrebbe portare ad un'altra ingiustizia: cioè, mentre il contributo per le zone sismiche sarebbe necessariamente del 5 per cento o del 4,35 per cento, nelle altre zone la percentuale del contributo, lungi dall'essere fissata, potrebbe essere stabilita con criteri discrezionali.

Per armonizzare tutto il sistema occorrerebbe allora che l'ultima parte dell'articolo 1 non stabilisse che « la misura non potrà essere inferiore a quella stabilita per la ricostruzione di edifici distrutti in seguito ad eventi bellici, dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1949, n 409 », (il che rappresenta una misura fissa), ma sarebbe invece opportuno dire che « il contributo viene elevato in misura pari alla percentuale di maggiorazione prevista dal terzo comma dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1949, n. 409 ».

Applicando questa norma, se il Ministero dei lavori pubblici concede in tutte le zone un contributo del 4 per cento, alle zone sismiche darà il 5 per cento o il 4,35 per cento; ma se dovesse dare il 2 per cento in tutte le altre zone, allora in queste zone particolari darà il 3 per cento o il 2,35 per cento.

PRESIDENTE. Accogliendo le proposte formulate dall'onorevole Sottosegretario ritengo che dovrebbero ritenersi superate le difficoltà sollevate dalla Commissione finanze e tesoro.

ROMANO. Dopo i chiarimenti e le considerazioni fatte dal rappresentante del Governo, dichiaro di accettare le modifiche da lui proposte.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 2 luglio 1949, n. 408, è sostituito dal seguente:

« Tali contributi saranno corrisposti in misura costante per 35 anni e saranno commisurati ad una percentuale della spesa riconosciuta ammissibile. Per le case da costruire in Comuni nei quali è obbligatoria l'osservanza delle norme tecniche ed igieniche di edilizia per le zone sismiche, la misura non potrà essere inferiore a quella stabilita per la ricostruzione di edifici distrutti in seguito ad eventi bellici, dallo articolo 1 della legge 25 luglio 1949, n. 409 ».

Ricordo alla Commissione che al suddetto articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire le ultime quattro righe, dopo le parole « zone sismiche », con le seguenti: « il contributo viene elevato in misura pari alla percentuale di maggiorazione prevista dal terzo comma dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1949, n. 409 ».

ROMANO. Desidererei sottoporre all'onorevole Sottosegretario ed alla Commissione un emendamento che vorrei apportare all'articolo 1 del provvedimento in esame: sta bene che il disegno di legge non ha e non può avere effetto retroattivo, però dovremmo menziona-

re nel testo: « tutte le costruzioni in corso », cioè tutte quelle non ancora ultimate.

AMIGONI. Ritengo che in tal caso si incorrerebbe di nuovo nell'opposizione della 5ª Commissione.

ROMANO. Si verificano spesso dei casi in cui, se il Ministero finanzia una cooperativa per 50 milioni ed il programma di costruzione della cooperativa è di 80 milioni, successivamente il Ministero dà un contributo integrativo.

PRESIDENTE. Vorrei far rilevare al senatore Romano che, aderendo alla sua proposta, verremo ancora a trovarci di fronte all'opposizione della Commissione finanze e tesoro.

ROMANO. Dopo le osservazioni che sono state fatte, dichiaro di non insistere nella mia proposta di emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal Governo all'articolo 1, e di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e ritiro del disegno di legge d'iniziativa del senatore Angelilli: « Istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia » (241).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Angelilli: « Istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia ».

Dichiaro aperta la discussione generale, e poichè di questo provvedimento sono io stesso relatore, riferisco brevemente sul merito del disegno di legge in discussione.

Il problema dello sviluppo del porto di Civitavecchia è di grande importanza sia dal punto di vista tecnico che economico.

Alla fine della guerra si era parlato di saldare più direttamente, sotto il profilo economico, il porto di Civitavecchia con il proprio retroterra, collegandolo direttamente a Orte.

Fu allora studiata, con molte polemiche di carattere locale e tecnico, la istituzione di una nuova ferrovia Civitavecchia-Orte, la quale però, dato che esiste già il collegamento tra Civitavecchia e Terni, risultava destituita di importanza e di efficacia per i fini che si volevano perseguire.

Il problema dello sviluppo del porto tirrenico di Civitavecchia è legato alla economia del medio Tirreno, alla estensione della zona di influenza nel retroterra e soprattutto allo sviluppo di Roma verso il mare, per cui è opportuno risolverlo con particolare riguardo.

Il porto di Civitavecchia ha bisogno di essere sistemato in maniera organica, per raggiungere lo sviluppo necessario ad assolvere la sua funzione marittima di interesse internazionale.

Il problema delle zone industriali va studiato nel suo complesso in modo di non ledere interessi di equilibrio commerciale.

Desidero sottoporre all'onorevole Ministro un quesito: nel caso particolare, con la istituzione di un Consorzio per il porto di Civitavecchia si determina un potenziamento del traffico (agli effetti di incrementarlo nei confronti della Sardegna e dei porti mediterranei), oppure si crea una limitazione?

Le tesi sono opposte: alcuni pensano che la istituzione del Consorzio, il quale deve attingere il suo reddito solo dal traffico del porto, produrrebbe l'aumento del costo dello scarico delle merci e tenderebbe, quindi, a restringere la zona di influenza del porto; altri, invece, prevedono che con tale istituzione, pur aumentando il costo dello scarico, verrebbero migliorate e ammodernate le attrezzature di carico e

scarico delle merci con conseguente alto beneficio del traffico.

Tale questione è stata prospettata nel disegno di legge presentato dal senatore Angelilli, da lui successivamente emendato, e sul quale la Commissione finanze e tesoro si è pronunciata favorevolmente per quanto riguarda il lato finanziario.

ANGELILLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sono molti anni ormai che vengono sollecitate provvidenze in favore del porto di Civitavecchia: il disegno di legge al nostro esame porta la data del 9 dicembre 1953, ma il problema è di molti, anzi di moltissimi anni anteriore. Si suole infatti far risalire la crisi del porto di Civitavecchia alle dolorose vicende belliche che lo hanno quasi totalmente distrutto, ed in realtà la più diretta, immediata e palese causa della situazione odierna è stata la guerra; ma la guerra con le sue tremende conseguenze non ha che aggravato le condizioni in cui da oltre 80 anni vive, o piuttosto si sforza di non morire, quello che fu un tempo un porto ricco e glorioso.

Civitavecchia era infatti il porto di Roma, il vero porto di Roma, quando Roma era soltanto Capitale dello Stato Pontificio: quando Roma divenne la Capitale d'Italia sarebbe stato logico aspettarsi che tale ruolo, derivante dalla sua vicinanza alla città, le sarebbe restato affidato. E si studiarono, infatti, diversi progetti di rimodernamento e di ampliamento delle attrezzature e dei bacini, ma senza che mai il problema fosse decisamente e concretamente affrontato. Vennero sì eseguite delle opere, ed era inevitabile, se non altro per adeguare sia pure parzialmente nel tempo il porto ai progressi della navigazione, ma furono eseguite senza coordinamento e senza organicità, sì che non è errato affermare che da quando, nel giugno 1874, Civitavecchia ha perduto la sua franchigia portuale, ha iniziato a percorrere una parabola discendente, laddove altri porti che nello stesso periodo svolgevano un volume di traffici pari al suo, prendevano nuovo e maggiore sviluppo, grazie alla grandiosità delle opere che vi venivano eseguite.

Sarebbe forse troppo difficile e complesso ricercare i motivi che portarono a trascurare sì gravemente il porto di Civitavecchia nei confronti di altri scali; forse questi motivi non esistono neppure, forse non si è trattato di deliberata volontà ma solo dell'occasionale concatenarsi di imponderabili fattori negativi, di circostanze avverse, ma il fatto che Civitavecchia fu trascurata, nonostante i progetti, le proposte, le promesse, è una realtà.

Non è per fare un inutile postumo processo al passato, più o meno recente, che ho voluto fare questi remoti riferimenti, ma solo per dimostrare come in effetti il problema del porto di Civitavecchia non sia un problema di oggi, e come non da oggi soltanto questo problema sia stato dibattuto; senza successo, purtroppo, tanto che oggi si ripropone in termini che non si differenziano gran che da quelli in cui si pose fin dall'inizio, se non per quanto riguarda le caratteristiche tecniche, legate naturalmente al progresso della navigazione e dei traffici. Si propone pressochè identico, dunque, ma con più viva ed intensa drammaticità, perchè ormai si sintetizza nell'alternativa di una vera, effettiva, concreta rinascita che consenta a questo scalo tirrenico di inserirsi nella vita più attiva dei traffici mercantili moderni e di ridiventare l'autentico porto di Roma e del Lazio, o del definitivo, progressivo, inesorabile tramonto. Per quanto possa apparire soltanto una romantica esagerazione, tale dilemma è invece il risultato di un'analisi sull'andamento dei traffici portuali di Civitavecchia, che si fanno gradualmente più scarsi e più poveri, e sempre più scarsi e più poveri si faranno se Civitavecchia non potrà offrire un porto modernamente attrezzato e capace di corrispondere alle esigenze e ai progressi della navigazione.

Questo fatto tuttavia, per quanto doloroso, potrebbe anche non apparire determinante ai fini di un intervento per la salvezza di Civitavecchia, che potrebbe avere soltanto un significato ed un'ispirazione sentimentali, qualora il meccanismo economico, nell'arida ma incontrovertibile realtà delle sue leggi, escludesse più o meno lentamente questo antico emporio dalla palestra dei traffici marittimi. Non sarebbe la prima volta che nelle vicende della storia e dell'economia si verificano simili avvenimenti.

Ma se nell'osservazione dei fenomeni economici non possono far testo nè proporre sugge-

rimenti impulsi e motivi sentimentali o storici, valgono, all'incontro, le cifre. Ed è il linguaggio delle cifre che patrocina la causa di Civitavecchia e del suo porto. Per convincersene, ove occorresse, basta pensare che ogni anno giungono a Roma e nel Lazio dalle 300 alle 400 mila tonnellate di merci provenienti dal porto di Genova. Tali merci sono gravate da una maggiore spesa di trasporto che, in rapporto al percorso di circa 500 chilometri, raggiunge la spesa di 4000 lire per ciascuna tonnellata. Si tratta in totale, quindi, di qualcosa come un miliardo e mezzo di lire. Un miliardo e mezzo in più sul costo della merce, che incide, naturalmente, sul prezzo di mercato. Altre 100 tonnellate giungono a Roma e nel Lazio da Napoli e sono gravate da un costo di trasporto di 2.000 lire a tonnellata per un totale di 200 milioni. A questa somma che raggiunge in complesso la cifra di 1 miliardo e 700 milioni, bisogna aggiungere la spesa di trasporto per combustibili liquidi da Napoli o Livorno per Civitavecchia e il suo retroterra, e che raggiunge gli 800 milioni. A 3 miliardi e mezzo ammonta l'analoga spesa necessaria a trasportare a Roma il milione di tonnellate annue di combustibile liquido necessario al rifornimento della città. Un totale di sette miliardi. Sette miliardi di pura e semplice spesa di trasporto dai porti di arrivo alla destinazione: un maggiore costo che potrebbe essere risparmiato a tutto vantaggio dell'economia romana e laziale, ove il porto di Civitavecchia fosse posto in condizione di assolvere il compito che la posizione geografica e la tradizione storica gli assegnano, quello cioè di essere lo scalo della regione. Ho citato degli esempi riferendo qualche dato; altri dati potrebbero offrire nuovi esempi, ma in sostanza avrebbero valore di pura e semplice conferma di una verità talmente lapalissiana da non richiedere conferme.

Penso infatti che sull'importanza di Civitavecchia come naturale porto di Roma, come scalo della regione umbro-laziale, come capolinea della Sardegna, non possano esistere dubbi o titubanze: di conseguenza non possono esistere dubbi o titubanze sulla necessità di creare le condizioni affinchè questo porto viva e prosperi.

Esistono le premesse di tali condizioni nel disegno di legge che è al nostro esame? Debbo dire, onorevole Presidente ed onorevoli colleghi, che sono molto perplesso nel rispondere. Il disegno porta, è vero, il mio nome ma nel corso di lunghe e minuziose analisi, con gli emendamenti e le mutilazioni conseguenti alle osservazioni avanzate dalla Commissione finanze e tesoro, è talmente diverso da quello che ho avuto l'onore di presentare anni addietro, che sono molto incerto sulla sua reale efficacia e sulla sua operante attuazione. Indubbiamente le remore e le difficoltà che ha incontrato lo studio di questo problema si deve alla sua stessa complessità, trattandosi di materia che interessa diversi settori della struttura statale. Nella speranza di trovare un coordinamento razionale dei molteplici aspetti della questione fu proposto dal Comitato parlamentare di Civitavecchia presieduto dal collega Azara un incontro dei Ministri più direttamente interessati, i Ministri, cioè, della marina mercantile, dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro, dei trasporti, dell'industria. Dando prova di grande sensibilità tutti questi Ministri, e con essi l'onorevole Campilli nella sua qualità di Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, aderirono alla proposta, dicendosi pronti a discutere il problema in un incontro collegiale. Le trattative, arenatesi con la crisi del Governo Segni, non si conclusero, tuttavia, nemmeno in un secondo tempo, dato che, mentre nessuno dei Ministri invitati ad esaminare la questione prendeva l'iniziativa della riunione, le sollecitazioni del Comitato parlamentare e i voti di Convegni indetti per la discussione del problema non trovavano che platoniche assicurazioni. Non intendo certo con queste osservazioni fare il menomo appunto ad alcuno e mi rendo perfettamente conto delle difficoltà oggettive di concentrare l'attenzione di un sì considerevole numero di Ministri, ciascuno preso da tante e non procrastinabili cure del proprio Dicastero, su un unico problema, la cui importanza può non apparire essenziale come è in realtà, nei confronti di altri problemi. Vi sono stati, è vero, riunioni ed incontri tra rappresentanti qualificati dei vari Ministeri, presso la Marina mercantile con la

partecipazione dei rappresentanti della Camera di commercio e di parlamentari: tali riunioni avrebbero dovuto precedere e preparare quella a più alto livello tra i Ministri competenti. Non essendo avvenuta quest'ultima riunione, anche per l'imminente chiusura della Camera, è mancato al progetto che è al nostro esame quel necessario approfondimento che ne avrebbe consentito una più concreta prospettiva prima che la 7ª Commissione senatoriale fosse chiamata a pronunciarsi in sede deliberante. Ad accrescere la mia perplessità si aggiunge la prossima scadenza del mandato della Camera dei deputati, scadenza che renderebbe problematico l'esame del disegno da parte dell'altro ramo del Parlamento, quand'anche avesse ottenuto l'approvazione della 7ª Commissione senatoriale in sede legislativa. Ed era invece dall'esame della Camera dei deputati che io mi auguravo che il disegno di legge venisse ripristinato nel suo testo primitivo e con emendamenti che tenessero conto della realtà della situazione e consentissero una soluzione del problema che non fosse apparente e fittizia, ma concreta e definitiva. Tutto questo allo stato delle cose è pressochè impossibile, e l'insufficienza del progetto nella fisionomia che è venuta assumendo, non darebbe neppure ad un'eventuale approvazione da parte della Commissione quel significato simbolico di impegno morale o quella testimonianza di consapevole coscienza della necessità di dare un futuro a Civitavecchia, quale avrebbe potuto avere l'approvazione di un disegno di legge più ampio e che anche più vasta proiezione avrebbe potuto trovare nel corso della discussione.

A mio avviso approvare il disegno di legge nell'attuale formulazione, se non vi sono possibilità di ripristino o di integrazione, suonerebbe quasi una beffa alla lunga attesa della popolazione di Civitavecchia, e potrebbe significare, e sarebbe anche più grave, un serio pregiudizio per una completa impostazione di tutto il problema.

Quello dell'Ente portuale non è infatti che uno dei molteplici aspetti del problema della ripresa di Civitavecchia, problema che non può altresì disgiungersi da quello della istituzione di una zona industriale, oggi che si sta provvedendo all'approvvigionamento idrico, da quello della creazione del porto franco, da quello delle comunicazioni, aspetti questi che debbono, almeno per il momento, essere accantonati, e per un fatto contingente di tempo e perchè, in particolare per quanto riguarda la zona industriale, la Camera dei deputati ha rinviato alla prossima legislatura l'esame, su scala nazionale, dell'argomento.

In queste circostanze l'istituzione dell'Ente portuale potrebbe addirittura essere controproducente, perchè legherebbe ad un fatto specifico la futura impostazione del problema. In sè e per sè l Ente portuale non è una soluzione e neppure un elemento determinante per la rinascita di Civitavecchia: è soltanto un mezzo, uno strumento, un espediente che potrebbe permettere il raggiungimento del fine ultimo che è quello di trasformare Civitavecchia in un porto moderno, attrezzato, funzionante. Se lo stesso fine si può raggiungere con altri mezzi, e si può fare, lo si faccia. La via per raggiungere la meta è, anzi, tracciata perchè fin dal 1950 è stato approvato il piano regolatore capace di adeguare lo scalo di Civitavecchia alle più moderne esigenze del traffico marittimo: si attui finalmente quel piano regolatore e il problema verrà automaticamente risolto.

È per questo che io ritengo che, piuttosto di discutere questo disegno di legge e magari di approvarlo nella sua limitata e parziale impostazione, dando così una parziale e ormai inadeguata soluzione ad un problema tanto complesso, sarebbe opportuno che la Commissione, conscia della necessità di provvedere al domani di Civitavecchia, invitasse con un suo esplicito voto il Governo a studiare nella sua interezza l'argomento, predisponendo i provvedimenti atti a definirlo compiutamente.

È probabile che una tale conclusione non mancherà di deludere gli abitanti di Civitavecchia che attendono con ansia la soluzione dei problemi del porto, ma sono peraltro sicuro che una più tranquilla meditazione li convincerà che l'interesse della loro città suggerisce di attendere, piuttosto che concludere con un frettoloso e lacunoso provvedimento, destinato a trascinarsi per chissà quanto tempo e con quali risultati, nelle more del suo perfezionamento parlamentare, e a deludere le loro aspettative.

È quindi con la coscienza di operare per il presente interesse ed il futuro sviluppo di Civitavecchia che io non insisterei nel mio disegno di legge, pregando la Commissione di approvare il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione permanente del Senato, preso in esame in sede deliberante il disegno di legge di iniziativa del senatore Ugo Angelilli, concernente l'istituzione dell'Ente portuale di Civitavecchia, mentre sostanzialmente aderisce alle proposte prospettate,

considerato che nel breve scorcio di legislatura sarebbe difficile che il disegno di legge fosse approvato dall'altro ramo del Parlamento, considerato inoltre che la Camera dei deputati ha rimandato alla prossima legislatura la trattazione del problema dell'istituzione di nuove zone industriali,

considerato che la creazione di una zona industriale è elemento connesso allo sviluppo portuale di Civitavecchia e correlativo quindi alla istituzione dell'Ente portuale, nonchè a quella, eventuale, di un punto franco, e dovrebbe essere trattato soltanto successivamente ed essere oggetto di altro provvedimento legislativo,

considerato che il potenziamento e lo sviluppo del porto di Civitavecchia si ravvisa necessario, oltre che per assicurare l'avvenire della città, anche per far sì che il porto tirrenico corrisponda alle crescenti esigenze mercantili della capitale, della Sardegna e del vasto retroterra umbro-laziale, influendo sui prezzi, favorendo l'approvvigionamento, incrementando i traffici e i commerci,

impegna il Governo a presentare al Parlamento, entro il 31 marzo 1959, un organico provvedimento di legge che, tenendo conto dei suoi vari aspetti, risolva definitivamente il problema del porto di Civitavecchia, onde sia raggiunto il fine fondamentale del suo potenziamento, dello sviluppo dei traffici, dell'esecuzione delle opere marittime e ferroviarie necessarie ».

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Il Presidente Corbellini ha posto nei suoi giusti termini il problema che si presenta all'esame della Commissione, avendolo definito complesso. Nessuno più di me e del senatore Angelilli — il quale si è tanto adoperato, insieme con altri colleghi, per la soluzione del problema — può dire quanto tale definizione sia esatta. In questi ultimi mesi mi sono incontrato più volte con funzionari del mio Ministero e con una commissione che rappresentava gli interessi di Civitavecchia — commissione della quale facevano parte anche alcuni parlamentari, tra i quali il senatore Azara — ed insieme abbiamo discusso e dibattuto a lungo il problema. Io credo che i componenti di tale commissione abbiano riportato netta la sensazione, per non dire la prova, dell'interesse con cui il Ministero della marina mercantile ha affrontato il problema di Civitavecchia; come hanno potuto personalmente rilevare la portata degli elementi che si sono andati a mano a mano raccogliendo. Nel corso di tali riunioni, particolarmente dell'ultima, in ordine di tempo, si è manifestata l'opinione che fosse indispensabile un incontro, in relazione al problema di cui sopra, tra i Ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e della marina mercantile. Tale riunione non si è tenuta. Il senatore Angelilli dice — in perfetta buona fede, certo, e può anche essere una tesi rispondente a realtà — che uno dei Ministri avrebbe dovuto provvedere a convocare gli altri. In verità, io pensavo che dovesse essere la Commissione stessa a rendersi promotrice di tale riunione. Sta di fatto, comunque, che da un giorno all'altro ci siamo trovati di fronte al disegno di legge presentato dal senatore Angelilli, assegnato, prima in sede referente e poi in sede deliberante, alla 7ª Commissione del Senato.

Perchè mai il problema è complesso? Anzitutto per il motivo che è stato illustrato dal Presidente Corbellini, quando ha parlato, e giustamente, di tesi opposte. Si è detto, infatti, che il Consorzio portuale dovrebbe attingere le sue entrate dal traffico del porto; si è anche detto che si dovrebbe provvedere alla creazione di attrezzature, le quali consentissero di far sostare le navi, nel porto di Civitavecchia, il minor tempo possibile. Ap punto per tale duplicità di tesi sarebbe opportuno, per non dire indispensabile, conoscere il parere del Ministro dell'industria e commercio sull'argomento: perchè è chiaro che il fatto di gravare la mano con balzelli sulle

merci imbarcate e sbarcate, e quindi sul traffico, può destare preoccupazione e compromettere il traffico stesso, e quindi l'avvenire, del porto di Civitavecchia; possibilità, questa, che io non affermo debba realizzarsi, ma che comunque costituisce il succo di una delle due tesi in contrasto.

A sua volta, il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe intervenire nella discussione del problema, inquantochè i lavori che vengono proposti dal disegno di legge in discussione dovrebbero essere eseguiti e finanziati dal Ministero dei lavori pubblici: cioè, il Consorzio dovrebbe sostituirsi in un certo senso al Ministero dei lavori pubblici per disporre la esecuzione delle opere marittime, e lo stanziamento dovrebbe passare dal bilancio di tale Ministero addirittura al bilancio del Consorzio.

Il senatore Angelilli, nell'ansia legittima, spiegabilissima, di bruciare le tappe, ha previsto tutto questo nel suo disegno di legge, ed ha disposto le cose in modo tale da stabilire che il Consorzio possa contrarre dei mutui per le opere indispensabili alla sua attività. Tali opere dovrebbero rappresentare, in un certo senso, la premessa al Consorzio, altrimenti il disegno di legge rimarrebbe praticamente inoperante, anche se approvato dai due rami del Parlamento.

Prescindendo dalla questione di principio, ho voluto compiere delle indagini ed ho appurato — in via di massima — che le opere previste nel provvedimento verrebbero a costare intorno ai 7 miliardi di lire. Non mi sono fermato a tale risultato, ma sono andato oltre. Mi sono chiesto: vi sono in Italia dei Consorzi che hanno funzionato così come si vorrebbe far funzionare il Consorzio di Civitavecchia? Perchè anche questo poteva costituire un dato indicativo. Mi si è risposto che, fino ad oggi, nessun Consorzio ha agito in Italia in tale maniera. È sorto allora il dubbio che l'avesse potuto fare Genova, il cui porto gode di una particolare situazione di autonomia: ed ho fatto svolgere, per scrupolo, indagini anche sulla situazione di Genova. È risultato che Genova, con tutto il suo retroterra, e pur vantando una maggiore autonomia, soltanto a completamento — piccolo, minuscolo completamento — delle opere finanziate ed eseguite dal Ministero dei lavori pubblici, ha contratto mutui per la modestissima somma di 450 milioni di lire, mutui accesi tramite l'Istituto nazionale della previdenza sociale, e che sono stati garantiti dallo Stato, in vista del gettito delle tasse e delle sopratasse di ancoraggio.

Tutto questo bagaglio di elementi, che ho esposto, testimoniano — mi pare sufficientemente — della fondatezza dell'asserto del presidente Corbellini: che si tratta cioè di un problema complesso.

Noi ci addentrammo nello studio di tale complesso problema — come lo stesso senatore Angelilli può testimoniare — intenzionati a venirne a capo nel migliore dei modi, a riconoscimento di uno stato di cose che merita effettivamente tutta l'attenzione degli organi responsabili. Per tale motivo — a prescindere la quanto richiesto nell'ordine del giorno di cui il senatore Angelilli ha testè dato lettura, e che sarò lieto di accogliere, se verrà redatto con formula accettabile — ritengo di avanzare la sola proposta possibile in questo momento: propongo cioè che, riconosciuta l'importanza del problema del porto di Civitavecchia, si addivenga, in sede parlamentare, all'incontro dei Ministri interessati a risolvere tale problema.

Sarà così possibile esaminare la questione in vista delle varie tesi esposte, che indiscutibilmente, peraltro, offrono spunti per un meditato giudizio ed una serena valutazione del problema del porto di Civitavecchia.

Ritengo sia questa la sola proposta onesta che è possibile formulare nel momento in cui sta per essere posto in votazione il disegno di legge in discussione. Non rifiuto cioè di impegnarmi nella trattazione del problema, perchè non ho alcuna intenzione di disconoscerne la importanza; dico solamente che dobbiamo dibatterlo diffusamente, valendoci inoltre dell'apporto di altre competenze tecniche ed amministrative.

TARTUFOLI. Devo aggiungere un elemento a quelli già portati: ero stato incaricato di creare le premesse per un incontro con il presidente dell'E.N.I., onorevole Mattei, per discutere sul porto di Palo. Come è noto, la Purfina aveva deciso di creare a Palo un porto, necessario all'attività dei suoi stabilimenti, per una spesa di 6-7 miliardi di lire, con par-

tecipazione dell'E.N.I. al 50 per cento. Si pensò allora di far presente alla Purfina l'opportunità di spostare la sede della sua attività a Civitavecchia. Purtroppo il progetto non potrà andare a buon fine, in quanto 15 giorni fa mi è stato definitivamente confermato da parte dell'onorevole Mattei che la Purfina farà il porto a Palo, che le operazioni sono già in atto, e che di Civitavecchia non si potrà più parlare.

PRESIDENTE, *relatore*. Mi sono occupato anch'io di tale questione: ho accertato che la Purfina ha scelto la zona di Palo per ragioni tecniche, in quanto esiste colà, dove passava il vecchio Tevere, una falda friatica che si adatta alle esigenze della società.

ANGELILLI. È esatto che il ministro Cassiani ci ha ricevuti, e ricordo perfettamente che fu detto che si sarebbero dovuti incontrare i quattro titolari dei Dicasteri della marina mercantile, del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria e commercio; ma è anche vero che si sono avuti due convegni, presso la Camera di commercio, ai quali hanno partecipato i vari Ministri. Devo aggiungere che il ministro Cassiani ha sempre dimostrato di voler approfondire il problema, cercando di giungere a una soluzione positiva.

VACCARO. Io sarei del parere di rinviare la discussione.

ANGELILLI. Alcuni onorevoli colleghi ed io abbiamo più volte sollecitato la presa in esame del problema riguardante l'istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia; siamo giunti finalmente, dopo tanti indugi, a trattare il problema stesso. Chiedo pertanto al senatore Vaccaro di essere così gentile da voler ritirare la sua proposta di rinvio, perchè ritengo che vi sia la possibilità di arrivare ad una soluzione del problema, sia pure non del tutto soddisfacente, sotto forma di approvazione dell'ordine del giorno da me presentato.

PRESIDENTE. Ricordo alla Commissione che dal senatore Angelilli è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione permanente del Senato, preso in esame in sede deliberante il disegno di legge d'iniziativa del senatore Ugo Angelilli: « Istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia », mentre sostanzialmente aderisce alle proposte prospettate; considerato che nel breve scorcio di legislatura sarebbe difficile che il disegno di legge fosse approvato dall'altro ramo del Parlamento; considerato inoltre che la Camera dei deputati ha rimandato alla prossima legislatura la trattazione del problema della istituzione di nuove zone industriali; considerato che la creazione di una zona industriale è elemento connesso allo sviluppo portuale di Civitavecchia e correlativo quindi alla istituzione dell'ente portuale, nonchè a quella eventuale di un punto franco, che dovrebbe essere trattato soltanto successivamente ed essere oggetto di altro provvedimento legislativo; considerato che il potenziamento e lo sviluppo del porto di Civitavecchia si ravvisano necessari, oltre che per assicurare l'avvenire della città, anche per far sì che il porto tirrenico corrisponda alle crescenti esigenze mercantili della capitale, della Sardegna e del vasto retroterra umbro-laziale, influendo sui prezzi, favorendo l'approvvigionamento, incrementando i traffici e i commerci; impegna il Governo a presentare al Parlamento, entro il 31 marzo 1959, un organico provvedimento di legge, che, tenendo conto dei suoi vari aspetti, risolva definitivamente il problema del porto di Civitavecchia, onde sia raggiunto il fine fondamentale del suo potenziamento, dello sviluppo dei traffici, della esecuzione delle opere marittime e ferroviarie necessarie ».

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Sono veramente spiacente, ma non posso accettare un ordine del giorno così formulato. Non è infatti pensabile che un Governo, il cui mandato sta per scadere — essendo prossima la fine della legislatura di uno dei due rami del Parlamento — possa assumere degli impegni, che finirebbero per riversarsi su di un altro Governo. Prego pertanto di voler sostituire l'ultima parte dell'ordine del giorno di cui è stata data lettura, con altra, esprimente lo invito al Governo a riconoscere l'esistenza e l'importanza dei problemi più volte accennati

e l'intenzione di agevolare, con l'urgenza che il caso richiede, la loro soluzione. È questa una formula che ribadisce il concetto della necessaria soluzione dei problemi di Civitavecchia e che appare più serio, in quanto rivolto ad un Governo che sta per concludere la sua attività.

ANGELILLI. Insisto sul concetto che il Governo deve assumere l'impegno di approfondire il problema, e di porre Civitavecchia e il suo porto nelle condizioni di corrispondere alle esigenze attuali e future. Il Governo deve impegnarsi a presentare al Parlamento un disegno di legge in proposito, entro il 31 marzo 1959.

MINIO. A me sembra che dovrebbe essere anzitutto risolta una questione procedurale: l'ordine del giorno presentato — sia che rappresenti un invito, sia che significhi un impegno per il Governo — implicitamente determina l'accantonamento del disegno di legge in esame. Ed allora occorre decidere se continuare nella discussione del provvedimento, oppure se considerarlo ritirato, per far posto all'ordine del giorno.

ANGELILLI. Ho detto all'inizio della discussione che, nonostante tutte le pressioni e le sollecitazioni da noi esercitate, siamo giunti alla fine della legislatura, se non del Senato, almeno della Camera dei deputati, senza che il problema del porto di Civitavecchia sia stato confortato da una positiva soluzione. Praticamente, anche se noi oggi approvassimo il disegno di legge in discussione, difficilmente esso farebbe in tempo a superare felicemente l'esame della Camera dei deputati: e allora decadrebbe. Preferisco allora ritirare il provvedimento di mia iniziativa (tanto più che esso, con le modificazioni e le mutilazioni che gli sono state apportate, non corrisponde più alle esigenze per le quali era stato presentato), a condizione che sia accettato l'ordine del giorno il quale impegni il Governo a esaminare il problema e a presentare un provvedimento che risolva la critica situazione del porto di Civitavecchia. Se tale impegno non sarà assunto dal Governo, non potrò ritirare il disegno di legge di mia iniziativa.

AMIGONI. Credo che una soluzione possa essere trovata, attenuando la portata degli impegni che il senatore Angelilli vorrebbe che il Governo assumesse.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Mi sembra che la formula da me proposta per l'ultima parte dell'ordine del giorno accolga le istanze del senatore Angelilli e nel contempo tenga presenti le ovvie esigenze di un Governo che sta per concludere il proprio mandato, e che pertanto si trova nella impossibilità di assumere impegni categorici.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè la 7ª Commissione del Senato dovrà esaminare, a suo tempo, il bilancio dei lavori pubblici e quello della marina mercantile, il relatore prega che in tale occasione si tenga conto anche del problema relativo al porto di Civitavecchia.

ANGELILLI. Considerato l'orientamento della Commissione, non mi rimane che ritirare il disegno di legge in discussione e far voti affinchè il prossimo Governo esamini e risolva il grave problema del porto di Civitavecchia.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti il seguente ordine del giorno, che il Governo e il relatore sono favorevoli ad accogliere, e la cui approvazione comporterà automaticamente il ritiro del disegno di legge n. 241, d'iniziativa del senatore Angelilli.

« La 7ª Commissione permanente del Senato, preso in esame in sede deliberante il disegno di legge d'iniziativa del senatore Ugo Angelilli: « Istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia »,

mentre sostanzialmente aderisce alle proposte prospettate;

considerato che, nel breve scorcio di legislatura sarebbe difficile che il disegno di legge fosse approvato dall'altro ramo del Parlamento;

considerato che la Camera dei deputati ha rimandato alla prossima legislatura la trattazione del problema della istituzione di nuove zone industriali;

considerato che la creazione di una zona industriale è elemento connesso allo sviluppo portuale di Civitavecchia, e correlativo quindi alla istituzione dell'ente portuale, nonchè a quella, eventuale, di un punto franco, che dovrebbe essere trattato soltanto successivamente, ed essere oggetto di altro provvedimento legislativo;

considerato che il potenziamento e lo sviluppo del porto di Civitavecchia si ravvisano necessari, oltre che per assicurare l'avvenire della città, anche per far sì che quel porto tirrenico corrisponda alle crescenti esigenze mercantili della capitale, della Sardegna e del vasto retroterra umbro-laziale, influendo sui prezzi, favorendo l'approvvigionamento, incrementando i traffici e i commerci;

invita il Governo a riconoscere l'esistenza e l'importanza dei problemi più volte accennati, e a proporsi di agevolare, con l'urgenza che il caso richiede, la loro soluzione ».

(*È approvato*).

MINIO. Non posso che rimettermi alle decisioni della Commissione, esprimendo l'augurio che, per lo meno nella prossima legislatura, il problema del porto di Civitavecchia possa essere esaminato e risolto. La soluzione di tale problema non deve essere ritenuta pregiudicata dal ritiro, da parte del senatore Angelilli, del disegno di legge di sua iniziativa.

La seduta termina alle ore 19,45.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari