

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 1962

(107<sup>a</sup> seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente Domenico ROMANO

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE:

« Istituzione del consorzio per il porto di Civitavecchia » (1969) (D'iniziativa del senatore Angelilli) (Rinvio del seguito della discussione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1975, 1978
DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .	1977
GENCO, relatore . . . . .	1976, 1978
PESSI . . . . .	1976, 1977
SACCHETTI . . . . .	1976

« Classificazione nella seconda categoria delle opere idrauliche del fiume Tevere nel tratto compreso fra Ponte Milvio e Castel Giubileo » (2176) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	1978, 1979
BUIZZA, relatore . . . . .	1978
SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	1979

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Cervellati, De Unterrichter, Gaiani, Gen-

co, Gombi, Indelli, Ottolenghi, Romano Domenico, Sacchetti e Vaccaro.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Florena, Garlato, Imperiale e Solari sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Zelioli Lanzini, Angelilli, Zucca e Pessi.

Intervengono il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni Corbellini ed i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per le poste e le telecomunicazioni Terranova e per la marina mercantile Dominèdò.

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

**Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Angelilli: « Istituzione del consorzio per il porto di Civitavecchia » (1969)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Ange-

lilli: « Istituzione del consorzio per il porto di Civitavecchia ».

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge aveva, nell'ultima seduta prima delle ferie estive, sollevato vivaci contrasti in seno alla Commissione. Un Gruppo di sinistra aveva manifestato l'intenzione di chiederne la rimessione all'esame dell'Assemblea e si era infine giunti alla decisione di rinviarne la discussione per permettere al relatore di studiare meglio la questione, al fine di trovare un punto di incontro che permettesse di evitare la suddetta richiesta di rimessione in Aula.

L'onorevole relatore dovrebbe quindi esporci le eventuali conclusioni alle quali è pervenuto.

**G E N C O**, *relatore*. Vorrei in via preliminare sapere dai colleghi comunisti se insistono per la rimessione del provvedimento in Assemblea, perchè in questo caso sarebbe inutile proseguire nello studio intrapreso. Se, invece, essi desistessero dal suddetto proposito, potremmo indire una riunione di un Comitato ristretto, per risolvere una volta per tutte la questione.

Desidero anche far presente che, data la mole di lavoro che attualmente si trova a dover affrontare l'Assemblea, rimettendo al suo esame anche il presente provvedimento rischieremo di vederlo rinviato alla prossima legislatura.

Io, in seguito al mandato affidatomi a suo tempo dalla Commissione, dopo una lunga e laboriosa riunione tenuta con l'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile e con una dozzina di suoi collaboratori, ho predisposto un nuovo testo del provvedimento; il nuovo testo potrebbe essere preso come base per un definitivo esame della questione. Ma, ripeto, sarà bene anzitutto che i colleghi chiariscano le loro intenzioni.

**P E S S I**. Desidero anzitutto dichiarare che noi, in linea di principio, siamo favorevoli alla creazione di consorzi intesi a dare una sistemazione ed un funzionamento più democratici ai porti, specie tenendo con-

to dello sviluppo che questi hanno avuto negli ultimi decenni, nonché della posizione assunta dall'organizzazione del lavoro nell'attuale clima politico italiano. Riterremmo però molto più opportuno, in luogo di tanti provvedimenti particolari, riguardanti di volta in volta la creazione del consorzio per il porto di Civitavecchia, o per quello di Palermo o per quello di Catania, un disegno di legge di carattere generale che sapesse individuare i punti principali relativi alla funzionalità dei nostri porti, applicando un principio unico per tutti, pur lasciando ampio margine alle diversità esistenti tra un porto e l'altro. Concetto, questo, che si riallaccia a quello, già altre volte da noi espresso, del coordinamento della funzionalità dei porti italiani, sia in un quadro nazionale, sia in quadri regionali (in previsione della creazione delle regioni).

Detto questo in linea generale, debbo osservare che il disegno di legge in esame, nella sua formulazione originaria, non può non lasciarci perplessi; nè si può dire che il nuovo testo formulato dal relatore porti notevoli variazioni. È vero che l'onorevole proponente è stato ispirato dalla necessità di potenziare il porto di Civitavecchia; ma è pur vero che egli non ha tenuto presenti nè il momento politico nè le esigenze nuove cui accennavo dianzi. Basterebbe esaminare la costituzione del consorzio e le funzioni che gli sono state attribuite... Ma non è questo il momento per entrare nei particolari.

Riallacciandomi a quanto detto dal relatore, proporrei dunque la nomina di una Sottocommissione per l'esame preliminare degli articoli del disegno di legge e per la loro eventuale rielaborazione. In seguito a ciò si potrebbe appunto stabilire se deferire o meno il provvedimento stesso all'Assemblea. È evidente che una nostra decisione in merito non potrà essere presa prima di conoscere i risultati del lavoro della Sottocommissione.

**S A C C H E T T I**. Il disegno di legge presentato dal collega Angelilli venne da noi inizialmente respinto per la sua impostazio-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 107<sup>a</sup> SEDUTA (26 settembre 1962)

ne sia generale che particolare. In seguito il relatore ha, con estrema sollecitudine, approntato un nuovo testo, che però non possiamo parimenti accettare, per le ragioni che esporrò.

Anzitutto noi, pur ritenendo che l'utilità della costituzione di un consorzio non si manifesti per tutti i porti grandi e piccoli d'Italia, pensiamo che il porto di Civitavecchia, per l'importanza economica dei suoi traffici, debba avere il consorzio; così come pensiamo debbano averlo tutti quei porti la cui importanza economica è rilevante, sempre partendo dal concetto che il porto non deve essere considerato un semplice servizio, bensì una delle componenti della formazione del reddito nazionale.

Ora, però, affermiamo che, per discutere del consorzio di Civitavecchia, sarebbe indispensabile conoscere il piano generale del Governo sulla sistemazione dei porti; non solo, ma bisognerebbe seguire la traccia di un regolamento generale per la costituzione di tutti i consorzi, nonchè per la modificazione di quelli già esistenti che non rispondano alle esigenze attuali. Che cosa intendiamo noi per consorzio? Intendiamo un ente *di carattere pubblico* che esegua le opere e gestisca i servizi necessari; requisiti, questi, cui il consorzio previsto dal disegno di legge in realtà non risponde. Dall'articolo 12 appare infatti evidente che scopo fondamentale del consorzio stesso è quello di eseguire alcune opere necessarie per le quali il Ministero dei lavori pubblici non ha potuto provvedere. Abbiamo inoltre un richiamo al finanziamento autonomo *in loco* di alcune camere di commercio e di privati, tanto che si sarebbe anche potuto sancire un diritto di far parte del Consiglio direttivo per chiunque sborsi dei danari...

Quindi, senza dilungarmi in troppi particolari, che mi riservo di illustrare al momento della discussione sul merito del provvedimento, affermo che l'impostazione del consorzio in questione è, a nostro avviso, sbagliata. Vorrei pertanto pregiudizialmente sapere se è intenzione della maggioranza modificare sostanzialmente l'orientamento del disegno di legge, perchè solo in questo caso

il lavoro della Sottocommissione potrà dare risultati proficui.

**D O M I N E D O ' ,** *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Mi pare vi siano due eccezioni pregiudiziali sul merito del provvedimento, cui tenterò di rispondere.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Pessi debbo dichiarare che, ad avviso del Governo, non è possibile adesso predisporre uno stampo, un calco uniforme per tutti i consorzi italiani, in quanto questi — in particolare i più importanti — portano seco varietà sensibili, dal provveditorato di Venezia, al consorzio di Genova a quello, più autonomo, di Palermo e via dicendo. L'esigenza manifestata dal senatore Pessi è sentita anche da me, tendenzialmente, ed ebbi occasione di farne cenno in una delle passate sedute; ma è cosa che attiene ad un domani assai largo e forse lontano. La revisione totale dei consorzi dei grandi porti, secondo uno stampo uniforme, potrà essere affrontata nella prossima legislatura, e non so se sarà portata a termine nella medesima. Vi sono esigenze locali da rispettare, di modo che dovremo distinguere ciò che si è fatto da ciò che si deve fare; e ciò che si è fatto deve costituire un presupposto per il futuro, anche se in qualche caso necessita di revisione.

Se oggi riconosciamo che per Civitavecchia premono esigenze reali perchè il suo porto sta diventando molto importante, come è stato sottolineato dai dati statistici fornitici dal senatore Genco, dobbiamo essere sensibili a queste esigenze, come giustamente fu detto dal senatore Ottolenghi in una precedente seduta, e non possiamo, a mio avviso, mascherarci dietro l'eccezione pregiudiziale che è stata sollevata.

**P E S S I .** Non abbiamo avanzata una pregiudiziale, abbiamo soltanto fatto un'osservazione!

**D O M I N E D O ' ,** *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Se è così, non mi resta che fare un'ultima dichiarazione

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 107<sup>a</sup> SEDUTA (26 settembre 1962)

ne, circa il merito di questo provvedimento, prima di concludere.

Evidentemente, i consorzi sono enti di diritto pubblico (dichiaro questo, per quanto è di mia spettanza, a nome del Governo) e hanno funzioni di interesse pubblico; questo è il presupposto, cui va aggiunto che lo stesso porto ha una sfera, una cerchia di attività cui si riferisce un ordinamento pubblicistico nella sua essenza.

Se l'esame degli articoli del provvedimento fa sorgere singoli problemi, ritengo che questi possano essere utilmente studiati in seno ad una Sottocommissione e torno, pertanto, ad avanzare una proposta già prospettata, di concerto con il relatore senatore Genco, prima delle vacanze estive e, in un certo senso, respinta dal senatore Crollalanza, il quale affermò che sarebbe bastata una riunione tra il rappresentante del Governo ed il relatore per concordare il nuovo testo.

Altra cosa, però, è una riunione di questo tipo e altra cosa è una Sottocommissione alla quale partecipino i rappresentanti dei Gruppi politici; la soluzione migliore, dunque, secondo me, sarebbe quella che l'onorevole Presidente nominasse tale Sottocommissione per studiare un nuovo testo del provvedimento; dopo di che, *a posteriori*, si potrà decidere circa la rimessione o meno in Assemblea del provvedimento stesso.

**G E N C O**, *relatore*. Avendo avanzato io stesso la proposta di costituire una Sottocommissione, è chiaro che sono favorevole alla sua nomina; volevo, però, domandare al senatore Sacchetti se egli non crede di essere in contraddizione con se stesso quando critica l'inserimento nell'assemblea del consorzio dei rappresentanti degli utenti.

Noi dobbiamo includere nell'assemblea i rappresentanti di tutte le categorie che hanno parte nell'attività del porto e quindi, mentre è giusto ed opportuno che vi siano i rappresentanti dei lavoratori, è altrettanto giusto che accanto a questi siedano i rappresentanti degli utenti.

**P R E S I D E N T E**. Tutti questi problemi, senatore Genco, potranno essere più utilmente esaminati in sede di Sottocommis-

sione, di cui passo senz'altro a designare i membri: il relatore senatore Genco, il presentatore del provvedimento senatore Angelilli ed i senatori Vaccaro, Zucca e Pessi.

Questi due ultimi componenti la Sottocommissione sono stati designati per l'esame del disegno di legge dai rispettivi Gruppi politici, a norma dell'ultimo comma dell'articolo 18 del Regolamento.

Prenderà naturalmente parte all'esame preliminare del provvedimento anche il rappresentante del Ministero della marina mercantile.

Se non si fanno osservazioni rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta, quando saranno ultimati i lavori della Sottocommissione.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Classificazione nella seconda categoria delle opere idrauliche del fiume Tevere nel tratto compreso tra ponte Milvio e Castel Giubileo » (2176)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Classificazione nella seconda categoria delle opere idrauliche del fiume Tevere nel tratto compreso tra Ponte Milvio e Castel Giubileo ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

**B U I Z Z A**, *relatore*. Con legge 20 febbraio 1956, n. 71, sono state classificate tra le opere idrauliche di seconda categoria (in estensione delle classificazioni disposte con le leggi 22 dicembre 1910, n. 919, e 27 novembre 1922, n. 887) quelle per gli argini e le sponde del corso principale del fiume Tevere da ponte Milvio al mare, nonché quelle del canale di Fiumicino da Capo Due Rami all'inizio delle opere marittime e degli affluenti nei tratti rigurgitanti durante le massime piene.

Poichè le arginature del Tevere a monte di quelle opere come sopra classificate, e precisamente quelle comprese tra ponte Milvio

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 107<sup>a</sup> SEDUTA (26 settembre 1962)

e Castel Giubileo, hanno le caratteristiche di opere pubbliche di seconda categoria, ai sensi dell'articolo 5 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato dalla legge 13 luglio 1911, n. 744 (come è stato riconosciuto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 16 febbraio 1961, n. 92), occorre procedere alla relativa formale classificazione, in estensione delle classificazioni disposte con le citate leggi.

A tal fine è stato predisposto questo disegno di legge.

Colgo l'occasione della presenza del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici per sottoporgli un'altra questione.

Percorrendo la via del mare che da Roma conduce a Fiumicino mi sono accorto che essa passa su due o tre ponticelli sotto i quali scorrono dei torrenti; accade che, quando il Tevere è in piena, questi torrentelli rigurgitano e il grave è che, vicino ai ponti, sulla via del mare, essi sono arginati con parapetti alti solo centimetri 90.

Si potrebbe dunque correre il rischio, se le piene del Tevere fossero tali da creare rigurgiti notevoli, che questi argini non siano sufficienti e che la via del mare venga allagata.

Ho detto questo perchè ho visto che nel presente provvedimento è fatto riferimento al canale di Fiumicino da Capo Due Rami all'inizio delle opere marittime e agli affluenti nei tratti rigurgitanti durante le massime piene; pur non occupandomi della soluzione tecnica del problema, ho desiderato farlo presente.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo problema, senatore Buizza, è già all'esame degli organi tecnici per la soluzione.

Aggiungo che il Governo è naturalmente 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 ed alla votazione degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

In estensione delle classifiche disposte con le leggi 22 dicembre 1910, n. 919; 27 novembre 1922, n. 887, e 20 febbraio 1956, n. 71, sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria quelle per gli argini e le sponde del corso principale del fiume Tevere e degli affluenti di sponda destra e sinistra nei tratti rigurgitati durante le massime piene, nel tronco compreso tra Ponte Milvio e Castel Giubileo.

(E approvato).

#### Art. 2.

Il Ministro per i lavori pubblici provvederà a stabilire con propri decreti i perimetri dei comprensori che debbono contribuire con lo Stato nelle spese per le opere di cui al precedente articolo 1.

Il Ministro per i lavori pubblici è altresì autorizzato a determinare, ove occorra, con propri decreti i limiti precisi degli argini o tratti di argine ai quali dovranno applicarsi le disposizioni della presente legge e di stabilire fin dove debba estendersi, nelle località dove manchino argini continui, la continuità delle difese.

(E approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(E approvato).

*La seduta termina alle ore 10,40.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari