

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 1966

(58^a seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

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

PRESIDENTE . . .	Pag. 810, 811, 812, 815, 816, 817, 819, 820, 822, 823
ADAMOLI . . .	810, 812, 813, 815, 816, 818, 819, 820, 821, 822, 823
CHIARIELLO . . .	813, 819, 821
CROLLALANZA . . .	813, 816, 818, 819
FABRETTI . . .	811
FLORENA, relatore . . .	814, 819
GENCO . . .	818, 821
GIANCANE . . .	812
LOMBARDI . . .	813, 816
RESTAGNO . . .	817
RICCIO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . .	811, 814, 815, 816, 819, 820, 821, 822, 823
SIBILLE . . .	818
VIDALI . . .	810, 812, 813, 814, 819
ZANNIER . . .	811

« Modifiche dell'articolo 113 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato

con regio decreto 7 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, relative al calcolo degli interessi sui conti correnti postali » (1234) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE . . .	Pag. 824, 827
ADAMOLI . . .	825
CHIARIELLO . . .	825
GASPARI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni . . .	826
GENCO, relatore . . .	824
GIANCANE . . .	825
GUANTI . . .	825

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, Fabretti, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

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

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci, per le poste e le telecomunicazioni Gaspari e per la marina mercantile Riccio.

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

Seguito della 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 » (1960)

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

Comunico ai colleghi che la Sottocommissione, a suo tempo costituita per l'esame preliminare degli articoli e dei numerosi emendamenti, ha concluso i suoi lavori con risultati di scarso rilievo a causa del deciso contrasto manifestatosi, su questioni di carattere fondamentale, tra le diverse parti politiche. Pertanto, il disegno di legge è stato posto nuovamente all'ordine del giorno della Commissione.

ADAMOLI. Onorevole Presidente, non è intenzione del Gruppo comunista ripetere le argomentazioni già svolte in occasione della precedente discussione del disegno di legge; tuttavia, desideriamo ancora una volta ribadire la necessità di affrontare l'esame di questo provvedimento nel quadro di una visione organica del problema degli enti portuali su scala nazionale.

Questa nostra posizione risulta ancora più rafforzata dal fatto che, proprio in questi ultimi giorni, autorevoli rappresentanti della Democrazia cristiana hanno presentato al Parlamento un disegno di legge per l'istituzione del nuovo ente portuale di Trieste dimostrando, in tal modo, di essere sensibili alle esigenze di quel centro marinaro.

Pertanto, in presenza di questo nuovo progetto per Trieste, che si aggiunge a quel-

li già presentati dalla nostra parte politica e dal Gruppo socialdemocratico, ci sembra che dovremmo approfittare della situazione per affrontare in modo organico e generale la questione degli enti portuali. Non riteniamo infatti che sia un buon metodo provvedere settorialmente per l'uno o l'altro porto, perdendo di vista quelle che sono le linee generali del problema.

Inoltre, desideriamo precisare che, se il Governo e la maggioranza insisteranno per esaminare in questo momento solo il provvedimento di legge relativo a Savona, allora, da parte nostra, svolgeremo un'azione molto intensa affinché, almeno, venga contemporaneamente affrontata anche la questione dell'ente portuale di Trieste, che — essendo prevista da una norma costituzionale — dovrebbe avere la precedenza su qualunque altro.

Preghiamo dunque il rappresentante del Governo di considerare con senso di responsabilità il problema da noi prospettato, consentendo che si affronti la discussione riguardante Savona, su scala nazionale, o quanto meno, ripeto, unitamente a quella sul porto di Trieste.

VIDALI. Desidero aggiungere a quanto detto dal senatore Adamoli che, circa il nuovo ente portuale di Trieste, non solo è stato presentato al Parlamento un disegno di legge il cui primo firmatario è il nostro presidente Garlato e un altro sottoscritto da parlamentari del Gruppo socialdemocratico, ma è stato superato anche il problema finanziario.

Infatti, il Consiglio dei ministri ha dato il suo assenso ad un disegno di legge governativo appunto relativo al porto di Trieste che, finora, era stato bloccato dal Ministero del tesoro per mancanza di copertura. Anche questa situazione si è dunque ora sbloccata e, pertanto, domando al sottosegretario Riccio se non ravvisi anch'egli l'opportunità, quando il disegno di legge governativo verrà presentato al Parlamento, di discuterlo assieme a quello per Savona e nel quadro di una visione organica del problema degli enti portuali italiani.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Come già detto nelle precedenti discussioni su questo argomento, devo ancora una volta dichiararmi contrario all'impostazione sostenuta dai senatori Adamoli e Vidali, in quanto, a giudizio del Governo, il problema di carattere generale non può essere affrontato in questa sede ed in questo momento.

Allo stato dei fatti, vi è solo l'esigenza e l'urgenza di provvedere legislativamente per l'Ente autonomo del porto di Savona; non dimentichiamo infatti che, poco prima delle feste natalizie, siamo stati costretti ad approvare una legge di proroga per consentire all'attuale Ente portuale Savona-Piemonte di svolgere attività urgenti ed indispensabili per i traffici del porto.

Per quanto riguarda poi l'istituzione dell'Ente portuale di Trieste, le notizie date alla Commissione dai senatori Adamoli e Vidali sono esatte. E anche vero che il Consiglio dei ministri, ultimamente, ha esaminato le linee generali di un disegno di legge governativo per Trieste e posso aggiungere che, proprio oggi, vi sarà una riunione per strutturare definitivamente questo testo, essendo intervenuto l'assenso del Ministero del tesoro per quel che riguarda la spesa di un miliardo e mezzo come contributo ordinario.

Pertanto, immediatamente dopo aver discusso il provvedimento relativo a Savona, si potrà prendere in esame quello per Trieste: ma, e desidero che questo sia ben chiaro, non possiamo nè abbinare queste due discussioni, nè iniziare, in questo momento, un dibattito generale sugli enti portuali.

F A B R E T T I . Non posso che sostenere la proposta avanzata dai senatori Adamoli e Vidali in quanto anch'io sono convinto che il problema degli enti portuali debba essere affrontato nel suo complesso e, effettivamente, si vogliono evitare i pericoli di successive modifiche legislative in un settore quanto mai delicato ed importante per l'economia nazionale.

È dunque necessario che tanto la questione dell'Ente portuale di Savona quanto quella di Trieste si inquadrino in una visio-

ne organica del problema che tenga conto delle moderne esigenze dei nostri porti e dei traffici del Paese.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Torno a ripetere che, in questo momento, è impossibile affrontare una discussione generale sugli enti portuali italiani.

Accontentiamoci, per ora, di soddisfare le esigenze del porto di Savona: se le norme che approveremo si dimostreranno idonee, nulla ci vieterà di applicarle anche all'Ente portuale di Trieste.

Si sono fatte, a suo tempo, leggi speciali per Genova, per Napoli e, sinceramente, non comprendo perchè non si voglia fare altrettanto per Savona, che, se non verrà aiutata, vedrà la vita del suo porto completamente paralizzata. Insisto su questa tesi, anche perchè tutte le organizzazioni sindacali interessate hanno sostenuto l'improrogabile necessità di queste norme, che consentiranno loro di organizzare il proprio lavoro e di normalizzare l'attività del porto.

P R E S I D E N T E . Onorevoli senatori, ritengo che si debba arrivare ad una decisione circa l'impostazione da dare alla discussione.

I senatori Adamoli, Vidali e Fabretti insistono perchè il provvedimento in esame venga inquadrato in una discussione generale sulla questione degli enti portuali, discussione il Governo, a mezzo del suo rappresentante, ha dichiarato di non poter affrontare in questo momento.

Pertanto, per proseguire con ordine i nostri lavori, se non ci sono ulteriori osservazioni, non mi resta che mettere in votazione la proposta avanzata dai rappresentanti del Gruppo comunista.

(Non è approvata).

Rimane dunque stabilito che si prosegue la discussione del disegno di legge n. 960.

Z A N N I E R . Prendo atto, onorevole Sottosegretario, delle dichiarazioni che ella ha fatto sul disegno di legge e, in parti-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58ª SEDUTA (19 gennaio 1966)

colar modo, sulla questione dell'Ente portuale di Trieste.

Se è vero che per Savona vi sono esigenze di carattere tecnico ed economico che impongono allo Stato di intervenire, è altresì vero che per Trieste a queste esigenze si aggiunge un preciso dettato della legge costituzionale per la Regione, in base alla quale l'Ente portuale di Trieste si sarebbe dovuto costituire già da un anno.

Mi auguro dunque che, subito dopo l'approvazione del provvedimento per il porto di Savona, si possa affrontare, come ha detto anche il sottosegretario Riccio, il problema relativo all'Ente portuale di Trieste.

G I A N C A N E . Auspico anch'io che i disegni di legge per l'Ente portuale di Trieste siano rapidamente esaminati.

V I D A L I . Non mi resta che associarmi al voto espresso dai senatori Zannier e Giancane.

P R E S I D E N T E . Come firmatario del disegno di legge per l'istituzione dell'Ente portuale di Trieste non posso che raccomandare all'onorevole Sottosegretario la discussione più rapida possibile di tale provvedimento o di quello d'iniziativa governativa che ci è stato annunciato.

I problemi del porto di Trieste, infatti, sono a tutti ben noti e si potranno cominciare a risolvere soltanto attraverso un apposito Ente.

Tornando al disegno di legge n. 960, poiché il relatore, senatore Florena, ed il rappresentante del Governo rinunciano ad interloquire, se non vi sono osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

È costituito l'Ente autonomo del porto di Savona, in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte istituito con decreto-legge del Capo provvisorio dello Stato 22 dicembre 1947 n. 1697.

L'Ente autonomo è persona giuridica di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile.

Esso ha sede legale e amministrativa in Savona.

I senatori Adamoli, Vidali, Gaiani e Fabbretti propongono di sostituire il secondo comma coi seguenti:

« L'Ente autonomo è un istituto di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile. Esso opera in funzione di una politica di piano in accordo con i criteri che saranno indicati dalla programmazione economica e urbanistica delle regioni interessate e dalla programmazione economica nazionale.

Le strutture, i compiti, il carattere e la durata dell'Ente di cui ai commi precedenti verranno successivamente adeguati alle norme della regolamentazione legislativa nazionale fondata su enti portuali pubblici regionali che verrà adottata per la gestione dei porti ».

A D A M O L I . L'emendamento testè letto si collega alla politica governativa di programmazione e non deriva che da affermazioni fatte dal Governo ed espresse in documenti ufficiali. Infatti, il piano di sviluppo quinquennale, presentato dal Governo alla Camera dei deputati come disegno di legge, prevede, tra gli strumenti per la sua applicazione, anche le Regioni.

Nell'emendamento da noi proposto, tuttavia, non parliamo tanto di Regione come organo autonomo già costituito, ma di programmazione regionale, la quale mi pare sia un'articolazione prevista indipendentemente dalla istituzione delle Regioni, cioè prevista per l'applicazione della politica di piano.

Abbiamo dunque ritenuto che l'Ente portuale di una città come Savona, uno dei porti più grandi d'Italia ed il secondo per importanza in Liguria, non possa svolgere una politica portuale che non sia legata ad una visione regionale.

Si tratta di una precisazione che forse, nel momento in cui è stato presentato al

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 58ª SEDUTA (19 gennaio 1966)

Parlamento questo disegno di legge, non sarebbe parsa matura, ma che invece oggi, dopo la presentazione alla Camera del piano quinquennale, ci sembra senz'altro opportuna.

C R O L L A L A N Z A . Affermo che l'emendamento proposto dal senatore Adamoli ed altri è, quanto meno, pleonastico.

Mi sembra infatti pacifico che, se vi sarà una programmazione regionale della Liguria, questa dovrà necessariamente occuparsi anche dei problemi portuali, dei traffici, delle linee di navigazione che interessano quella regione.

Non comprendo pertanto l'opportunità di inserire in un articolo, che stabilisce semplicemente l'istituzione di un ente autonomo portuale, questo richiamo alla programmazione, regionale o nazionale che sia. Mi dichiaro dunque contrario all'emendamento.

C H I A R I E L L O . Sono anch'io dell'avviso di respingere l'emendamento proposto dai senatori di parte comunista.

Non vi è infatti alcuna ragione, come ha ben detto il senatore Crollalanza, per dire che questo ente autonomo di diritto pubblico deve essere compreso nella programmazione regionale e nazionale. Infatti, quando questa diventerà operante, si applicherà anche al porto di Savona.

V I D A L I . Per parte mia, non posso che ritenere giuste le argomentazioni svolte dal senatore Adamoli a sostegno dell'emendamento presentato. Del resto, anche il ministro Pieraccini, a Genova, ha recentemente dibattuto il problema della programmazione regionale dei porti.

Richiamare pertanto la questione anche nel presente disegno di legge non mi pare cosa superflua, tenendo altresì presente che lo stesso criterio dovrà essere seguito per l'istituzione di altri enti portuali nazionali.

A D A M O L I . Mi pare che le osservazioni dei senatori Crollalanza e Chiariello non contestino la validità di quanto intende affermare l'emendamento da noi proposto.

È stato infatti detto che si tratterebbe di affermazioni pleonastiche, e si è aggiunto che esse non risponderebbero alla natura dell'articolo 1, che stabilisce semplicemente l'istituzione di un Ente autonomo di diritto pubblico.

A nostro avviso, invece, si tratta di stabilire un principio e di chiarire un indirizzo che sta per nascere e che dovrà essere seguito per l'avvenire, costantemente, nel nostro Paese.

Si tratta di iniziare, ripeto, un nuovo metodo di lavoro nel campo dei problemi economici e, nel momento in cui si discute un provvedimento che interessa uno strumento fondamentale per l'economia di una Regione, non si può ignorare che bisogna, d'ora in avanti, far sempre riferimento ad una politica di piano.

Per quanto riguarda poi la questione formale della sistemazione dell'emendamento proposto, non ci irrigidiremo certo nel volerlo inserire all'articolo 1; se la Commissione ritiene che sia più opportuno introdurlo nell'articolo 2, laddove si parla dei compiti dell'Ente e delle forme in cui essi dovranno essere assolti, noi ci dichiariamo senz'altro d'accordo.

La questione sulla quale insistiamo riguarda invece l'affermazione di un principio, la cui reiezione desterebbe in noi molte perplessità, poichè starebbe a dimostrare che ogni volta che si tratta di applicare, in concreto, una certa linea politica affermata da parte governativa, sorgono le più varie difficoltà e tutto resta nel vago.

L'emendamento proposto, infatti, non fa che affermare principi fatti propri dal Governo e, in verità, mi meraviglio che i parlamentari che fanno parte della maggioranza governativa si oppongano alla sua approvazione affiancandosi ai rappresentanti della destra.

L O M B A R D I . Condivido le finalità espresse dal senatore Adamoli poichè, a mio giudizio, sarà inevitabile — e sottolineo l'aggettivo « inevitabile » — che con l'approvazione del piano quinquennale, oggi dinanzi alla Camera dei deputati, e con le leggi successive di applicazione riguardanti i pia-

ni regionali, si arrivi senz'altro a quanto voluto dal senatore Adamoli.

Mi domando tuttavia se sia opportuno, nel caso del presente provvedimento, approvare un riferimento alla programmazione economica nazionale e regionale e, nel contempo, alla revisione delle competenze di questi enti portuali.

In tal modo, a mio giudizio, appensantiremmo il disegno di legge e, per di più, verremmo a creare, per l'Ente portuale di Savona, una situazione particolare nei confronti degli altri Enti, per i quali non è stato fatto alcun richiamo alla programmazione od a leggi-quadro.

Sarei pertanto dell'avviso di non accogliere l'emendamento proposto.

V I D A L I Quando poniamo il problema dei porti pensiamo allo sviluppo futuro del programma economico Pieraccini e teniamo presente che una delle basi del sistema regionale dei porti sarà costituita dalla loro specializzazione.

Per tale ragione desideriamo che, nel disegno di legge, venga tenuta presente la questione sollevata dal senatore Adamoli

F L O R E N A, *relatore*. Pur comprendendo l'orientamento esposto dai senatori del Gruppo comunista, devo dire di essere perplesso per quanto riguarda la sua pratica applicazione, in quanto — ricordiamolo bene — non esistono ancora neanche le Regioni!

R I C C I O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dichiaro che il Governo è contrario all'emendamento proposto, per varie ragioni.

Innanzitutto, perchè lo ritiene superfluo: quando saranno istituite le Regioni e sarà stato approvato il piano quinquennale, proprio perchè l'ente autonomo che nasce è persona giuridica di diritto pubblico, esso non potrà che recepire la nuova strutturazione che verrà data all'economia nazionale.

In secondo luogo, accettare l'emendamento proposto dal senatore Adamoli sarebbe, oltre che superfluo, anche pericoloso, in quanto tale emendamento potrebbe inten-

dersi nel senso che l'Ente autonomo per il porto di Savona non potrà funzionare se non quando verrà approvato il piano quinquennale e se non quando saranno legislativamente strutturate le Regioni.

Inoltre, vorrei fare un'osservazione che, in un certo senso, capovolge la posizione sostenuta dai senatori Adamoli e Vidali.

Sono anch'io convinto che il problema dell'economia marittima debba essere tenuto presente, fin da oggi, in sede di programmazione regionale; vorrei però far notare che, nella strutturazione dei Comitati regionali per la programmazione, non sono stati tenuti presenti l'economia e gli interessi marittimi.

Pregherei, dunque, la Commissione di rendersi anch'essa interprete di quest'esigenza nella sede più opportuna, in quanto, proprio attraverso i Comitati per la programmazione, si determinerà la politica regionale.

Mi sembra dunque, ripeto, che quanto è sostenuto dai senatori Adamoli e Vidali a proposito dell'applicazione della programmazione all'Ente portuale di Savona debba essere, per così dire, capovolto, nel senso che ci si dovrà, invece, preoccupare di inserire nei Comitati regionali i rappresentanti degli interessi marittimi. In tal modo si potrà, infatti, strutturare attivamente quella che sarà la politica regionale marittima

Ci troviamo, pertanto, di fronte ad una questione che diventerà il presupposto per tutte le leggi che approveremo; ci troviamo di fronte ad un indirizzo di carattere generale che, proprio per questa sua natura, non può entrare a far parte in modo esplicito di un disegno di legge.

Rispondendo in modo particolare al senatore Vidali, vorrei fargli osservare che il Governo crede nella strutturazione regionale dei nostri porti, ma non nel senso della specializzazione di ogni singolo porto; sarebbe, infatti, pericoloso seguire un orientamento di questo genere senza tener conto di tutti gli elementi di complementarità, coordinamento, eccetera, tra i vari centri marittimi. Si dovrà, necessaria-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., post. e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

mente, tener conto anche della specializzazione, ma, ripeto, non soltanto di questa.

Ma il nuovo sistema regionale portuale dovrà essere strutturato, come ho già detto, dai Comitati regionali per la programmazione, nei quali auspico che vi sia la rappresentanza di tutti gli interessi portuali e marittimi.

Il Governo accetta dunque in questo senso l'emendamento proposto; si renderà cioè interprete presso il Ministero della programmazione affinché si realizzi questa rappresentanza in seno ai Comitati regionali.

Per tutte le ragioni esposte, mi vedo infatti costretto a non accettare che l'emendamento in questione venga recepito nel testo del provvedimento in esame.

A D A M O L I . Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario e, a mia volta, chiedo al Presidente che, al momento opportuno, ponga in votazione l'emendamento proposto dividendolo in due parti.

Desideriamo infatti che il primo periodo, che dice: « L'Ente autonomo è persona giuridica di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza (e non anche alla tutela, come vuole il testo governativo) del Ministero della marina mercantile », sia votato separatamente dal resto dell'emendamento.

Per quanto riguarda la questione sostanziale, non posso che esprimere il mio rammarico perchè la nostra proposta, che introduce il discorso nuovo della politica di programmazione, non sia accolta dalla maggioranza.

Infatti, se è vero che tutti siamo d'accordo in quello che è lo spirito ed il metodo della programmazione, non comprendiamo perchè, nel momento in cui si discute una legge come quella in esame, non si debba cercare di attuare le finalità della programmazione rompendo i provincialismi ed i campanilismi esistenti, ad esempio, tra Savona, Genova e Livorno, che bloccano il respiro economico di tutto l'alto Tirreno.

Questa sarebbe stata una buona occasione per cercare di unificare ed amalgamare tra loro questi centri, agevolando la formazione di una nuova mentalità che, purtroppo, si

deve inserire su incrostazioni difficili da eliminare.

Accettando l'emendamento da noi proposto si sarebbe cominciato, per lo meno a livello regionale, a parlare di programmazione!

Per quanto riguarda poi la questione sollevata dal sottosegretario Riccio circa la rappresentanza, nei Comitati regionali della programmazione, dei vari settori delle attività marittime, sono perfettamente d'accordo che anche la Commissione dovrebbe esprimere un voto in proposito, voto che si potrebbe concretare in un apposito ordine del giorno.

Ciò si rende necessario perchè, ad esempio, a Genova nel Comitato regionale per la programmazione non sono rappresentati gli interessi dei porti.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo avviene non solo per Genova, ma per tutte le altre regioni.

A D A M O L I . La cosa, però, è paradossale, perchè la programmazione di tutto quanto concerne la marina, senza che siano presi in considerazione i porti, non ha veramente senso.

P R E S I D E N T E . A tal riguardo ritengo che sia opportuno formulare un ordine del giorno, che potrà essere messo ai voti al termine della discussione.

A D A M O L I . Tornando alla questione principale, non è vero che l'Ente non potrà fare nulla finchè non vi sarà la programmazione regionale. Oggi farà quello che potrà fare in base agli schemi attuali; quando vi sarà il programma regionale, dovrà seguire i criteri di tale programma: e dire questo non è pleonastico!

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma quella della programmazione, senatore Adamoli, sarà una legge che obbligherà tutti i soggetti giuridici!

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

A D A M O L I . Una cosa è essere obbligati ed un'altra è ispirare la propria azione quotidiana!

P R E S I D E N T E . Ad ogni modo, se ho ben capito, il senatore Adamoli insiste per la votazione dell'emendamento e desidera che questa avvenga per parti separate.

Per la chiarezza della discussione ricordo che i senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani hanno presentato un emendamento all'articolo 1 tendente a sostituire il secondo comma con il seguente: « L'Ente autonomo è un istituto di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile. Esso opera in funzione di una politica di piano in accordo con i criteri che saranno indicati dalla programmazione economica e urbanistica delle Regioni interessate e dalla programmazione economica nazionale.

Le strutture, i compiti, il carattere e la durata dell'Ente di cui ai commi precedenti verranno successivamente adeguati alle norme della regolamentazione legislativa nazionale fondata su enti portuali pubblici regionali che verrà adottata per la gestione dei porti ».

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per quanto riguarda la prima parte, dichiaro di essere contrario alla soppressione della parola « tutela ».

Il senatore Adamoli è, come me, un sostenitore della concessione dei mutui, e a questo riguardo desidero domandargli se non ritiene necessaria la tutela da parte dello Stato.

A D A M O L I . Questo è un fatto specifico.

C R O L L A L A N Z A . Sono del parere che si possa abolire la parola « tutela » perchè in caso di concessione di mutui, secondo l'esempio portato dal Sottosegretario, lo Stato si garantirà nel momento in cui concederà tali mutui.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Chiedo al suo al-

tissimo senso giuridico se nel concetto di vigilanza è compresa l'approvazione sotto il profilo sia della legittimità che dell'opportunità della spesa. A mio avviso non è compresa, mentre lo è nel concetto di tutela.

L O M B A R D I . La questione è piuttosto complessa. Qui si tratta di vedere se anche gli altri enti portuali si trovino già nella situazione di essere sottoposti non soltanto alla vigilanza ma anche alla tutela, nel qual caso converrebbe lasciare le cose come sono. Diversamente, *de iure condendo*, non si può escludere che la tutela possa essere eliminata.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Nella legge che istituisce l'ente portuale di Genova è prevista questa tutela, così come è prevista nelle leggi che istituiscono gli enti portuali di Palermo e Civitavecchia; cioè ovunque è stata concessa la contrazione di mutui si parla anche di tutela, mentre non se ne parla per altri enti portuali, come quello di Napoli, ad esempio, per i quali non è prevista tale possibilità.

Insisto, quindi, per il mantenimento della parola « tutela ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, seguendo la richiesta del senatore Adamoli, metto ai voti la prima parte dell'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Adamoli ed altri, che tende, in sostanza, a sopprimere, nel testo governativo del secondo comma dell'articolo 1, le parole: « e tutela ».

(Non è approvato).

Metto ora ai voti la seconda parte dell'emendamento presentato dai senatori Adamoli ed altri, dalle parole: « Esso opera in funzione di una politica di piano, ... » sino alla fine dell'emendamento (che è, ora emendamento aggiuntivo), di cui ho dato ripetutamente lettura.

(Non è approvato).

Sempre all'articolo 1, è stato presentato dai senatori Sibille, Baracco, Forma, Gi

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

raudo, Massobrio, Passoni e Restagno un emendamento tendente a sostituire il terzo comma con il seguente:

« Esso ha sede legale a Torino ed amministrativa in Savona ».

Faccio presente alla Commissione che il senatore Sibille ha fatto sapere che non insiste per la votazione di tale emendamento.

R E S T A G N O . Ho firmato questo emendamento per una questione di tradizione, in quanto il problema del porto di Savona è all'ordine del giorno da circa 50 anni e tutti gli organi amministrativi di Torino, sia quelli del Comune che quelli della Provincia, hanno sempre notevolmente contribuito allo sviluppo di questo ente.

Ad ogni modo, mi adeguo a quanto è stato detto dal primo firmatario.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1 nel testo governativo.

(È approvato).

Art. 2.

L'Ente ha la durata di trenta anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e, negli ambiti portuali di Savona e Vado, ha i seguenti compiti:

1) regolamentare il lavoro nel porto, esplicitando le funzioni che le vigenti leggi in materia attribuiscono alla competenza degli uffici del lavoro portuale, ai direttori marittimi ed ai comandanti di porto, con l'assistenza di un consiglio del lavoro portuale, e con poteri di determinazione delle tariffe nei confronti degli imprenditori, degli intermediari e dei lavoratori, sotto l'osservanza delle norme del Codice della navigazione e del relativo regolamento esecutivo, nonchè del regolamento di cui al successivo articolo 24 e di tutte le disposizioni di carattere generale del Ministero della marina mercantile in quanto applicabili.

Il predetto consiglio del lavoro sarà nominato dal presidente dell'Ente e composto dai membri previsti dall'articolo 143 del re-

golamento esecutivo del Codice della navigazione, ad eccezione del presidente del consiglio stesso che sarà il capo dell'ufficio preposto alla disciplina del lavoro portuale;

2) amministrare i beni di demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, nell'osservanza delle disposizioni del capo I, titolo 2^o, libro I, della parte I del Codice della navigazione ed approvare le condizioni e le tariffe dei servizi esplicitati dai concessionari.

I contratti di concessione aventi la durata superiore ai 15 anni devono essere approvati dal Ministero della marina mercantile;

3) provvedere alla gestione diretta dei mezzi meccanici per l'imbarco, lo sbarco e il movimento in genere delle merci, nonchè dei magazzini di deposito, anche se in regime di depositi franchi o di magazzini generali;

4) provvedere ai servizi di pulizia e di illuminazione del porto nonchè, a seguito di apposite convenzioni da stipulare col Ministero dei lavori pubblici, alla manutenzione ordinaria delle opere e ordinaria e straordinaria delle attrezzature portuali, escluse quelle ferroviarie;

5) coordinare l'azione degli uffici pubblici, degli enti, delle associazioni e dei privati, che attendono a servizi e svolgono attività interessanti il porto;

6) provvedere alla costruzione di magazzini ed altri manufatti utili al traffico portuale, nonchè all'istallazione di nuovi meccanismi di carico e scarico;

7) concordare con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, cui compete la disciplina e la gestione del servizio ferroviario nell'ambito portuale, eventuali potenziamenti del servizio stesso;

8) studiare, promuovere ed adottare provvedimenti atti a favorire l'incremento dei traffici nel porto di Savona, lo sviluppo industriale e commerciale dell'entroterra, il miglioramento delle comunicazioni ed il potenziamento delle opere e degli impianti portuali;

9) provvedere a tutto ciò che, non specificato nei precedenti punti, possa comunque essere utile per il conseguimento dei fini di istituto dell'Ente;

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

10) l'Ente inoltre: deve essere chiamato ad esprimere il proprio parere preventivo sui provvedimenti delle competenti autorità concernenti le tariffe per i servizi portuali ed i piani di massima riguardanti opere e arredamenti portuali;

11) può assumere in concessione, da parte delle competenti amministrazioni dello Stato, l'esecuzione di opere interessanti il porto di Savona e curarne l'attuazione anche a mezzo di terzi sotto la sua diretta vigilanza e responsabilità e sotto l'alta sorveglianza dell'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Genova.

Alla progettazione, direzione, esecuzione e collaudo tecnico delle opere inerenti all'arredamento ferroviario del porto provvederanno, nella rispettiva competenza, il Ministero dei lavori pubblici e l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani un emendamento tendente ad aggiungere al primo comma, dopo la parola « Vado », le altre: « nella zona compresa fra l'ex Chiesa di S. Benedetto, a levante, e Capo Vado, a ponente ».

A D A M O L I . Questo emendamento tende a definire con maggiore esattezza l'ambito territoriale del porto, perchè, dicendo semplicemente « negli ambiti portuali di Savona e Vado », l'area portuale non viene determinata in modo preciso. D'accordo con tutti gli organi locali — Comune, Camera di commercio e così via — si è preferito indicare i punti terminali dell'area portuale, e precisamente l'ex Chiesa di S. Benedetto, a levante, e Capo Vado, a ponente.

G E N C O . Senatore Adamoli, poc'anzi, nell'illustrare un suo emendamento all'articolo 1, lei ha fatto un attacco, fondato, contro il provincialismo che pervade la vita nazionale e la vita di tante regioni: ma mi consenta di dire, con la mia solita sincerità, che anche questo suo emendamento all'articolo 2 suona come un atto di provincialismo e di campanilismo. Ho

l'impressione, infatti, che esso sia dettato dalla preoccupazione che, potendosi l'Ente portuale di Savona estendere oltre il Capo Vado o oltre l'ex Chiesa di S. Benedetto, si possa invadere qualche zona che interessa il porto di Genova.

Pertanto, poichè non mi pare che nella dizione del testo governativo vi siano possibilità di equivoci, dichiaro di essere contrario al suo emendamento.

A D A M O L I . Questo emendamento è stato presentato anche su richiesta del comune di Savona; quindi non ha nulla a che vedere con il porto di Genova!

C R O L L A L A N Z A . Vorrei chiedere al senatore Adamoli se l'ex Chiesa di San Benedetto e Capo Vado sono termini di confine territoriale amministrativo. Se lo sono, è inutile citarli, perchè quando si dice comune di Savona e di Vado si indica una circoscrizione che ha dei precisi limiti territoriali.

A D A M O L I . La proposta che fanno gli organi locali di Savona è più precisa rispetto a quella del Governo, perchè quest'ultimo si limita a dire « negli ambiti portuali di Savona e Vado »: ma quali sono con esattezza questi ambiti portuali? È necessario, quindi, definirli con maggiore precisione.

S I B I L L E . Forse questo emendamento avrebbe avuto ragione d'essere quando nel consorzio portuale si discuteva ancora dei limiti dell'area portuale: c'era chi voleva limitarla alla zona di Savona e chi, come noi del Piemonte, voleva estenderla alla zona di Vado, che è la zona portuale più potente oggi esistente dalla Spagna fino a La Spezia (parlando con molta chiarezza, tale zona, se attrezzata *cum grano salis*, sarebbe in condizione di superare il porto di Marsiglia). Ma ora che il piano regolatore del porto è già stato approvato dal consorzio portuale, ritengo che le indicazioni contenute nel testo governativo siano sufficienti.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

V I D A L I . Anche per quanto concerne l'area del porto di Trieste si è preferito indicare i punti geografici che la delimitano. Tutti i progetti, del resto, indicano i punti geografici e non il comune.

C H I A R I E L L O . Con tale emendamento mi pare che si venga a limitare quelli che sono i poteri dell'autorità marittima, la quale, invece, ha il diritto di stabilire il criterio che vuole seguire.

F L O R E N A , *relatore*. Io sono favorevole alla conservazione del testo governativo.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Uno schiarimento: in tutti i provvedimenti che riguardano i porti si fa riferimento all'ambito portuale e non ai territori comunali o ad una delimitazione fatta in sede amministrativa.

Personalmente, quindi, sono contrario a questo emendamento per un motivo giuridico e per un motivo di opportunità. Il motivo giuridico riguarda la cosiddetta gerarchia delle leggi: cioè, la determinazione quantitativa territoriale di un ente portuale, in base al Codice della navigazione, è affidata all'autorità marittima, per cui inserire in questo provvedimento una norma che sia in contrasto con quanto stabilito nel Codice della navigazione significherebbe andare contro il principio della gerarchia delle leggi. Per quanto concerne il motivo di opportunità, se i senatori Adamoli e Vidali credono nel sistema portuale, va osservato che quando tale sistema dovrà essere strutturato può darsi che l'autorità marittima, per necessità, debba rivedere quelli che sono gli ambiti portuali, e potrà farlo soltanto se noi ci limiteremo a dire « negli ambiti portuali di Savona e di Vado ».

Per queste ragioni vorrei pregare il senatore Adamoli di non insistere nell'emendamento.

A D A M O L I . Mi pare che gli argomenti addotti dal Sottosegretario siano abbastanza persuasivi. Però vorrei pregarlo di

farsi parte diligente presso l'autorità marittima e di invitarla a tener conto di quelli che sono i desideri e le indicazioni degli enti locali.

Ciò detto, ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti, allora, la prima parte e il punto 1) dell'articolo 2, facendo presente agli onorevoli senatori che laddove è scritto « al successivo articolo 24 », si deve leggere « al successivo articolo 27 ». Si tratta semplicemente di un errore materiale.

(Sono approvati).

Sempre all'articolo 2 è stato presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani un emendamento tendente ad aggiungere, alla fine del punto 2), il seguente comma: « È facoltà dell'Ente mantenere, modificare, risolvere o riscattare le concessioni preesistenti ».

Mi pare che questa sia una facoltà abbastanza pericolosa.

A D A M O L I . Mi pare che tale facoltà si leghi con quella di poter fare concessioni: l'Ente nel nuovo ordinamento può rilevare l'opportunità di riscattare, di risolvere, di modificare o di confermare le concessioni preesistenti.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Poichè tutta questa materia è regolata dal Codice della navigazione, lei dovrebbe proporre una modifica delle norme relative; infatti, quanto lei propone con il suo emendamento è in perfetto contrasto con tali norme.

A D A M O L I . Allora si proponga la modifica degli articoli del Codice della navigazione che riguardano tale materia.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non si può modificare una norma di carattere generale se non in sede generale.

C R O L L A L A N Z A . Le concessioni non sono sempre revocabili dall'autorità che le accorda?

R I C C I O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono previste delle decadenze, come pure l'esercizio di certe facoltà; ma non si tratta di un arbitrio non regolato, bensì di una potestà regolata.

P R E S I D E N T E. Mi pare logica l'osservazione dell'onorevole Sottosegretario, che, trattandosi di modificare una disposizione di carattere generale, questa non sia la sede opportuna.

A D A M O L I. Ci troveremo continuamente di fronte a tali difficoltà, ed è proprio per tale ragione che avevamo chiesto che venisse fatta una discussione sull'ente portuale in senso generale, per consentirci di mettere a punto anche gli altri provvedimenti analoghi. In questo modo, infatti, non è possibile andare avanti!

Anche se prevediamo che il nostro emendamento sarà respinto, insistiamo per la sua votazione.

P R E S I D E N T E. Da parte del Governo e della maggioranza, si tratta di una reiezione dovuta non a motivi di merito, ma ad esigenze di organicità giuridica. Ora, poichè la maggior parte degli emendamenti successivi sarà respinta per la stessa ragione per la quale voteremo contro questo emendamento, e poichè, inoltre, questa mattina la maggioranza della Commissione ha respinto la vostra proposta di affrontare la discussione del disegno di legge nel quadro di una visione organica del problema degli enti portuali su scala nazionale, vi pregherei, per coerenza — dato che avete accettato questa discussione parziale — di ritirare quegli emendamenti che sono ispirati a tale visione.

A D A M O L I. Non possiamo ritirarli, giacchè vogliamo insistere, per quanto possibile, nella nostra linea di condotta. Non abbiamo accettato, ma solo subito, la discussione limitata.

P R E S I D E N T E. Allora, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo al punto 2),

presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani.

(Non è approvato).

Metto ai voti il punto 2) dell'articolo 2 nel testo governativo.

(È approvato).

Al punto 3) dell'articolo 2 sono stati presentati dai senatori Adamoli, Fabretti, Vidali e Gaiani tre emendamenti. Il primo tende ad aggiungere, dopo le parole: «provvedere alla gestione diretta dei», l'altra «grandi»; il secondo tende ad aggiungere, alla fine del punto 3), le parole: «all'esercizio ferroviario portuale, comprendente le operazioni di scalo e le manovre ferroviarie esclusa la manutenzione e l'illuminazione degli impianti ferroviari, e al servizio di rimorchio»; il terzo è inteso ad aggiungere, dopo il testo del punto 3), il seguente comma: «I mezzi meccanici di piccole e medie dimensioni e sussidiari debbono essere lasciati in proprietà alla Compagnia dei lavoratori portuali. L'Ente promuoverà lo sviluppo della meccanizzazione del lavoro favorendo tutte le iniziative tese a facilitare l'acquisto e la conduzione diretta dei piccoli e medi mezzi da parte delle Compagnie portuali».

A D A M O L I. Con questi emendamenti tendiamo ad affermare il carattere pubblico della gestione dei porti, in conseguenza del quale, all'interno dei medesimi, non dovrebbero più esservi imprese di tipo parassitario. Ora, una volta introdotto questo principio del carattere pubblico della gestione, è opportuno distinguere fra i grandi mezzi meccanici, che fanno capo all'ente portuale, ed i mezzi meccanici di piccole e medie dimensioni, che debbono essere lasciati in proprietà alla Compagnia dei lavoratori portuali.

R I C C I O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei far rilevare al senatore Adamoli che il suo emendamento, che vorrebbe introdurre la parola «grandi» al punto 3) dell'articolo 2, fini-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

rebbe col nuocere proprio a coloro che con tale emendamento si desidera aiutare.

L'ente che andiamo a strutturare assorbitirà anche l'azienda dei mezzi meccanici, per cui tutti i mezzi oggi gestiti da tale azienda — e non solo soltanto i grandi — faranno capo all'ente portuale. Vi è, invece, un'altra questione: quella della determinazione del concetto di lavoro e dell'espansione del concetto di lavoro attraverso i mezzi, cioè sentiamo il bisogno di chiarire che oggi il lavoro portuale non è più quello fatto a spalla, ma quello fatto attraverso gli strumenti meccanici. Ora, se introduciamo nel provvedimento la parola « grandi », limitiamo la competenza dell'azienda dei mezzi meccanici senza determinare quali di questi mezzi possono essere usati nel lavoro, vale a dire per quali mezzi deve valere la riserva del lavoro portuale.

Quindi, per non turbare questa complessa situazione, vi pregherei di non insistere sull'emendamento, con l'impegno assoluto da parte nostra che quando faremo la legge sul lavoro portuale e sulle Compagnie portuali determineremo questo concetto, necessariamente in rapporto con lo sviluppo tecnico e con l'uso dei mezzi da parte delle Compagnie portuali.

A D A M O L I . Per quanto concerne il secondo emendamento al punto 3) dell'articolo 2, il quale dice che l'Ente ha il compito di provvedere all'esercizio ferroviario portuale, desidero far rilevare agli onorevoli senatori che questa, fra l'altro è proprio un'esigenza delle Ferrovie dello Stato, perchè anch'esse, oggi, sono sottoposte alle conseguenze delle gestioni private nell'ambito portuale.

Recentemente il presidente del Consorzio del porto di Genova, che non è comunista nè progressista, è stato costretto a denunciare pubblicamente le « laderrie » delle imprese portuali, che costituiscono uno degli elementi degli alti costi delle operazioni portuali.

Riassumendo, con questo emendamento noi ci proponiamo di raggiungere due obiettivi: 1) che i mezzi meccanici di piccole e medie dimensioni e sussidiari siano

lasciati in proprietà alla Compagnia dei lavoratori portuali; 2) che l'Ente segua un indirizzo di promozione dello sviluppo della meccanizzazione del lavoro, favorendo tutte le iniziative tese a facilitare l'acquisto e la conduzione diretta dei piccoli e medi mezzi da parte delle Compagnie portuali.

E necessario, quindi, affrontare questi problemi e risolverli, perchè è impossibile lasciare le cose così come sono.

G E N C O . Posso anche convenire con il senatore Adamoli che in questa materia sia necessario stabilire tutte le misure per il migliore funzionamento ed il coordinamento del servizio, ma ritengo che fissando queste prescrizioni particolari si privi l'Ente autonomo del porto di Savona della libertà, una volta costituito, di concedere alla Compagnia portuale l'uso dei mezzi meccanici, piccoli o grandi che siano. Cioè ritengo che specificare troppo in questa materia riesca soltanto vincolante nei riguardi dell'ente autonomo.

Per tale ragione dichiaro di essere contrario agli emendamenti del senatore Adamoli.

C H I A R I E L L O . Vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario se nel Codice della navigazione non è previsto che le imprese per i mezzi meccanici debbano avere una libertà concorrenziale. In questo caso, invece, noi creiamo dei monopoli.

A D A M O L I . Attualmente, esistono i monopoli!

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Poc'anzi ho fatto riferimento alla riserva del lavoro delle Compagnie ed ho anche detto che, in proposito, è sorta una certa questione.

Vi è infatti da fare una riserva per il lavoro a favore delle Compagnie perchè per il resto il Codice della navigazione ha sue disposizioni.

Ecco perchè ho detto al senatore Adamoli che avevo l'impressione che il suo emendamento si ritorcesse contro le Compagnie portuali!

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

A mio avviso, il senatore Adamoli tende a scardinare l'attuale struttura e vuole, per mezzo di questo emendamento, introdurre un concetto che capovolgerebbe una certa situazione; in definitiva, egli vuole, attraverso una norma di legge, revocare la concessione per le funivie!

A D A M O L I . Le funivie sono oggi gestite in un certo modo, mentre dovrebbero essere gestite dall'Ente portuale!

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per il porto di Savona è in atto una gravissima vertenza, in rapporto alle condizioni di lavoro, tra le Compagnie portuali e le funivie, vertenza che ci stiamo sforzando di mediare per arrivare ad un accordo. Ma ora il senatore Adamoli vuole capovolgere tutto il sistema!

A D A M O L I . Non è così, onorevole Sottosegretario!

Il Governo sta da tempo imponendo a Savona una politica che ha già portato a difficoltà che ben conosciamo!

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Può anche darsi che il nostro sistema non si inquadri perfettamente nelle disposizioni del Codice della navigazione, ma il senatore Adamoli, attraverso il suo emendamento, vuol mandare via da Savona le funivie: il che è un assurdo, in quanto queste sono questioni da regolare in sede contrattuale e di concessione.

A D A M O L I . Io sostengo un principio: che i porti devono essere gestiti dagli Enti portuali e non da grosse compagnie private.

Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli senatori sul fatto che il provvedimento in discussione tende a rafforzare una posizione assai grave per tutti i porti italiani, mentre noi ci battiamo per un principio di legalità che, lentamente, è stato dimenticato.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno altre osservazioni, poichè i tre emendamen-

ti al punto 3) dell'articolo 2, proposti dai senatori Adamoli ed altri, riguardano, in definitiva, la stessa materia, li metto ai voti unitariamente.

(*Non sono approvati*).

Metto quindi ai voti il punto 3) dell'articolo 2, nel testo governativo.

(*E approvato*).

Passiamo ora al punto 4) dello stesso articolo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo al punto 5) dello stesso articolo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani è stato presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il punto 5), il seguente:

« 5-bis) formulare di concerto con la Regione e gli Enti locali interessati il piano di destinazione d'uso delle aree, comprese nella zona di sua giurisdizione, e contribuire, sulla base delle previsioni contemplate dal piano di sviluppo economico regionale e dal piano nazionale per l'ammodernamento dei porti, alla creazione di un organico sistema portuale della Liguria ».

Gli stessi senatori hanno presentato un altro emendamento tendente ad aggiungere, dopo il punto 5-bis), il seguente:

« 5-ter) studiare il miglior coordinamento dei servizi e delle attività per contribuire efficacemente all'attuazione del piano di sviluppo regionale nel quadro della programmazione economica nazionale ».

Ritengo che entrambi questi emendamenti, dopo la reiezione degli analoghi emendamenti all'articolo 1, siano preclusi.

Passiamo quindi al punto 6) dell'articolo 2.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo al punto 7) dell'articolo 2. Lo rileggo:

7) concordare con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, cui compete la disciplina e la gestione del servizio ferroviario nell'ambito portuale, eventuali potenziamenti del servizio stesso.

A questo punto 7) è stato presentato, dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani, un emendamento tendente a sopprimere le parole: « e la gestione ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(Non è approvato).

Metto ai voti il punto 7) dell'articolo 2, nel testo governativo.

(È approvato).

Passiamo al punto 8) dell'articolo 2.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Segue il punto 9).

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo al punto 10) dell'articolo 2. Ne do lettura:

10) l'Ente inoltre: deve essere chiamato ad esprimere il proprio parere preventivo sui provvedimenti delle competenti autorità concernenti le tariffe per i servizi portuali ed i piani di massima riguardanti opere e arredamenti portuali.

Dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Gaiani è stato presentato un emendamento tendente a sostituire il punto 10), con il seguente:

« 10) stabilire e comunque disciplinare nell'interesse pubblico le tariffe dei servizi portuali di qualsiasi genere ed esprimere

il proprio parere sui piani di massima, elaborati da altri enti, aziende od uffici, riguardanti opere e arredamenti portuali ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(Non è approvato).

A D A M O L I . Così si avrà un ente che praticamente non potrà far nulla per le cose più importanti, giacchè sia per le tariffe come per i piani si limiterà a dare soltanto dei pareri.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Senatore Adamoli, lei sa bene che le tariffe sono determinate dal Consiglio del lavoro portuale. Se questo vada riformato è un'altra questione. Lo proponga in altra sede.

P R E S I D E N T E . Certe cose si respingono perchè non si ritengono proposte nella sede competente. Questo è uno di tali casi.

R I C C I O , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Al punto 10) occorre apportare una modificazione puramente formale: le parole « l'Ente inoltre » devono precedere l'indicazione numerica del punto in esame. Bisogna cioè correggere il testo in questo senso:

« l'Ente inoltre:

10) deve essere chiamato ad esprimere, eccetera ».

P R E S I D E N T E . Per maggiore chiarezza, sarà forse opportuno, in sede di coordinamento, formare, con la parte del testo che comincia dalle parole: « l'Ente inoltre » un comma separato comprendente i numeri 10) e 11), i quali potranno essere indicati, rispettivamente, con le lettere a) e b).

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il punto 10), con la modificazione formale suggerita dall'onorevole Sottosegretario e meglio precisata nei termini che ho esposti.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

Passiamo al punto 11).

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione, con la riserva di modificazione formale alla quale dianzi ho accennato.

(È approvato).

Passiamo all'ultimo comma dell'articolo 2. Ne do lettura:

Alla progettazione, direzione, esecuzione e collaudo tecnico delle opere inerenti all'arredamento ferroviario del porto provvederanno, nella rispettiva competenza, il Ministero dei lavori pubblici e l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo complesso.

(È approvato).

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

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche dell'articolo 113 del codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, relative al calcolo degli interessi sui conti correnti postali » (1234)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche dell'articolo 113 del codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 7 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, relative al calcolo degli interessi sui conti correnti postali ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge tende, nella sostanza, ad adeguare le norme per la tenuta dei libretti di conto corrente postale al mutato valore della moneta. L'articolo 113 del codice postale, che rimonta al 1936, per il

calcolo degli interessi sulle somme rappresentate dai crediti di conto corrente stabilisce che debba essere preso a base il credito minimo che risulta iscritto sul conto nel corso della quindicina, trascurando le frazioni di lira. A parte ogni considerazione sul metodo di fare il computo degli interessi di quindicina in quindicina, mentre tutte le banche lo fanno a fine d'anno, è evidente che il criterio stabilito dalla norma trovava il suo fondamento nel valore della lira all'epoca di entrata in vigore del suddetto codice postale, per cui si rende opportuna l'introduzione di aggiornamenti che, nel quadro del mutato valore della moneta, consentano snellimenti di natura contabile, pur lasciando inalterata, nella sostanza, la disposizione.

Quindi, con questo disegno di legge si stabilisce che per il computo quindicinale degli interessi il credito minimo venga arrotondato a mille lire, per difetto o per eccesso, a seconda che si tratti di frazioni non superiori o superiori alle lire 500. Inoltre, poichè l'articolo 113 del codice postale dispone che i crediti inferiori a 100 lire sono infruttiferi, con questo disegno di legge si rendono invece infruttiferi i crediti inferiori alle 5.000 lire, arrotondando a 5 lire, per difetto o per eccesso, la somma che rappresenta gli interessi.

Nell'articolo 2 del disegno di legge è poi previsto, per ragioni di natura contabile, che il provvedimento entri in vigore dal primo giorno dell'anno successivo alla pubblicazione della legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

Io penso, però, che queste disposizioni andrebbero più opportunamente adeguate a quelli che sono i metodi seguiti dagli istituti bancari. Questi sono preferiti dai cittadini all'Amministrazione delle poste non perchè diano una garanzia maggiore: è ben più rilevante la garanzia che offrono lo Stato e l'Amministrazione postale, la quale ha un movimento di denaro, in entrata e in uscita, che raggiunge, mi pare, i 40.000 miliardi in un anno; inoltre, il tasso d'interesse che corrisponde lo Stato è superiore a quello delle banche, che, come è noto, è dello 0,50 per cento per i depositi liberi, dell'1,50 per cento per i libretti di piccolo risparmio,

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 58^a SEDUTA (19 gennaio 1966)

col limite massimo di deposito di un milione, e dell'1,25 per cento per quelli ordinari; mentre i depositi postali godono di un tasso d'interesse del 2,52 per cento.

Quindi, dichiarandomi favorevole all'approvazione del disegno di legge, vorrei approfittare dell'occasione per pregare l'onorevole Sottosegretario di fare in modo che l'Amministrazione postale si adegui un po' ai sistemi delle banche. Ad esempio, tutte le volte che un cittadino si presenta allo sportello postale per incassare una somma, non basta la carta di identità, la patente o altro documento equipollente ai fini della sua identificazione, ma è richiesta la conoscenza diretta da parte di un'altra persona nota all'ufficio; inoltre, quando un individuo, che ha un deposito postale, chiede di ritirarlo in tutto o in parte, l'ufficio qualche volta non ha i fondi necessari e gli dice di ripassare il giorno successivo. Si è già abbastanza snellito il lavoro degli uffici postali, con la meccanizzazione dell'affrancatura e di altre operazioni, ma occorre fare un ulteriore passo avanti.

A ciò, in sostanza, tende il presente disegno di legge con la facilitazione del computo degli interessi sui depositi postali, e pertanto ne propongo l'approvazione.

G U A N T I . Siamo d'accordo con quanto ha detto il relatore. Si tratta, infatti, di una questione tecnica, di aggiornamento.

A D A M O L I . Migliorando la procedura di questi servizi, si incoraggia l'affluenza di fondi alle casse postali. Quando abbiamo letto questa proposta, ci ha preoccupato un po' il fatto che i crediti inferiori a 5.000 lire diventino infruttiferi, perchè ciò potrebbe scoraggiare i depositi. Ma, poichè si tratta di depositi in conto corrente e non di libretti di piccolo risparmio, mi dichiaro d'accordo.

G I A N C A N E . Io credo che il problema vada affrontato nel senso di un miglioramento del servizio, come diceva il senatore Adamoli, perchè questo servizio dei conti correnti viene ad interessare, per riflesso, anche la Cassa depositi e prestiti.

Con una politica d'incentivazione e di propaganda si possono rastrellare, attraverso il servizio dei conti correnti postali, i fondi necessari alla Cassa depositi e prestiti per il raggiungimento dei suoi fini istituzionali. Oggi purtroppo il nostro Paese, rispetto ad altri Paesi come la Svizzera, il Belgio ed altri dell'Europa, è all'ultimo posto in questo settore. Quindi bisogna svolgere un'opera di propaganda. L'Amministrazione postale sta già facendo qualcosa: ha fatto stampare delle pubblicazioni, ha diffuso dei *dépliants*, ha posto allo studio alcuni snellimenti del servizio, ma non c'è ancora un orientamento deciso in questo senso. Occorre propagandare e sviluppare il servizio dei conti correnti postali, che rappresenta il miglior modo per rastrellare denaro utile per determinati fini: è noto come recentemente siano stati prelevati dai fondi del servizio dei conti correnti postali, in base ad una apposita legge, ben 800 miliardi che sono serviti per sostenere i bilanci dei Comuni e delle Provincie.

C H I A R I E L L O . Sono perfettamente d'accordo con quanto è stato detto. Tra l'altro, il collega Giancane ha parlato di propaganda, ma a me pare che non sia tanto questione di propaganda quanto di miglioramento del servizio. Se il servizio dei conti correnti postali è migliore di quello offerto dalle banche, si ricorre naturalmente ad esso; se invece non lo è, perchè è inceppato, lento, pieno di difficoltà, allora il cittadino ricorre ad un altro servizio.

Rendete il servizio migliore, più rapido e snello: questa è vera propaganda. La pubblicità non serve. Il fatto è che attualmente il servizio dei conti correnti bancari è più comodo. Bisogna effettuare lo stesso tipo di operazioni che svolgono le banche.

A D A M O L I . Un altro inconveniente per il servizio postale è rappresentato dal fatto che per effettuare una operazione di conto corrente postale bisogna disporre di denaro contante, giacchè gli assegni non vengono accettati. Questo è un grosso limite, che occorre eliminare.

G A S P A R I, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Ringrazio il senatore Genco per la sua relazione ampia e dettagliata, che mi esime dal fare ulteriori precisazioni. Si tratta, in effetti, di un disegno di legge che adegua il sistema finora in uso a quello che è il processo di perdita di valore della moneta e, soprattutto, al di là degli adeguamenti formali, facilita e snellisce notevolmente il lavoro del nostro personale. Purtroppo, la contabilità della nostra Amministrazione — e il senatore Giancane, che segue così attentamente questi problemi, lo sa — è complessa; per cui molte volte, quando si tirano le somme di operazioni di miliardi, per una piccolissima e insignificante variazione bisogna ripetere tutti i conti finchè non se ne trova la ragione. Sono norme che devono essere osservate in maniera drastica e che non possono essere superate con facilità, come avviene nel sistema bancario.

Debbo precisare che i servizi a danaro effettuati dalla nostra Amministrazione raggiungono cifre formidabili. Il senatore Genco ha accennato a 40 000 miliardi all'anno, ma mi pare che, secondo l'ultima relazione del Direttore generale, si sia raggiunta la cifra di 70.000 miliardi. Quindi, si tratta di una circolazione imponente che, malgrado la sua mole ed entità, si svolge in genere in maniera soddisfacente, giacchè l'Amministrazione delle poste vede affluire questa ingente massa di denaro senza apprezzabili inconvenienti. Si avverte però la necessità di ammodernare prima di tutto i sistemi, e poi le leggi e l'organizzazione dei servizi. Non è che finora si sia riposato sugli allori: dovunque è stato possibile introdurre la meccanizzazione l'abbiamo fatto. Come ben sa il senatore Giancane, anche una parte notevole dei servizi a danaro nella fase di accettazione è stata meccanizzata e resa automatica: con questo abbiamo ottenuto svelti e miglioramenti notevolissimi.

Però c'è un aspetto che effettivamente non ha mostrato di raccogliere i consensi e di venire incontro a quelli che possiamo chiamare i gusti dell'utenza, ed è proprio il settore dei conti correnti postali. Aggiungerò che, quando ebbi dal ministro

Spallino l'incarico di presiedere la Commissione di riforma dell'Amministrazione postale e mi recai in visita, con i membri della Commissione, nei vari Stati dell'Europa occidentale per svolgere un esame comparativo, potei constatare che, mentre in alcuni settori l'Amministrazione italiana era ben organizzata ed aveva risolto egregiamente vari problemi, nel settore dei conti correnti postali, invece, era inceppata da tutta una regolamentazione che purtroppo non dipende soltanto dalla volontà dell'Amministrazione delle poste ma è determinata dall'esigenza del concerto con l'Amministrazione del tesoro, per cui anche le minime variazioni e semplificazioni devono essere concordate con quest'ultima.

Capite quindi in quali difficoltà ci troviamo. Posso però assicurare che proprio nel settore dei conti correnti postali vi è la volontà di adeguare il sistema alle richieste degli utenti, per poter realizzare un potenziamento di questo settore, che effettivamente porta indirettamente alle casse del Tesoro, e quindi dello Stato, finanziamenti per molti e molti miliardi. Come ha ricordato il senatore Giancane, in un non dimenticato momento il servizio dei conti correnti postali ha rappresentato una valvola di sicurezza per i bilanci comunali e provinciali, le cui esigenze, diversamente, non avrebbero potuto trovare sufficiente capienza nella Cassa depositi e prestiti.

Nel quadro della riforma, la revisione di questo servizio è un punto fondamentale e indubbiamente l'Amministrazione deve tener conto degli strumenti approntati dagli istituti bancari, che l'utenza mostra di preferire. Quello che si poteva fare per rendere più celere il servizio è stato fatto. È stata svolta anche della propaganda. Ma tutto questo non è stato sufficiente. L'utente vuole avere delle possibilità che le nostre Poste non offrono. In Inghilterra, per esempio, esiste per l'utente la possibilità di ottenere dei piccoli prestiti, fino a 7 sterline, cosa che da noi non è assolutamente prevista: in Italia abbiamo una organizzazione capillare che serve soltanto per la raccolta del denaro, che poi passa nella disponibilità del Tesoro. L'Amministrazione

delle poste in Italia, infatti, non svolge una azione finanziaria attiva, ma soltanto passiva, di raccolta del denaro.

Quindi, posso assicurare agli onorevoli colleghi che i problemi che sono stati indicati sono al nostro attento esame e costituiscono uno dei punti essenziali della riforma dell'Amministrazione delle poste, che speriamo di poter vedere approvata dal Consiglio dei ministri nel giro di qualche mese e poi, rapidissimamente, anche dai due rami del Parlamento. Ringrazio per il contributo di approfondimento dei problemi che in questa sede mi è stato offerto, arricchendo le mie conoscenze nel momento in cui devo preparare gli strumenti dell'auspicata riforma, e assicuro che saranno fatte presenti agli organi competenti dell'Amministrazione tutte le osservazioni che sono stata avanzate per il miglioramento del servizio.

P R E S I D E N T E . 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.

I commi secondo e terzo dell'articolo 113 del regio decreto 27 febbraio 1936, numero 645, nel testo modificato dalla legge

29 aprile 1950, n. 314, sono sostituiti dai seguenti:

« L'interesse è calcolato quindicinalmente sul credito minimo risultante nel corso della quindicina, arrotondato a mille lire per difetto o per eccesso a seconda che si tratti di frazioni non superiori o superiori a lire 500.

I crediti inferiori a lire 5.000 sono infruttiferi. La somma che rappresenta gli interessi è arrotondata a 5 lire per difetto o per eccesso a seconda che si tratti di frazioni non superiori o superiori a lire due e cinquanta centesimi ».

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,20.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari