SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 25 GIUGNO 1964

(21ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Norme per l'esecuzione di opere marittime nei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18 » **(591)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 329, 332
BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 332
FABRETTI 331
FERRONI, *relatore* 330

La seduta è aperta alle ore 12,05.

Sono presenti i senatori: Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferroni, Focaccia, Gaiani, Garlato, Giancane, Guanti, Lombardi, Martinez, Restagno, Spasari, Vergani e Zannier.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Battista.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme per l'esecuzione di opere marittime nei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18 » (591) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per l'esecuzione di opere marittime nei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

In deroga a quanto disposto dal Capo III del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, la spesa di lire 250 milioni relativa ad opere marittime indispensabili ed urgenti eseguite nei porti di Monfalcone e Grado situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18, è assunta a totale carico dello Stato.

Detta spesa graverà sul capitolo 140 dello stato di previsione del Ministero dei lavori

pubblici per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

In sede di parere sul presente disegno di legge, la Commissione finanze e tesoro ha comunicato di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento.

F E R R O N I , *relatore*. Il disegno di legge al nostro esame, già approvato dalla Camera in data 13 maggio 1964, prevede una spesa di lire 250 milioni da imputarsi al capitolo 140 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 per spese marittime indispensabili ed urgenti nei porti di Monfalcone e Grado. Tanto indispensabili ed urgenti, che sono state eseguite, tali opere, fin dall'anno 1960 senza peraltro la disponibilità dei fondi per il pagamento delle opere stesse, con l'insorgere di gravami notevoli e con lo svantaggio di costringere il Ministero dei lavori pubblici a dover calcolare, per questo scorcio di esercizio, una spesa per opere del passato, e non attuali o avvenire, come sarebbe pur sempre auspicabile.

Ciò detto, trattandosi in sostanza di una sanatoria di impegni già assunti, potremmo risparmiarci ogni considerazione e passare senz'altro all'approvazione del disegno di legge, del resto già approvato — come ripeto — dall'altro ramo del Parlamento. Ma penso sia opportuno dire alcune cose, sia in ordine ai lavori eseguiti, sia alle ragioni che hanno costretto il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, del tesoro e della marina mercantile, a predisporre un apposito disegno di legge al fine suddetto.

Il porto di Grado è un modesto porto costituito da un canale navigabile che collega la laguna al mare, con due darsene interne e alcuni accosti banchinati; ha attività commerciale irrilevante ma assolve alla importante funzione di porto rifugio, la cui efficienza non può pertanto essere trascurata.

Da ciò i modesti lavori eseguiti in quella occasione assieme a quelli, più impegnativi, per il porto di Monfalcone con il prolungamento della banchina di approdo — e non so bene se anche lavori di escavo — per consentire operazioni di accosto di navi di maggiore stazza varate da quel cantiere. Lavori, come ho detto, ordinati con carattere di urgenza dal Ministro dei lavori pubblici Togni, nel 1960, sollecitati dal cantiere di Monfalcone, dal Comune, dalle autorità provinciali e dai vari Ministeri interessati alla buona funzionalità dei Cantieri riuniti dell'alto Adriatico.

Tutto in regola, dunque: necessità dei lavori, loro urgenza, anticipazione delle spese da parte dello Stato.

Senonchè, in questo caso non vi sarà recupero di sorta, nè in tutto nè in parte, come dovrebbesi giusta le norme della legge fondamentale sulle opere marittime del 2 aprile 1885, n. 3095, che distingue i porti italiani in due categorie: la prima con i porti e le spiagge interessanti la sicurezza della navigazione e a prevalente compito di rifugio o difesa militare; la seconda: porti e approdi a prevalente servizio del traffico commerciale.

Questa seconda categoria è a sua volta divisa in quattro classi, nelle prime tre delle quali i porti sono inscritti in base al tonnellaggio delle merci sbarcate e imbarcate, mentre la quarta comprende tutti quei porticcioli che non raggiungono il limite stabilito dalla legge e le cui spese sono a totale carico dei Comuni.

Per la prima categoria le opere marittime sono a totale carico dello Stato; per la seconda, lo Stato sostiene e anticipa la spesa salvo il rimborso delle quote spettanti agli enti locali interessati ed elencati nei decreti di classifica in base alla ripartizione in millesimi commisurati alla distanza chilometrica di ciascun comune e al reddito globale dei comuni stessi nonchè al presunto vantaggio che questi ritraggono dalle attività portuali. Quindi calcoli complicatissimi, insoddisfacenti spesso; anche se diluite, tali quote, in venti annualità senza interessi.

Monfalcone e Grado, come anche Trieste (la quale ultima vedeva stanziati, con legge 31 marzo 1958, n. 298, ben 45 miliardi per opere pubbliche, dei quali 14 per opere por-

tuali), hanno goduto, dopo la loro acquisizione al territorio nazionale, dello stesso trattamento in vigore sotto il preesistente governo austriaco, che si accollava tutti gli oneri di opere portuali in virtù di un criterio di esclusiva proprietà dei porti stessi da parte dello Stato.

Cosicchè, per più di 40 anni i porti suddetti, e altri minori, altri ora facenti parte dello Stato jugoslavo, hanno avuto un trattamento difforme dagli altri porti italiani il cui regime amministrativo e la cui classificazione è regolata dalla citata legge del 1885.

Indubbiamente tale trattamento rispondeva ad una logica politica ed anche ad una situazione economica particolare, ove si consideri la realtà di quelle amministrazioni locali, assolutamente impotenti a concorrere anche in minima misura alle opere di quei porti, dai quali non erano e non sono in grado di trarre vantaggi di sorta.

Fu iniziata infatti una azione di classificazione sulla base della legge del 1885 dei porti dei territori ex-austroungarici; ma la opposizione degli enti locali, minacciati da oneri per lo più non sostenibili, fu ferma e decisa.

Così che, nel bilancio del Commissariato di Trieste, avente i noti compiti di governo stabiliti da trattati internazionali, erano previsti notevoli stanziamenti per opere marittime ordinarie e straordinarie.

Più tardi, nell'anno 1959, con circolare n. 2714, si stabiliva invece (ciò anche al fine di inserire più strettamente, dal punto di vista legislativo, Trieste al resto della Nazione) che tutte le spese ordinarie prima previste nel bilancio commissariale venissero iscritte nei vari bilanci dell'Amministrazione dello Stato.

Ed è a questo punto che si hanno i rilievi della Corte dei conti che pone in evidenza il contrasto tra il regime adottato per quei porti dal 1918 in poi e la legge fondamentale prima citata. Col risultato che dall'esercizio 1959-60 ogni opera marittima, sia ordinaria che straordinaria, non viene più eseguita nè vengono ammessi a registrazione i decreti già predisposti per l'approvazione di perizie di lavori urgenti e non differibili autorizzati per Monfalcone e Grado.

Un tentativo del ministro Zaccagnini di preparare una legge che sanzionasse per i porti oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1914-18 un regime amministrativo analogo a quello austriaco trovò la netta opposizione del Ministero del tesoro che si dichiarò tutt'al più disposto solo alla sanatoria del passato.

Ed eccoci quindi al disegno di legge n. 591 che, nel suo articolo unico, prevede appunto la sanatoria della spesa di 250 milioni per opere urgenti e indifferibili già eseguite.

Ne propongo qui l'approvazione, resistendo al naturale impulso di una serie di considerazioni sull'assurdità di una situazione che dovrà essere anch'essa sanata in una visione globale delle funzioni e delle condizioni dei porti italiani, di tutti i porti italiani, il cui regime amministrativo dovrà essere fissato sulla scorta di obiettive valutazioni delle situazioni locali, inquadrate però in una visione generale e non più settoriale, come è purtroppo avvenuto in passato, di questo più che importante, essenziale settore dell'economia nazionale.

Auspico, quindi, che con il « piano per i porti » si abbia una serie di disposizioni rispondenti alla realtà attuale e di prospettiva dei porti italiani.

F A B R E T T I . Siamo perfettamente d'accordo su questo disegno di legge. Riteniamo, tuttavia, che si debba approfittare della circostanza per sollecitare l'attuazione della classificazione dei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18, i quali da oltre 40 anni si trovano in una situazione che è in contrasto con la legge fondamentale del 1885, n. 3095, in quanto, non essendo stati mai classificati, debbono essere considerati tutti di quarta classe e le spese debbono essere quindi poste a totale carico degli enti locali interessati.

A parte le osservazioni e i rilievi formulati giustamente dalla Corte dei conti, che ha posto in evidenza il suddetto contrasto, a noi pare che sia necessario normalizzare

al più presto questa situazione, anche in considerazione dello stato di netta inferiorità nel quale attualmente si trovano i porti in parola, particolarmente quello di Trieste, rispetto agli altri porti italiani.

Rivolgendo in questo senso una viva raccomandazione al Governo, il nostro Gruppo dichiara di votare a favore del presente disegno di legge.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo è d'accordo con le osservazioni fatte e raccomanda l'approvazione del disegno di legge.

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

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12.30.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari