

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 19 MAGGIO 1965

(41^a seduta, in sede redigente)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte » (960) (Discussione in sede redigente e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 571, 582, 585, 590, 591
ADAMOLI	575, 577, 579, 580, 582, 586, 587, 590
CHIARIELLO	585
DERIU	580
FABRETTI	582
FLORENA, relatore	572, 586, 587, 591
GENCO	579
RESTAGNO	582
RICCIO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile	587, 589, 591
ROMITA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	590
SIBILLE	577, 583, 591
VIDALI	581, 582, 589

rari Giacomo, Florena, Garlato, Genco, Guanti, Indelli, Martinez, Masciale, Restagno, Spasari, Spataro, Vergani e Vidali.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, interviene il senatore Sibille.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Romita e per la marina mercantile Riccio.

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

Discussione in sede redigente e rinvio del disegno di legge: « Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte » (960)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiarillo, Corbellini, Crollanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Fer-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) · 41^a SEDUTA (19 maggio 1965)

FLORENA, *relatore*. Onorevoli senatori, viene sottoposto al nostro esame il disegno di legge n. 960, presentato dal Governo che comporta l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte.

La relazione predisposta dal Governo illustra in modo esauriente le ragioni che hanno indotto il Governo stesso a presentare il disegno di legge. I precedenti storici dimostrano come fin dal 1918 si ritenne necessaria la istituzione di un Ente autonomo, che allora sorse con finalità piuttosto limitate tanto che ne fu considerata opportuna la soppressione nel 1923, così come si verificò per molti altri Enti portuali.

Nel 1947 si costituì l'Ente portuale Savona-Piemonte con compiti più ampi di quelli che aveva il precedente Ente. Per le ragioni esposte nella relazione ministeriale, e che ritengo superfluo ripetere, si ritiene ora opportuno di potenziare ancora di più l'attuale Ente, e da ciò la presentazione del disegno di legge al nostro esame.

Il porto di Savona, col suo retroterra piemontese, costituisce da tempo uno dei più importanti porti nazionali. La zona eminentemente industriale servita dal porto di Savona determinò in modo prevalente il traffico di carbone con la presenza rilevante anche di altre merci in quantità notevole. Si può rilevare, dai dati relativi al traffico che, malgrado la progressiva riduzione del traffico carbonifero, lo scalo di Savona ha mantenuto una posizione preminente nella graduatoria di traffico dei vari porti nazionali, aumentando la propria attività in rapporto allo sviluppo produttivo che si è determinato nel triangolo industriale padano, a tutti noto.

I dati statistici elaborati dal Ministero della marina mercantile relativi al 1963 mostrano che il porto di Savona occupa le posizioni seguenti rispetto agli altri porti italiani:

SBARCHI:

pasta di legno	1° posto
carbon fossile	2° posto
piriti	2° posto

IMBARCHI:

riso	1° posto
carbon fossile	2° posto
minerali e piriti	3° posto
fertilizzanti	3° posto
prodotti chimici	4° posto

Prodotti siderurgici:

semilavorati	2° posto
finiti	3° posto
in genere	3° posto

Varie:

pesce	4° posto
zucchero	4° posto

Il movimento complessivo del 1963 è stato di 6.707.593 tonnellate (6.015.601 per sbarchi e 691.992 per imbarchi) che pone Savona al 6° posto della graduatoria dei porti italiani; il 5° effettivo ove si consideri che il movimento complessivo di 14.573.776 tonnellate di Augusta è costituito per oltre il 91 per cento di olii minerali e, per il restante 8,5 per cento, da fosfati e fertilizzanti. È da notare, a questo punto, che nei tre scali che occupano le prime posizioni — Genova, Venezia, Napoli — da tempo operano enti autonomi portuali, mentre anche per Ravenna, la quale presenta un movimento maggiore di Savona, valgono considerazioni analoghe a quelle fatte per Augusta.

Circa gli aspetti economici dell'istituzione del nuovo Ente, va rilevato che, al pari di quanto si verificò a Napoli nel 1940 con l'istituzione di quell'Ente autonomo del porto, anche a Savona l'istituendo Ente portuale dovrà assorbire l'Azienda mezzi meccanici, colà in funzione dall'ormai lontano 1927 come gestione diretta delle apparecchiature demaniali di sollevamento da parte della locale Capitaneria di porto; ed in proposito giova notare, ai fini di quella indagine di opportunità economica cui si è accennato, che la predetta Azienda è la maggiore delle sei attualmente in funzione (le altre sono a La Spezia, Livorno, Cagliari, Ancona e Messina) ed ha dimensioni di notevole rilievo.

Senza entrare in dettagli, indico solo che la detta Azienda, nell'esercizio 1963-64 ha trattato 1.700.000 tonnellate circa, sulle 6.600.000 circa imbarcate e sbarcate, con rilevante introito che si aggira intorno ai 380 milioni.

Il totale del bilancio patrimoniale dell'azienda porta lire 1.884.559.377 con beni inventariati per lire 1.508.046.991, cui fa riscontro un fondo ammortamento di lire 818.724.056, pari al 54,29 per cento; ed è bene concludere questi brevi cenni sulle dimensioni economiche dell'Azienda mezzi meccanici di Savona, rilevando come nell'esercizio 1963-64 essa abbia potuto compensare 132 unità lavorative (14 dirigenti e impiegati, 96 operai contrattisti e 22 operai occasionali) con complessive lire 239 milioni e 628.177.

Il complesso produttivo del quale si è fatto ora breve cenno è stato sempre, fin dal suo inizio — come già detto, quasi quarant'anni fa — alle dirette dipendenze della Capitaneria di porto di Savona e, quindi, ha costituito amministrazione diretta della Marina mercantile.

È da auspicare che coloro i quali saranno preposti all'istituendo Ente, e cioè ad un nuovo organo di amministrazione indiretta, vogliano continuare nell'opera altamente meritoria, anche perchè disinteressata, dei funzionari dello Stato che li hanno preceduti.

Ritengo opportuno, in relazione ai problemi connessi al periodo di transizione da affrontare per il passaggio dall'amministrazione diretta dello Stato a quella indiretta dell'Ente, accennare anche all'opportunità che essa si compia senza attriti, sulla base di analoghe esperienze anche recenti. È appunto a tale riguardo che va considerata la proposta istituzione di un Commissario, per la gestione iniziale del nuovo ente, il quale possa valersi, appunto nel periodo temporaneo di commissariato, dell'opera di funzionari aventi qualifica adeguata, da destinare ai fondamentali settori del demanio, del lavoro portuale e dei mezzi meccanici, tratti tutti, Commissario e collaboratori, dalla stessa Amministrazione della marina mer-

cantile specificatamente competente nel settore.

Sono peraltro insorte delle perplessità in ordine alla durata del periodo transitorio. In realtà il periodo proposto di gestione commissariale per 18 mesi lascia un po' perplessi. Purtroppo si deve riconoscere che i due esempi di gestione semestrale adottati per Napoli e Palermo hanno dimostrato che un periodo di sei mesi non è sufficiente a realizzare le finalità dell'azione affidata alla gestione commissariale. A Napoli già esisteva un Commissario governativo per il porto in presenza di una azienda mezzi meccanici, come esiste in atto a Savona. Non furono adempiuti nel semestre tutti gli atti necessari per dare completamente inizio alla vita del nuovo Ente. Non fu emanato il regolamento di esecuzione della legge n. 500 del 1940 ed anche oggi la mancanza del regolamento suddetto costituisce una carenza nella disciplina giuridica di quell'ente portuale. Io personalmente, avendo fatto parte del Comitato direttivo di quell'Ente nel periodo 1948-61, ricordo che anche allora si parlava della necessità del regolamento.

A Palermo la situazione è ancora più grave. I sei mesi previsti di gestione commissariale, iniziati con molto ritardo dall'applicazione della legge, si prolungarono per un anno e si può affermare che molti problemi non sono stati risolti.

Comunque, io ritengo che ciò dipenda anche dagli uomini prescelti per il delicato compito della gestione commissariale e, se la scelta è fatta bene, forse si potrebbe pensare che il periodo di diciotto mesi potrebbe ridursi ad un anno.

Ciò premesso, cercherò di illustrare rapidamente il disegno di legge nei suoi vari articoli.

L'articolo 1 prevede la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona sottoposto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile.

Con l'articolo 2 si prevede la durata dell'Ente in 30 anni e si disciplina: la regolamentazione dei servizi concernenti il lavoro portuale; l'amministrazione dei beni del demanio marittimo nell'ambito portuale, la gestione dei mezzi necessari per l'im-

barco, lo sbarco ed il movimento in genere delle merci, nonché dei magazzini di deposito; i servizi di pulizia e di illuminazione del porto nonché la manutenzione delle opere e delle attrezzature portuali; la coordinazione dell'azione degli uffici pubblici e privati che svolgono attività interessanti il porto; la costruzione di manufatti utili al traffico portuale, il potenziamento del servizio ferroviario, i provvedimenti per favorire l'incremento dei traffici nel porto nonché lo sviluppo industriale e commerciale dell'entroterra; la formazione delle tariffe dei servizi portuali non affidati all'Ente.

L'articolo 3 elenca i principi generali cui deve essere ispirata la disciplina delle varie attività dell'Ente.

Con l'articolo 4 viene previsto il passaggio dei beni di proprietà dello Stato, esistenti nella circoscrizione portuale, all'Ente.

L'articolo 5 enumera i mezzi finanziari messi a disposizione dell'Ente per l'assolvimento dei compiti di istituto.

Gli organi dell'Ente, la composizione e le attribuzioni sono disciplinati dagli articoli dal 6 al 18 e, più precisamente: l'articolo 6 enumera tutti gli organi dell'Ente e cioè il Presidente, il Consiglio di amministrazione, il Comitato direttivo, il Collegio dei revisori dei conti; del Presidente si interessano gli articoli 7 e 8, del Consiglio di amministrazione gli articoli 9, 10, 13 e 14, del Comitato direttivo gli articoli 11 e 12 e del Collegio dei revisori l'articolo 15.

Il presidente viene nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri, dura in carica 4 anni e può essere riconfermato. Vice Presidente è di diritto il comandante del porto di Savona.

Il Consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è composto dal Presidente, dal Vice Presidente, dai rappresentanti delle provincie e delle Camere di commercio, industria ed agricoltura di Cuneo, Savona, e Torino, dai rappresentanti dei comuni di Savona e Vado Ligure, dai rappresentanti degli armatori, degli industriali, degli spedizionieri e agenti marittimi, dei lavora-

tori portuali, da funzionari rappresentanti i Ministeri dei lavori pubblici, della marina mercantile, del tesoro, dei trasporti e delle finanze.

Si riterrebbe però opportuno, come richiesto dalla Commissione lavoro del Senato nel suo parere, inserire anche un rappresentante del Ministero del lavoro.

Il Consiglio di amministrazione delibera, tra l'altro, sull'indirizzo generale dell'amministrazione dell'Ente, sui bilanci ed i conti consuntivi, su questioni relative al personale e al suo trattamento economico, su operazioni finanziarie e sulle spese di importo superiore ai 20 milioni.

Il Comitato direttivo è composto dal Presidente, dal Vice presidente e dai rappresentanti dell'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Genova, della dogana di Savona, della Camera di commercio industria ed agricoltura di Savona, dei lavoratori portuali, del comune di Savona, delle Ferrovie dello Stato, degli spedizionieri e agenti marittimi di Savona.

Il Comitato direttivo, tra l'altro, predispone i bilanci, delibera in materia di concessioni demaniali e in merito all'organizzazione interna degli uffici, provvede al buon funzionamento degli impianti portuali affidati all'Ente e stabilisce le norme e le tariffe dei servizi che lo stesso Ente gestisce.

Tutte le deliberazioni sia del Consiglio di amministrazione che del Comitato direttivo devono essere approvate dal Ministro per la marina mercantile.

Il Collegio dei revisori è composto dai rappresentanti dei Ministeri del tesoro, della marina mercantile, dei lavori pubblici e delle finanze, nonché del ragioniere capo della Prefettura di Savona.

A capo dei servizi esecutivi dell'Ente è posto un direttore generale (articolo 16).

L'articolo 17 determina la procedura da seguire per l'emanazione del regolamento organico del personale, mentre la procedura riguardante il regolamento esecutivo è determinata dall'articolo 24.

Con l'articolo 18 viene previsto che alcuni servizi dell'Ente possono essere espletati da funzionari dello Stato.

L'esercizio finanziario dell'Ente (articolo 19) va dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno; l'avanzo di gestione, quando non esistono disavanzi di precedenti esercizi, viene destinato al miglioramento e potenziamento degli impianti portuali.

L'articolo 20 prevede l'equiparazione, ai fini fiscali, dell'Ente alle Amministrazioni dello Stato.

A questo punto io riterrei opportuno proporre un articolo 20-bis che si riferisce, più che altro, alla possibilità da parte dell'Ente di contrarre prestiti, per snellire la procedura e intervenire con carattere di urgenza quando si presenti la necessità, facoltà che deve essere controllata ed autorizzata dalle autorità governative. Per tale fine proporrei dunque il seguente emendamento da inserire come articolo 20-bis:

« L'Ente per provvedere a spese per opere ed impianti portuali ha facoltà di contrarre prestiti o di ricorrere ad altre operazioni finanziarie nei modi e con le condizioni che saranno deliberati dal Consiglio di amministrazione dell'Ente e che dovranno ottenere la preventiva autorizzazione da parte dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro e dei lavori pubblici.

I prestiti e le altre operazioni finanziarie sono garantiti dallo Stato nei limiti dei redditi annuali che l'Ente delibera di assegnare al servizio degli interessi e degli ammortamenti di detti prestiti od operazioni ».

Con l'articolo 21 si è prevista la facoltà per il Ministro della marina mercantile di fare eseguire ispezioni presso l'Ente.

L'articolo 22 prevede lo scioglimento dell'Amministrazione dell'Ente e la conseguente nomina di un Commissario straordinario, quando si rilevino irregolarità che persistano malgrado i richiami dell'autorità preposta al controllo generale e, cioè, della marina mercantile.

All'atto della cessazione dell'Ente (articolo 23) tutto il suo patrimonio passa allo Stato.

L'articolo 25 prevede che alla data di entrata in vigore della legge in esame, vengano abrogati i provvedimenti di legge relativi all'Ente portuale Savona-Piemonte e vie-

ne altresì soppressa l'Azienda mezzi meccanici del porto di Savona.

In conseguenza di ciò, l'articolo 26 prevede che il personale in servizio presso l'Ente portuale Savona-Piemonte è trattenuto in servizio presso l'Ente autonomo del porto di Savona, mentre quello dipendente dalla Azienda mezzi meccanici potrà essere trattenuto nella quantità ritenuta necessaria sino all'emanazione del regolamento organico.

L'articolo 27, infine, prevede la nomina di un Commissario governativo per gestione iniziale dell'Ente, nonché la destinazione temporanea in servizio presso l'Ente stesso di personale dello Stato.

Ho voluto confrontare i compiti a suo tempo fissati per gli Enti dei porti di Napoli e Palermo con quelli stabiliti dal presente disegno di legge per l'Ente porto di Savona ed ho rilevato che si possono considerare sostanzialmente identici; in aggiunta a questi compiti, per Napoli si prevede che ci si adoperi perchè sia agevolato il traffico aereo in armonia col traffico marittimo e si raccolgano e pubblichino dati interessanti la vita e il movimento economico del porto.

Onorevoli senatori, l'esigenza che si provveda il più rapidamente possibile alla sistemazione dell'Ente del porto di Savona è determinata dalla necessità di dotare il porto stesso delle possibilità di una gestione veramente autonoma per meglio rispondere alle esigenze attuali. E a voi tutto noto, inoltre, che la posizione geografica del porto di Savona rende necessario che la gestione possa essere condotta in modo da rendere quanto più è possibile economiche le operazioni portuali in quanto, se così non fosse, si potrebbe determinare il dirottamento di una certa quantità di traffico verso il vicino porto di Marsiglia.

Vi prego quindi, onorevoli senatori, di voler dare la vostra approvazione al disegno di legge che ho avuto l'onore di illustrare.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli senatori, ritengo sia a tutti noto che il Gruppo politico cui appartengo ha fatto spesso richiamo alla necessità di creare, per l'amministrazione e la gestione dei porti,

strumenti adeguati alle esigenze di una moderna politica portuale.

In questo settore, infatti, vi è in Italia una situazione molto irregolare poichè vi sono alcuni porti per i quali sono stati costituiti enti portuali, altri — anche molto importanti — per i quali vi sono organismi non meglio definiti; mentre, nella maggioranza dei casi, i nostri porti sono diretti dalle Capitanerie di porto. Per tale ragione, a mio avviso, la nostra politica in questo settore è stata spesso soggetta a sollecitazioni locali senza inquadrarsi in un'organica considerazione del problema dei porti nazionali.

Il Governo sottopone ora al nostro esame un provvedimento di legge per l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona ed il nostro Gruppo, mentre ritiene che questa iniziativa risponda ad un'esigenza obiettiva di quel centro marinaro, non comprende però perchè si sia preso in considerazione quel porto piuttosto che altri e perchè, soprattutto, il Governo proceda in base ad una politica che risente, ripeto, di sollecitazioni locali.

Il caso di Savona è tipico, indicativo, per dimostrare la confusione che regna in Italia in questo settore pur così importante. La relazione governativa che accompagna il disegno di legge in esame ricorda che, con decreto legislativo 27 ottobre 1918, numero 1617, fu istituito un Ente autonomo del porto di Savona, ente che venne poi nel 1923 soppresso, assieme a numerosi altri, poichè in quel periodo si cercò di sciogliere tutte le forme che, in qualche modo, potessero esprimere poteri locali. Anche a Genova si tentò la stessa manovra, che tuttavia non riuscì per l'antica tradizione dell'Ente portuale di Genova: si cercò tuttavia di snaturare tale ente con la nomina di un Commissario.

Nel secondo dopoguerra, non si comprende per quale ragione, l'esperimento dell'istituzione di un ente portuale venne ripetuto per il porto di Savona ma non per tutti gli altri porti nei quali un analogo ente era stato soppresso nel 1923; ora viene nuovamente proposta la sistemazione dell'Ente portuale di Savona, per la verità mol-

to imperfetto, senza tuttavia riprendere in esame i problemi esistenti per le altre città marinare: il che, effettivamente, è incomprendibile.

A giustificazione del presente provvedimento non si può infatti certamente dire che quello di Savona sia un porto di primaria importanza perchè tra i primi sette o nove porti, sui quali il Governo punta la sua attenzione per attuare il Piano nazionale dei porti, non vi è solo Savona, ma vi sono porti come Livorno, La Spezia, Augusta, Ravenna, Brindisi, Bari, eccetera, per ognuno dei quali si pone tutta una serie di problemi e di esigenze, importantissimi, che devono essere tenuti presenti. Inoltre, non deve essere assolutamente sottovalutata la questione del porto di Trieste!

A proposito di Trieste, ritengo che tutti riconosciamo che si tratta di una città alla quale dobbiamo prestare la massima attenzione, in relazione ai problemi economici, sorti dalla sua nuova collocazione, nel campo dell'attività marittima. A Trieste c'è un vecchio Ente portuale « Magazzini generali » di portata molto limitata; lo Statuto regionale friulano prescrive invece che, entro un anno dalla formazione dell'Assemblea regionale, deve essere istituito anche l'Ente portuale regionale per soddisfare alle esigenze economiche, storiche e giuridiche della regione. In proposito ricordo che la mia parte politica ha da tempo prospettato al Parlamento, con un apposito disegno di legge che ha per primo firmatario il senatore Vidali, i problemi del porto di Trieste e della sua regione.

Ma di tutto questo non si parla, mentre viene sottoposto al nostro esame un provvedimento che riguarda esclusivamente una città!

Con questo non voglio dire, sia ben chiaro, che il mio Gruppo è contrario all'istituzione dell'Ente portuale di Savona; soltanto vorremmo che il Governo si interessasse finalmente a questo problema su scala nazionale ed avendo riguardo a tutti i suoi molteplici aspetti.

Per esempio, vi è stata mai, da parte governativa, un'analisi critica dei risultati raggiunti dagli Enti portuali esistenti? Si è

mai pensato di vedere come questi Enti funzionano, di rendersi conto di che cosa succede a Palermo, a Civitavecchia, cioè negli Enti di più recente istituzione?

Anche per l'Ente portuale di Genova, a mio avviso, dovrebbe essere condotto uno accurato esame perchè, dal 1903 ad oggi, molte cose sono cambiate.

Pertanto, il tema dei porti italiani va affrontato con spirito critico di ricerca e di analisi e quella offertaci dal disegno di legge in esame poteva essere un'ottima occasione per iniziare questa discussione. Invece, ogni discorso generale sull'attività e la vita dei nostri porti viene sempre rimandato ed il Governo continua a proporre iniziative come quella in oggetto la quale, in definitiva, non ci sembra possa significare effettivamente qualcosa di nuovo per il porto di Savona. Infatti, lo Stato interviene soltanto per controllare, tutelare, dirigere, nominare nuovi funzionari, ma, alla fine, non concede alcun contributo finanziario a questo porto. Pertanto ci si potrebbe legittimamente domandare quale sia l'utilità della creazione di questo ente in sostituzione di quello Savona-Piemonte che, in definitiva, assolve gli stessi compiti che si propongono per il nuovo ente.

Ripeto, si parla di nominare una caterva di nuovi funzionari, addirittura un Commissario per 18 mesi, ma non si fa alcun cenno a quelle caratteristiche di autonomia, democraticità e difesa del carattere pubblico dei porti che la nostra parte politica ha sempre ritenuto essenziali per la vita degli enti portuali.

Nel momento attuale bisogna favorire l'attuazione di sistemi portuali: e su questo punto anche i Ministri interessati si sono sempre trovati d'accordo, senza però giungere mai a nuove proposte, a nuove soluzioni che, al contrario, sono state già da anni adottate nel nord Europa. Anche in Francia, ad esempio, sappiamo che ci si è organizzati in base a questi sistemi portuali che raggruppano 5-6 città marinare le quali si specializzano in un certo traffico e sono l'una complementare dell'altra nei confronti di un certo *hinterland*.

In Liguria, nel breve arco formato dal Tirreno, sono concentrati i più grandi porti italiani ed è a tutti nota la situazione che si è determinata in quella zona. Infatti, lasciando da parte Imperia, i porti di Genova, Savona, Spezia e Livorno occupano quattro posti tra i sette porti nazionali di primaria importanza e queste quattro città marinare, ripeto, sono concentrate lungo 100 chilometri di costa!

È dunque evidente come sia necessario impostare un discorso organico circa l'attività, ad esempio, svolta da Genova e da Savona, eliminando tra le due città quegli antagonismi e quelle lotte che risalgono ai tempi in cui Genova era una Repubblica e Savona apparteneva ad un altro Stato! Basti pensare che ancora adesso a Savona si rinfaccia ai genovesi di aver interrato quel porto nel lontano 1200!

S I B I L L E . Dimostrerò che questo è accaduto anche nel 1964!

A D A M O L I . L'interruzione del senatore Sibille dimostra appunto che ci troviamo tutt'ora di fronte a posizioni di antagonismo che non hanno più ragion d'essere e che il Governo, per mezzo delle sue iniziative, dovrebbe far superare. Purtroppo, però, non abbiamo l'impressione che l'Esecutivo voglia seguire questa strada.

Gli onorevoli senatori saranno probabilmente a conoscenza del fatto che si sta studiando come sviluppare i porti di Genova e Savona; c'è chi si indirizza verso Vado e c'è invece chi preferirebbe Voltri. In attesa di arrivare ad una soluzione è però arrivato il privato il quale, approfittando di questo stato di indecisione, ha iniziato la realizzazione di una città portuale a Rivalta Scrivia, dove si sono già costruiti enormi capannoni!

Per uscire fuori da questa confusa situazione, pertanto, si rende quanto mai necessaria l'attuazione di sistemi portuali, almeno a livello regionale, che consentano la migliore utilizzazione delle attrezzature ed un loro organico sviluppo.

Nell'affrontare questo problema, da parte nostra, non partiamo da posizioni preco-

stituite; noi siamo convinti che i porti e le attrezzature portuali vadano realizzati laddove l'interesse nazionale lo richiede e questa impostazione dovrebbe essere seguita dal Governo se si vuole veramente arrivare ad una chiarificazione in questo settore.

Il disegno di legge in esame, invece, rientra nei vecchi schemi di una politica ormai sorpassata; non tiene conto dei problemi regionali e non compie nessuno sforzo per far incontrare economie portuali che, finora, sono state inutilmente antagoniste a tutto danno della Nazione. Bisogna dunque partire dal concetto di sistemare gli organismi portuali in base ad una politica regionale seguendo precisi indirizzi.

È pertanto necessario compiere studi in questo senso, formulare delle articolazioni senza ricorrere a soluzioni burocratiche come quelle contenute nel provvedimento in esame.

Per quanto riguarda il carattere di questi enti quali sono i principi che tutti dovremmo accettare? Quelli dell'autonomia locale, della democraticità, del carattere pubblico che tutti i porti dovrebbero avere. Ebbene, nel disegno di legge che ci sta dinanzi che cosa c'è che risponde a questi principi? Ben poco, a mio avviso!

Si comincia con lo stabilire che il presidente dell'Ente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica e si finisce con il richiedere la presenza di un numero enorme di funzionari che non faranno altro che appesantire la nostra burocrazia. Sappiamo bene come funzionano questi organismi! Nella mia qualità di sindaco di Genova ho fatto parte dell'Assemblea del Consorzio di quel porto e mi sono perciò reso conto che tutto questo apparato di funzionari si limita solo ad alzare la mano quando si vota su certi interessi e non assume nessuna responsabilità, anche quando sarebbe necessario, ai fini di certe soluzioni.

Ci è stato detto dall'onorevole relatore che, per il porto di Savona, si renderà necessaria una gestione commissariale di ben 18 mesi! Ma questa, a mio avviso, costituisce una mortificazione per gli attuali dirigenti di quel porto! Il passaggio di certe strutture da un organismo ad un altro non

mi pare che rappresenti nulla di così difficile o rivoluzionario da richiedere un provvedimento di questo genere.

Per quanto riguarda il principio del carattere pubblico dei porti, altro aspetto che a noi preme sottolineare, ritengo che esso dovrebbe portare all'affermazione che, all'interno dei porti, tanto gli spazi che i mezzi devono essere esclusivamente pubblici.

In proposito, proprio in questi giorni, sta venendo alla luce tutta una questione che è veramente poco edificante; a Genova hanno infatti scoperto che le imprese portuali truffavano da anni i caricatori e gli scaricatori del porto, fatturando costi che non sostenevano e guadagnando quindi miliardi a loro spese.

Tutto ciò che cosa significa? Che è inammissibile che all'interno dei porti agiscano imprese private che dispongono magari di chiatte o di gru le quali sono messe a disposizione delle navi solo a discrezione del gestore di quei servizi: questi quindi, in un porto, si può permettere di fare il bello ed il cattivo tempo. Inoltre, come ho detto, ora si è scoperto che queste imprese private truffavano anche i lavoratori portuali!

Per tali ragioni è necessario che tutti i mezzi e le attrezzature portuali siano pubblici; e, a questo proposito, bisognerebbe anche parlare del problema delle autonomie funzionali. So bene di mettere il cosiddetto « dito sulla piaga », ma sono convinto che se si istituisce un ente portuale e poi si lascia libertà ad un gruppo privato di disporre di banchine e mezzi per i propri traffici, l'unità portuale viene ad essere rotta, economicamente e tecnicamente. Infatti, quando in un porto agisce un privato, i suoi interessi particolari sono spesso contrastanti con quelli generali per cui si può verificare, ad esempio, che mentre la banchina di una ditta privata è libera ed aspetta una certa nave, le altre banchine del porto sono sovraccariche di lavoro e inoltre altre navi devono fare la fila fuori dal porto per essere scaricate o caricate.

Infine, per quanto riguarda la questione delle aziende di mezzi meccanici portuali, vi è da rilevare una contraddizione nell'azio-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 41^a SEDUTA (19 maggio 1965)

ne del Governo il quale, mentre sta preparando un provvedimento per il riconoscimento giuridico delle Aziende dei mezzi meccanici in 5 porti dove ancora non esistono, propone con il disegno di legge in esame il passaggio dell'Azienda mezzi meccanici all'Ente portuale di Savona; questa è una contraddizione, ripeto, che il Governo dovrebbe aver cura di eliminare.

Vi è poi un'altra questione, onorevoli senatori, che deve essere tenuta presente quando affrontiamo questo genere di problemi ed è quella della programmazione economica che il Paese si accinge ad attuare. Si potranno fare tutte le discussioni che volete circa il contenuto, le finalità di questa programmazione, ma rimane il fatto che ci si sta avviando verso la creazione di centri operativi ed esistono già alcuni Comitati regionali. Ora, mi domando, come si può attuare una qualunque azione programmata senza inserirvi anche gli enti portuali che occupano un ruolo di primaria importanza nell'attività economica del Paese?

Di tutto questo, a mio avviso, non si è tenuto alcun conto nel provvedimento in discussione che non rappresenta altro se non una ripetizione stanca, meccanica di vecchi schemi, come se nulla fosse cambiato.

Quando si tratta di adeguarsi alle nuove situazioni, spesso il Governo mostra una strana sordità ed assenza di interesse e continua, come è il caso presente, a far rimanere in vita vecchie tecniche che oggi non sono più rispondenti alle esigenze dei nostri porti.

Concludendo, il Gruppo politico cui appartengo è certamente favorevole al potenziamento dell'Ente portuale di Savona purchè all'Ente stesso si dia una struttura che possa rappresentare una base accettabile per la configurazione degli altri enti portuali che si dovranno costituire.

Infatti, come ho detto poc'anzi, ci sono molti altri porti, come quelli, per esempio, di Livorno, La Spezia, Augusta, Ravenna, Brindisi, Bari, Trieste, eccetera, che hanno esigenze analoghe a quelle del porto di Savona.

In particolare, per quanto concerne il porto di Trieste, poichè anche per il porto

di Savona è previsto un contributo da parte dello Stato, mi pare che non ci si possa più appellare alle difficoltà di ordine finanziario. Il disegno di legge del senatore Vidali dovrebbe quindi essere discusso.

Pertanto, signor Presidente, noi chiediamo che si nomini un Comitato ristretto che esamini unitamente i due disegni di legge. Questo non significa che i disegni di legge debbano essere approvati entrambi: riteniamo semplicemente che sia opportuno avere una base di discussione generale più ampia e più accettabile in relazione alla nuova politica che dovrà essere attuata in questo settore.

G E N C O . Vorrei obiettare al senatore Adamoli che quando due anni fa ci siamo occupati del porto di Civitavecchia, e abbiamo ivi istituito un ente portuale, non abbiamo realizzato alcunchè di diverso, di più ristretto o di più ampio.

Con questo, naturalmente, non intendo contrastare i diritti di Trieste, alla quale teniamo tutti per tanti motivi che non è il caso di ricordare, ma si tratta di questioni distinte. Non vedo, perciò, la ragione per cui non si debba mandare in Assemblea per l'approvazione finale questo provvedimento, il quale risolve un grosso problema. Sono anch'io dell'avviso che i problemi portuali sono complessi e che ci sono numerosi altri porti che hanno le stesse esigenze di quello di Savona; ma se, per dare la mia approvazione a questo disegno di legge, dovessi porre come condizione la costituzione dell'Ente portuale di Bari, per esempio, non la finiremmo più, perchè dopo Bari ci sarebbe Ancona, dopo Ancona un altro porto e così via.

A D A M O L I . Non ho detto questo; ho chiesto semplicemente di fare una discussione ampia, che possa dare indicazioni utili in linea generale.

G E N C O . Questo, però, non ci esime dall'obbligo di approvare il provvedimento in esame, il quale non è nato *ex abrupto*, ma è nato sulla base delle esperienze prece-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 41^a SEDUTA (19 maggio 1965)

denti relative ai porti di Napoli, Palermo, Civitavecchia, eccetera.

Concordo con il senatore Adamoli nel chiedere di conoscere le risultanze di questo tipo di amministrazione, ma se noi andassimo a Civitavecchia — e con questo mi rifaccio ad una mia vecchia proposta —, che è appena ad un'ora di macchina da Roma, potremmo sentire dalla viva voce di chi vi opera i motivi per i quali la legge relativa a tale porto non è del tutto soddisfacente.

Ora, onorevole Presidente, non so quale decisione adotterà la Commissione; personalmente devo dichiarare di essere favorevole al disegno di legge e di essere favorevole anche a che, per avviare la sistemazione dell'Ente portuale di Savona, sia utilizzata l'opera di qualche funzionario del Ministero della marina mercantile. Questo non costituisce un aggravio di spesa per lo Stato perchè i suddetti funzionari verrebbero messi fuori ruolo per un anno e pagati dall'Ente.

In attesa, quindi, della programmazione a livello nazionale e a livello regionale, sono del parere che sia opportuno approvare questo disegno di legge. Non abbiamo potuto avere una statistica più precisa e aggiornata del traffico merci del porto di Savona, ma deve essere indubbiamente rilevante; pertanto, se potessimo sveltire tale traffico, daremmo un dispiacere al porto di Marsiglia verso cui dirottano, purtroppo, molte navi.

D E R I U . Signor Presidente, l'intervento del senatore Adamoli è stato, come sempre, molto ampio, molto dettagliato e molto critico.

Noi, ancora una volta, abbiamo apprezzato la sua competenza ed anche la sua capacità dialettica. Però, nonostante ogni sforzo, non abbiamo copreso esattamente che cosa il senatore Adamoli chieda o voglia, perchè, mentre da una parte approva l'impostazione o meglio l'iniziativa, in quanto critica la struttura dell'ente — ed in questo io sono molto vicino a lui poichè l'istituendo ente ripete moduli piuttosto vecchi e stantii — al tempo stesso fa presente

che altre iniziative, ugualmente utili, sono rimaste indietro.

Ora, senatore Adamoli, questo è un modo, sia pure espresso con molta eleganza e con la capacità dialettica che lo distingue, per dire che bisogna insabbiare questo progetto: perchè, col porre alla nostra attenzione altre iniziative che sono rimaste indietro e col volerle abbinare a questa, evidentemente si chiede di fermare il provvedimento in questione a tempo indeterminato.

Io, invece, sono del parere, pur considerando l'opportunità di migliorare la struttura dell'ente e soprattutto di assegnargli compiti più nuovi e più incidenti nella vita del porto, che l'iniziativa debba andare avanti e che il disegno di legge, sia pure con le opportune modifiche, debba essere approvato.

Vorrei pregare, pertanto, i colleghi comunisti di essere più chiari, cioè di dire se vogliono approvare o meno questo disegno di legge, perchè se l'iniziativa è buona — ed il senatore Adamoli non l'ha smentito — essi, dopo l'approvazione di questo provvedimento, potranno adoperarsi per mandare avanti anche le altre iniziative che stanno loro a cuore, e che naturalmente, stanno a cuore anche a noi, seguendo, possibilmente una procedura più rapida di quella seguita finora.

A D A M O L I . Il nostro pensiero mi sembra abbastanza chiaro: vogliamo che questo disegno di legge serva come base per tutti gli altri che, al più presto, dovranno essere elaborati e varati.

D E R I U . Senatore Adamoli, nessuno meglio di lei è interprete del suo pensiero! Prima non l'avevo ben capito, anzi avevo capito esattamente il contrario. Comunque sono lieto che il mio intervento abbia provocato questa dichiarazione esplicita e credo che ciò faccia piacere anche agli altri colleghi.

Possiamo, quindi, andare avanti e cominciare ad esaminare gli articoli, raccomandando al Presidente di fare in modo che anche le altre iniziative possano essere rapidamente portate in discussione.

V I D A L I . Credo di aver compreso l'intervento del senatore Adamoli in questo senso: dal momento che abbiamo un disegno di legge d'iniziativa governativa per Savona ed un altro d'iniziativa parlamentare per Trieste, sarebbe opportuno fare una discussione generale congiunta, e nominare, alla fine, un comitato ristretto che formuli un disegno di legge-tipo che possa valere per tutti gli altri enti-porto, ambientati naturalmente nelle rispettive regioni.

Si è detto che potremmo discutere meglio e più proficuamente questo provvedimento se potessimo avere a disposizione i dati risultanti dalle esperienze degli altri enti-porto, antichi e recenti, come quelli, per esempio, di Palermo, di Civitavecchia, di La Spezia, di Marina di Carrara, di Livorno, di Messina, di Crotone, di Ortona a mare, di Ancona, di Rimini, del porto di Ravenna, eccetera. Nella stessa relazione governativa, dopo un'elencazione degli argomenti che dimostrano la necessità di potenziare il porto di Savona, si dice che in fondo si vuole adeguare tale ente-porto ad altri grandi enti-porto costituiti in Italia, in particolare a Genova, Venezia e Napoli e, fra quelli di recente costituzione ed ancora in fase di avviamento, Palermo e Civitavecchia.

Naturalmente questo nuovo disegno di legge per il porto di Savona dovrebbe essere fatto sia sulla base delle esperienze sfavorevoli e negative degli enti-porto del periodo in cui venne soppresso il primo ente-porto di Savona, sia sulla base degli attuali enti-porto di Venezia, Palermo, Civitavecchia, eccetera.

Il senatore Adamoli, pertanto, ha ragione quando dice che non ci si può limitare a discutere dell'Ente di Savona, ma che è necessario fare una discussione generale più ampia e formulare un disegno di legge-tipo, che possa servire come base per migliorare la situazione degli enti-porto di tutta l'Italia. Egli, inoltre, ha sollevato il problema di Trieste in quanto esiste un disegno di legge relativo a tale porto da me presentato il 15 aprile 1964. D'altra parte, nello statuto della Regione Friuli-Venezia Giulia, all'articolo 70 della legge istitutiva del

30 gennaio 1963, è prevista la costituzione dell'Ente portuale autonomo di Trieste entro un anno dalla promulgazione della legge stessa. Questo ente, pertanto, doveva essere costituito nel gennaio 1964, ma è passato anche il gennaio 1965 e non è stato fatto nulla. Nel frattempo sono stati elaborati un progetto di legge dalla Camera di commercio e industria di Trieste ed un disegno di legge dal Ministero della marina mercantile, Direzione generale del demanio marittimo e dei porti.

Per quanto concerne quest'ultimo, ho ricevuto una lettera dal ministro Spagnoli nella quale egli mi dice che il disegno di legge in questione è stato fermato perchè sono state sollevate nei suoi confronti molte critiche; mentre in una lettera del 10 novembre 1964, a seguito di una mia domanda circa l'esistenza o meno di questo disegno di legge, mi diceva: « al riguardo mi dispiace doverti comunicare che non sono in grado di corrispondere alle tue richieste in quanto questo provvedimento è tutt'ora in fase di discussione fra i diversi Ministeri interessati. Appena verrà redatto il testo definitivo, sarà mia cura fartene avere copia ».

Non voglio insinuare che l'onorevole Spagnoli dica delle cose inesatte, ma mi risulta che esiste soltanto un abbozzo di disegno di legge presso il Ministero del tesoro, il quale lo ha accantonato perchè in questo momento lo Stato non intende dare una lira per il porto di Trieste.

Ora, anche se esiste questa difficoltà, non vedo il motivo per cui non si possa abbinare la discussione dei due disegni di legge: quello relativo all'Ente autonomo del porto di Savona e l'altro concernente il porto di Trieste. In fondo, questi disegni di legge che riguardano gli enti portuali d'Italia, in gran parte, sono simili: esistono soltanto delle differenze dal punto di vista della Regione, della rappresentazione degli enti locali e via dicendo.

L'insabbiamento, onorevoli colleghi, è avvenuto, ma non per il provvedimento relativo all'Ente autonomo del porto di Savona che volete discutere oggi anche nei singoli articoli; è avvenuto, in forma scandalosa, direi, per quello concernente l'Ente

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 41^a SEDUTA (19 maggio 1965)

portuale di Trieste, dal momento che il progetto è bloccato presso i Ministeri e sono due anni che attendiamo. E devo dire che una delle ragioni della decadenza del porto di Trieste, che da secondo è diventato nono e non è neppure catalogato tra i sette porti che dovrebbero avere l'aiuto da parte del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero della marina mercantile, è dovuta proprio a questo insabbiamento del disegno di legge di nostra iniziativa, e del disegno di legge d'iniziativa governativa.

Ecco perchè insisto sull'abbinamento dei due provvedimenti; e credo che non ci siano delle difficoltà! Vedremo, poi, se sarà necessario nominare una Sottocommissione la quale possa, veramente nel giro di qualche settimana, elaborare uno schema unico di provvedimento che serva come esempio anche per gli altri Enti portuali d'Italia.

P R E S I D E N T E . Mi permetto di precisare, a proposito di questa richiesta, che l'abbinamento è possibile solo quando due disegni di legge trattano la stessa materia e sia possibile ricavarne un provvedimento unico che soddisfi le varie tesi. Non credo che sia questo il caso dei due disegni di legge in questione!

Potremmo benissimo, in sede di discussione del provvedimento relativo al porto di Savona, tener presente anche il contenuto di quello concernente il porto di Trieste; ma non effettuare una discussione congiunta.

A D A M O L I . Chiediamo allora che il disegno di legge per Trieste venga iscritto all'ordine del giorno: discuteremo i due disegni di legge separatamente, uno dopo l'altro.

V I D A L I . Potremmo formulare la richiesta in questi termini: discutiamo il disegno di legge relativo al porto di Savona prendendo visione di quello concernente il porto di Trieste.

P R E S I D E N T E . Questa è un'altra questione e, sotto tale profilo, la richiesta può essere accettata; ma, ripeto, non

possiamo ufficialmente abbinare due disegni di legge che debbono dare origine a due leggi diverse.

R E S T A G N O . Vorrei dire poche poche parole.

Il problema dell'Ente portuale di Savona è un problema vecchissimo, perchè ricordo che era già all'ordine del giorno nel 1920 quando facevo parte del Consiglio comunale di Torino; quindi è necessario, secondo me, che sia affrontato e, siccome siamo qui per discuterlo, mi sembra che sia opportuno non rinviare la deliberazione, anche perchè, l'analisi del porto di Savona potrà costituire una materia, diciamo, di studio e di applicazione nei confronti degli altri porti italiani che si trovano con la stessa esigenza di avere delle attrezzature più adeguate. Ritengo, in sostanza, che la politica migliore sia quella di fare dei passi in avanti gradatamente, affrontando un problema per volta; le conclusioni, poi, potranno servire per altre località.

Non avrei alcuna difficoltà a che venisse nominato un Comitato ristretto, magari con l'intervento di tecnici esperti, i quali potranno dare un apporto utile nell'esame di questo problema così vasto e complesso che, indubbiamente, comporta la necessità di una conoscenza approfondita.

Sono anche d'accordo sull'opportunità, dopo che avremo approvato questo disegno di legge, con l'intendimento, peraltro, che esso rappresenti qualcosa di veramente utile per tutti i porti italiani, di iscrivere all'ordine del giorno il provvedimento relativo al porto di Trieste, perchè credo che non ci sia qui nessuno che consideri con minore entusiasmo tale problema.

P R E S I D E N T E . La difficoltà è di ordine finanziario!

F A B R E T T I . Desidero sottolineare i concetti che sono stati espressi dai colleghi del mio Gruppo, perchè ho la sensazione che non sia stato ancora interpretato esattamente lo spirito del nostro atteggiamento. Si pensa, in sostanza, che il nostro

scopo sia quello di ritardare l'iter di questo provvedimento e ciò non è affatto vero.

Il nostro scopo è quello di fare presto, e mi pare, almeno da quanto ha detto il senatore Genco, che la nostra posizione non sia stata compresa chiaramente. Desideriamo che questo disegno di legge sia varato al più presto, perchè è urgente e risponde alla esigenza di una gestione pubblica, autonoma e democratica, che investe tutti i porti italiani e che nasce, non da una posizione politica, ma dalle grandi prospettive, per quanto concerne lo sviluppo dei traffici, che stanno di fronte ai nostri porti.

Siamo animati da questo intendimento, di creare, attraverso strumenti adeguati, organismi che assicurino una gestione pubblica, autonoma e democratica nei porti italiani; tuttavia, proprio per quelle prospettive di sviluppo dei traffici e per la funzione alla quale i porti debbono assolvere, abbiamo bisogno di rivedere il contenuto del disegno di legge relativo al porto di Savona e di cercare, per quanto è possibile, di trovare certo accordo, affinché da questo disegno di legge e dall'altro concernente il porto di Trieste, che si ispira appunto a concetti di autonomia, di democrazia e di coordinamento dei traffici, si possa ricavare un provvedimento unico da vararsi al più presto, che serva come legge-tipo anche per gli altri porti.

Ora, se esaminiamo il disegno di legge in discussione sotto il profilo democratico, sembra che esso non assicuri nei porti la presenza delle forze sociali ed economiche veramente interessate e la loro autonomia di decisione.

Potrei farvi leggere un documento del presidente della Camera di commercio di Savona, che rivela l'esistenza di un profondo dissenso tra le posizioni di Genova, Savona, eccetera. Questo avviene in tutti i porti vicini, per ragioni concorrenziali; ma questo noi non possiamo accettare, se vogliamo vedere proiettata l'economia dei trasporti marittimi su una base di sviluppo economico che accolga tutte le esigenze.

La nostra preoccupazione è quella di non commettere gli errori del passato ed evitare la prospettiva di dovere, fra tre o quattro

anni, sopprimere nuovamente l'Ente portuale di Savona, quando si vedesse che esso non risponde a quelle che sono le esigenze reali.

Siamo favorevoli ad una sollecita discussione, per vedere quali elementi possiamo conglobare in un disegno di legge, che sarà per Savona, ma che dovrebbe ispirarsi a quei concetti che abbiamo cercato di inserire nel disegno di legge relativo al porto di Trieste. Mi pare che questo sia l'orientamento più giusto, per le esigenze del porto Savona e di tutti i porti italiani.

S I B I L L E . Pur non facendo parte di questa Commissione, ho chiesto la parola dal momento che da ben 18 anni mi occupo del porto di Savona.

Cercherò di essere il più preciso possibile nell'esposizione delle mie argomentazioni, per poter contribuire alla formulazione di uno statuto che possa essere di modello per il futuro riordinamento di tutti i porti d'Italia, come era nelle intenzioni del Consorzio che, in accordo democratico con tutti gli enti interessati, preparò uno statuto rimesso successivamente al Ministero.

Sono contento che il senatore Restagno abbia ricordato la data del 1920, non per fare concorrenza a Trieste, la quale era già con noi in quell'epoca, ma per fare un po' la storia di come si sono svolte le cose.

Per quanto concerne il proposto abbinate fra i due disegni di legge, relativi l'uno al porto di Savona e l'altro al porto di Trieste, sono del parere che non sia possibile farlo, ma che ci si debba limitare a desumere da entrambi i progetti gli aspetti positivi.

Ho preso atto con soddisfazione che il senatore Deriu ha riconosciuto la necessità di apportare delle modifiche a questo provvedimento.

Il senatore Genco, infine, ha ricordato le varie leggi concernenti i porti, facendo riferimento a quella del porto di Palermo (1961) e del porto di Civitavecchia (1963); oggi siamo al porto di Savona (1965), e da queste date si ha quasi l'impressione di una scadenza fissa nel varo di tali leggi.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 41^a SEDUTA (19 maggio 1965)

Siamo tutti favorevoli ad una rapida approvazione di questo disegno di legge; però dobbiamo farlo ragionatamente non dimenticando il progetto nato dalla collaborazione degli enti locali di Torino, Cuneo e Savona (che hanno lavorato sotto la guida di un valente giurista quale è il professor Grosso, attualmente sindaco di Torino ed allora presidente dell'Amministrazione provinciale) e riconoscendo — come ha già fatto lo stesso professor Grosso — che il provvedimento ha bisogno di alcuni snellimenti utili.

Circa gli « insabbiamenti » cui ha fatto cenno il senatore Adamoli, desidero ricordare ai membri della Commissione che se ne sono verificati molti per Savona. Tanto per citare un episodio, si è giunti al punto di diminuire di un piano la torre di Savona per evitare che fosse più alta di quella di Genova. Ma, soprattutto, l'insabbiamento si è verificato per quanto concerne l'azione di coordinamento promossa da detta città nel 1963 mediante una lettera inviata ai quattro porti della Liguria per cercare di armonizzare l'azione dei medesimi nell'interesse della Nazione e della futura Europa unificata. A questa lettera risposero Imperia e La Spezia; ma fu ignorata da Genova, la quale nel 1964, a sua volta, si è fatta promotrice di questo coordinamento.

Il senatore Adamoli, inoltre, ha detto che sono necessari strumenti adeguati alle necessità attuali e si chiede il perchè della istituzione di un ente-porto anzichè di un altro. La risposta è semplice: perchè gli enti locali del Piemonte e della Liguria hanno lavorato attentamente ed energicamente per il porto di Savona, sollecitando il Ministero a formulare questo provvedimento, che non è un atto di favoritismo, in quanto il nostro lavoro risale al 1961, mentre il progetto relativo al porto di Trieste è del 1964; tanto più che il provvedimento in esame non interessa una sola città, bensì due regioni attualmente esistenti ed una terza regione che, indiscutibilmente, dovrà formarsi in seguito all'unificazione dell'Europa e che si estenderà dal Ticino al Rodano: in quel momento anche Marsiglia dovrà coordinarsi in un piano dei porti europei per servire il Nord.

Sono d'accordo con il senatore Genco che sarebbe opportuno fare un esame analitico del funzionamento degli altri porti per migliorare questo disegno di legge. Noi abbiamo fatto un'analisi critica del funzionamento del solo porto di Savona perchè conoscevamo le sue difficoltà.

Cito un esempio: abbiamo chiesto al Ministero dei lavori pubblici una gru semovente per Imperia perchè qualche volta è necessario coordinare lo scarico dei due settori. Il Ministro per ben tre volte ha chiesto l'autorizzazione della relativa spesa al Consiglio di Stato, ma questo, d'accordo con la Corte dei conti, ha risposto che la legge che regola l'attrezzatura per i porti — faccio rilevare che tale legge risale al 1885 — non prevede l'approvazione di simili spese. Quindi, nonostante l'evidente utilità di questo tipo di gru, con la quale si sarebbe potuto sopperire alle esigenze di Oneglia e di Porto Maurizio, trasportandola secondo le necessità, abbiamo dovuto rinunciarci.

Gli enti locali piemontesi e liguri, pertanto, per evitare che questo provvedimento facesse la stessa fine di quello del porto di Trieste, non hanno richiesto alcun finanziamento e si sono limitati a chiedere di essere messi in condizioni di poter operare.

Naturalmente la decisione spetta al Ministero dei lavori pubblici, il quale sa che in un posto spendendo un milione si ha un reddito di 800 mila lire e in un altro posto, sempre spendendo un milione, si ha un reddito di 300-400 mila lire. Se ci si dimostrerà che tali spese sono più proficue in altri porti anzichè a Savona, non avremo nulla da obiettare; ma noi abbiamo un progetto, redatto dall'ingegner Zilioli, che ci mette in condizione di non avere, in futuro, nemmeno paura di Marsiglia. È necessario, però, che si giunga ad un coordinamento dei porti liguri.

Nel nostro progetto era prevista l'autonomia, la democraticità, *cum grano salis*, ed era rispettato il carattere pubblico dei porti. La parola « tutela » è forse impropria, ma, innanzitutto, non abbiamo paura che il Governo venga a vedere nell'attività dell'amministrazione del porto di Savona e poi non

si possono annullare in un momento venti anni di tutela!

Naturalmente, ci vuole tempo perché le generazioni si rendano conto che le cose sono cambiate! E non crediate che lo stesso non debba succedere tra voi! Onorevoli colleghi, qui non possiamo mettere sul tappeto soltanto l'autonomia funzionale, dobbiamo ricordare anche il monopolio delle compagnie portuali. C'è poco da fare: è un monopolio anche quello! Avete paura di certi monopoli, ma dove comandate voi volete che questi rimangano. E mi fermo, perché altrimenti avrei da raccontare delle cose interessantissime a proposito di Genova!

Veniamo ora, brevemente, al problema degli enti locali del Piemonte e della Liguria. Ieri, non appena ho saputo che era all'ordine del giorno questo argomento, mi sono premurato di mettermi in contatto con tali enti, dato che questi avevano elaborato a suo tempo un loro progetto, e debbo dire che essi hanno certamente delle osservazioni da fare.

Desideriamo, intanto, far rilevare che in questo nuovo disegno di legge, la posizione degli Enti locali non è quella che era stata delineata, in pieno accordo tra i tre organismi di Torino, Cuneo e Savona. Qui essa quasi scompare, mentre sono gli enti locali che, in fondo, debbono raccogliere i « soldi » e, quindi, debbono poter spendere e decidere della spesa dei loro soldi.

Non parliamo, poi, della questione del Commissario! L'imposizione di questa figura equivale a sostenere che gli attuali amministratori non sono capaci di inserire il nuovo ente in quello vecchio, quando essi hanno dato prova di saper ben camminare da soli.

Le integrazioni riguardanti l'aspetto finanziario dell'attività dell'Ente, suggerite dal relatore, mi trovano d'accordo.

Vedrei volentieri anche i pareri della 1^a, della 2^a e della 9^a Commissione, perché tutti possano darci qualche idea che consenta di migliorare il progetto.

Vorrei, quindi, pregarvi, se proprio volete continuare la discussione, di darci il tempo di ragionare sull'articolazione e sullo svel-

timento del Consiglio di amministrazione, che è veramente gravato di presenze: presenze che, in fondo, potrebbero anche essere utili e io, anzi, ritengo che debbano rimanere, ma ricordando che esistono dei rappresentanti *in loco*, che sono certamente più sensibili di quelli ministeriali, perché conoscono la situazione locale nella quale lavorano. Essi possono dare ottimi consigli ed aiuti, a parte il fatto che è molto più facile la loro rapida convocazione, quando deve riunirsi il Consiglio di amministrazione, e non c'è bisogno, come succede attualmente, di concordare attraverso telefonate interurbane la presenza dei funzionari romani che debbono spostarsi per andare a Savona.

Sono queste le osservazioni di carattere generale che volevo fare e penso che gli Enti locali del Piemonte e della Liguria avranno ben poco da aggiungere. Concludo, pertanto, invitando la Commissione a procedere ad un ponderato esame che consenta l'istituzione di un Ente agile e funzionale, svincolato da inutili pastoie burocratiche.

CHIARIELLO. Il presente disegno di legge è indubbiamente manchevole di tante cose, comunque, è un passo avanti nel perfezionamento dell'organizzazione dei servizi portuali di tutto l'arco ligure e, pertanto, ritengo che debba essere esaminato nei suoi singoli articoli.

Per quanto concerne il provvedimento relativo al porto di Trieste, penso che siamo tutti d'accordo, per quello che ci compete, sulla necessità di discuterlo, il che però non deve influire sull'*iter* del presente disegno di legge, che può procedere per conto proprio.

PRESIDENTE. Ho l'impressione che non sia necessario, almeno per il momento, procedere alla nomina di una Sottocommissione; penso piuttosto di potere invitare i colleghi, data la chiarezza con cui hanno espresso le loro idee, a presentare gli emendamenti in base ai quali intenderebbero modificare il testo di questo disegno di legge. Vedremo poi, nella prossima seduta, dall'insieme di questi emendamenti, se potremo passare all'esame dei singoli ar-

ticoli, o se convenga, sulla base di elementi concreti che oggi non abbiamo, decidere la istituzione di un Comitato ristretto.

Do adesso la parola al relatore per la sua replica.

F L O R E N A , *relatore*. Più che fare una vera e propria replica, vorrei esprimere il mio pensiero sulle cose che sono state dette nel corso della discussione.

L'intervento del senatore Adamoli è stato fatto in base ad una certa impostazione mentale. Egli, in sostanza, ha detto che è necessario fare una legge-quadro, generale, perfetta, che possa servire da modello per l'impostazione di tutti gli altri enti portuali che devono ancora essere costituiti in Italia. Ora, a me sembra che il provvedimento in esame si è sforzato di contemperare determinate esigenze sulle quali io e il senatore Adamoli, avendo un concetto diverso della democraticità, non sempre possiamo essere d'accordo; e questo è naturale.

Desidero piuttosto soffermarmi sulla importantissima questione relativa a Trieste che mi sta molto a cuore, per ragioni sentimentali.

Io ho sempre seguito i problemi di Trieste e molte volte, nella mia funzione di burocrate, mi sono dovuto occupare del suo porto e, in particolare, della gestione dei magazzini; so, quindi — come lo sa il senatore Adamoli — quante noie e quante difficoltà si sono presentate. Trieste ha sempre avuto una funzione di traffico internazionale e se in buona parte l'ha perduta, questo è avvenuto indipendentemente dalla nostra volontà.

Non mi sembra, tuttavia, che il problema del porto di questa città possa essere abbinato e discusso insieme con quello di un normale porto italiano, perchè Trieste ha esigenze speciali che dobbiamo cercare di soddisfare e difficoltà che occorre superare con una organizzazione particolare di tariffe e con quanto è necessario perchè essa riprenda in parte quella funzione che aveva e che ha perduto.

Non ci si può accusare, quindi, di voler trascurare i problemi del porto di Trieste: anzi noi diciamo che è necessario un esame

ancora più accurato, tenendo presente la sua particolare posizione geografica e l'esigenza di farne un porto in grado di affrontare in condizioni vantaggiose tutto il traffico che si dirige verso l'Europa centrale.

Il problema di Trieste, pertanto, ha una grande importanza, ma, ripeto, non può essere abbinato a quello di Savona: a meno che il senatore Adamoli, facendo questa richiesta non abbia voluto chiedere di fare presto anche per quella città, nel qual caso io sono pienamente d'accordo con lui e credo che lo siano anche i rappresentanti del Governo.

Fondamentalmente possiamo anche avere una diversità di vedute sul concetto della partecipazione democratica, eccetera, ma ritengo che il provvedimento in esame, nel suo complesso, debba essere tenuto in considerazione per una sollecita approvazione. Facciamo in modo che il porto di Savona possa snellire le sue strutture e possa rispondere alle esigenze di un maggiore traffico che, oggi, facilmente dirotta verso Marsiglia.

Il senatore Adamoli, inoltre, durante il suo intervento ha parlato di una « caterva di funzionari ». Quali sono? Egli si riferisce al fatto che nella composizione del Consiglio di amministrazione e del Comitato sono compresi determinati funzionari: sono d'accordo con lui che ve ne sono diversi, ma devo far presente che in tutte le organizzazioni portuali alle quali ho partecipato come membro del Comitato tecnico o come consulente erano presenti funzionari rappresentanti determinate attività inserite nel porto, che non potevano assolutamente essere omesse.

A D A M O L I . Ma si trattava di consulenti e non di persone chiamate a dirigere il porto!

F L O R E N A , *relatore*. Poichè in tutti i porti esiste la funzione della dogana, come è possibile che non vi sia un ispettore doganale? Come è possibile che non vi sia un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, per le opere marittime, e così via?

A D A M O L I. Saremmo d'accordo se costoro si limitassero a svolgere le proprie funzioni; essi, invece, decidono sulle tariffe, sui rapporti preferenziali, eccetera.

F L O R E N A, *relatore*. Desidero puntualizzare questo aspetto.

Se il senatore Adamoli, poi, parlando di una « caterva di funzionari » intendeva riferirsi ai quattro funzionari della Marina mercantile che, secondo il provvedimento in esame, dovrebbero essere destinati all'Ente per svolgere una funzione di coordinamento e di inquadramento dell'attività futura, in merito ho già proposto di ridurre i 18 mesi, previsti dal disegno di legge per la loro permanenza a Savona, a 12 mesi. Purtroppo, però, l'esperienza degli altri porti ha dimostrato che sei mesi di gestione commissariale non sono stati sufficienti per risolvere i vari problemi, per cui è stato necessario prolungare questo tipo di gestione per altri sei mesi ed oltre. Non mi sembra, quindi, errato mandare a Savona tre, quattro elementi che, per le loro capacità e per l'esperienza che hanno, siano in grado di esplicare un'attività positiva.

R I C C I O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero innanzitutto ringraziare il senatore Florena, per la sua relazione chiara ed approfondita, e tutti i colleghi che sono intervenuti in questa discussione su un argomento tanto interessante, specialmente in vista dello sviluppo economico generale e della necessità di considerare i porti come componenti fondamentali dello sviluppo economico stesso. Vi ringrazio, perchè gli interventi hanno posto l'accento proprio sulla necessità di un maggiore rinnovamento anche in riferimento alla costituzione, alla struttura degli enti portuali che devono sorgere per rispondere a quelle che sono le esigenze del momento.

Ciò premesso, vorrei fare alcune osservazioni. Prima di tutto, proprio perchè parliamo — e anche il senatore Adamoli ne ha parlato — di politica regionale, devo dire che non possiamo prescindere, nel fare le leggi per i singoli porti, dai principi generali e dalla considerazione delle diverse situa-

zioni dei vari porti; non possiamo, però, neanche fare una legge-tipo ed apporvi poi l'etichetta dell'Ente di questo o di quell'altro porto.

Credo che sia anche indispensabile — ed è stato accennato — rivedere la legge sui porti, del 1885, che è un po' arretrata e sono certo che il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero della marina mercantile, in perfetto accordo, si faranno carico di questo.

Detto ciò, mi pare che ne derivi anche una conseguenza circa la proposta di legge relativa al porto di Trieste. Abbiamo interesse vivissimo a che questo progetto di legge sia discusso al più presto, anzi, preghiamo il Presidente della Commissione di volerlo mettere all'ordine del giorno non appena possibile; però non possiamo accettare una discussione abbinata. Le norme proposte per il porto di Trieste potranno essere presentate, eventualmente, come emendamenti al disegno di legge relativo al porto di Savona e, se questo avverrà, le esamineremo.

Occorre, comunque, riconoscere che la proposta d'iniziativa del senatore Vidali trae origine dal dettato della legge costituzionale del gennaio 1963, relativa allo Statuto della Regione Friuli-Venezia Giulia, che nell'articolo 70 prevede la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste, con legge ordinaria da emanarsi entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge costituzionale. È evidente che si tratta di un termine non perentorio ma prescrittivo; però il Governo si è preoccupato della questione e ci sono stati anche degli incontri e delle riunioni, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per concordare uno schema di disegno di legge.

A parte, comunque, gli aspetti formali, la principale questione di carattere sostanziale è quella relativa al finanziamento dell'istituendo ente, sulla base di quanto già oggi viene versato dallo Stato italiano all'Azienda « Magazzini generali » del porto di Trieste per equilibrare il bilancio: circa due miliardi e mezzo di lire all'anno.

Poichè l'Azienda magazzini generali dovrà essere assorbita dall'ente, è chiaro che il relativo onere dovrà essere affrontato sovven-

zionando l'ente stesso, il quale, proponendosi un programma di potenziamento degli impianti portuali, avrebbe bisogno di non meno di 3 miliardi annui di sovvenzione statale. Ora, questo è il punto sul quale, a mio avviso, è necessario porre maggiormente la nostra attenzione per cercare di esercitare pressioni atte ad ottenere questi finanziamenti; e questa è un'altra delle ragioni che, secondo me, sconsigliano di prendere in esame congiuntamente i due provvedimenti.

Le argomentazioni che ho svolte tendono a dimostrare la necessità che si proceda per Savona e che si proceda anche per Trieste, ma separatamente.

Il senatore Adamoli ha creduto di rilevare una contraddizione nell'azione del Ministero della marina mercantile perchè, mentre da una parte ha preparato uno schema di disegno di legge, già diramato per il concerto con gli altri Ministeri, per le aziende dei mezzi meccanici, in questo provvedimento per Savona, invece, inserisce l'azienda dei mezzi meccanici nell'ente portuale.

Senatore Adamoli, lei conosce troppo bene le situazioni dei porti italiani perchè io debba ricordarle che dovunque c'è un ente portuale, proprio perchè l'ente è considerato come azienda di servizi e quindi anche di strumenti, non può non essere compresa nell'ente anche l'azienda dei mezzi meccanici. L'altro provvedimento cammina per conto proprio e servirà a configurare giuridicamente le aziende dei mezzi meccanici laddove non c'è l'ente portuale.

Eliminata questa apparente contraddizione, prima di parlare dell'importanza del porto di Savona e della necessità che nasca un ente con una nuova struttura, desidero porre l'accento sull'opportunità dell'inserimento dell'ente portuale nella nuova politica di programmazione. Vi sono rapporti fra porto e sviluppo economico, sviluppo industriale e sviluppo turistico che sono di grande importanza, e questo è un punto fondamentale che mi induce fermamente a credere in una politica nuova dei porti italiani, che consenta a questi di adeguarsi alle nuove esigenze e di costituire una base di sostegno anche dello sviluppo economico generale del nostro Paese. D'altra parte, qua-

lora la politica portuale non procedesse di pari passo con lo sviluppo dell'economia nazionale, quest'ultima verrebbe compressa nella sua espansione.

Pertanto, proprio perchè siamo convinti di questa connessione, affermiamo che l'ente portuale deve essere inserito in questa politica di programmazione e riteniamo che si debba giungere al più presto almeno al coordinamento ed alla specializzazione dei porti stessi. Se non riuscissimo a raggiungere questi obiettivi non svolgeremmo una politica coordinata e rispondente alle effettive esigenze di quella economicità di gestione che consente il superamento della concorrenza dei porti stranieri.

Tornando al provvedimento in esame, a coloro che hanno ricordato il fallimento degli esperimenti passati relativi al porto di Savona, desidero precisare che tale fallimento non si è verificato soltanto per il porto di Savona, ma anche per altri porti, ed esso è da attribuirsi alla politica portuale che fu adottata nei 20 anni precedenti il 1945 — così come ha ricordato il senatore Sibille — la quale trova spiegazione se inquadrata nelle particolari condizioni dell'epoca nella quale fu adottata.

Questo provvedimento è necessario, proprio in considerazione di quelle esigenze di natura regionale cui accennava il senatore Adamoli, in quanto, come ha detto giustamente il collega Sibille, si viene incontro alle esigenze almeno di due regioni, oggi, e di una terza regione, forse, domani.

Il provvedimento ha anche una sua base democratica perchè è stato richiesto appunto dagli Enti locali, provincie e comuni; il fatto che si possa garantire una maggiore presenza democratica degli Enti locali al livello del Consiglio di amministrazione o ad altri livelli, può essere preso in considerazione.

A queste osservazioni vorrei aggiungere un'altra: a quasi mezzo secolo dal primo esperimento si può dire che esso fu negativo anche perchè tentato indiscriminatamente in porti diversi, prescindendo dalla loro efficienza economica, attuale o potenziale che fosse, così che il fallimento nei porti minori coinvolse anche la sorte degli enti istituiti in quelli maggiori; ma è sintomatico, ai fi-

ni del convincimento, si potrebbe dire, pregiudiziale, che questa Commissione deve maturare prima di affrontare l'esame specifico delle norme del disegno di legge, che a Savona sia stata istituita il 29 ottobre 1927, a soli quattro anni dalla soppressione dell'ente di cui si è detto, avvenuta il 7 giugno 1923, un'azienda per l'esercizio dei mezzi meccanici e dei magazzini demaniali, in gestione diretta da parte della locale Capitaneria di porto, azienda che ha da allora sviluppato sempre più proficuamente la propria attività fino a giungere alle notevoli dimensioni attuali: 1.704.271 tonnellate trattate nello esercizio 1963-64, con un'entrata totale di lire 388.864.180 ed un impiego di oltre 130 unità lavorative; un compenso medio di circa 140 mila lire mensili a quasi 100 operai ed oltre 10 impiegati, escludendo dal computo il Presidente ed il Direttore della azienda che, essendo entrambi ufficiali di porto in servizio, stipendiati a carico del bilancio dello Stato, hanno gravato sul bilancio aziendale con modestissime indennità mensili e gratifiche annuali, per una media inferiore alle 50 mila lire mensili ciascuno.

Ed è altresì sintomatico, sempre ai fini di una indagine preventiva all'analisi delle singole norme, che dopo la seconda guerra mondiale sia nuovamente sorto, a Savona, un ente portuale il quale, ancorchè dotato di compiti e di mezzi limitati, ha peraltro dignitosamente perseguito, fino ad oggi, i suoi modesti scopi istituzionali, conseguendo sempre un equilibrio finanziario ignoto, purtroppo, a molti altri enti pubblici.

La presenza, a Savona, di una solida azienda mezzi meccanici e di un piccolo ente portuale, mentre può soddisfare nella sostanza, data la efficienza economica di entrambi, rappresenta un'anomalia formale, che deve essere superata e non può esserlo con la soppressione dell'ente, ma con il suo potenziamento o, comunque, con l'istituzione di uno strumento maggiormente idoneo all'esercizio delle importanti funzioni.

L'Amministrazione della marina mercantile, che ha seguito questa via, è confortata anche dalle recenti conclusioni del convegno dei porti liguri, ove è stata affermata la necessità di considerare il potenziamento dei

porti con criteri più ampi che nel passato, tenendo presente non solo i singoli scali, ma anche gli eventuali sistemi portuali, come nel caso della Liguria, dove l'insieme di Savona e Genova coincide con la dimensione regionale, pur riverberandosi su un retroterra ben più ampio.

Pertanto, la ragione più importante è proprio questa ed è una ragione di ordine tecnico, di organizzazione e di struttura. Infatti, se noi lasciassimo da una parte l'ente porto e dall'altra l'azienda mezzi meccanici, spezzerebbero quella unitarietà che è indispensabile al servizio portuale.

Noi ci auguriamo, quindi, che nasca un ente che possa rispondere anche a quei principi di democraticità, di difesa della pubblicità dei porti e di economicità ai quali vogliamo che tutti gli enti portuali, anche quelli già esistenti, abbiano a rispondere.

Dopo queste osservazioni, riservandomi di intervenire al momento opportuno sugli emendamenti che saranno presentati, devo dire che il Governo accoglie senz'altro l'emendamento proposto dal relatore, senatore Florena, che ritiene essenziale nella struttura di una legge per l'istituzione di un ente porto autonomo, per renderlo effettivamente operante e, soprattutto, per consentirgli l'acquisto degli strumenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni.

Per quanto concerne, poi, il preannunciato emendamento relativo alla presenza di un commissario, vorrei fare osservare al senatore che lo ha sostenuto che esiste anche il curatore al nascituro ed esiste pure la figura di chi assiste colui che muove i primi passi.

V I D A L I . Ma questo ente-porto è un vecchio ringiovanito!

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Quando un ente nasce ha bisogno di qualcuno che lo guidi e lo rappresenti; in un secondo momento interverrà chi dovrà gestire l'ente stesso: il Consiglio di amministrazione nascerà, ma non nel momento in cui giuridicamente prende vita l'ente portuale. Sotto questo aspetto si può

facilmente comprendere la necessità di questo tipo di amministratore, che il progetto governativo prevede non per una ragione di accentramento o per il gusto di portare a Savona un funzionario, ma semplicemente per ragioni organizzative.

Ringrazio nuovamente il senatore Florena e gli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione, e mi permetto di raccomandare alla Commissione di volere approvare, con gli emendamenti ritenuti necessari, il disegno di legge in esame.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Da parte del Ministero dei lavori pubblici non vi sono che osservazioni marginali su alcuni articoli, che verranno fatte in sede di discussione degli stessi.

Vorrei soltanto confermare che anche dal Ministero dei lavori pubblici è sentita la esigenza di una politica portuale coordinata almeno su dimensioni regionali; perchè questo, insieme alla possibilità di specializzazione dei vari porti, permetterebbe, anche sotto il profilo delle opere portuali, di programmare certi interventi e di non eseguirli disordinatamente con risultati poco soddisfacenti.

Però, la responsabilità dell'efficienza dei nostri porti e quindi di una politica organica portuale non è soltanto del Governo centrale, ma deve essere anche e soprattutto degli enti locali, delle regioni, quando saranno istituite e, fin d'ora, degli enti autonomi interessati, sia su base amministrativa che operativa.

Se il disegno di legge in esame dovesse essere radicalmente modificato al fine di inquadrarlo nella politica portuale regionale ritengo che, oltre a ritardarne l'approvazione che è quanto mai necessaria per il porto di Savona, si forzerebbe una situazione che è ancora del tutto immatura.

Infatti, l'esigenza di un'organica politica portuale deve essere tenuta presente non solo dagli organi centrali dello Stato, ma anche degli enti locali interessati che, invece, non sono ancora maturi per affrontare questi problemi.

A D A M O L I . Siamo noi che li dobbiamo spingere ed agevolare su questa strada!

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il fatto è, senatore Adamoli, che una vera e propria politica regionale non esiste ancora e non la può certamente imporre lo Stato perchè essa deve maturare autonomamente e spontaneamente!

Il mio convincimento è che si debbano al più presto realizzare gli enti portuali nelle città marinare dove essi tuttora mancano; in modo tale che appena vi sarà la volontà politica — anche locale — di realizzare un coordinamento tra gli enti stessi, esistano già gli strumenti per raggiungere tale fine.

Inviterei pertanto la Commissione a voler esaminare benevolmente le norme di cui trattasi, modificandole se occorre, in modo tale da svecchiarle e snellirle, ma chiedo agli onorevoli senatori di non voler discutere del problema portuale su base regionale, in quanto la sua attuazione incontrerebbe, nel momento attuale, difficoltà pressochè insormontabili. Ecco dunque perchè conviene oggi istituire gli enti portuali porto per porto; ora si parla di Savona, domani si esaminerà la situazione di Trieste, e così via, fino a giungere, gradualmente, alla sistemazione di tutto questo delicato settore.

Detto questo, mi pare che non ci sia altro da aggiungere. Comunque, le iniziative prese da altri Gruppi parlamentari in ordine al porto di Trieste potranno essere utilmente tenute presenti in modo da cercare fin d'ora di unificare le norme che possono essere comuni ai vari enti portuali.

P R E S I D E N T E . Ringrazio i membri del Governo per le loro dichiarazioni.

Credo che possiamo rimanere d'accordo in questo senso; che cioè siano fatti pervenire alla segreteria gli emendamenti che ciascuno dei commissari desidera presentare, in modo che al più presto si possa provvedere a farli stampare e a distribuirli a tutti i membri della Commissione. Possiamo, quindi, senz'altro fissare la prossima seduta per mercoledì prossimo.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 41^a SEDUTA (19 maggio 1965)

S I B I L L E . Vorrei fare presente che potrei anche presentare subito degli emendamenti; ma preferirei che essi fossero concordati tra gli enti locali di Torino, Cuneo e Savona; in questo caso, naturalmente, è impossibile che siano pronti entro sabato, perchè è necessario riunire persone che stanno a Savona, a Cuneo e a Torino, che amministrano provincie, camere di commercio e comuni.

P R E S I D E N T E . Mi rimetto alla Commissione. Resta allora inteso che il seguito della discussione è rinviato alla prima seduta del mese di giugno.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sarebbe preferibile fissare un termine per la presentazione degli emendamenti.

S I B I L L E . Diciamo che debbono essere presentati entro il cinque giugno.

F L O R E N A , *relatore*. Il principio di subordinare la presentazione degli emendamenti ad una riunione dei rappresen-

ti degli enti locali non mi sembra opportuno. È una questione di principio che faccio.

S I B I L L E . Non si tratta di questo. Comunque, se voi volete, posso presentare subito i miei emendamenti.

P R E S I D E N T E . Restiamo d'accordo che entro il 5 giugno devono essere presentati tutti gli emendamenti e che alla prima seduta che si terrà nel mese di giugno proseguiamo la discussione del disegno di legge. In quella seduta, inoltre, la Commissione deciderà sull'opportunità di procedere o meno alla nomina di una Sottocommissione per l'esame preliminare degli emendamenti stessi.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,50.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari