SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1967

(116ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile » **(2167-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo e dei deputati Dal Canton Maria Pia ed altri*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1662

« Integrazioni all'articolo 802 del Codice della navigazione concernente l'autorizzazione alla partenza degli aeromobili » **(2452) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1663
DERIU, *relatore* 1663
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1663

« Modificazione del Codice postale e delle telecomunicazioni in materia di disturbi alle trasmissioni e radioricezioni » **(2465) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1663, 1667, 1669
DERIU, *relatore* 1664, 1666, 1667, 1668
GENCO 1664, 1668, 1669
GIANCANE 1666, 1669
GUANTI 1665
JERVOLINO 1668
MASSOBRIO 1665
MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* . . . 1666, 1667, 1669

« Proroga dei benefici integrativi disposti a favore dei Comuni dalle leggi 29 luglio 1957, n. 634, e 29 luglio 1957, n. 635, per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione idrica nell'interno degli abitati e la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognatura » **(2510) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1650, 1652
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1652
JERVOLINO, *relatore* 1650, 1652

« Disposizioni sul Consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di amplia-

mento del porto di Genova-Voltri » **(2531)**
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1653, 1661
ADAMOLI 1655, 1660, 1661
LOMBARDI, *relatore* 1653, 1658
NATALI, *Ministro della Marina mercantile* 1659
1660, 1661

La seduta è aperta alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro, Vergani e Vidali.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Natali e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Giglia, per i trasporti e l'aviazione civile Florena e per le poste e le telecomunicazioni Mazza.

L O M B A R D I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Proroga dei benefici integrativi disposti a favore dei Comuni dalle leggi 29 luglio 1957, n. 634, e 29 luglio 1957, n. 635, per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione idrica nell'interno degli abitati e la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognatura » (2510)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei benefici integrativi disposti a favore dei Comuni dalle leggi 29 luglio 1957, n. 634, e 29 luglio 1957, n. 635, per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione idrica nell'interno degli abitati e la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognatura ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

J E R V O L I N O , *relatore*. Molti Comuni d'Italia, specie del Mezzogiorno, si trovavano (e si trovano tutt'ora) nella impossibilità di garantire l'ammortamento dei mutui occorrenti per la costruzione o il completamento degli impianti idrici e delle fognature e, quindi, non potevano avvalersi della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Detta legge prevede la concessione da parte del Ministero dei lavori pubblici di contributi trentacinquennali per l'esecuzione di opere pubbliche nell'interesse di Enti locali e nella misura fissata per ciascuna categoria di opere.

Pertanto, in data 29 luglio 1957, furono approvate due leggi: una recante il numero 634 « Provvedimenti per il Mezzogiorno » e l'altra il numero 635 « Esecuzione di opere straordinarie nell'Italia centrale e settentrionale ».

L'articolo 6 della legge n. 634 recita: « La Cassa per il Mezzogiorno può assumere a proprio carico gli oneri ai quali i Comuni con popolazione non superiore ai dieci mila abitanti — facenti parte dei territori indicati nell'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646, e successive modificazioni e integrazioni — devono far fonte per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione interna degli acquedotti e per la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognature, ove i Comuni stessi si trovino nell'impossibilità di garantire, in tutto o in parte con la sovrimposta fondiaria, i mutui occorrenti, e i lavori siano stati ammessi a contributo statale, ai sensi degli articoli 3 e 11 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modificazioni ».

L'articolo 3 della legge n. 635 stabilisce: « Lo Stato potrà assumere a proprio carico gli oneri ai quali i Comuni — con popolazione non superiore ai dieci mila abitanti — devono far fronte per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione interna degli acquedotti e per la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognatura ».

Anche per questi Comuni si richiedevano le medesime condizioni previste per i Comuni rientranti nella sfera di operatività della « Cassa per il Mezzogiorno ».

La norma, richiamata nell'articolo 3 della legge n. 635, si aggiungeva a quella contenuta nell'articolo 2 della legge 10 agosto 1950, n. 647, modificata dall'articolo 1 della legge 2 gennaio 1952, n. 10.

A seguito della approvazione delle due leggi innanzi indicate, il Ministero dei lavori pubblici fu autorizzato a includere negli stati di previsione della spesa per gli esercizi dal 1957-58 al 1964-65 i seguenti limiti di impegno:

a) la somma non inferiore a lire 500 milioni per le opere previste dall'articolo 6 della legge n. 634;

b) la somma di lire cento milioni (elevata poi a 150 milioni con la legge 2 luglio 1960, n. 677) per le opere indicate nell'articolo 3 della legge n. 635.

Dopo l'ultimo limite di impegno (30 giugno 1965), ai Comuni che hanno bilanci deficitari non è stato dato alcun aiuto economico, nonostante la inderogabile necessità di attuare i servizi idrici e le fognature. Da ciò l'urgenza di approvare il disegno di legge che è al nostro esame, per il quale la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole in data 5 dicembre 1967.

Il disegno di legge si compone di sei articoli.

Con il primo articolo il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a includere nel proprio bilancio un limite di impegno non inferiore a 300 milioni per ciascun anno finanziario, dal 1967 al 1970, per le opere previste dall'articolo 6 della legge 29 luglio 1967, n. 634.

L'articolo 2 autorizza lo stesso Ministero a includere nel bilancio un limite di impegno non inferiore a cento milioni, per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1970 e ciò per la esecuzione delle opere straordinarie e dei lavori indicati nell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635.

Con l'articolo 3 si modifica la disposizione dell'articolo 1, primo comma, della legge 2 luglio 1960, n. 677, migliorandone il beneficio a favore dei Comuni, nel senso che la concessione dei contributi integrativi trentacinquennali deve effettuarsi nella misura corrispondente alla differenza fra quella necessaria per coprire l'intero ammortamento dei mutui da contrarsi con la Cassa depositi e prestiti e quella stabilita dalle norme contenute negli articoli 3 e 11 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modificazioni.

Con l'articolo 4 si fa obbligo di eseguire con priorità gli interventi (di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge) nelle zone depresse e nei territori montani di cui agli articoli 1 e 9 della legge 22 luglio 1966, n. 614, tenendo presenti i piani quinquennali, previsti dall'articolo 1 della stessa legge.

L'articolo 5 dispone che le annualità — che occorrono per il pagamento dei contributi di cui alla presente legge — dovranno essere iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, a partire dall'anno finanziario 1967, fino all'anno finanziario 2004.

Infine, l'articolo 6 stabilisce che alla spesa occorrente per l'anno finanziario 1967 e per quello 1968 dovrà provvedersi mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per gli stessi anni finanziari, riguardante provvedimenti legislativi in corso.

Nel contempo si autorizza il Ministero del tesoro ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio con decreti di sua competenza.

In merito al disegno di legge — del quale spero di avere esposto con chiarezza il contenuto — devo fare due osservazioni: una di natura formale, l'altra di carattere sostanziale.

La osservazione di natura formale è la seguente: negli articoli 1 e 2 si parla « di esercizi finanziari », mentre si dovrebbe dire più propriamente: « anni finanziari », come è ben detto all'articolo 6.

L'osservazione di carattere sostanziale è che il disegno di legge — che dobbiamo approvare — ha effetti limitati nel tempo e cioè arriva fino al 1970. Questo, perchè il Ministero del tesoro ha voluto collegarlo ai finanziamenti predisposti per gli interventi straordinari, previsti dalla legge 22 luglio 1966, n. 814, a favore dei territori depressi dell'Italia centrale e settentrionale.

Penso che il provvedimento che approveremo darebbe risultati più efficaci e più este-

si se fosse collegato alla legge 26 giugno 1965, n. 717, che proroga fino al 31 dicembre 1980 gli interventi straordinari nei territori di cui all'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646, e successive modificazioni e integrazioni.

Credo doveroso richiamare l'attenzione degli onorevoli componenti della Commissione su questo aspetto assai importante, per esaminare se sia possibile perfezionare il disegno di legge, prorogandone gli effetti fino all'anno finanziario 1980, anzichè fino all'anno 1970, come è previsto negli articoli 1 e 2.

Ove mai esistano gravi difficoltà di natura finanziaria, propongo di approvare il disegno di legge, sul quale ho avuto l'onore di riferire, nel testo propostoci dal Ministero dei lavori pubblici. E ciò nel desiderio, che è nell'animo di tutti noi, di vedere realizzati al più presto lavori che sono stati ritardati e che sono necessari e indilazionabili soprattutto per ragioni sanitarie, per la difesa cioè della salute dei cittadini; bene supremo per il raggiungimento del quale devono convergere tutti gli sforzi del Governo e del Parlamento.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ringrazio la Commissione per l'approvazione che certamente darà al provvedimento. Un grazie particolare al senatore Jervolino, sulla cui relazione concordo, precisando peraltro che è vero che la nuova legge relativa alla Cassa per il Mezzogiorno avrà efficacia fino al 1980, ma la copertura è prevista fino al 1970.

J E R V O L I N O , *relatore.* Non voglio provocare una discussione su una controversia che io stesso ho risolto.

Non è però esatto quello che dice il Sottosegretario. Comunque, tuttavia, pur ritenendola opportuna, non insisto sulla modifica che ho definito sostanziale mentre ritengo opportuno che la Commissione accolga gli emendamenti formali da me suggeriti.

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 e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per l'applicazione negli anni finanziari dal 1967 al 1970 delle disposizioni di cui all'articolo 6 della legge 29 luglio 1957, n. 634, è autorizzato il limite di impegno di lire 300 milioni per ciascuno dei menzionati esercizi.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Jervolino un emendamento formale tendente a sostituire le parole: « dei menzionati esercizi » con le altre: « degli anni summenzionati ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Art. 2.

Per l'applicazione negli anni dal 1967 al 1970 delle disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635, modificato dall'articolo 1 della legge 2 luglio 1960, numero 677, è autorizzato il limite d'impegno di lire 100 milioni per ciascuno dei menzionati esercizi.

Anche a questo articolo è stato presentato dal senatore Jervolino analogo emendamento formale tendente a sostituire le parole: « dei menzionati esercizi » con le altre: « degli anni summenzionati ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 3.

La disposizione dell'articolo 1, primo comma, della legge 2 luglio 1960, n. 677, è così modificata:

« Nelle ipotesi previste dall'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635, si provvede mediante la concessione di contributi integrativi costanti trentacinquennali nella misura corrispondente alla differenza fra quella necessaria per coprire l'intero ammortamento dei mutui da contrarsi con la Cassa depositi e prestiti e quella del contributo concesso ai comuni stessi, ai sensi degli articoli 3 e 11 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modificazioni ».

(*È approvato*).

Art. 4.

Gli interventi da effettuare ai sensi degli articoli 2 e 3 della presente legge sono realizzati con priorità nelle zone depresse delimitate ai sensi dell'articolo 1 della legge 22 luglio 1966, n. 614, nonchè nei territori montani di cui all'articolo 9 della legge medesima, sulla base dei piani quinquennali di cui all'articolo 1 della legge stessa.

(*È approvato*).

Art. 5.

Le annualità occorrenti per il pagamento dei contributi di cui alla presente legge saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici a partire dall'anno finanziario 1967 fino all'anno 2.004.

(*È approvato*).

Art. 6.

Alla spesa di lire 400 milioni prevista dalla presente legge per l'anno finanziario 1967 ed a quella di lire 800 milioni prevista per l'anno finanziario 1968 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per gli stessi anni finanziari, riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni sul Consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri » (2531) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni sul Consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

L O M B A R D I , *relatore*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, i presupposti di questo disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, sono estremamente chiari per cui credo che, dopo tante discussioni che si sono svolte in questa sede intorno ai problemi dei porti, vi sia soltanto da fare una sintesi finale, nel senso di riconoscere il particolare incremento del porto di Genova per il movimento delle merci e dei passeggeri. Nell'ultimo anno si è arrivati, per quanto concerne le merci imbarcate e sbarcate, ad oltre 36 milioni di tonnellate, e ciò costituisce un elemento indicativo delle esigenze di tale porto, connesse alla situazione di fatto dello spazio quanto mai limitato e della sua non razionale utilizzazione.

La necessità dell'ampliamento del porto ha imposto l'adozione di un piano regolatore generale, che è stato approvato con decreto

del Ministro dei lavori pubblici 31 maggio 1965, n. 4746; il presente disegno di legge ha appunto lo scopo di consentire l'esecuzione del programma di opere portuali previste dal citato piano regolatore.

Le norme contenute nel disegno di legge sono diverse: una di queste riguarda la durata del Consorzio e le conseguenze connesse.

Una seconda norma riguarda l'estensione della giurisdizione del Consorzio ad un nuovo territorio e le relative conseguenze.

Una terza disposizione riguarda le procedure di esproprio, mentre una quarta concerne la possibilità di modificare la giurisdizione dei Consorzi in occasione di variazioni del piano regolatore; un'ultima norma, infine, si riferisce al limite del valore per i progetti esecutivi.

Per quanto riguarda la prima norma, la durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, già prorogata più di una volta, viene ulteriormente prorogata dal 1984 al 2002. La richiesta di questa ulteriore proroga è connessa con i lavori previsti dall'attuazione del piano regolatore che impegnano il Consorzio entro i limiti previsti dalla precedente proroga. Tale prolungamento, quindi, è opportuno.

Inoltre, sempre al 31 dicembre 2002, sono prorogate le disposizioni della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernenti l'applicazione nel porto di Genova di speciali tasse portuali e la loro devoluzione al Consorzio autonomo del porto medesimo.

Per quanto concerne la seconda disposizione, secondo quanto detto al primo comma dell'articolo 3, la giurisdizione del Consorzio autonomo del porto di Genova è estesa verso ponente dalla sponda destra del torrente Varenna fino alla sponda sinistra del rio Lavandè. Non avendo una carta a disposizione, non sono in grado di meglio illustrarvi questi due termini.

Questa estensione della giurisdizione del Consorzio al nuovo territorio porta come conseguenza che tutte le zone e i beni appartenenti al demanio marittimo, compresi tra il vecchio ed il nuovo confine, debbono essere consegnati al Consorzio medesimo con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione.

Al nuovo territorio, inoltre, viene estesa l'approvazione delle disposizioni del testo unico delle leggi sul Consorzio autonomo del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801.

Per quanto concerne la terza norma (articolo 4) le opere per l'ampliamento del porto di Genova-Voltri sono dichiarate urgenti ed indifferibili. Inoltre, sempre al primo comma dell'articolo 4 si aggiunge una specificazione che forse non era del tutto necessaria: cioè, si dice che il Consorzio autonono del porto di Genova deve provvedere all'esecuzione delle opere contemplate nel previsto piano regolatore, nonchè alla manutenzione ed alla riparazione di dette opere e di quelle già esistenti nell'ambito del piano regolatore stesso.

Per quanto attiene alle espropriazioni, si stabiliscono i termini sia delle espropriazioni medesime che dei lavori conseguenti. In particolare, si dice che le espropriazioni necessarie all'attuazione del piano regolatore devono iniziarsi entro tre anni dalla data di entrata in vigore della legge ed essere condotte a termine entro sei anni e che i lavori per la costruzione delle opere previste dal primo comma dell'articolo 4 devono essere iniziati entro tre anni ed essere portati a termine entro quindici anni dalla data di entrata in vigore della legge.

A questo proposito non vi è nulla da osservare, trattandosi di cose del tutto ovvie.

Per quanto attiene la stima dei beni da espropriare, nel caso in cui non vi sia l'accordo fra il Consorzio ed i proprietari, si ricorre all'Ufficio tecnico erariale di Genova invece che ai periti del tribunale. ai sensi degli articoli 31 e 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359; e questo è stato fatto anche per altre leggi. Anche a questo riguardo non ho nulla da osservare.

L'articolo 5 si riferisce alle varianti del piano regolatore, approvato, come ho detto, con decreto n. 4746 del 31 maggio 1965. Cioè, si dice che, qualora (in conseguenza di varianti al piano regolatore generale che si renderanno necessarie per il coordinamento delle funzioni e degli impianti dei porti li-

guri ai fini della creazione di un sistema portuale organico, eccetera) si verifichi la necessità di modificare la giurisdizione consortile, si provvederà a questa necessità secondo la procedura stabilita dall'articolo 126, quinto comma, del regolamento approvato con regio decreto 11 aprile 1926 per l'esecuzione della legge 22 febbraio 1903, n. 50, relativa all'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova. Tale procedura, se non erro, riguarda l'operazione secondo la quale il Ministro, in questo caso della marina mercantile, allora delle comunicazioni, estende i limiti di zona, seguendo la stessa procedura con la quale veniva effettuato il regolamento stesso.

Infine, all'articolo 6 vengono elevati i valori circa la competenza di approvazione dei progetti esecutivi. All'articolo in questione si dice: « È fatta eccezione per i progetti esecutivi di importo non eccedente lire 200 milioni quando all'appalto dei lavori si intenda provvedere mediante asta pubblica o licitazione privata o mediante appalto concorso, ovvero di importo non eccedente 100 milioni, quando all'esecuzione dei lavori si intenda provvedere a trattativa privata o in economia ». I precedenti valori, se non erro, erano assai diversi perchè, per il primo caso, siamo passati dall'originario milione di lire a 50 milioni e, adesso, a 200 milioni; per il secondo caso siamo passati da 500 mila lire a 25 milioni e finalmente a 100 milioni.

Ciò detto, vorrei proporre senz'altro alla Commissione — data l'urgenza del provvedimento — di approvarlo, sperando che tutti possano essere d'accordo.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, la chiara e completa illustrazione fatta dal collega Lombardi sul contenuto di questo disegno di legge mi esimerebbe dal fare qualunque altra considerazione, anche perchè si tratta di un provvedimento che fissa le norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri. Esso però presenta alcuni aspetti che trascendono un po' il suo contenuto letterale ed è proprio su questi che vorrei brevemente richiamare l'attenzione dei colleghi e dell'onorevole Ministro.

Il disegno di legge in questione ha avuto una storia tormentata. Come ho già detto, grosse polemiche sono sorte perchè nel corso della sua discussione alla Camera dei deputati il gruppo politico al quale appartengo chiese il passaggio del provvedimento in sede referente per poter aprire un discorso nuovo sui porti, introducendo, in occasione dell'approvazione del piano regolatore di ampliamento del porto di Genova-Voltri, il concetto di un « sistema portuale » ligure. Per tale motivo siamo stati accusati di voler ritardare la sistemazione del nostro porto. Tutto questo oggi è superato e possiamo invece misurare il significato della nostra azione. Essa, a mio avviso, è stata estremamente valida perchè nel nuovo testo, che apparentemente non è molto diverso dall'originario, sono stati introdotti concetti assolutamente nuovi. Per noi, infatti, anche per la responsabilità che abbiamo di fronte al Paese per quanto concerne i problemi del mare, non si trattava di risolvere soltanto il problema particolare del porto di Genova, ma di affermare alcuni concetti validi per tutta la politica portuale italiana. Ed il concetto nuovo che è stato introdotto è quello di una reale politica portuale al posto di soluzioni episodiche, di approvazioni di misure per questo o quel porto, cioè un concetto che tiene conto di un sistema nazionale dei porti e delle loro finalità in vista di un certo sviluppo dell'economia nazionale.

In Italia, infatti, soltanto se si afferma il concetto di un sistema portuale e non di singolo porto possiamo sperare di riuscire a collocarci degnamente nella grande competizione internazionale del nostro tempo. Una delle maggiori responsabilità del Governo, a mio giudizio, è di non aver creduto a ciò che il Governo stesso faceva; quando si è accettato il principio del Mercato comune europeo, ne dovevano discendere degli atti che accompagnassero tale direttrice economica e politica. Ora, nell'ambito del MEC, si è verificato che i porti dei Paesi comunitari che si sono attrezzati hanno avuto alcuni vantaggi da questo nuovo accordo commerciale, mentre noi, che siamo rimasti con le vecchie strutture e non le abbiamo ammodernate, non abbiamo raccolto i benefici del-

l'atto politico compiuto. Per tale motivo abbiamo visto l'« esplosione » dei porti di Rotterdam, di Amsterdam, di Amburgo, di Marsiglia, mentre quello di Genova è rimasto con le vecchie strutture e non è in grado di affrontare e risolvere i problemi che competono a un grande e moderno porto.

Occorre, quindi, torno a ripetere, tendere a un « sistema » dei porti. Vicino al porto di Genova, ad esempio, vi è quello di Savona; tra essi vi è una distanza minore di quella esistente fra il porto di Marsiglia ed i suoi porti satelliti (che costituiscono un unico porto), pur tuttavia si stanno predisponendo due piani regolatori distinti. Noi abbiamo reagito contro questo progetto ed abbiamo voluto introdurre nel disegno di legge in discussione questo principio. Quindi, signor Ministro, ritengo che abbiamo fatto qualcosa di valido ai fini di un salto qualitativo del « discorso portuale » del nostro Paese.

Pertanto, onorevole Ministro, innanzitutto è necessario rifare il piano regolatore del porto di Genova coordinandolo con quello di Savona, e questo è indispensabile farlo non soltanto perchè lo diciamo noi ma perchè è nella coscienza di tutti.

Inoltre, un principio che non possiamo assolutamente accettare è quello della concorrenza dei porti: questi, infatti, non sono imprese private, ma debbono, viceversa, essere considerati nel più generale quadro dell'economia nazionale secondo criteri di complementarità e di reciproco potenziamento. Genova e Savona non debbono essere concorrenti! Deve finire, una buona volta, questa spinta che mira a ricercare soluzioni municipalistiche, in vista di un interesse nazionale più ampio.

Per quanto concerne il concetto dell'efficienza, non basta fare opere portuali moderne; un porto non è soltanto un insieme di banchine, ma ha anche una grande funzione economica collegata con il territorio. Pertanto, quando si parla del piano regolatore del porto di Genova, non si può dire soltanto se le banchine devono essere a pettine e con grandi spazi, secondo quanto oggi richiesto dal moderno traffico mercantile, ma è necessario collegare queste strutture con un certo tipo di sviluppo della nostra economia. Anche per questo motivo, onorevole Ministro, siamo convinti di non aver fatto perdere del tempo con la nostra azione. Il piano regolatore di Genova-Voltri era sbagliato anche tecnicamente, per cui la nostra battaglia, pur non condotta sotto il profilo tecnico, ha impedito che fosse iniziata un'opera che in definitiva non sarebbe servita. Oggi tutti riconoscono, infatti, che il provvedimento che stiamo per approvare non serve per realizzare il vecchio piano regolatore studiato secondo concetti di traffico marittimo che oggi più non sussistono.

Sotto la spinta di interessi localistici, quindi, si compiono errori gravissimi, come è avvenuto a Genova dopo la guerra, quando il porto è stato ricostruito così come era prima. Cosa davvero incomprensibile! Ora, mentre noi abbiamo coscienza della nostra responsabilità nazionale, la stessa cosa non si può dire di tutti i gruppi dirigenti genovesi, molti dei quali hanno una visione territorialmente limitata e credono, chiedendo soldi per il porto di Genova, di risolvere il problema. Noi abbiamo fatto loro presente che se chiedono 60 miliardi soltanto per il porto di Genova non li avranno mai perchè si teme — a ragione — che analoghe richieste possano essere avanzate dai porti di Napoli, Trieste, Venezia e via di seguito. Viceversa noi ci dobbiamo battere affinchè vengano stanziati quei 500 e 600 miliardi necessari per i porti nazionali e, una volta ottenuto questo stanziamento, nessuno potrà contestare al porto di Genova il diritto di avere i suoi 60-70 miliardi perchè nessuno gli contesta la priorità in questo campo. In base alla vecchia politica, invece, fino a questo momento il porto di Genova ha avuto soltanto un finanziamento di alcuni miliardi, che, peraltro, ancora non si sono visti.

Per quanto concerne lo stanziamento attualmente previsto a favore delle opere portuali, noi vorremmo sapere se è vero — e in proposito ho già presentato un'interrogazione insieme con altri colleghi — che, dei 260 miliardi stanziati nel piano quinquennale di sviluppo, in luogo di 145 miliardi, che dovrebbero risultare disponibili (detratti cioè i 40 miliardi a carico della Cassa per il

Mezzogiorno ed i 75 miliardi stanziati con la legge n. 1200 del 1965), sarebbero disponibili soltanto 60 miliardi, secondo le informazioni date dal suo Ministero, in quanto a carico dei detti 260 miliardi sarebbero state poste persino le spese sostenute per riparare i danni provocati dalle alluvioni.

In proposito, onorevole Ministro, vorremmo avere una risposta precisa. Se sono disponibili i 145 miliardi, anche se la cifra è assolutamente insufficiente, mandiamo avanti il disegno di legge che prevede questo stanziamento. È evidente, poi, che nella prossima legislatura quelli del mio Gruppo che verranno rieletti svolgeranno un'azione per adeguare gli stanziamenti del piano quinquennale alle reali esigenze del sistema portuale italiano; cosa, questa, da fare con estrema sollecitudine perchè si è perduto già molto tempo e noi abbiamo il timore — come abbiamo avuto occasione di dire molte altre volte — che il ritardo avutosi nello sviluppo del sistema portuale italiano sia tale che non riusciremo più a colmarlo. Nel nostro Paese, in definitiva, vi è un solo porto che può ricevere navi da 100 mila tonnellate, cioè quello di Augusta; subito dopo viene Genova che può ricevere navi fino a 60 mila tonnellate; Venezia può ricevere navi fino a 16 mila tonnellate; Napoli può ricevere navi fino a 24 mila tonnellate. Ora, con questa situazione, come possiamo metterci al livello dei tonnellaggi attuali?

Questo, onorevole Ministro, è un grosso problema che anche lei sente; ma cosa possiamo fare per indurre il Governo a comprenderne la gravità? Richiamo la vostra attenzione, onorevoli colleghi, su tale situazione affinchè tutti insieme ci si adoperi per fornire al nostro Paese gli strumenti necessari per la sua vita futura.

Un'altra questione di grande rilevanza è quella che si riferisce al tipo di gestione dei porti. A Genova, per esempio, in una riunione tenuta presso la Camera di commercio ed alla quale ero presente anch'io, il Vice Presidente ed i grossi armatori hanno detto che, poichè il Governo non concede il finanziamento, sono pronti ad assumersi le spese per la costruzione del porto di Genova. E questo significa « mettere le mani » sul grande porto di Genova in quanto è evidente che queste persone non erogano fondi per filantropia. È questa la via che vogliamo perseguire? Le rivolgo questa domanda, onorevole Ministro, perchè vi è qualcosa di ben preciso in corso. A Genova vi è il cosiddetto « porto dei petroli » e, secondo quanto ci risulta, sono in atto trattative per la cessione di tale porto ad alcune grandi società petrolifere, fra cui la Shell.

Sarebbe veramente grave, infatti, se, nel momento in cui parliamo di sviluppo del porto di Genova e di sviluppo dei porti italiani in generale, concedessimo le strutture che già abbiamo ai privati; fra l'altro, non si tratterebbe più di una banchina, come è avvenuto con le famose autonomie funzionali, o di un attracco o di un capannone privilegiato, ma addirittura di un intero porto specializzato! Pertanto, onorevole Ministro, vorrei pregarla di darci notizie precise su tale questione perchè la cosa, sia a Genova che altrove, già suscita altri appetiti.

In definitiva, quindi, approvando questo disegno di legge, contribuiamo a chiudere una fase che per noi è stata tormentata, ma che crediamo sia stata valida ai fini della soluzione dei problemi più generali del nostro Paese.

A conclusione del mio intervento, presento insieme al senatore Macaggi un ordine del giorno che è identico a quello presentato alla Camera dei deputati, e questo per dare maggiore importanza e solennità alle cose che si chiedono. L'ordine del giorno è del seguente tenore:

« La 7ª Commissione permanente del Senato,

in relazione all'approvazione del disegno di legge n. 2531 contenente « Disposizioni sul consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri »;

riaffermata la funzione preminente che nel quadro della programmazione nazionale il sistema portuale deve esercitare per garantire lo sviluppo economico del Paese;

riaffermata l'esigenza di una direzione e di una gestione portuale corrispondenti alla funzione pubblica dei porti,

invita il Governo

1) ad assumere le opportune misure affinchè venga assicurato al sistema portuale nazionale un adeguato finanziamento in rapporto alle maggiori esigenze qualitative e quantitative del traffico e alla necessità di una crescente competitività a livello internazionale, attribuendo alla politica portuale un adeguato ordine prioritario sia nei programmi d'intervento attinenti al settore dei trasporti e delle infrastrutture, sia all'attuazione dello stesso piano nazionale;

2) a deliberare in conseguenza un acceleramento della spesa per investimenti in opere portuali e a predisporre al più presto un disegno di legge relativo alla seconda parte dei finanziamenti previsti nel piano quinquennale per lo sviluppo e l'ammodernamento del sistema portuale, attenendosi, nella distribuzione dei fondi, a chiari principi di produttività e redditività degli stessi investimenti portuali e a precisi fini di sviluppo economico complessivo già riaffermati da questo Parlamento;

3) a proporre nel prossimo bilancio di previsione dello Stato un adeguato aumento degli stanziamenti per la manutenzione ordinaria delle opere portuali.

La 7ª Commissione, inoltre, riaffermata l'esigenza che, in relazione alla funzione pubblica dei porti, sia assicurata negli enti di gestione anche l'adeguata rappresentanza degli enti locali dell'entroterra servito dai porti medesimi;

considerato che, in relazione alle imponenti iniziative in corso in Stati membri della Comunità europea dirette a creare un grande europorto mediterraneo, appare urgente provvedere alla creazione di un sistema dei porti liguri basato sull'integrazione tra i porti di Genova e di Savona-Vado,

invita il Governo

1) a facilitare in ogni modo l'aumento delle competenze dell'Ente portuale Savona-Piemonte e del Consorzio portuale Imperia-Piemonte;

2) ad accelerare la realizzazione del piano regolatore di Savona-Vado;

3) a prendere ogni utile iniziativa al fine di avviare forme di consultazione e di collaborazione con appositi organismi rappresentativi tra gli enti portuali ed enti locali della Liguria, del Piemonte, della Lombardia e delle altre regioni interessate; mentre si auspica una maggiore democratizzazione dell'Assemblea del Consorzio autonomo del porto di Genova da attuarsi anche attraverso una modifica della sua composizione;

4) a volere analogamente favorire, ovunque sia possibile e sia richiesto dagli enti locali, forme di coordinamento regionali e interregionali del sistema portuale italiano ».

Sulle cose sulle quali mi sono soffermato credo che la discussione possa avere un significato nuovo, perchè sul resto possiamo essere d'accordo e non entro nemmeno nel merito degli articoli chiaramente illustrati dal senatore Lombardi.

L O M B A R D I , *relatore.* Il senatore Adamoli ha colto l'occasione della discussione di questo disegno di legge per soffermarsi su problemi molto più ampi e di carattere generale, quali quelli relativi al sistema portuale, all'autonomia portuale, al piano dei porti, eccetera. In verità, il provvedimento in discussione non sollevava tali questioni, ma presupponeva soltanto l'attuazione pratica del piano regolatore di Genova-Voltri.

Ora, non voglio impedire all'onorevole Ministro di intrattenersi sulle questioni di fondo — per quanto si potrebbe dire qualcosa intorno alla polemica che hanno fatto i comunisti alla Camera dei deputati e che ha condotto alla rimessione in sede referente del provvedimento che era stato assegnato in sede legislativa —, ma in sostanza in questo disegno di legge si parla soltanto di questioni riguardanti la giurisdizione del Consorzio del porto di Genova, inerenti all'applicazione del piano regolatore e di null'altro.

Per quanto concerne l'affermazione del senatore Adamoli circa la necessità di rifare il piano regolatore, desidero rilevare che, nel caso di variazioni sostanziali a tale piano, l'articolo 5 del disegno di legge prevede un intervento non più attraverso la legge ma attraverso un decreto del Ministro.

Circa le altre questioni sollevate dal senatore Adamoli non dico nulla perchè non sono pertinenti, come ho detto, al disegno di legge in discussione.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile.* Ringrazio innanzitutto il senatore Lombardi per la sua relazione estremamente chiara, precisa ed analitica ed anche per la sua breve replica che mi pare abbia esattamente puntualizzato il contenuto e gli scopi di questo disegno di legge, la cui vita è stata molto travagliata ed ha suscitato notevoli discussioni e polemiche.

Mi rimetto, quindi, interamente all'esposizione fatta dal relatore ed invito gli onorevoli componenti della Commissione ad una approvazione sollecita di questo strumento legislativo.

Non posso, peraltro, far passare sotto silenzio alcune questioni sollevate dal senatore Adamoli. Io ho avuto l'eredità di tutti i Ministri della marina mercantile, i quali hanno avuto sempre come contradditore il senatore Adamoli, al quale, recentemente, nel corso della discussione del bilancio della marina mercantile, ho avuto occasione di dire che mi sembrava che la sua occasionale vicinanza con valenti avvocati avesse fatto sì che egli si fosse calato nella parte dell'avvocato il quale deve sostenere per forza alcune tesi. Oggi, dopo aver ascoltato l'intervento del senatore Adamoli, devo dire che ho pensato anche ad un'altra cosa, cioè ai « nebbiogeni ».

Il senatore Adamoli ha rispolverato una polemica che mi auguravo di non continuare, in quanto ha voluto sollevare delle questioni di carattere generale, preoccupato di alcune reazioni seguite alla mancata, sollecita approvazione di questo disegno di legge.

Anzitutto, su questo disegno di legge devo ribadire quello che ho già detto alla Camera dei deputati e che, in effetti, lo stesso senatore Adamoli mi pare non abbia contestato, e cioè che esso è stato rielaborato negli articoli, attraverso un diverso collocamento degli articoli stessi, ma sostanzialmente è rimasto uguale a quello che fu presentato dal Governo.

Alla Camera dei deputati, in Commissione, io ebbi occasione di rilevare che l'opposizione a questo provvedimento, basato su valutazioni di carattere tecnico, relative al Piano regolatore, non andava posta in sede di discussione di uno strumento legislativo che servisse a rendere efficiente il Piano regolatore medesimo. Opposizioni del genere, comunque, a quanto mi risulta, non vennero avanzate, nella competente sede amministrativa, nè sotto forma di esposti nè sotto forma di opposizioni giuridicamente fondate.

L'articolo 5 di questo disegno di legge prevede una procedura particolare, la quale dà una « delega fiduciaria » al Ministero della marina mercantile e di questo io posso anche essere grato; ma ciò su cui non sono d'accordo con il senatore Adamoli è che egli e la sua parte politica continuino a sostenere che questo disegno di legge prescindeva del tutto dall'esigenza di una politica di coordinamento dei porti. Io devo contestare questo perchè tutte le dichiarazioni fatte dai miei predecessori e da me mirano a sottolineare l'esigenza, esistente nel nostro Paese, di questo coordinamento. Dirò, anzi, che il Ministero della marina mercantile assai spesso, per questo motivo, si trova in difficoltà nei rapporti con i singoli enti portuali e, direi, anche nei rapporti con i parlamentari ad essi vicini.

Sgombrato quindi il terreno dai « nebbiogeni » aggiungo che il senatore Adamoli ha cercato di giustificare un atteggiamento (quello tenuto dalla sua parte politica alla Camera dei deputati) che non so fino a qual punto sia obiettivamente giustificabile. Certo non può essere giustificato dall'inserimento di quest'articolo 5, i cui effetti si sarebbero egualmente prodotti anche se non fosse stato inserita l'espressa norma.

Detto questo, vorrei confermare quanto già rilevato dal relatore e cioè che il senatore Adamoli ha sollevato su questo disegno

di legge una serie di discorsi che possono riguardare, sì, il porto di Genova, ma che, interessando tutti i porti italiani, vanno al di là della portata di questo provvedimento.

Io, per la verità, devo confessare una cosa. Quando in Commissione abbiamo discusso il bilancio della marina mercantile, ella, senatore Adamoli, fu tanto gentile da dire che avrebbe evitato di parlare dei porti, perchè ne aveva già parlato a proposito del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Ora, in occasione di questo provvedimento, ella ha evidentemente ripetuto buona parte dei discorsi e delle argomentazioni svolte in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per cui devo dirle che alcuni problemi da lei prospettati e sottolineati sono problemi sui quali ho già espresso il mio parere.

Siamo d'accordo sull'esigenza di coordinamento della politica portuale; siamo d'accordo sull'esigenza di ammodernamento delle strutture dei nostri porti, intendendosi per strutture non solo i mezzi materiali, ma anche gli ordinamenti giuridici esistenti nei nostri porti, che devono essere rivisti. Siamo d'accordo anche sul problema di evitare la concorrenza fra i porti, ma c'è un altro punto sul quale non possiamo essere d'accordo e che ora illustrerò. L'anno scorso, a dicembre, mi trovavo a trattare con i sindacati dei lavoratori portuali, i quali richiedevano aumenti delle tariffe. Nel corso di queste trattative ebbi notizia che da parte di alcune compagnie di lavoratori portuali (tra cui, tanto per far nomi, c'era la compagnia di Genova, e il segretario della Federazione dei lavoratori portuali della CGIL di Genova prendeva parte alle trattative) si effettuava un ribasso delle tariffe, al fine di attirare una maggiore quantità di merce ai rispettivi porti. Si arrivava così all'assurdo che, mentri i sindacati chiedevano un aumento, di fatto venivano praticati in taluni porti dei ribassi tariffari; comunque, questo è un discorso a carattere nazionale che a tempo opportuno si potrà riprendere.

Credo che dovremmo discutere anche del problema del rinnovamento delle strutture giuridiche degli enti portuali e su questo io non ho niente in contrario. Prendo atto del fatto che certamente bisognerà fare un lungo discorso su tutta la situazione dei porti italiani, non solo per quanto riguarda interventi operativi, ma anche per quanto riguarda una necessaria previsione legislativa delle strutture che attualmente regolano la vita dei nostri porti.

A questo proposito, desidero confermare l'annuncio che ho già dato alla Commissione della Camera dei deputati e cioè che io spero che fra un mese circa possa essere pubblicato un libro bianco sull'economia marittima del nostro Paese, redatto dal Ministero della marina mercantile, dopo una serie di consultazioni e di incontri fra gli enti interessati. Si tratterà di un documento di base, dal quale evidentemente potremo trarre lo spunto per svolgere qualche azione concreta.

Il senatore Adamoli mi ha posto dei quesiti circa l'ulteriore finanziamento dei porti italiani. A questo proposito desidero precisare che quanto prima il CIPE si riunirà per esaminare tutta la situazione della politica dei trasporti del nostro Paese e, in vista di questa riunione, il Ministro della marina mercantile ha chiesto e ottenuto che si discutesse in quella sede anche il problema dei nostri porti, in relazione a sollecitazioni che non solo lei, senatore Adamoli, ma tutti quanti abbiamo manifestato.

Vi è inoltre il problema, anche questo posto dal senatore Adamoli, del « porto petroli » di Multedo. Il senatore Adamoli è incorso in una inesattezza perchè già esisteva a Multedo un complesso facente capo a una società...

A D A M O L I . Questa è un'altra cosa.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile.* Lei ha detto che noi stavamo per cedere il porto di Multedo alle società petrolifere e soprattutto alla Shell. Io tengo a precisare che a Multedo esiste già una concessione, ma la Shell non c'entra niente.

Relativamente al porto petrolifero di Multedo esiste una serie di rapporti tra il Consorzio del porto e gli attuali concessionari,

in relazione ai diritti ed agli obblighi che competono agli stessi concessionari. Si tratta di uno svolgimento di attività amministrative, legate a precise possibilità date dalla legge.

Il Ministero della marina mercantile, nel momento in cui dovrà esercitare la sua funzione di controllo e di vigilanza, accerterà se queste iniziative sono previste dall'attuale legge sul Consorzio del porto di Genova e se rispondono alle esigenze dello stesso.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dai senatori Adamoli e Macaggi, esso corrisponde a quello presentato alla Camera dei deputati; io non ho quindi alcuna difficoltà ad accettarlo, anche perchè talune di quelle iniziative che sono in esso individuate si stanno già concretando.

A D A M O L I . Sulla questione del finanziamento dei porti ella, signor Ministro, ha detto che sarà il CIPE ad occuparsene, però vogliamo sapere quanti miliardi abbiamo ancora a disposizione in base al Piano quinquennale, perchè a questo lei non ha risposto. Le chiediamo una cosa che dovrebbe essere perfino ovvia, e cioè se questi miliardi ci siano o no, ma lei non lo vuole dire.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile.* Ritengo opportuno non dirlo in questa sede perchè mi auguro di poter dare quanto prima qualche notizia molto più interessante.

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 e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, prorogata al 30 giugno 1984, con l'articolo 11 della legge 16 aprile 1954, n. 156, è ulteriormente prorogata al 31 dicembre 2002.

(*È approvato*).

Art. 2.

Sono prorogate al 31 dicembre 2002 le disposizioni della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernenti l'applicazione nel porto di Genova di speciali tasse portuali e la loro devoluzione al Consorzio autonomo del porto di Genova.

(*È approvato*).

Art. 3.

La giurisdizione del Consorzio autonomo del porto di Genova è estesa verso ponente dalla sponda destra del torrente Varenna fino alla sponda sinistra del rio Lavandè.

Tutte le zone e i beni appartenenti al demanio marittimo, compresi tra il vecchio ed il nuovo confine, ad eccezione di quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato, saranno consegnati al Consorzio stesso con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione.

Qualora per le esigenze dei suddetti servizi di spettanza dello Stato si renda necessario disporre di beni facenti parte della giurisdizione del Consorzio, esso dovrà riconsegnarli al Ministero della marina mercantile su richiesta dello stesso.

Al nuovo territorio di giurisdizione consortile è estesa l'applicazione delle disposizioni del testo unico delle leggi sul Consorzio autonomo del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 4.

Le opere per l'ampliamento del porto di Genova-Voltri, contemplate nel progetto del piano regolatore generale in data 29 aprile 1964, approvato dal Ministero dei lavori pubblici con decreto del 31 maggio 1965, n. 4746, sono dichiarati urgenti ed indifferibili. Il Consorzio autonomo del porto di Genova provvede alla esecuzione delle opere contem-

plate nel previsto piano regolatore, nonchè alla manutenzione ed alla riparazione di dette opere e di quelle già esistenti nell'ambito del piano regolatore stesso.

Le espropriazioni necessarie all'attuazione di detto piano regolatore generale devono iniziarsi entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge ed essere condotte a termine entro sei anni.

I lavori per la costruzione delle opere previste dal primo comma devono essere iniziati entro tre anni ed essere portati a termine entro quindici anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Per ottenere, ai sensi degli articoli 31 e 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, la stima dei beni soggetti ad espropriazione per i quali i proprietari non abbiano accettato la indennità offerta ai termini dell'articolo 24 della predetta legge, il Prefetto si avvale dell'Ufficio tecnico erariale di Genova, le cui perizie equivalgono, ad ogni effetto previsto dall'articolo 48 della legge citata, alle perizie di cui al richiamato articolo 32.

(*È approvato*).

Art. 5.

Qualora, in conseguenza di varianti al piano regolatore generale indicato nel precedente articolo che si renderanno necessarie per realizzare il coordinamento delle funzioni e degli impianti dei porti liguri ai fini della creazione di un sistema portuale organico nonchè per attuare gli opportuni adeguamenti tecnici del piano stesso, si verifichi la necessità di modificare la giurisdizione consortile, si provvederà a questa necessità secondo la procedura stabilita dall'articolo 126, quinto comma del regolamento, approvato con regio decreto 11 aprile 1926, n. 736/1037 per l'esecuzione della legge 22 febbraio 1903 n. 50, relativa all'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il secondo comma dell'articolo 30 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« È fatta eccezione per i progetti esecutivi di importo non eccedente lire 200 milioni quando all'appalto dei lavori si intenda provvedere mediante asta pubblica o licitazione privata o mediante appalto concorso, ovvero di importo non eccedente 100 milioni, quando all'esecuzione dei lavori si intenda provvedere a trattativa privata o in economia ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile » (2167-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo e dei deputati Dal Canton Maria Pia ed altri*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari della Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale e sistemazione degli ufficiali di complemento e della riserva di complemento in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile », modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni

di legge d'iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo e dei deputati Dal Canton Maria Pia, Franceschini, Buffone, Corona Giacomo, Bianchi, Gerardo, Miotti Carli Amalia, Fornale, Amodio, Canestrari e Veronesi.

Ho ricevuto stamattina, da parte del Presidente della 1ª Commissione, una richiesta di proroga di una settimana per l'estensione del parere.

Pertanto, se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazioni all'articolo 802 del Codice della navigazione concernente la autorizzazione alla partenza degli aeromobili » (2452)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazioni all'articolo 802 del Codice della navigazione concernente l'autorizzazione alla partenza degli aeromobili ».

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

Articolo unico.

All'articolo 802 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è aggiunto il seguente comma:

« In quest'ultimo caso, il diniego di autorizzazione alla partenza di aeromobili si applica anche quando tali tasse e diritti spettino ad enti o società titolari, per legge, dell'esercizio di aeroporti cui è stata riconosciuta la qualifica privata ».

D E R I U , *relatore*. Signor Presidente, mi sembrano sufficienti poche parole su questo disegno di legge che viene opportunamente a integrare una norma già esistente, e precisamente l'articolo 802 del Codice della navigazione, che riguarda l'autorizzazione alla partenza degli aeromobili.

In base a quest'articolo, il direttore dell'aeroporto può impedire la partenza dell'aeromobile, nel caso in cui non siano state soddisfatte determinate esigenze di natura finanziaria.

Sappiamo però che questa norma ha una portata limitata perchè si riferisce soltanto agli aeroporti statali. Sappiamo anche che vi sono aeroporti, come quello di Milano, di Torino, eccetera, che sono affidati in gestione a determinate società che ne sono anche proprietarie.

In questi casi quindi non vi è alcuna possibilità di legittimamente applicare l'articolo 802; il che determina una certa sperequazione che è bene eliminare.

Con l'articolo unico al nostro esame si intende appunto aggiungere alle norme già esistenti, che riguardano specificamente gli aeroporti statali o comunque gestiti dallo Stato, una norma riguardante gli aeroporti gestiti da enti o da società, che avranno il diritto di esigere quelle tasse previste per gli aeroporti statali e senza le quali il direttore dell'aeroporto è legittimato a non concedere, come normalmente avviene sulla base della normativa esistente, l'autorizzazione per la partenza dell'aeromobile.

È un'integrazione necessaria e opportuna, che io raccomando all'approvazione della Commissione.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole, anzi raccomanda l'approvazione del disegno di legge.

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

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

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazione del Codice postale e delle telecomunicazioni in materia di disturbi alle trasmissioni e radioricezioni » (2465)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione del Codice postale e delle te-

lecomunicazioni in materia di disturbi alle trasmissioni e radioricezioni ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

D E R I U , *relatore*. Il provvedimento in esame può considerarsi logicamente consequenziale agli sviluppi di questo ultimo trentennio nel settore delle telecomunicazioni e delle radiotrasmissioni e radioricezioni. Esso modifica gli articoli 262, 263 e 264 del Codice postale, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, al fine di un maggiore adeguamento di dette norme alla realtà attuale.

Con questo disegno di legge, anzitutto, le norme già vigenti per le radioaudizioni vengono estese alle radiotrasmissioni e alle teletrasmissioni. Sono, cioè, tutelate tutte quelle trasmissioni elettriche di carattere pubblico che potrebbero ricevere disturbi o danni da un uso indiscriminato di linee elettriche o da impianti non sempre razionali di queste linee.

Le norme vigenti sono inoltre estese agli esercenti dei servizi radioelettrici pubblici e anche ai concessionari privati, eliminandosi, ancora, dalla legislazione vigente, quella parte che faceva obbligo all'utente che fosse disturbato nelle radioricezioni, di pagare un contributo per eliminare le cause del disturbo. Questo era un assurdo perchè l'utente paga allo Stato il canone e deve quindi essere messo in condizioni di utilizzare i servizi senza ulteriori gravami.

Viene poi chiamata in causa la competenza del Ministero dell'industria e del commercio, e questo è un fatto nuovo, per quanto riguarda gli accertamenti da effettuare anche all'interno delle aziende, per certificare se gli impianti elettrici, o comunque gli impianti che possono in qualche modo disturbare le radiotrasmissioni e le radioricezioni, rispondano effettivamente alle norme previste.

L'emanazione delle apposite norme di regolamento viene demandata al Presidente della Repubblica, che provvederà a ciò con un decreto su proposta dei Ministri delle poste e delle telecomunicazioni, dell'industria e del commercio, dei lavori pubblici e dell'interno. A questo proposito, io ho il dovere di far presente una certa perplessità, avanzata dall'estensore del parere della 9ª Commissione permanente. Egli, infatti, conclude il suo parere dicendo che il primo comma dell'articolo 1, l'ultimo comma dello stesso articolo 1 e l'articolo 3, il quale prevede un'ispezione di qualsiasi fabbrica, stazione, linea, apparato e impianto elettrico, destano delle perplessità in quanto possono prestarsi alla creazione di discipline che intralcino lo sviluppo della ricerca scientifica nel nostro Paese e possono costituire anche violazioni involontarie del segreto aziendale.

Si avanza quindi un'ipotesi che io penso non sia realizzabile perchè queste norme dovranno ispirarsi allo spirito di questo Regolamento e soprattutto allo spirito della Costituzione.

Vorrei inoltre fare osservare che la potestà di ispezione e di controllo già competeva al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e quindi non è fatto nuovo. L'aver esteso questa facoltà di ispezione al Ministero dell'industria e del commercio mi pare sia un'ulteriore garanzia per le stesse aziende.

Pertanto, mi pare che si possano superare le perplessità della 9ª Commissione (che peraltro raccomanda l'approvazione del provvedimento) ed accogliere il disegno di legge che io ritengo non solo utile e opportuno, ma necessario per adeguarci allo sviluppo che si è avuto nel settore al quale esso si riferisce.

G E N C O . Pur dichiarandomi favorevole al disegno di legge, devo manifestare qualche perplessità, in aggiunta a quelle espresse dalla Commissione industria.

Infatti, al primo comma dell'articolo 1 è detto: « È vietato costruire o importare a scopo di commercio nel territorio nazionale, usare o esercitare, a qualsiasi titolo, apparati o impianti elettrici, radioelettrici o linee di trasmissione di energia elettrica non rispondenti alle norme stabilite per la prevenzione e per l'eliminazione dei disturbi alle radiotrasmissioni e alle radioricezioni ».

Non vi è chi non sappia che una linea elettrica, generando nel suo interno un campo magnetico, provoca disturbi nelle radioricezioni. Se si vuol fare un esperimento, poichè ci sono lungo le strade italiane elettrodotti a bassa o ad alta tensione, basta fermarsi con la macchina, munita di un apparecchio radioricevente, sotto una di quelle linee; si sentiranno allora degli scoppiettii e un'enorme quantita di disturbi nella radioricezione.

Non vorrei però che, al fine di eliminare questi inconvenienti, la norma diventasse eccessivamente punitiva, perchè le ammende previste all'articolo 2 sono troppo alte.

Vero è che c'è la possibilità di definire queste contravvenzioni in via amministrativa, su decisione del Ministero delle poste; mi sembra tuttavia utile proporre che le sanzioni di cui all'articolo 2 del disegno di legge vengano per lo meno ridotte, le prime, da cinque mila a 50 mila lire, anzichè da cinque mila a 200 mila lire, le seconde da 20 mila a lire 100 mila, anzichè da 20 mila a 400 mila.

G U A N T I . Ritengo senz'altro che questo disegno di legge sia determinato dal progresso tecnologico nel campo della radio, della televisione e dell'elettronica in genere. Si tratta di adeguare vecchie norme alla situazione attualmente esistente nel nostro Paese.

Vorrei solo raccomandare all'onorevole Mazza di vigilare affinchè in questo campo non vi siano discriminazioni di alcun genere, perchè tutti i cittadini sono uguali di fronte alla legge.

Non so quale sia la fondatezza delle voci che corrono al riguardo, perchè non ho avuto il tempo di controllarle: si dice comunque che in questo campo si attuano ancora delle discriminazioni più da parte del Ministero della difesa che da parte del Ministero delle poste. Può darsi che tutto ciò sia dipeso dall'esistenza del SIFAR, ma adesso che quest'ultimo non ha più la rilevanza di un tempo ritengo che si possa sperare nell'attuazione della Costituzione anche in tale settore.

Fatte queste pochissime osservazioni e con la preghiera di poter avere dei chiarimenti in ordine alle limitazioni che nel nostro Paese si dice ostacolino lo sviluppo della ricerca scientifica applicata, noi ci dichiariamo senz'altro favorevoli all'approvazione del disegno di legge in esame.

M A S S O B R I O . Gli inconvenienti ai quali il presente disegno di legge intende ovviare indubbiamente esistono, ma i provvedimenti che esso predispone al fine di evitarne le conseguenze suscitano in noi, per la verità, numerose perplessità.

Tali perplessità sono originate in primo luogo dalle disposizioni previste all'articolo 3, disposizioni che a nostro avviso vengono in un certo senso a ledere la libertà personale dei singoli interessati. Infatti, concedere al Ministero delle poste e al Ministero dell'industria la facoltà di fare ispezionare da propri funzionari tecnici qualsiasi fabbrica, stazione, linea operante nel settore di cui ci stiamo occupando ci sembra alquanto criticabile ed eccessivo, in quanto si tratta di un settore tecnico particolarmente delicato e per la cui ispezione è necessario evidentemente disporre di tecnici provetti. Provengo anche io da questo settore e so pertanto quali difficoltà comportino constatazioni del genere di quelle previste all'articolo 3 del disegno di legge: ritengo quindi che l'ispezione da parte dei tecnici dei Ministeri interessati, anche se darà comunque qualche risultato pratico, susciterà nel contempo innumerevoli complicazioni dando vita così ad una serie di situazioni incresciose che annulleranno il risultato raggiunto. Ognuno infatti tende ad operare nel proprio interesse: pertanto, coloro che saranno soggetti alle ispezioni in questione cercheranno di mascherare la propria attività e di sottrarsi alle ispezioni stesse e di conseguenza tali controlli daranno sempre — ripeto — un risultato oltremodo limitato e contrastato.

Nonostante queste perplessità, che peraltro ci limitiamo a manifestare senza tradurle in emendamenti concreti e formali, e pur ritenendo che si sarebbe potuto raggiungere lo scopo con mezzi migliori, espri-

miamo il nostro parere favorevole al disegno di legge, soprattutto in considerazione del fatto che dei provvedimenti in materia si impongono comunque, dati i recenti sviluppi tecnici ed organizzativi dei servizi radioelettrici.

G I A N C A N E . Mi pare che la discussione si sia estesa a questioni che lo spirito e l'indirizzo del provvedimento in esame non prevedono affatto. È necessario tenere presente infatti che questo disegno di legge costituisce niente altro che un puro e semplice aggiornamento di una legislazione ormai antiquata, adeguandola al progresso tecnico e scientifico verificatosi in questi ultimi tempi.

Mi dichiaro quindi senz'altro favorevole alla sua approvazione, ritenendo che non debba sussistere alcuna delle preplessità e delle preoccupazioni manifestate dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto.

D E R I U , *relatore*. Debbo dire per la verità che sono anche io piuttosto meravigliato dello sviluppo che ha assunto la discussione. Non si può negare che taluni dei dubbi affacciati abbiano una certa validità, ma non si deve nel contempo dimenticare che con il presente disegno di legge — come peraltro è stato già rilevato dal senatore Giancane — non si introduce nulla di nuovo rispetto alle norme attualmente esistenti, ma semplicemente si adeguano queste alla nuova realtà che è venuta maturandosi nel tempo.

È evidente infatti che, se 30 anni orsono erano tutelate le radioaudizioni, non vi è ragione per cui oggi non debbano essere tutelate anche le radiotrasmissioni e le radioricezioni. Mi sembra quindi che in questo caso sia veramente fuori luogo andare a disturbare persino i sacri canoni della libertà. Al riguardo, peraltro, posso aggiungere che esiste un concetto etico e non soltanto filologico che non può essere disconosciuto e cioè quello che la libertà individuale trova comunque dei limiti precisi laddove offende la libertà della collettività!

Per quanto si riferisce poi alle penalità previste dal disegno di legge in esame, debbo dire che ritengo queste del tutto giuste ed adeguate. Ciò che non trovo invece giusto — e nei confronti del quale peraltro non intendo presentare alcun emendamento — è l'eccessivo margine che viene concesso alla discrezionalità del magistrato, il quale può applicare ammende da 5.000 a 200.000 lire e, nel caso di costruttori o importatori, da 20.000 a 400.000 lire. È indubbio che il legislatore si debba limitare a fissare dei principi, ma mi pare che concedere al magistrato un'ampiezza di interpretazione del genere di quella prevista dall'articolo 2 del provvedimento sia veramente eccessivo. È prevista però la possibilità dell'oblazione, la possibilità cioè di risolvere la vertenza in sede amministrativa e questo mi dà una certa tranquillità perchè altrimenti — debbo dire la verità — non avrei visto di buon occhio quel margine concesso in misura tanto larga al magistrato.

Per il resto mi pare che non vi siano da fare altre osservazioni e che il disegno di legge meriti di essere senz'altro approvato.

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Le acque della discussione, che ad un certo momento sembrava stessero per agitarsi, sono andate via via distendendosi nel corso degli ultimi interventi: ritengo quindi di potermi limitare ad aggiungere qualche chiarimento solo per tranquillizzare tutti coloro che hanno manifestato delle preoccupazioni in ordine al presente disegno di legge.

In primo luogo mi pare che il fatto stesso che il parere della 9ª Commissione concluda dicendo che tale provvedimento, nonostante i dubbi che può suscitare, è lodevole e pertanto va accolto con sollecitudine tagli, per così dire, la testa al toro. In secondo luogo debbo ripetere — è stato infatti già osservato — che si tratta di un provvedimento che non comporta innovazioni o modifiche all'attuale normativa, ma solo un suo adeguamento alle nuove esigenze venutesi a determinare a seguito del progresso tecnico nel campo delle radiotelediffusioni. Vi è peraltro da osservare che con esso non si fa che provvedere legislativamente ad una tutela che in pratica già si

effettuava applicando la legge del 1936 estensivamente: si è ritenuto però doveroso modificare lo strumento giuridico appunto per evitare che ad un certo momento ci venissero fatti dei rilievi al riguardo. Si è trattato quindi di moralizzare giuridicamente un potere che noi peraltro eravamo tenuti ad esercitare proprio per difendere — come ha rilevato poc'anzi il senatore Deriu — la libertà di tutti dagli eccessi e dagli arbitri di qualcuno. Non solo, ma democraticamente, per quanto si riferisce ai controlli, abbiamo associato alla nostra responsabilità anche quella del Ministero dell'industria: in altri termini, abbiamo rinunziato ad un potere che in base all'articolo 243 del Codice postale avremmo potuto esercitare anche da soli, considerata appunto la possibilità di una nostra interferenza nell'ambito delle attività industriali. Come se ciò non bastasse, all'articolo 1 è stato inoltre stabilito che all'emanazione delle norme per la prevenzione e l'eliminazione dei disturbi di cui trattasi si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei trasporti, dell'interno e della difesa, quasi, cioè, con tutto il Governo.

Per quanto si riferisce infine alle ammende, desidero far presente che i minimi ed i massimi di queste sono stati calcolati da tecnici in materia penale, tenuto conto della svalutazione della moneta verificatasi dal 1936 ad oggi. Al riguardo, peraltro, debbo dire — e per questo mi perdoni l'onorevole relatore — che sarei favorevole al mantenimento di una certa ampiezza d'azione al magistrato, poichè evidentemente questi applicherà l'ammenda minima all'infrazione avvenuta involontariamente, mentre applicherà quella massima quando riscontrerà viceversa la volontarietà.

D E R I U , *relatore*. La mia osservazione era diversa e di carattere generale.

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Non mi riferivo soltanto all'osservazione dell'onorevole relatore, ma anche a quella del senatore Genco. Sia per l'una, che raccomanda un accorciamento delle distanze in riferimento alla discrezionalità del magistrato, che per l'altra, relativa alla riduzione dei massimi, mi rimetto peraltro alla decisione che intenderà prendere in proposito la Commissione.

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 e alla votazione degli articoli, di cui do lettura.

Art. 1.

È vietato costruire o importare a scopo di commercio nel territorio nazionale, usare o esercitare, a qualsiasi titolo, apparati o impianti elettrici, radioelettrici o linee di trasmissione di energia elettrica non rispondenti alle norme stabilite per la prevenzione e per l'eliminazione dei disturbi alle radiotrasmissioni ed alle radioricezioni.

All'emanazione di dette norme si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su deliberazione del Consiglio dei ministri, previo parere del Consiglio di Stato, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei trasporti, dell'interno e della difesa.

Nelle norme di cui al primo comma verrà determinato il metodo da seguire per l'accertamento della rispondenza, nonchè, eventualmente, per l'apposizione di un contrassegno che la certifichi.

L'immissione in commercio e l'importazione a scopo di commercio sono subordinate alla certificazione di rispondenza, rilasciata dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

(*È approvato*).

Art. 2.

Chiunque contravvenga alle disposizioni di cui al precedente articolo è punito con la ammenda da lire 5.000 a lire 200.000.

Qualora il contravventore appartenga alla categoria dei costruttori o importatori di apparati o impianti elettrici e radioelettrici si applica l'ammenda da lire 20.000 a lire 400 mila.

Per le contravvenzioni di cui al presente articolo si applicano le disposizioni dell'articolo 16 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

A quest'articolo è stato presentato dal senatore Genco un emendamento tendente a sostituire, nel primo comma, le parole « lire 200.000 » con le altre « lire 100.000 ».

È stato inoltre presentato sempre dal senatore Genco un altro emendamento tendente a sostituire, nel secondo comma, le parole « lire 400.000 » con le altre « lire 200.000 ».

D E R I U , *relatore*. Sono contrario ai due emendamenti, dei quali peraltro gradirei che il senatore Genco illustrasse lo spirito.

G E N C O . Ritengo di averlo già illustrato. Comunque, a sostegno della mia tesi, desidero richiamare all'attenzione della Commissione un episodio che è avvenuto recentemente nel tarantino. Una ditta di Roma ha offerto alle aziende agricole della zona sprovviste di collegamenti telefonici l'installazione di collegamenti radio, provvedendo lei stessa al rilascio dei relativi permessi, dietro pagamento di un milione e mezzo. Gli agricoltori interessati hanno accettato ed hanno così versato tale somma senza sapere di essere in contrasto con la legge. Successivamente, però, la ditta in questione è fallita e quei disgraziati hanno dovuto subire le conseguenze dell'azione illegale da quella compiuta. Il Ministero delle poste, infatti, pur riconoscendo la buona fede degli agricoltori, ha imposto a ciascuno di essi una multa di due milioni, con la relativa iscrizione sulla fedina penale: io stesso mi sono interessato presso il Ministero affinchè la pratica non avesse corso, ma non vi è stato nulla da fare perchè il Codice postale è quello che è.

D E R I U , *relatore*. Sono dell'avviso che senza la relativa sanzione nessuna legge abbia un suo valore. D'altra parte, è necessario tenere presente che tutto è relativo: la pena, cioè, deve essere irrogata in relazione al reato che si commette, qualunque esso sia. Ed in questo caso — come si è visto — esiste una notevole differenziazione fra minimo e massimo. L'articolo 16 del Codice postale stabilisce inoltre che qualora la vertenza venga definita a mezzo oblazione, purchè richiesta prima del giudizio, si applica senz'altro il minimo.

Ora, il caso portato dal senatore Genco mi richiama alla mente la giustificazione di quel marito che aveva tagliato la gamba alla moglie provocandone la morte per dissanguamento; siccome la gamba non è un organo vitale egli credeva che la moglie non sarebbe morta oppure che la legge non lo avrebbe condannato per omicidio.

Quindi, a parte il fatto che la legge è uguale per tutti, ammesso che possano verificarsi casi come quello ricordato dal senatore Genco, mi pare che questi non possano valere per modificare le disposizioni di legge esistenti.

Ripeto, dunque, che le pene previste sono, a mio avviso, assolutamente adeguate: anzi, se un emendamento intendessi presentare in proposito, lo presenterei nel senso di aumentare e non di diminuire i massimi previsti dal disegno di legge in esame.

J E R V O L I N O . Credo opportuno richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi, ed in particolare del senatore Genco, sulla vera finalità del presente provvedimento. Nel testo, infatti, è contenuto una generica frase e cioè che i divieti previsti nel disegno di legge sono stabiliti « per l'eliminazione dei disturbi alle radiotrasmissioni ed alle radioricezioni ». Ebbene, la vera finalità del disegno di legge è quella invece di vietare — anche per ragioni politiche — la costruzone abusiva di apparecchi radioriceventi e radiotrasmittenti o l'importazione degli

stessi dall'estero senza autorizzazione. Cioè tanto vero che nel secondo comma dell'articolo 1 è precisato che all'emanazione delle concessioni relative si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su deliberazione del Consiglio dei ministri, previo parere del Consiglio di Stato. Infine il disegno di legge è presentato dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei trasporti, dell'interno e della difesa: il che evidentemente sarebbe sproporzionato se si trattasse semplicemente di eliminare disturbi che può provocare il volume troppo elevato di un apparecchio radio!

L'articolo 2, inoltre, al secondo comma stabilisce espressamente — come aggravante — che qualora il contravventore appartenga alla categoria dei costruttori o importatori di apparati o impianti elettrici e radiolettrisi si applica l'ammenda da lire 20 mila a lire 400.000.

Ora, precisato quanto sopra, debbo dire che, a mio avviso, le pene comminate in caso di contravvenzione alle disposizioni del disegno di legge non sono eccessive, tanto più che — fra la pena minima e la massima — è previsto poi un largo margine di discrezionalità per il magistrato che dovrà valutare la gravità o meno della contravvenzione.

Per i suesposti motivi ritengo che sia opportuno mantenere il testo dell'articolo 2 così come è stato predisposto dal Ministero delle poste.

G I A N C A N E . Anche a nome del Gruppo al quale appartengo dichiaro di essere favorevole all'approvazione dell'articolo 2 nel testo originario.

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* A parziale modifica di quanto detto in precedenza, dichiaro di rimettermi alla Commissione per quanto concerne il primo emendamento del senatore Genco, mentre mi dichiaro nettamente contrario al secondo, in quanto, trattandosi di persone responsabili, non è possibile ammettere la buona fede.

G E N C O . Ritiro allora il secondo emendamento da me proposto: insisto invece perchè il primo venga messo in votazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Genco al secondo comma dell'articolo 2.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato congiuntamente hanno facoltà di fare ispezionare da propri funzionari tecnici qualsiasi fabbrica, stazione, linea, apparato e impianto elettrico, ai fini della vigilanza sull'osservanza delle norme di cui all'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 4.

Gli obblighi posti dalla presente legge hanno effetto sei mesi dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto del Presidente della Repubblica previsto dal precedente articolo 1 per la costruzione e per l'importazione di nuovi tipi di materiali ed a decorrere dal termine che sarà stabilito nelle norme di cui al predetto articolo 1 per l'immissione in commercio dei tipi già in corso di produzione e per l'impiego di quelli acquistati.

(*È approvato*).

Art. 5.

Le norme della presente legge si applicano anche nel caso di costruzione, uso od esercizio di apparati, impianti e apparecchi radioelettrici che producano o siano predi-

sposti per produrre emissioni su frequenze o con potenza diverse da quelle ammesse, per il servizio cui sono destinati, dai regolamenti internazionali e dalle disposizioni nazionali o dagli atti di concessione o di autorizzazione.

(*È approvato*).

Art. 6.

Gli articoli 262, 263 e 264 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, sono abrogati.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,50.

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