SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

VENERDÌ 23 GIUGNO 1967

(98ª seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Trasferimento all'Ente autonomo del porto di Napoli dei servizi di illuminazione portuale e della pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali » **(1995-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* . . . . . *Pag.* 1310

« Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste » **(2256)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione in sede redigente e rinvio):**

PRESIDENTE 1313, 1318, 1325
ADAMOLI 1323, 1325
CROLLALANZA 1322, 1325
GENCO 1324, 1325
GIANCANE 1325
MARTINEZ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 1325
VIDALI 1318
ZANNIER, *relatore* 1313

« Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia circumvesuviana in regime di concessione » **(2268)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag* 1310, 1311, 1312
ADAMOLI 1311
FABRETTI 1312
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1311, 1312
GENCO, *relatore* 1310, 1311, 1312

La seduta è aperta alle ore 9,40.

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

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Giglia, per i trasporti e la aviazione civile Florena e per la marina mercantile Martinez.

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: « Trasferimento all'Ente autonomo del porto di Napoli dei servizi di illuminazione portuale e della pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali » (1995-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasferimento all'Ente autonomo del porto di Napoli dei servizi di illuminazione portuale e della pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Articolo unico.

L'Ente autonomo del porto di Napoli provvede ai servizi di illuminazione portuale nonchè alla pulizia delle aree e degli spazi acquei portuali.

Per l'espletamento di tali servizi il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a corrispondere all'Ente portuale un contributo annuale nella misura riconosciuta congrua e necessaria dal Ministero medesimo in base al preventivo presentato dall'Ente portuale.

Data l'assenza del relatore, senatore Genco, momentaneamente impegnato in Assemblea, se gli onorevoli senatori me lo consentono, svolgerò io stesso una breve relazione sul disegno di legge.

Il presente provvedimento, approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 1° febbraio 1967, ritorna oggi al nostro esame con una modifica apportata dalla Camera dei deputati al secondo comma dell'articolo unico, consistente nella sostituzione della parola « Consorzio », quale figurava nel testo approvato dal Senato, con il termine « Ente portuale », e ciò in analogia alla dizione adottata nella intitolazione del disegno di legge stesso.

Si tratta quindi di una modifica puramente formale, che credo non possa trovare ostacoli da parte della nostra Commissione. Esprimo pertanto parere favorevole e propongo senz'altro l'approvazione del disegno di legge così come è stato emendato dall'altro ramo del Parlamento.

Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto anzitutto ai voti il secondo comma dell'articolo unico nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge con la modificazione testè approvata.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia circumvesuviana in regime di concessione » (2268) (*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: « Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia circumvesuviana in regime di concessione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, la visita che abbiamo fatto alla ferrovia circumvesuviana ci ha già illustrato in maniera visiva, vorrei dire plastica, lo scopo di questo disegno di legge che già è stato approvato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati.

Come tutti sapete, l'articolo 2 della legge 30 luglio 1962, n. 960, ha autorizzato l'erogazione di un contributo straordinario dello Stato per il finanziamento dei lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti e di raddoppio del binario sul tronco Barra-

Torre Annunziata della ferrovia circumvesuviana. Tali lavori sono in corso di esecuzione. Tuttavia la previsione di spesa fatta al momento della presentazione del disegno di legge è stata in parte superata per l'aumento dei prezzi verificatosi rispetto a quelli considerati, che risalivano al 1958. Inoltre, i lavori sono particolarmente onerosi in quanto si tratta di attraversare centri abitati ed intensamente popolati e di eliminare i non pochi passaggi a livello esistenti: sei o sette, se non erro.

Si rende necessario, pertanto, un ulteriore finanziamento in quanto la Società concessionaria che gestisce tale ferrovia non può provvedervi direttamente, sia perchè l'IRI, che la controlla, ha dichiarato di non poter disporre per i necessari interventi, sia perchè all'ammortamento della maggiore spesa non può farsi fronte con una parte dei prodotti della ferrovia, che non offrono più margine per il mutato rapporto con le spese di puro esercizio.

Bisogna tener presente che si tratta di una ferrovia di grande importanza perchè smaltisce un enorme traffico di persone. Sono previsti anche lavori di ammodernamento delle stazioni, di sistemazione del parco ferroviario, di ammodernamento delle vetture e via di seguito.

Ciò premesso, credo di non dover aggiungere altro. Si tratta di autorizzare un contributo di altri 2 miliardi e 500 milioni per la sistemazione degli impianti. Tale contributo viene suddiviso in tre annualità.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Non sono tre le annualità. Forse il relatore ha parlato di tre annualità perchè la Società concessionaria aveva chiesto che i due miliardi e 500 milioni fossero erogati in tre rate. La proposta, però, non è stata accolta dal Ministero del tesoro, per cui il provvedimento è rimasto invariato.

G E N C O , *relatore.* È esatto. Concludendo, quindi, raccomando agli onorevoli senatori l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Gli onorevoli colleghi ricorderanno che quando abbiamo visitato la ferrovia circumvesuviana già conoscevamo l'esistenza di questo disegno di legge che doveva essere discusso alla Camera dei deputati. Anzi, in quella occasione, mi sono permesso di promettere, a nome della Commissione, che appena tale provvedimento ci fosse pervenuto dall'altro ramo del Parlamento ci saremmo premurati di esaminarlo sollecitamente.

Mi associo, pertanto, all'invito rivolto dal relatore a voler procedere rapidamente alla approvazione di questo disegno di legge.

A D A M O L I . Dichiaro di essere senz'altro favorevole all'approvazione di questo disegno di legge e colgo l'occasione per far rilevare come siano utili le visite che fa la nostra Commissione. Questa volta, infatti, siamo in grado di poter esprimere un giudizio sulla base di una conoscenza diretta. Ciò conferma che questo collegamento diretto fra noi ed i problemi del Paese aiuta anche il lavoro parlamentare, così come oggi si sta verificando.

Non ho alcuna osservazione da fare non soltanto perchè ho constatato l'importanza di questi lavori, ma perchè si tratta di Società a capitale pubblico per cui non vi sono dubbi circa possibili interferenze di interessi privatistici.

Pregherei, però, la Commissione ed il Governo di voler accogliere due ordini del giorno che ho l'onore di presentare.

Il primo è così formulato:

« La 7ª Commissione permanente del Senato,

in occasione della discussione, in sede deliberante, del disegno di legge n. 2268, presentato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro, sotto il titolo "Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia circumvesuviana in regime di concessione",

raccomanda che sia al più presto costruito un collegamento sotterraneo tra la stazione di Napoli della linea circumvesuviana e quella delle ferrovie dello Stato mediante traslatore, elettropedovia o altro simile mezzo autotrasportatore ovvero, in subordinata, mediante passaggio pedonale, onde svincolare dal traffico in superficie il trasferimento

dei viaggiatori in transito da un sistema all'altro di linee, comprese quelle metropolitane, ed impegna il Governo a prendere con urgenza le opportune iniziative, tenuto conto dell'immediato, sensibile e duplice vantaggio, in termini di tempo e sicurezza, che ne deriverà, da un lato, al congestionato e caotico traffico cittadino nell'affollata zona della "ferrovia", dall'altro, alla ingente massa di studenti, operai, impiegati, specialmente nelle ore di punta, che si servono dei due sistemi di linea, in particolare "Circumvesuviana" e "Metropolitana", per compiere il tragitto quotidiano pendolare tra abitazione e posto di studio o di lavoro ».

Il secondo ordine del giorno è del seguente tenore:

« La 7ª Commissione permanente del Senato,

favorevole al disegno di legge "Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia circumvesuviana in regime di concessione",

fa voti perchè, compatibilmente con il piano tecnico dei lavori, siano con precedenza assoluta eliminati i passaggi a livello, che attraversano i comuni, nelle zone abitate, di San Giorgio a Cremano, Barra, Portici e Resina ove si registrano più numerosi gli investimenti mortali ».

G E N C O , *relatore*. Non sono contrario a questi due ordini del giorno. Vorrei però prospettare al senatore Adamoli la difficoltà di realizzare i collegamenti di cui parla il primo ordine del giorno. Chi conosce bene la zona di Napoli — e non dubito che il senatore Adamoli la conosca bene — sa che si ha un'agevolazione per modo di dire. Ciò può avvenire per il collegamento fra la stazione centrale e quella circumvesuviana, che in linea d'aria distano circa 500 metri; ma lo stesso non può avvenire per quanto concerne il collegamento fra la stazione centrale ed il capolinea della ferrovia Nola-Baiano. Bisogna tener presente che la ferrovia circumvesuviana ha due reti: una è quella che percorre la direttrice Resina-Pompei-Torre Annunziata-Sorrento; l'altra è costituita dalla linea Napoli-Nola-Baiano. Quest'ultima ferrovia non ha origine nella stessa sede; ha origine dalla parte opposta rispetto alla stazione ferroviaria.

F A B R E T T I . Noi ci limitiamo a fare questa raccomandazione alla direzione tecnica.

G E N C O , *relatore*. Non ci dobbiamo nascondere le difficoltà di carattere tecnico derivanti da un tipo di sottosuolo come quello di Napoli. Infatti, se ho ben compreso il contenuto dell'ordine del giorno, si tratterebbe di fare un passaggio sotterraneo che colleghi questi punti.

Ad ogni modo, sono favorevole all'accoglimento di questi due ordini del giorno come raccomandazione.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso fare altro che ripetere quello che ho già detto alla Camera dei deputati, cioè che il Governo accoglie questi due ordini del giorno (i quali, fra l'altro, importano un notevole impegno di spesa) come raccomandazione.

Come gli onorevoli senatori avranno potuto constatare, questo provvedimento è in funzione dell'applicazione della legge che disciplina tutti gli interventi dello Stato relativi alle ferrovie date in concessione. I 2 miliardi e 500 milioni di lire stanziati con il disegno di legge in discussione servono per il completamento dei lavori che già si stanno effettuando.

Ciò detto, non mi resta altro che prendere atto del fatto che la Commissione ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

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 il completamento dei lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti e di raddoppio del binario sul tronco Barra-

Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana, previsti dall'articolo 2 della legge 30 luglio 1962, n. 960, potrà essere accordato alla Società strade ferrate secondarie meridionali un ulteriore contributo straordinario entro il limite di lire 2.500.000.000.

La relativa spesa sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nella misura di lire 500 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1971.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il contributo straordinario, da determinare con decreto dei Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro sulla base della spesa riconosciuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e da variare, salvo revisione, sulla base dei prezzi aggiornati alla data di inizio dei lavori, verrà liquidato con le stesse modalità e condizioni stabilite con l'atto 5 agosto 1965, approvato con decreto interministeriale 18 ottobre 1965, n. 3413, stipulato in esecuzione dell'articolo 2 della legge 30 luglio 1962, n. 960.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il contributo accordato a norma della presente legge, come quello accordato in applicazione dell'articolo 2 della legge 30 luglio 1962, n. 960, sostituisce quello concedibile per le opere indicate al precedente articolo 1 ai sensi dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, articolo non ulteriormente applicabile per il potenziamento degli impianti fissi del tronco Barra-Torre Annunziata.

(*E approvato*).

Art. 4.

All'onere di lire 500 milioni derivante dall'applicazione della presente legge, per l'anno finanziario 1967, si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo numero 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario stesso.

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

(*È approvato*).

Prima di passare alla votazione del disegno di legge nel suo complesso, ricordo alla Commissione che sono stati presentati dal senatore Adamoli due ordini del giorno, dei quali è già stata data lettura, accolti come raccomandazione dal Governo e dal relatore.

Li metto ai voti.

(*Sono approvati*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione, in sede redigente, e rinvio del disegno di legge: « Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (2256)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Z A N N I E R , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, l'ultimo comma dell'articolo 70 della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, che approva lo Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia, prevede l'istituzione, con legge della Repubblica, entro un anno dall'entrata in vigore dello Statuto stesso, dell'Ente del porto di Trieste.

Ormai superati largamente tali termini, oggi il Senato è chiamato a dare la sua approvazione al presente disegno di legge dopo che la Commissione trasporti e marina mercantile della Camera lo ha approvato in un

testo unificato, elaborato da un Comitato parlamentare ristretto che, preso in esame il testo governativo, ha tenuto conto anche delle proposte di legge d'iniziativa parlamentare.

Analoghe proposte di legge, per l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste, vennero a suo tempo presentate anche al Senato per iniziativa del senatore Vidali ed altri per il Partito comunista, del sottoscritto per il Partito socialista democratico, dei senatori Vallauri e Garlato per la Democrazia cristiana.

Al fine di facilitare ed accelerare la discussione, le ricordate proposte di legge sono state ritirate, per cui l'esame di merito verrà effettuato da parte della nostra Commissione sul disegno di legge recentemente approvato dalla Camera.

Prima di iniziare l'illustrazione del disegno di legge mi sembra opportuno sottolineare come in passato, all'epoca della dominazione asburgica, l'attività del porto di Trieste abbia trovato parallelo sviluppo con quella dei cantieri, determinando favorevoli condizioni economiche per la città di Trieste.

Il passaggio dalla funzione di città marinara del detto Impero a quella di porto nell'ambito dello Stato italiano, già dotato di numerosi porti, ha determinato una costante diminuzione delle attività portuali e cantieristiche e di quelle terziarie connesse alle prime, quali il commercio a tutti i livelli, magazzinaggi, forniture, crediti, assicurazioni e trasporti (per ricordare solo le principali).

A questo aggravarsi della situazione dovuto a motivi di carattere storico-politico si aggiunge la perdita dei naturali mercati del porto di Trieste conseguente alla divisione dell'Europa in due settori, di diverse strutturazioni politiche ed economiche, avvenuta dopo la guerra.

La recente crisi cantieristica, in aggiunta alla grave diminuzione dei traffici di cui parlerò dopo, ha ulteriormente aggravato la situazione economica della città di Trieste e delle comunità viciniori.

In questi ultimi anni i porti concorrenti di Amburgo e Brema, avvalendosi delle agevolazioni dell'articolo 80 del Trattato di Roma che ha istituito la CEE, sono riusciti ad assicurarsi un'aliquota considerevole dei traffici tradizionali dell'emporio triestino (soprattutto di quelli austriaci), mentre, a sua volta, il porto di Fiume è stato adeguatamente sostenuto dal Governo jugoslavo.

La crisi che attualmente travaglia il porto di Trieste è certamente dovuta, in buona parte, anche a questi fattori, per cui solo con un'adeguata politica di sostegno e con un Ente autonomo in grado di rispondere con agilità e prontezza alle mutevoli situazioni politiche ed economiche del proprio *hinterland* sarà possibile ridare vitalità e prestigio ad esso.

Non intendo in questa sede dilungarmi in una serie di dati statistici che stanno a dimostrare la crisi del porto, poichè bastano a tal fine poche citazioni. Infatti, l'indice di incremento medio dei volumi di traffico dei principali porti italiani è stato, nell'ultimo decennio, pari a circa il 2,50 per cento — mi sembra che Genova abbia superato addirittura il 3 per cento —, mentre quello relativo al porto di Trieste è dell'1,38 per cento. Ancora più grave risulta la situazione se si raffrontano gli indici riguardanti i traffici internazionali nell'ultimo decennio in particolare quelli fra il porto di Trieste ed il porto di Fiume, il quale ultimo è, direi, direttamente concorrenziale del primo. Il traffico internazionale attraverso il porto di Trieste, anzichè subire un aumento, ha subìto una diminuzione di circa il 35 per cento, mentre per il porto di Fiume si è avuto un aumento di quasi il 35 per cento.

Da quanto sopra, risulta chiaramente che l'attività del porto di Trieste è seriamente compromessa da una serrata azione concorrenziale; si impone pertanto una politica di sostegno da parte dello Stato e della Regione, agevolata da una amministrazione autonoma, che renda possibile il superamento di questo grave stato di crisi.

Tale strumento permetterà una ripresa del porto triestino con il recupero di considerevoli correnti di transito nelle tradizionali direzioni del Medio ed Estremo Oriente, del Centro Europa e del Danubio.

Ritengo inoltre che con questo provvedimento sarà possibile riportare il porto ad

un miglior grado di competitività con i porti esteri concorrenti che hanno potuto beneficiare di particolari situazioni di favore determinatesi nel dopoguerra. Il porto di Trieste, infatti, a differenza di tutti gli altri scali marittimi nazionali, serve prevalentemente un retroterra estero. Il suo ruolo specifico è quello di ricevere merci da Paesi esteri produttori per avviarle verso Paesi esteri consumatori, sviluppando certe attività industriali e commerciali connesse con un traffico di transito.

Per favorire questa specifica funzione del porto di Trieste occorre stabilire, con mentalità imprenditoriale, contatti permanenti con i Paesi che del porto si servono al fine di stipulare accordi commerciali. Occorre poi disporre una agevolata politica tariffaria, dotare il porto di un'attrezzatura di piena efficienza e collegarla con idonee infrastrutture stradali e ferroviarie che consentano il rapido inoltro delle merci verso il retroterra estero.

È inutile qui ricordare quali sono le strozzature nel settore della viabilità, soprattutto verso l'estero. La strada di Tarvisio è ancora nel quadro della programmazione, anzi non è ancora stata definita in maniera certa nel piano quinquennale. Il collegamento ferroviario di Trieste con il territorio nazionale è tuttora in precarie condizioni. C'è poi una serie di problemi nel quadro della viabilità che deve essere affrontata con coraggio, unitamente alla costituzione dell'Ente porto; soltanto in questo modo si potrà avere quella prospettiva di progresso e di ripresa economica del porto di Trieste che tutti ci auguriamo.

Con il disegno di legge al nostro esame, che prevede l'istituzione dell'Ente porto, si tende a modificare il quadro della grave situazione del porto di Trieste e ad evitare, per il futuro, una politica di sussidi tesa alla copertura dei disavanzi, trasformandola in una politica di investimento produttivo che, con la modernizzazione del porto e grazie ad una adeguata politica di sostegno tariffario, alla quale accennerò nel corso dell'illustrazione degli articoli, possa rendere il porto di Trieste competitivo con gli altri porti italiani, ma soprattutto con quelli internazionali.

In sostanza, per Trieste si chiede una politica di intervento che le consenta di agire in termini economici e competitivi e non una politica di sussistenza o di assistenza, come purtroppo fino ad oggi si è verificato.

Il disegno di legge si compone di 28 articoli ed io cercherò brevemente di illustrarne i principali.

L'articolo 1 prevede la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste che avrà personalità giuridica e sarà soggetto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile. Il testo originario conteneva tutta una parte che è stata tolta in quanto si è limitata questa vigilanza soltanto ad atti fondamentali, al fine di coordinare la politica portuale di Trieste nel quadro della politica nazionale. La durata dell'Ente è fissata in 30 anni.

All'articolo 2 è prevista la definizione della circoscrizione territoriale dell'Ente che va da Punta Ronco al torrente Bovedo e si dice che in questa circoscrizione sono comprese le aree di demanio marittimo e gli specchi antistanti il comprensorio dell'Ente Porto Industriale. Tale delimitazione deriva certamente dal rispetto della norma costituzionale che prevede l'istituzione dell'Ente (infatti nell'articolo 70 dello Statuto regionale si parla dell'Ente porto di Trieste). Sarebbe stato infatti preferibile che l'estensione territoriale del porto avesse compreso l'intero arco dell'Adriatico pertinente alla Regione Friuli-Venezia Giulia, permettendo, in tal modo, una valutazione unitaria e globale dei problemi, non solo del porto di Trieste ma anche di quello di Monfalcone, coordinando le rispettive attività, che, in certi casi, sono complementari, nel quadro della programmazione regionale e nazionale. A tal fine tendeva la proposta presentata, a suo tempo, dal sottoscritto. Purtroppo, però, questa impostazione, che rispondeva a precise esigenze di assetto territoriale, di organicità e coordinamento dei due porti di Trieste e Monfalcone, non è stato possibile attuarla proprio perchè, io ritengo, nell'atto costitutivo della Regione Friuli-Venezia Giulia si parla dell'Ente porto di Trieste. Quindi è stata chiaramente definita l'estensione territoriale di detto scalo. Questo, però, è indubbiamente un aspetto che

avrebbe dovuto trovare un superamento e forse già in sede di approvazione dello Statuto sarebbe stato bene averlo considerato con maggiore elasticità, proprio con visione, direi, di carattere urbanistico.

All'articolo 3 si parla dei compiti dell'Ente che sono quelli di studiare, promuovere ed adottare i provvedimenti atti a favorire lo sviluppo dei traffici nazionali ed internazionali nonchè quello commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai traffici marittimi; di elaborare e proporre, in accordo con gli Enti locali, il piano regolatore del porto sulla base delle previsioni del piano di sviluppo economico regionale e secondo le direttrici di programma previste per l'ammodernamento e sviluppo dei porti italiani, indicando la priorità di attuazione delle nuove opere e degli impianti; di amministrare nell'ambito della propria circoscrizione i beni del demanio marittimo; di esplicare le funzioni che le vigenti leggi sul lavoro nei porti attribuiscono alla competenza degli Uffici del lavoro portuale e dei Comandanti di porto, valendosi dell'assistenza di un Consiglio del lavoro e di determinare le tariffe, sia nei confronti dei lavoratori che degli imprenditori (sarà così possibile ricercare quelle soluzioni conciliative, nel rispetto dei diritti delle Compagnie portuali da un lato e delle esigenze delle economie aziendali dall'altro, che si rendono necessarie per non compromettere ulteriormente l'attività dei traffici marittimi che è essenziale per l'economia non solo di Trieste ma dell'intero Paese); di promuovere il potenziamento delle comunicazioni stradali e ferroviarie tra il porto ed il retroterra nazionale ed estero; di provvedere alla gestione diretta dei mezzi meccanici d'imbarco e sbarco delle merci ed all'esercizio dei magazzini generali del porto di Trieste; di stipulare, con le competenti amministrazioni centrali, convenzioni per agevolazioni tariffarie nei trasporti di persone e cose, con particolare riferimento a taluni settori merceologici per via ferroviaria, stradale ed aerea, e ciò nell'interesse della ripresa economica del porto di Trieste; di esercitare, infine, tutte quelle attribuzioni che sono di competenza dell'Azienda portuale dei magazzini generali e provvedere a quant'altro necessario per il conseguimento dei fini che l'Ente si propone.

All'articolo 4 si prevede che per l'assolvimento dei compiti d'istituto l'Ente avrà a sua disposizione ed amministrerà:

i contributi obbligatori a carico dello Stato, della Regione (l'intervento di quest'ultima si prevede in circa 500 milioni), dell'Amministrazione provinciale e del Comune di Trieste, delle Camere di commercio di Udine, Gorizia, Trieste;

il contributo a carico dello Stato stabilito in 1.500 milioni di lire all'anno;

i canoni dovuti da terzi, le speciali tasse e sopratasse portuali di possibile istituzione, i fondi ricavati mediante mutui, i proventi per diritti ed ogni altro bene e somma comunque devoluti all'Ente.

Agli articoli 5 e 6 viene stabilito che l'Ente autonomo per il porto di Trieste sarà amministrato da un Presidente nominato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile, sentiti il Consiglio dei ministri e la Giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia, mentre il Vice Presidente sarà di diritto il comandante del porto di Trieste. È previsto inoltre un Consiglio di amministrazione, un Comitato direttivo ed un Collegio di revisori dei conti.

Dall'articolo 7 all'articolo 11 sono illustrati i compiti del Presidente, la composizione e i compiti del Consiglio d'amministrazione (da nominarsi con decreto del Ministro della marina mercantile), la composizione del Comitato direttivo ed i compiti di questo, nonchè i criteri per le riunioni del Consiglio d'amministrazione e del Comitato direttivo e le modalità per l'adozione delle delibere e l'effettuazione dei controlli contabili da parte dei revisori dei conti.

All'articolo 14 si prescrive che le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione e del Comitato direttivo dovranno essere sottoposte, ai fini di legittimità, al Ministero della marina mercantile; altre invece saranno approvate di concerto tra i Ministeri della marina mercantile, del tesoro e dei lavori pub-

blici. Si è cercato così di equilibrare le esigenze di autonomia dell'Ente con quelle di coordinamento che il Governo è impegnato ad attuare, in tale settore, sul piano nazionale.

Dagli articoli 15 al 21 sono precisate le norme riguardanti l'esercizio finanziario dell'Ente, i bilanci di previsione e le deliberazioni concernenti le funzioni del Direttore generale, nonchè le disposizioni tributarie e le agevolazioni fiscali, le ispezioni da parte del Ministero della marina ai fini dell'accertamento dell'andamento dei servizi affidati all'Ente, le cause che comportano lo scioglimento dell'Amministrazione e le relative modalità ed infine la destinazione di personale statale alla direzione dei servizi dell'Ente per alcune attribuzioni specificatamente descritte all'articolo 3.

Il disegno di legge, nelle forme finali e transitorie, e precisamente all'articolo 22, colloca il porto di Trieste nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali. In base a tale classificazione l'onere relativo alle opere da realizzarsi per la conservazione ed il miglioramento del porto dovrebbe essere ripartito in ragione dell'80 per cento a carico dello Stato e del 20 per cento a carico dei comuni e delle provincie interessate. Il piano di riparto delle quote a carico degli Enti locali verrà effettuato con provvedimento a parte e, contro tale riparto, gli Enti interessati potranno fare opposizione.

Con l'articolo 23 si precisa che il primo Consiglio d'amministrazione sarà nominato entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Con l'articolo 24 si dispone che l'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste ed il personale relativo passeranno alle dipendenze dell'Ente e che, fino alla emanazione del regolamento organico del personale, per i dipendenti di tale azienda saranno conservate le stesse qualifiche e retribuzioni; in nessun caso il trattamento globale di questi dipendenti potrà risultare inferiore a quello goduto attualmente. Ciò risulta prescritto all'articolo 25.

All'articolo 26 si precisa che le aree, i beni e le opere appartenenti al demanio marittimo, nonchè le attrezzature e beni di proprietà dello Stato esistenti nell'ambito della giurisdizione dell'Ente, fatte alcune eccezioni, saranno passati in consegna all'Ente stesso.

L'articolo 27 prevede che le norme per l'attuazione della presente legge saranno emanate entro un anno dalla approvazione della medesima.

Con l'articolo 28, infine, si precisa la copertura finanziaria per tale provvedimento e che il contributo dello Stato, previsto in lire 1.500 milioni per l'esercizio 1967, sarà erogato a favore dell'Azienda portuale dei magazzini generali per pagamento di passività.

Sarebbe stato a mio avviso opportuno, negli articoli 4 ed 8, anzichè indicare specificatamente le provincie e le Camere di commercio di Udine, Gorizia e Trieste, fare riferimento « alle provincie ed alle Camere di commercio della Regione ». Ciò avrebbe permesso l'automatico inserimento della costituenda provincia di Pordenone qualora il relativo disegno di legge fosse approvato dal Parlamento, essendo proprio in questi giorni il Senato investito del suo esame.

In considerazione però dell'importanza e dell'urgenza che il provvedimento al nostro esame riveste ai fini della ripresa dell'economia del porto di Trieste e della intera regione, non ritengo proporre un simile emendamento, in quanto il problema potrà essere risolto successivamente.

Quello che importa, per il momento, è di dare immediata approvazione al presente disegno di legge e ciò non solo per adempiere, in ritardo, ad un dettato costituzionale, ma per rispondere ad un nostro preciso dovere che è quello di dare a Trieste ed alla Regione Friuli-Venezia Giulia uno strumento efficiente per creare le premesse di uno sviluppo dei suoi traffici marittimi, e delle attività commerciali ed industriali ad essi collegate.

Solo con l'approvazione del presente provvedimento sarà possibile costituire rapidamente gli organi direzionali del nuovo Ente e quindi stipulare, con le competenti amministrazioni centrali, quelle convenzioni riguardanti agevolazioni tariffarie nei traspor-

ti ferroviari, stradali e aerei nell'interesse del porto di Trieste.

Con i contributi messi a disposizione, con il presente disegno di legge, dallo Stato, dalla Regione e dagli altri Enti locali e con una adeguata politica di agevolazioni tariffarie nel settore dei trasporti, ritengo sia possibile al nuovo Ente di inserirsi in modo competitivo con gli altri porti concorrenziali stranieri, soprattutto nel settore dei traffici di transito, assicurando così la ripresa economica del porto e della città di Trieste, con positive influenze sia sul piano dell'economia regionale che nazionale.

Onorevoli senatori, poichè il disegno di legge è stato assegnato alla nostra Commissione in sede redigente, mi permetto di sollecitare la vostra sensibilità perchè vi sia l'unanime richiesta di passaggio in sede deliberante onde poter dare rapida approvazione ad una legge lungamente attesa dalle popolazioni della Regione Friuli-Venezia Giulia.

P R E S I D E N T E . Ritengo di interpretare i sentimenti di tutta la Commissione ringraziando il senatore Zannier per la sua esauriente e brillante relazione sul disegno di legge in esame.

Quanto alla sua ultima proposta, se gli onorevoli senatori sono d'accordo, non ho alcuna difficoltà ad inoltrare al Presidente del Senato la richiesta di assegnazione del provvedimento in sede deliberante.

V I D A L I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, nell'affrontare la discussione sulla istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste è impossibile non rilevare quali gravi conseguenze ha portato il grande ritardo con cui si sta arrivando a tale istituzione.

Le statistiche sui traffici portuali triestini rappresentano uno dei tanti esempi che dimostrano che non basta avere a disposizione delle cifre per essere oggettivi. Quasi quotidianamente la stampa locale e nazionale, più o meno governativa, altera il significato di questi dati statistici presentando come sintomi di sviluppo dati parziali che riguardano certi tipi di merci imbarcate o sbarcate la cui quantità aumenta in senso assoluto ma a scapito delle proporzioni riguardanti altri tipi di merci più redditizie per l'attività portuale oppure riguardano singoli mesi in cui, per varie ragioni, si verifica qualche incremento del movimento commerciale marittimo.

A questo tipo di dati sarebbe anche troppo facile contrapporne altri con risultato opposto.

Più serio e giusto è rilevare che il movimento globale del porto di Trieste dimostra un miglioramento graduale che, però, portato a confronto con l'incremento che parallelamente si registra negli altri porti conferma sempre lo spaventoso scadimento registratosi nel porto triestino in questo dopoguerra. L'incremento dei traffici triestini, infatti, a differenza di quello degli altri porti, è sempre inferiore, di anno in anno, malgrado lo sviluppo dei traffici mondiali e nazionali e malgrado la funzione precipuamente di transito dei traffici di Trieste, che proprio perciò dovrebbero risentire gli effetti di tale sviluppo.

Una rivista commerciale locale indicava recentemente con una frase felice che « l'ordinaria amministrazione uccide il porto di Trieste ». Così, infatti, è avvenuto durante tutti questi anni nei quali è enormemente aumentata la concorrenza dei porti di transito di altri Paesi e, principalmente, dei più recenti porti concorrenti della Jugoslavia.

Mi rendo conto che non è opportuno citare in questa sede troppe cifre, ma mi sembra utile citare i dati comparativi dei quantitativi di legnami manipolati da Trieste e da Fiume dal 1960 al 1966, con riferimento sia al movimento dei legnami austriaci sia al movimento globale dei legnami via mare di ogni provenienza. Sono dati indicati dai magazzini generali di Trieste e citati dalla rivista « Il Traffico ».

Movimento dei legnami austriaci attraverso:

	TRIESTE	FIUME
1960	107.884	26.000
1961	66.050	42.518
1962	68.653	44.808
1963	48.947	52.000
1964	53.456	73.359
1965	51.590	98.842
1966	45.184	——

Movimento globale dei legnami via mare di ogni provenienza:

	TRIESTE	FIUME
1960	145.397	150.931
1961	106.539	140.902
1962	118.152	136.996
1963	96.608	162.327
1964	93.576	242.033
1965	81.621	273.399
1966	77.448	286.570

Da queste cifre risulta con evidenza particolare il regresso in questo settore tanto importante di Trieste come pure, specie per il legname austriaco, gli effetti della concorrenza estera.

Esempi analoghi, per altre merci pregiate, se ne potrebbero citare a volontà. E si potrebbero altrettanto efficacemente citare gli sviluppi dei traffici nei grandi porti anseatici, in parallelo con la situazione negativa triestina, specie in relazione alla nostra posizione nell'ambito del Mercato comune europeo, come è stato rilevato anche dal relatore, senatore Zannier.

Naturalmente, quando parliamo della gravità del ritardo della istituzione dell'Ente autonomo portuale, potrei prolungare il mio discorso indicando quanto preoccupante sia la decadenza relativa dell'economia triestina nel suo complesso (industria a partecipazione statale e specialmente cantieristica, effetti e prospettive del piano CIPE, aumento della disoccupazione e prospettive di ulteriore riduzione dei posti di lavoro, mancanza di occupazione per apprendisti, emigrazione, eccetera).

Ma di tutti questi argomenti ho avuto occasione di parlare parecchie volte in questa sede e preferisco pertanto fare alcuni riferimenti al problema dei nostri porti nell'ambito nazionale ed alle critiche di fondo che noi da tempo esprimiamo alla politica governativa in questo campo.

Tutta la materia della gestione portuale avrebbe dovuto essere regolamentata da tempo ed in modo organico con una apposita legge quadro che, malgrado varie promesse governative, non è stata ancora presentata e per la quale noi ci apprestiamo a presentare un progetto elaborato attraverso una ampia discussione ed una preparazione molto accurata e meditata nei suoi particolari.

Noi denunciamo pure, e da molto tempo, la carenza di una politica governativa portuale, che si dimostra ogni giorno più indispensabile anche di fronte allo sviluppo delle tecniche in atto nei trasporti marittimi. Contrariamente alle riconosciute esigenze in questo settore (anche nell'ambito di una programmazione economica nazionale e lungimirante), noi rileviamo quanto disorganica e contraddittoria sia la impostazione del programma quinquennale nell'affrontare i problemi dei nostri porti. E non si tratta di incompetenza o di spiegabili lacune in alcuni aspetti del problema, ma degli effetti che il Governo e la sua programmazione risentono per opere di chiari, specifici e pressanti interessi delle grandi concentrazioni capitalistiche. Soltanto così si può spiegare come, mentre il Governo incertamente e disorganicamente elabora qualche soluzione parziale o « studia », il grande capitale privato e le grandi società americane acquistino terreni ed intervengano con i loro investimenti massicci per le proprie iniziative nell'ambito dei nostri porti, sottraendo ad essi la loro funzione pubblica, limitando le possibilità di sviluppo dei porti stessi nell'interesse dell'economia nazionale.

Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, la istituzione dell'Ente autonomo portuale di Trieste rappresenta un adempimento costituzionale in quanto deriva da un preciso impegno contenuto nell'articolo 70 della legge costituzionale istitutiva della Regione del Friuli-Venezia Giulia. Ciò è sottolineato anche nella premessa del nostro disegno di legge (rispettivamente presentato al Senato da me ed altri colleghi fin dal 15 aprile 1964 ed alla Camera dai deputati Bernetic ed altri l'8 luglio 1965 e soltanto successivamente oggetto di altre iniziative parlamentari e governative). Tale istituzione era vivamente attesa dai lavoratori e dagli ambienti economici triestini per eliminare alcune situazioni di inferiorità createsi per il porto di

Trieste (mancata classificazione del porto, oneri per le spese ferroviarie nell'ambito del porto a carico dell'Azienda magazzini generali, eccetera) oltre che per sanare la situazione di progressivo decadimento dei traffici e rendere possibile il suo sviluppo nell'interesse regionale e nazionale.

Il disegno di legge governativo, che venne dopo tante reticenze e dopo tanti rinvii, apparve uno strumento meramente burocratico, caratterizzato da una visione talmente accentratrice e limitativa dei poteri dell'Ente da incontrare l'opposizione di numerosi enti nonchè di organizzazioni sindacali di varia tendenza politica.

Ricordo che, dopo la presentazione alla Camera dei deputati del disegno di legge n. 3432 del 19 settembre 1966, le organizzazioni sindacali (CGIL, CISL e Camere del lavoro - UIL) emisero un documento in cui unanimemente furono avanzate concrete richieste di modifica del testo governativo sia per quanto riguarda la circoscrizione dell'istituendo Ente, sia per le attribuzioni ad esso spettanti e quelle da non concedersi a privati, sia per la rappresentanza sindacale nei suoi organi, sia ancora per aumentare il contributo finanziario statale a suo favore, sia, in generale, su vari aspetti del funzionamento e della direzione democratica dell'Ente per quanto riguardava il trattamento del personale dipendente dai magazzini generali e dell'Ente porto industriale; con particolare vigore fu espressa l'opposizione alle clausole che prevedevano la facoltà dell'Ente di cedere a terzi l'uso di superfici e banchine nonchè l'esercizio di impianti nell'area portuale.

Nel Comitato ristretto e nella Commissione competente della Camera dei deputati, che furono incaricati di elaborare il disegno di legge definitivo, al testo governativo vennero apportate serie modifiche che lo migliorarono notevolmente, malgrado i condizionamenti che tuttora pesano anche per effetto di alcune norme ancora esistenti nel Codice della navigazione.

Noi abbiamo attivamente contribuito a queste modifiche e siamo del parere che il disegno di legge che ora è sottoposto alla nostra approvazione possa almeno rappresentare un punto di partenza per arrivare ad uno strumento effettivamente democratico e sufficientemente autonomo. Il divario fra le nostre posizioni sostenute con convinzione e confortate dall'appoggio dei lavoratori ed il risultato del lungo dibattito sono ancora tali da non permetterci certamente un voto di approvazione, ma ci consentono di astenerci dal voto riaffermando la nostra volontà ed il nostro impegno di giungere quanto prima possibile ad una effettiva riorganizzazione del nostro sistema portuale che corrisponda alle esigenze attuali della nostra economia marittima ed allo sviluppo programmatico dell'economia nazionale nel suo complesso.

Quali sono le modifiche positive che sono state realizzate nel recente dibattito alla Camera dei deputati? Brevemente ricorderò quanto già è stato indicato dai nostri colleghi della Camera che più direttamente hanno partecipato al dibattito presentando adeguati emendamenti di parte nostra.

Sulla questione dei controlli: dalla mera subordinazione dell'Ente al potere esecutivo prevista dal progetto governativo si è arrivati almeno ad escludere la tutela del Ministero, indicando le materie sulle quali interverrà il controllo ed affermando per tutte le altre decisioni il controllo limitato alla legittimità.

Sulla questione della giurisdizione: a questo proposito il Governo escludeva dalla giurisdizione dell'Ente la zona del porto industriale mentre nella stesura finale il disegno di legge include le banchine e gli spazi acquei antistanti la zona industriale.

Il problema investiva anche la questione delle autonomie funzionali a suo tempo concesse dal Governo militare alleato nell'ambito del porto industriale sulla base di princìpi che divergono in senso antidemocratico dai criteri applicati per le altre zone industriali del Paese. La necessità di una ristrutturazione dell'Ente della zona industriale rimane quindi aperta ed urgente.

Per quanto concerne la importantissima questione della eliminazione delle autonomie funzionali, il dibattito è stato rinviato alla discussione sulla legge-quadro. Rimane per ora l'acquisizione di principio impli-

cita nell'estensione della giurisdizione dell'Ente portuale alle banchine e agli spazi acquei antistanti la zona industriale.

Sui compiti ed attribuzioni dell'Ente: il disegno di legge governativo non faceva riferimento alla programmazione regionale e nazionale nè all'azione da compiere per lo sviluppo dei traffici internazionali; non faceva cenno al potere dell'Ente circa la destinazione e l'uso delle aree e l'elaborazione del piano regolatore, limitava ai provvedimenti per i servizi idrici, la pulizia e l'illuminazione del porto le opere di competenza dell'Ente. Nel disegno di legge che viene posto all'approvazione oggi c'è, invece, un riferimento alla programmazione economica regionale e nazionale, c'è l'indicazione del compito di promuovere lo sviluppo dei traffici internazionali come pure quello di elaborare il piano di destinazione e di uso delle aree e del piano regolatore e quello dell'esecuzione di opere ordinarie e straordinarie e degli impianti portuali. Viene fissato, inoltre, il compito di intervento per il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie con il retroterra nazionale ed estero (la cui importanza è notevole per lo sviluppo dell'emporio triestino).

Sui problemi del personale: anche per esplicita dichiarazione del Ministro la parte degli articoli che si riferisce al personale mette in evidenza, come prima non risultava, che tutti i lavoratori di ruolo, avventizi ed occasionali dei magazzini generali passano alle dipendenze dell'Ente con garanzia di tutti i diritti precedentemente acquisiti.

Sulla composizione del Consiglio di amministrazione: è stato escluso il Direttore regionale del lavoro e della massima occupazione, sono stati elevati a tre i rappresentanti della Regione; al Presidente della provincia di Trieste sono stati aggiunti i Presidenti delle provincie di Udine e Gorizia nonchè il sindaco di Muggia. E quando sarà costituita la provincia di Pordenone (speriamo presto) vi sarà anche il suo Presidente. Negata è stata la elezione del Presidente da parte del Consiglio d'amministrazione e solo parzialmente risolta la questione della presenza dei rappresentanti dei lavoratori; comunque, dai 4 lavoratori previsti dal disegno di legge governativo si è passati a 7 e si è affermata la presenza dei rappresentanti delle tre maggiori organizzazioni sindacali territoriali.

È stata respinta la nostra proposta di portare a 9 i rappresentanti sindacali come pure l'inclusione nel Comitato direttivo dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali territoriali.

Aperto rimane il problema dell'insufficienza dei fondi stanziati, unanimente lamentata.

Chiarito così, credo, il nostro atteggiamento di fronte a questo disegno di legge ed ai suoi limiti nonchè il nostro intento di continuare la nostra azione per superare le deficienze riscontrate e soprattutto di impegnarci nella trattazione degli argomenti che sono differiti al dibattito sulla legge-quadro (principalmente quello delle dimensioni regionali degli Enti portuali e, come questione di principio essenziale, quello delle cosiddette « autonomie funzionali »), desidero fare ancora alcuni rilievi in merito alle esigenze del porto di Trieste.

Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, neanche l'Ente autonomo del porto potrà sanare la situazione se, da parte governativa, non si muterà la politica nei confronti delle infrastrutture indispensabili e in grande parte già previste, spesso parzialmente oggetto di appositi stanziamenti ma, tuttavia, ancora lungi dall'essere attuate. Ulteriori rinvii ha subìto la realizzazione del doppio binario sul tratto ferroviario che unisce Quarto d'Altino a Trieste e si tratta, mi pare, dell'unico o dei pochissimi tratti di ferrovia danneggiati dalla seconda guerra mondiale ancora non ripristinati; l'autostrada Trieste-Venezia procede a rilento; le comunicazioni ferroviarie autostradali e stradali di Trieste con la Jugoslavia e con l'Austria attendono ancora di essere elaborate; la circonvallazione ferroviaria di Trieste rappresenta un'iniziativa che incontra ogni giorno nuovi ostacoli per errori di calcolo e di previsioni sicchè sono state ormai più le giornate di sospensione dei lavori che quelle di attività nei cantieri.

Completamente da riorganizzare rimane la struttura del porto industriale, ente nato male che dovrà essere adeguato a criteri piu democratici e reso funzionale nell'interesse

non di singoli gruppi economici ma della economia locale, sì da assicurare nel suo comprensorio un adeguato numero di posti di lavoro ed un valido complemento alla principale attività industriale triestina che rimane quella a partecipazione statale, cantieristica e siderurgica.

E qui voglio soltanto limitarmi ad un cenno a quel piano CIPE che, malgrado tutte le assicurazioni che sarebbe stato riesaminato, sta procedendo nella sua attuazione imponendo al Cantiere San Marco ed alla Fabbrica macchine Sant'Andrea la cessazione graduale della loro pur valida funzione nel settore della produzione cantieristica di Stato, che andrebbe invece incrementata con quelle opere di ammodernamento che nella produzione navalmeccanica internazionale si impone in relazione all'aumento dei traffici mondiali.

Un ultimo cenno devo fare alla enorme importanza che per il rifiorire del porto di Trieste riveste la nostra politica estera. La funzione di questo porto è talmente connessa ai rapporti del nostro Paese con quelli dell'Oltremare e dell'Europa centrale ed orientale che forse in nessun altro porto esiste una analoga sensibilità alla politica estera del nostro Governo che, a Trieste, di fronte ad ogni errore o trascuratezza, si paga direttamente nell'attività del porto.

Anche in momenti molto meno drammatici dell'attuale, che vede una crisi acuta nel Medio e nell'Estremo Oriente, il termometro dei traffici triestini appare sensibilissimo ai pericoli ed ai danni inferti alla pace nel mondo ed è per ciò che da questo porto parte continuamente l'invito al nostro Governo ad attuare una politica di indipendenza da ogni interesse straniero e di rapporti di amicizia o accordi commerciali con tutti i Paesi del mondo, nell'interesse della vita di Trieste che, come tante volte ho avuto modo di sottolineare, coincide con l'interesse della economia nazionale alla quale questa città può e vuole dare un apporto di notevole valore.

C R O L L A L A N Z A . Dichiaro di essere senz'altro favorevole a questo disegno di legge perchè ritengo che tutto quello che si fa per Trieste, per togliere questa città dalla situazione di depressione nella quale si trova, non sia mai sufficiente. È da auspicare, pertanto, che a questo provvedimento possano seguirne altri per rendere veramente efficienti le finalità che si vogliono realizzare con il presente disegno di legge. Praticamente, però, sino a quando non saranno stipulati degli accordi di carattere commerciale con le Nazioni che tradizionalmente confluivano, per quanto concerne i traffici marittimi, nel porto di Trieste e fin quando non verrà riequilibrata la politica di sperequazione esistente fra il versante tirrenico ed il versante adriatico (per cui Trieste, accanto ad altri fattori subentrati nel dopoguerra, subisce anche le conseguenze di questa politica ostile del Governo per quanto si riferisce alle Compagnie di preminente interesse nazionale), tutto quello che si spera di poter realizzare avrà un'attuazione alquanto relativa.

Io devo far presente che è in atto, per esempio, la volontà da parte del Governo di concentrare in un'unica sede le quattro Compagnie di preminente interesse nazionale; se ciò dovesse avvenire, Trieste cesserebbe di essere la sede del « Lloyd triestino » in quanto, certamente, tutto andrebbe a confluire al centro, cioè a Genova, perchè, essendo l'« Italia » la maggiore Compagnia di navigazione tra quelle della Finmare, è evidente che essa assorbirebbe inevitabilmente le altre. E ciò, ovviamente, aumenterebbe i motivi di crisi del porto di Trieste.

È da ricordare, inoltre, che anche di recente, nella stessa programmazione economica, si è fatto un preciso riferimento al ridimensionamento delle attività di navigazione da parte delle Compagnie della Finmare e non è molto che sono state abolite due linee marittime dell'Adriatico.

Questa politica del Governo è in pieno contrasto con i criteri, che esso persegue in altri campi, di nazionalizzazione di tante attività che vengono sottratte all'inziativa privata. Nel settore dei servizi marittimi, infatti, il Governo vuole diventare liberista; cioè, praticamente, tende ad eliminare gradualmente l'attività delle quattro Compagnie di preminente interesse nazionale.

Pertanto, fin quando a Trieste il Governo non si decide a promuovere ulteriori iniziati-

ve economiche che diano vita a questa città e contribuiscano ad alimentare l'attività del porto, influendo sull'IRI e su altri organismi similari affinchè sviluppino attività industriali, evidentemente tutto quello che si spera di realizzare con questo disegno di legge, come ho detto poc'anzi, avrà una relativa possibilità di trovare attuazione e difficilmente si raggiungeranno le finalità stesse che si vogliono perseguire.

D'altra parte, ritengo che il Governo non debba indugiare ulteriormente nell'adottare tutti quei provvedimenti intesi a creare o a sviluppare le infrastrutture che debbono far capo al porto di Trieste.

Per tutti questi motivi, mentre c'è da augurarsi che il Governo si faccia promotore di una politica economica che favorisca effettivamente il porto di Trieste e che provvedimenti analoghi, sia di ordine marittimo e sia di ordine ferroviario, rendano più agevole la possibilità di ripresa del porto di Trieste, io assicuro che da parte del Gruppo politico al quale appartengo sarà sempre data approvazione a tutti i provvedimenti che mirano a riattivare la vita e l'economia del porto di Trieste.

A D A M O L I . Non parlerò delle questioni specifiche del porto di Trieste, onorevole Presidente, perchè sia il relatore e sia, soprattutto, il collega Vidali hanno trattato nel modo più completo questo importante problema non soltanto triestino ma nazionale.

Quel che mi preme ancora una volta rilevare è, invece, l'atteggiamento che il Governo tuttora mantiene in merito alla concessione ai porti italiani di un ordinamento omogeneo.

Abbiamo già discusso in questa sede il disegno di legge relativo al porto di Savona e, in quell'occasione, il Gruppo politico al quale appartengo assunse un atteggiamento preciso collegando il suddetto provvedimento all'esigenza più generale di una disciplina comune per tutti i porti italiani. Di fronte al problema di Trieste, invece, ci asteniamo dal porre la stessa questione per due motivi: il primo è costituito dal carattere di adempimento costituzionale di questo provvedimento ed il secondo dal carattere eccezionale della situazione di Trieste. In questo caso, pertanto, il Gruppo comunista si asterrà dal voto sul disegno di legge, anzichè dare voto contrario, come è avvenuto nel caso poc'anzi citato del provvedimento relativo al porto di Savona.

Questo, però, non significa che il nostro atteggiamento sia cambiato perchè continua a sussistere la necessità di dare una disciplina giuridica uniforme a tutti i porti italiani, se non altro — lo ripeto — per un'esigenza di funzionalità.

Vi sono problemi tecnici, commerciali, di polizia marittima che, in mancanza di un ente, fanno capo a istituti diversi che si trovano spesso in contrasto fra loro: non si sa mai quale problema sia di competenza dell'uno e quale dell'altro; non è possibile, quindi, che nel nostro Paese si vada avanti con tanti porti che non sono regolati nel modo più chiaro possibile.

Ora, di fronte a questa situazione, il nostro Governo è stato sempre, inspiegabilmente diffidente, come se si trattasse di dare chissà quali poteri a questi enti portuali.

Desidero far rilevare che, a distanza di 64 anni dalla nascita del consorzio del porto di Genova — sorto nel 1903 in seguito ad un grande movimento popolare (il che dimostra quale sia il valore democratico della presenza dei lavoratori) — viene presentato oggi questo provvedimento che è più arretrato. L'Ente porto di Trieste, infatti, non ha alcuni poteri ed autonomie, ma soprattutto alcuni organi, che ha il porto di Genova. Fra gli organi di quest'ultimo, infatti, oltre al Consiglio di amministrazione, vi è l'Assemblea, che è un Parlamento portuale il quale permette ogni anno alla città di partecipare al grande tema dei traffici marittimi, che è la linfa vitale della sua economia.

La cosa che maggiormente ci preoccupa, quindi, è che il Governo si ponga, attraverso un suo disegno di legge, su posizioni ancora più arretrate per quanto concerne il porto di Trieste, il quale non riesce neppure a mettersi a livello di vecchie conquiste, quando, invece, a nostro avviso, sarebbe stato auspicabile andare oltre rispetto ai traguardi raggiunti 64 anni orsono.

In questo disegno di legge, infatti, si usa ancora la parola « tutela » sebbene essa non faccia più parte del linguaggio costituziona-

le del nostro Paese. Non siamo più « minori » e non abbiamo bisogno di un tutore; tuttavia si continua in modo caparbio ad usare tale espressione ogni volta che si fa un provvedimento.

Non è possibile che si continui con questo sistema della tutela! Ad ogni occasione, il Governo ripropone infatti le stesse cose come se, fino a quel momento, le organizzazioni interessate non avessero sostenuto nessuna lotta.

Inoltre, anche per l'Ente autonomo del porto di Trieste è previsto che il Presidente venga nominato dal Ministro della marina mercantile e che il vice Presidente sia, di diritto, il Comandante del porto. Ma, allora, che autonomia diamo a questo Ente? Infatti, come si fa a chiamare autonomo un ente il cui Presidente è nominato dall'alto ed il cui vice Presidente viene eletto automaticamente?

Per Trieste, comunque, si è riusciti — e di questo non posso che compiacermi con i colleghi della Camera dei deputati per il lavoro svolto — ad equilibrare la presenza dei sindacati e dei lavoratori in seno al Consiglio d'amministrazione; pertanto, dopo una dura battaglia, qualcosa si è ottenuto, ma la nostra impressione è che il Governo desideri sempre marciare su una linea diversa da quella da noi auspicata.

Dico questo perchè, ad esempio, nel disegno di legge si stabilisce che tutte le delibere dell'Ente debbano essere inviate, entro otto giorni, al Ministero della marina mercantile per l'approvazione; l'autonomia dell'Ente rimane dunque vera soltanto sulla carta mentre, in pratica, le decisioni vengono prese al centro.

C'è poi da aggiungere che l'intervento del Ministro non verte unicamente sulla legittimità degli atti ma anche sul merito e qui ritorna la vecchia storia del come si debba veramente intendere il controllo, che pure è necessario che esista, nei confronti degli enti minori territoriali e locali. A nostro avviso, tale controllo ci deve essere, ma solo sul piano della legittimità in quanto, per quel che concerne il merito, gli enti ne rispondono politicamente.

Una questione veramente importante, che è stata sottolineata anche dal senatore Vidali nel suo intervento, riguarda infine le cosiddette « autonomie funzionali ».

I porti basano il loro carattere pubblico sui beni demaniali sui quali sorgono e dei quali dispongono, beni che non potrebbero essere mai dati in concessione; ebbene, oggi si permette che un ente portuale possa cedere a privati l'uso, la gestione e l'esercizio di tali beni e questo grave inconveniente non si è riusciti ad eliminarlo neanche a Trieste.

In definitiva, onorevole Sottosegretario, la posizione del Gruppo comunista di fronte al presente disegno di legge è questa: ci asterremo dal voto, anzichè dare voto contrario, perchè riconosciamo che il provvedimento risponde ad un adempimento costituzionale ed è giustificato da obiettive necessità, ma, nel contempo, invitiamo ancora una volta il Governo a presentare al Parlamento uno schema di legge-quadro generale soprattutto democratica per gli enti portuali italiani ai quali bisogna assicurare una più vasta base di libertà.

G E N C O . Mi dichiaro favorevole alla approvazione del disegno di legge che, me lo consentano i senatori Vidali ed Adamoli, non presenta tutti gli aspetti negativi da essi elencati.

Del resto, anche per la costituzione di questo Ente autonomo portuale è stata seguita, presso a poco, la falsariga usata per i porti di Venezia, Palermo e via dicendo.

Il senatore Adamoli, in particolare, si è dichiarato contrario al controllo dello Stato sull'Ente, ma non dobbiamo dimenticare che lo Stato interviene con un primo stanziamento di un miliardo e mezzo e, pertanto, sarebbe strano che si estraniasse completamente dall'amministrazione del porto di Trieste.

Concordo invece con i precedenti oratori, e ho già avuto occasione di dirlo, sulla necessità che il Governo predisponga, al più presto, una legge-quadro che disciplini in modo organico tutti i porti italiani di una medesima categoria perchè, altrimenti, non finiranno mai le discussioni sull'argomento.

Infine, devo rifiutare l'affermazione che il Governo abbia, finora, trascurato questo pro-

blema, perchè ci sono molti episodi che dimostrano esattamente il contrario.

Non più tardi di due mesi fa ci siamo occupati del bacino di carenaggio del porto di Trieste e, in quell'occasione, ci siamo meravigliati delle sue dimensioni ridotte che non consentivano l'ingresso a navi superiori ad un certo tonnellaggio.

Approfittando di una mia visita al Ministero della marina mercantile ho interessato alla questione gli uffici competenti e, dopo qualche giorno, è stata indetta una riunione per stabilire che il bacino di Trieste fosse portato dalla larghezza di 52 metri a quella di 56 e che la lunghezza raggiungesse i 260 metri; la tempestività con la quale il Ministero accolse quell'istanza sta dunque a dimostrare che il Governo è sensibile ai problemi dei nostri porti ed interviene ogni qual volta gliene è data l'occasione e la possibilità.

Questo è un dato, senatore Adamoli, che bisogna riconoscere a meno che non si voglia addossare al Governo anche la responsabilità del diminuito traffico nel porto di Trieste!

C R O L L A L A N Z A . La politica del Governo nei confronti di tutto il traffico che si svolge nel mare Adriatico è una politica assenteista ed ostile!

G E N C O . Fino ad un certo punto! Ad esempio, il senatore Vidali ha fatto intendere poco fa che la chiusura del canale di Suez ha causato il dirottamento del traffico petrolifero verso altri porti mediterranei; ebbene, in questa occasione bisogna tener conto delle ragioni di ordine geografico che consigliano l'utilizzo di certi porti invece di altri.

A D A M O L I . Si tratta di problemi di politica portuale!

G E N C O . Ora, la situazione contingente non può fare testo in questa materia.

Ad ogni modo, poichè di questo argomento, probabilmente, dovremo riparlarne in occasione dell'approvazione del provvedimento in sede deliberante, mi riservo in quell'occasione di portarvi dei dati, che sono già a mia disposizione ma che non ho potuto classificare, per dimostrare che quello che è stato detto è vero soltanto in parte.

G I A N C A N E . Molto brevemente, signor Presidente, desidero preannunciare il voto favorevole del Gruppo socialista al disegno di legge e per dire, malgrado tutte le critiche che sono state qui mosse, che questo provvedimento costituisce un'espressione di buona volontà e di incentivazione da parte del Governo per risolvere rapidamente il problema del porto di Trieste, che poi è la vita di questa nostra cara città.

Si possono muovere, quindi, tutte le critiche, ma non si può dire che il Governo non stia facendo tutto quanto è in suo potere per dare una possibilità di sviluppo e per riattivare la vita del porto di Trieste.

M A R T I N E Z , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Concordo senz'altro con la richiesta di assegnazione di questo provvedimento in sede deliberante e mi riservo di replicare, nella prossima seduta, agli oratori che sono intervenuti nel dibattito.

Dico subito, però, alla Commissione che il Ministero della marina mercantile o, meglio, gli uomini di tale Ministero hanno fatto e faranno tutto quello che è possibile fare per Trieste, tanto cara a tutti gli italiani, non soltanto per le gravi ragioni di ordine economico e sociale obiettivamente esistenti, ma anche, direi, per le ragioni di ordine sentimentale che ci legano alla medesima, nei limiti, naturalmente, del rispetto delle esigenze generali di tutti i porti italiani.

P R E S I D E N T E . Resta allora convenuto che, in qualità di Presidente della Commissione, inoltrerò al Presidente del Senato la richiesta di assegnazione del disegno di legge in sede deliberante.

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

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 11,10.

Dott MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari