

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 GENNAIO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedo:		
PRESIDENTE	254	
Comunicazioni del Presidente:		
PRESIDENTE	254	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1550-B)	254	
PRESIDENTE	254, 256	
BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i>	254	
FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	256	
Proposte di legge (Rinvio della discussione):		
TROIISI: Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. (688);		
CAPPUGI e FRUNZIO: Ammissione nella carriera del personale direttivo mediante concorso interno per titoli del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato in possesso di diploma di laurea. (<i>Urgenza</i>). (1733);		
FRANZO ed altri: Inquadramento nella carriera del personale direttivo delle ferrovie dello Stato di funzionari della carriera del personale di concetto della stessa Amministrazione. (1765);		
FRANZO ed altri: Norme integrative dell'articolo 178 della legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. (1245);		
FRUNZIO ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato. (1767)	256	
FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	256, 257, 258, 259	
PRESIDENTE	256, 257, 258, 259	
DEGLI ESPOSTI	256	
BOGONI	257, 258	
MACRELLI	257, 258, 259	
TROIISI	257	
POLANO	257	
ARMATO	258	
FRUNZIO	258	
SCHIANO	258	
TERRAGNI	259	
ARMOSINO, <i>Relatore</i>	259	
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		
GIOIA ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali. (<i>Urgenza</i>). (1466)	259	
PRESIDENTE	259, 261, 266, 267	
TROIISI, <i>Relatore</i>	259, 261, 267	
TERRAGNI	261, 267	
BARDANZELLU	262	
MUSOTTO	262, 265	
ADAMOLI	262	

	PAG.
SPECIALE	265, 266
PETRUCCI	266
GIOIA	266, 267

Votazione segreta:

PRESIDENTE	267
----------------------	-----

La seduta comincia alle 10,10.

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Amodio e Calabrò.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per l'esame dei provvedimenti all'ordine del giorno della odierna seduta, i deputati Mancini e Spadola sono sostituiti rispettivamente dai deputati Musotto e Gioia.

Discussione del disegno di legge: Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1550-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione », approvato dalla Camera nella seduta del 14 dicembre 1959 e modificato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 gennaio 1960.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Bianchi Gerardo.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, come certamente ricorderete, questo disegno di legge, dopo un'approfondita discussione, venne approvato all'unanimità dalla nostra Commissione, ed oggi ritorna a noi modificato dalla VII Commissione permanente del Senato. Debbo subito precisare che le modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento non riguardano in nulla la sostanza del provvedimento ma soltanto piccole inesattezze. All'articolo 3, ad esempio, il nostro testo diceva « lettera b) del terzo comma », che il Senato ha giustamente corretto con « lettera b) del quarto comma »; all'articolo 13 il

nostro testo diceva « tranvie extraurbane » e il Senato ha aggiunto la parola « urbane ». Così nelle tabelle allegate, e precisamente nella tabella IV, era stata da noi omessa la categoria degli inservienti. Quindi la dizione esatta non era quella da noi approvata « uscieri 183 posti », bensì « uscieri e inservienti 183 posti ».

Pertanto, non mi resta che esprimere parere favorevole alle modifiche apportate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate. Gli articoli 1 e 2 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

« Nel ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, i seguenti contingenti di posti saranno conferiti ad impiegati che risultino in possesso di uno dei titoli di studio indicati alla lettera b) del comma terzo del precedente articolo 2 ovvero che siano stati a suo tempo inquadrati ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557:

ispettore generale	posti N.	2
ispettore capo	» »	5
ispettore principale	» »	7
ispettore di 1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	» »	26 »

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 3.

Nel ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, i seguenti contingenti di posti saranno conferiti ad impiegati che risultino in possesso di uno dei titoli di studio indicati alla lettera b) del comma quarto del precedente articolo 2 ovvero che siano stati a suo tempo inquadrati ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557:

Ispettore generale	posti N.	2
Ispettore capo	» »	5
Ispettore principale	» »	7
Ispettore di 1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	» »	26

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo della Commissione del Senato.

(È approvato).

Gli articoli 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 13 nel seguente testo:

ART. 13.

A decorrere dal 1° gennaio 1960 i contributi nelle spese di sorveglianza dovuti a norma della legge 9 marzo 1949, n. 106, per

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1960

l'esercizio di pubblici servizi di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione sono moltiplicati per 3,5.

Tale maggiorazione si applica indistintamente a tutti i contributi chilometrici ed ai minimi fissati:

a) dagli articoli 1, 2 e 4 della predetta legge per le ferrovie pubbliche, le tramvie extraurbane, i servizi di navigazione interna, le funicolari terrestri ed aeree (funivie), le slittovie, sciovie, seggiovie e simili, gli ascensori in servizio pubblico, le ferrovie private di seconda categoria ed i binari di raccordo, ferme restando, per questi ultimi, le esclusioni di cui al secondo comma dell'articolo 4 della citata legge;

b) dagli articoli 5 e 6 della legge stessa per i pubblici servizi automobilistici per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) e per i servizi pubblici di linea per trasporto merci con autoveicoli.

I contributi come sopra maggiorati sono raddoppiati durante la costruzione degli impianti fissi e sono triplicati, durante il periodo dei lavori, nei casi in cui sia accordata la sovvenzione od altro concorso dello Stato, nei casi di ricostruzione di linee o tratti di linee distrutti o danneggiati dalla guerra e nei casi di ammodernamento o potenziamento degli impianti in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 13.

A decorrere dal 1° gennaio 1960 i contributi nelle spese di sorveglianza dovuti a norma della legge 9 marzo 1949, n. 106, per

l'esercizio di pubblici servizi di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione sono moltiplicati per 3,5.

Tale maggiorazione si applica indistintamente a tutti i contributi chilometrici ed ai minimi fissati:

a) dagli articoli 1, 2 e 4 della predetta legge per le ferrovie pubbliche, le tramvie urbane ed extraurbane, i servizi di navigazione interna, le funicolari terrestri ed aeree (funivie), le slittovie, sciovie, seggiovie e simili, gli ascensori in servizio pubblico, le ferrovie private di seconda categoria ed i binari di raccordo, ferme restando, per questi ultimi, le esclusioni di cui al secondo comma dell'articolo 4 della citata legge;

b) dagli articoli 5 e 6 della legge stessa per i pubblici servizi automobilistici per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) e per i servizi pubblici di linea per trasporto merci con autoveicoli.

I contributi come sopra maggiorati sono raddoppiati durante la costruzione degli impianti fissi e sono triplicati, durante il periodo dei lavori, nei casi in cui sia accordata la sovvenzione od altro concorso dello Stato, nei casi di ricostruzione di linee o tratti di linee distrutti o danneggiati dalla guerra e nei casi di ammodernamento o potenziamento degli impianti in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Pongo in votazione l'articolo 13 nel testo della Commissione del Senato.

(È approvato).

Passiamo alle tabelle allegate. Le tabelle I, II e III non sono state modificate.

La nostra Commissione aveva approvato la seguente tabella IV:

TABELLA IV.

RUOLO ORGANICO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA AUSILIARIA
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI — ISPETTORATO GENERALE
DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Qualifica	Numero dei posti
Commessi	9
Uscieri capi	65
Uscieri	183
TOTALE	<u>257</u>

(È approvata).

La VII Commissione del Senato l'ha così modificata:

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1960

TABELLA IV.

RUOLO ORGANICO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA AUSILIARIA
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI - ISPETTORATO GENERALE
DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

	Qualifica	Numero dei posti
Commessi		9
Uscieri capi		65
Uscieri		} 183
Inservienti		
TOTALE		257

Pongo in votazione la tabella IV nel testo della Commissione del Senato.

(È approvata).

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero rivolgere a nome del Governo, un vivo ringraziamento al Presidente della nostra Commissione, onorevole Mattarella, che ha recato un contributo prezioso nella elaborazione di questo provvedimento e nella sua approvazione definitiva; così come desidero ringraziare tutti i membri della Commissione per la serietà e la rapidità che hanno caratterizzato la discussione del disegno di legge. Ciò è tanto più significativo in quanto le norme che noi abbiamo in questo momento approvate erano molto attese dalle categorie interessate.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa del deputato Troisi: Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (688); dei deputati Cappugi e Frunzio: Ammissione nella carriera del personale direttivo mediante concorso interno per titoli del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato in possesso di diploma di laurea (Urgenza) (1733); dei deputati Franzo ed altri: Inquadramento nella carriera del personale direttivo delle ferrovie dello Stato di funzionari della carriera del personale di concetto della stessa Amministrazione (1765); dei deputati Franzo ed altri: Norme integrative dell'articolo 178 della legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (1245); e dei deputati Frunzio ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato (1767).

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei pregare il nostro Presidente e gli onorevoli colleghi di rinviare la discus-

sione di queste proposte di legge alla prossima ripresa dei nostri lavori. La mia richiesta deriva dal fatto che il Ministero dei trasporti sta esaminando tutto il problema in modo da presentare all'esame della Commissione un provvedimento più ampio ed organico. Con l'occasione, a titolo personale, desidero attirare l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'opportunità di evitare che in una materia così delicata e complessa quale è quella relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, si legiferi in modo frammentario e privo della necessaria coordinazione.

PRESIDENTE. Poiché si tratta di cinque proposte che devono essere armonizzate tra loro, se fossimo d'accordo, potremmo nominare un Comitato ristretto, che nell'armonizzare e nel rendere più organiche in un unico provvedimento le varie proposte di legge, potrebbe andare incontro alla richiesta del Governo e nello stesso tempo ci permetterebbe di utilizzare del tempo.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei precisare che il Governo potrà avere contatti con il Comitato ristretto soltanto quando il mio Ministero avrà approntato un testo organico di tutta la materia.

DEGLI ESPOSTI. Qual'è lo spirito delle sue osservazioni, onorevole Sottosegretario? Il Governo ha l'intenzione di affrontare soltanto queste cinque proposte di legge oppure tutta l'altra serie di questioni, sulle quali vi sono trattative in corso e sono stati raggiunti alcuni punti fermi?

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche io condivido l'opportunità della nomina di un Comitato ristretto perché ho visto che esso è il mezzo più idoneo per snellire i nostri lavori. Per quel che riguarda il problema delle modifiche da apportarsi allo stato giuridico dei ferrovieri, posso dire che il Governo sta studiando un testo integrale in modo che si possa legiferare in maniera organica. Al Senato esistono analoghi pro-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1960

blemi. Di qui la necessità, ripeto, di presentare in maniera organica la materia al Comitato ristretto e, alla luce di quelle che saranno le esperienze in questa sede, si potrà procedere nei nostri lavori.

BOGONI. Onorevole Sottosegretario, già due mesi fa il Governo si impegnò a preparare un testo organico sulla materia. Problemi analoghi figurano all'ordine del giorno della Camera ed anche del Senato. Occorre quindi procedere con molta serietà per evitare che le varie categorie interessate vengano colpite nei loro diritti. Chiedo che il Governo presenti al più presto un testo organico.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per dare la possibilità al Governo di fare un lavoro completo, vi rivolgo la medesima preghiera formulata ai colleghi del Senato: presentare con un certo anticipo gli emendamenti ritenuti necessari, in modo che il Governo possa avere subito un quadro completo della materia.

PRESIDENTE. Noi non possiamo presentare emendamenti su tutta la materia relativa allo stato giuridico perché altrimenti non so dove si andrebbe a finire. Noi oggi abbiamo all'ordine del giorno queste cinque proposte di legge e logicamente dobbiamo occuparci esclusivamente di esse. Il Comitato ristretto dovrebbe prenderle in esame senza allargare la sua specifica indagine, almeno per ora; che, se per intanto il Governo si presenta con un testo molto più vasto, allora potrebbe essere anche opportuno un ulteriore rinvio per inquadrare i problemi posti da queste cinque proposte di legge in una visione più vasta, sempre che si tratti di attendere poco tempo, perché altrimenti noi finiremmo per bloccarle senza nulla risolvere.

MACRELLI. Signor Presidente, sono d'accordo con lei fino ad un certo punto. Ella in fondo afferma che al Comitato ristretto dovrebbe essere demandato soltanto l'esame di queste cinque proposte di legge. Io ho già fatta una osservazione durante la scorsa riunione della nostra Commissione dicendo cioè che esistono elencate moltissime altre proposte di legge che si riferiscono allo stato giuridico dei ferrovieri. A me risulta che anche l'onorevole Muscariello ha presentato una proposta di legge sull'argomento.

Io sarei dell'avviso che il Comitato ristretto, anche senza essere investito della facoltà di procedere ad un esame specifico di tutte le proposte di legge sull'argomento, raccogliesse tutti gli elementi possibili allo scopo di avere una visione generale e completa dell'argomento. In caso contrario può verificarsi

il caso che il Governo prepari un suo disegno di legge, il Comitato ristretto elabori un proprio testo, e nel frattempo giungano improvvisamente altre proposte, sicché noi in definitiva faremmo il lavoro di Sisifo.

TROISI. Noi ci troviamo di fronte a proposte regolarmente svolte ed assegnate alla nostra Commissione; non possiamo occuparci di tutte le altre proposte di legge non ancora regolarmente demandate alla Commissione. Esiste anche una certa graduatoria di urgenza: se si sono presentate queste proposte, significa che alcuni problemi, precisamente quelli contenuti in esse, sono più urgenti. La legge sullo stato giuridico fu presentata nell'altra legislatura in tutta fretta per evitare la decadenza. Talune proposte di legge, come la mia, risalgono appunto a quell'epoca. Poi se ne sono aggiunte altre.

Io gradirei che ci fosse perciò un certo ordine di priorità. Io temo, signor Presidente, che le cose più si ingrandiscono e meno vengono risolte. Vorrei pregare il Comitato ristretto quindi di occuparsi delle proposte di legge all'ordine del giorno dell'odierna seduta attuando magari un collegamento col Governo allo scopo di avere una visione organica della materia.

MACRELLI. Desidero chiarire il mio pensiero poco fa espresso. Sono d'accordo con quanto afferma l'onorevole Troisi: il Comitato ristretto, a mio avviso, deve effettivamente occuparsi di queste cinque proposte di legge all'ordine del giorno della seduta, ma nello stesso tempo, senza entrare nel merito, cercare di vedere che cosa contengono le altre proposte di legge non ancora assegnate.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Poiché vi sono altre proposte di legge sull'argomento (ad esempio l'altro giorno al Senato ne è stata svolta una), il Governo intende affrontare il problema in maniera organica, evitando di prendere continuamente delle decisioni in base alle proposte che di volta in volta vengono presentate. Cerchiamo quindi di risolvere il problema una volta per sempre.

POLANO. Anche la volta scorsa il Sottosegretario di Stato, onorevole Colasanto, ebbe a fare delle dichiarazioni di questo genere, affermando appunto che si stava preparando un testo organico della materia. Per questo motivo noi abbiamo soprasseduto dal presentare altre proposte di legge che potevano essere incluse nel testo organico, riservandoci di fare per queste un esame più dettagliato. La proposta logica, avanzata anche dall'onorevole Sottosegretario e dal collega Macrelli,

è quella di evitare di continuare ad esaminare provvedimenti parziali, anche perché c'è un impegno del Governo di esaminare la materia organicamente nel più breve termine possibile. Prendiamo quindi queste cinque proposte, uniamole alle altre presentate, diamo mandato al Comitato ristretto di raccogliere tutto il materiale e gli emendamenti, pregandolo di tenersi pronto per procedere, insieme al Governo, all'esame di tutta la materia.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, alcune proposte di legge, se non erro, ad esempio quella Bogoni, la n. 919, la n. 1048 e la n. 411, riguardano però altra materia, sia pure rientrando sempre nei problemi del personale ferroviario, e per giunta esse sono in sede referente. E noi non possiamo fare una commistione tra sede legislativa e sede referente. Tutt'al più, il Comitato ristretto, nell'esaminare queste cinque proposte di legge, potrebbe tener presente anche le altre, in modo da metterci in grado di farci delle proposte circa l'opportunità o meno di chiedere il passaggio dalla sede referente a quella legislativa, qualora esse non siano trasformate in emendamenti dai relativi proponenti.

MACRELLI. Possiamo sapere dall'onorevole rappresentante del Governo notizie circa l'epoca in cui riterrà di essere pronto?

FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Ben volentieri, onorevole Macrelli. La materia è stata affidata al collega onorevole Colasanto, ma devo dire che essa è estremamente complessa. Il Governo si è trovato di fronte ad un lavoro talmente delicato e difficile che non è possibile prendere delle scadenze fisse; però sono convinto che, alla ripresa dei lavori parlamentari, esso potrà essere in condizioni di formulare una proposta, in collaborazione con il Comitato ristretto.

ARMATO. Queste cinque proposte di legge si riferiscono ad una parte limitata della materia.

L'ipotesi di nominare un Comitato con l'incarico di raccogliere queste ed altre proposte significherebbe prolungare nel tempo la soluzione del problema. Se la Commissione ravviserà l'opportunità di giungere alla nomina di detto Comitato, esso dovrebbe avere soltanto l'incarico di esaminare le proposte di legge già assegnate in sede legislativa. Ne deriverebbe così che, mentre detto Comitato svolge il suo lavoro, la Camera sarebbe in grado di ricavare un'idea abbastanza chiara della situazione complessiva per gli opportuni confronti con le proposte formulate dal Governo. In questo modo il lavoro risulterebbe sufficientemente

coordinato e si svolgerebbe speditamente, fermo restando che, ove il Governo tardasse a presentare le sue proposte, la Camera avrebbe già un materiale sufficiente per deliberare.

FRUNZIO. Sono favorevole alla tesi sostenuta dal rappresentante del Governo per la costituzione di un Comitato ristretto. È opportuno però mettere in rilievo il fatto che numerosi ferrovieri si rivolgono a noi, spesso, per sollecitare una legge a proprio favore, contribuendo con siffatte richieste a creare quelle condizioni propizie al sorgere di una legislazione frammentaria e poco coordinata.

Ecco perché il Sottocomitato dovrebbe affrontare il problema nel suo complesso e proporre alla fine un provvedimento definitivo.

Vi è poi una proposta di legge degli onorevoli Preziosi Olindo ed altri n. 1048 relativa ai limiti di età per il collocamento a riposo dei ferrovieri.

PRESIDENTE. È stata assegnata a noi in sede referente: anzi le posso precisare che abbiamo sollecitato la Commissione Bilancio ad esprimere il suo parere.

FRUNZIO. Ne prendo atto con piacere perché si tratta di una questione di notevole importanza che dovrebbe essere al più presto discussa e definita.

SCHIANO. Mi rendo perfettamente conto dell'urgenza con la quale il problema dello Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato deve essere affrontato. Ma è necessario procedere con una certa cautela e in modo organico, poiché non è possibile legiferare in modo frammentario, come del resto è stato da più parti lamentato.

BOGONI. Il fatto è che quando approvammo la legge generale sullo stato giuridico dei ferrovieri che porta il n. 425, la nostra Commissione giunse alla votazione dopo una discussione alquanto sommaria. E ciò per due motivi: prima di tutto perché eravamo ormai agli sgoccioli della legislatura e l'approvazione di eventuali emendamenti avrebbe significato il rinvio al Senato e quindi il sostanziale insabbiamento del provvedimento; e in secondo luogo perché ci si riservava di provvedere alla integrazione di quella legge con successivi provvedimenti. Infatti, la proposta di legge Troisi n. 688 deve essere considerata come la risultante di un ordine del giorno votato in quella circostanza. Ciò spiega anche perché in sede di dichiarazione di voto noi avanzammo le più ampie riserve sul provvedimento n. 425 da noi più sopra richiamato.

Attualmente ci troviamo di fronte ad una serie di proposte di legge di portata molto

limitata che hanno quasi tutte lo scopo di riparare piccole sperequazioni o risolvere situazioni che interessano soltanto piccoli gruppi. Tutto ciò spiega i contrasti che talora affiorano tra le varie categorie interessate, la fioritura da più parti lamentata di numerose proposte di legge, le trattative tra il Ministero e i sindacati, ma, anche secondo la mia ferma convinzione, la necessità di affrontare in modo ampio ed approfondito tutto il problema, giungendo all'approvazione di un provvedimento organico, e smettendola una buona volta di indulgere eccessivamente alla demagogia.

TERRAGNI. Sono pienamente d'accordo con tutti i colleghi che hanno sostenuto la necessità di giungere alla elaborazione di un provvedimento organico e comprensivo della posizione della categoria vista nel suo complesso e non in modo parziale. Sono convinto che fino a quando si approveranno dei provvedimenti, soprattutto in questo settore, a carattere limitato e parziale, si farà più male che bene. È ovvio infatti che allorquando si concede un beneficio ad una determinata categoria o ad un certo gruppo di impiegati si viene a rompere l'equilibrio burocratico che aveva collocato in quel posto piuttosto che in un altro quella data categoria o gruppo. L'equilibrio interrotto provoca come conseguenza le richieste delle altre categorie e degli altri gruppi, avviando fatalmente tutta l'impalcatura burocratica dello Stato su di un piano inclinato che alla fine conduce alla disorganizzazione se non al caos.

Ecco perché, onorevoli colleghi, propongo con la massima fermezza di studiare il problema con la massima razionalità e completezza.

ARMOSINO, *Relatore*. Credo, onorevoli colleghi, che sulla necessità di risolvere il problema in modo organico tutti siamo d'accordo. Il Governo si sta preoccupando da tempo di sopprimere talune sperequazioni, apportando una revisione allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. E forse tutti siamo convinti anche di aver commesso in questo settore numerosi errori nel passato, proprio perché è mancata alla legislazione sulla materia quella visione panoramica e organica da tutti auspicata. È appena necessario aggiungere che se il Parlamento continuerà a legiferare a « spizzico », altri errori ed ingiustizie seguiranno.

Molti credono che tutto il mondo si identifichi con la propria persona e premono e si agitano per ottenere provvedimenti legislativi a favore di piccoli gruppi se non addirittura

di una sola persona. Noi ci dobbiamo opporre a questo sistema di cose perché altrimenti cadremmo nella più assoluta anarchia. Di qui la necessità dalla Commissione, unanimamente affermata e ribadita, di legiferare, soprattutto in questa materia, nel modo più organico possibile.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho detto poco fa che, per quanto riguarda il problema dello stato giuridico, se ne potrà parlare alla ripresa dei lavori. Infatti, la materia è molto complessa ed il mio Ministero, per poter legiferare compiutamente, deve studiare le varie situazioni alla luce di tutti gli elementi obiettivi il che comporterà ovviamente la necessità di un certo lasso di tempo. Perciò, se proprio non si tratterà della ripresa, il problema potrà essere discusso nei giorni successivi.

MACRELLI. L'importante è che non trascorrono dei mesi o degli anni.

PRESIDENTE. Mi riservo di procedere alla nomina dei componenti il Comitato ristretto. La discussione sulle proposte di legge nn. 688, 1733, 1765, 1245, 1767 è pertanto rinviata ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gioia ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali (1466).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Gioia ed altri: « Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali ».

Il relatore, onorevole Troisi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TROISI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge n. 1466 concerne la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo ed i presentatori partono dalla premessa della situazione di grave crisi, di depressione accentuata, nella quale si trova oggi il porto palermitano. Da alcuni dati statistici, riferiti nella stessa relazione ministeriale, si ha la sensazione che la crisi è molto più accentuata di quella che si registra negli altri porti dell'isola: per fare un esempio, nel primo semestre del 1958 si è registrata nel porto di Palermo una diminuzione delle merci sbarcate di circa il 50 per cento, mentre per le merci imbarcate la percentuale è addirittura superiore al 50 per cento. È vero che in questo computo non sono com-

presi i dati relativi al traffico del carburante, ed i colleghi sanno che il movimento marittimo ha avuto, per quanto concerne questo settore, notevoli cambiamenti.

Due sono i caratteri che balzano evidenti all'attenzione dei proponenti: in primo luogo si assiste ad una depressione che è molto più accentuata rispetto a quella degli altri porti dell'isola; in secondo luogo, essa avviene in una fase di sviluppo della economia siciliana. È noto, infatti, che l'economia siciliana è tutto un cantiere, voglio dire che è in una fase di sviluppo che si concreta in un crescente aumento dei traffici, degli scambi dei beni di consumo, di quelli strumentali, ecc. Tutto questo, purtroppo, non ha un riflesso nei dati relativi al porto di Palermo.

Questa è la diagnosi fatta dai proponenti, i quali passano poi ad esaminare le cause che hanno determinato questo stato di depressione. Questo viene anzitutto attribuito alla insufficienza delle attrezzature portuali, anche se in parte vengono supplite da quelle messe a disposizione dai vari stabilimenti industriali. In secondo luogo si lamenta la mancanza di un organo unitario che coordini, che disciplini, e che dia impulso a tutto ciò che si riferisce alla vita portuale. Di qui è nata la proposta di dar vita ad un organo propulsore e coordinatore. Fu costituita, infatti, parecchio tempo fa nel comune di Palermo un'apposita commissione di studio per approfondire il problema. Io non ho avuto modo di conoscere i dati elaborati da questa commissione che pure sarebbero utili ai fini di un approfondimento del problema. Ad esempio, esistono delle zone nelle quali l'industrializzazione procede a ritmo serrato: nuovi stabilimenti sorgono. Ora io mi domando: i conseguenziali traffici saranno avviati verso Palermo? Quale è il retroterra del porto di Palermo? A questi interrogativi occorre dare una risposta. La commissione di studio del comune di Palermo giunse alla conclusione di proporre la costituzione dell'Ente autonomo del porto anziché quella del consorzio. Anche su questo punto gradirei conoscere i motivi che l'hanno spinto verso questa decisione.

Esistono inoltre delle prospettive di sviluppo, cui bisogna guardare e sulle quali desidero richiamare l'attenzione dei colleghi proponenti. Bisogna inoltre considerare la posizione geografica del porto di Palermo, che si trova appunto lungo la rotta del continente africano, che è in risveglio economico e politico. Occorre tenere nella considerazione che una parte del territorio d'oltremare è aggregato alla Comunità economica europea. In

questi ultimi 50 anni ci sono stati indubbiamente dei forti spostamenti nei traffici marittimi, causati da ragioni politiche, da ragioni di evoluzione economica, ecc. Occorre tener presente anche questo dato di fatto, dal quale scaturirà indubbiamente un aumento del ritmo di traffico tra la Sicilia ed il continente africano. Altrettanto può dirsi per quanto riguarda l'Oriente.

Sono queste le ragioni, immagino, che hanno indotto i colleghi proponenti a prospettare la necessità della costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo. L'articolo 2 enumera i compiti affidati a questo Ente, compiti che sono complessi ed importanti.

Esiste anche il problema del costo, del quale dobbiamo preoccuparci. La Commissione Finanze e tesoro non si è finora preoccupata di esprimere il suo parere. I termini sono però scaduti e tocca quindi a me, anche per scrupolo di coscienza, di illuminare la Commissione su quella che è la parte finanziaria del provvedimento.

L'articolo 4 della proposta di legge si riferisce alle entrate. In esso si stabilisce che l'Ente ha a sua disposizione ed amministra i proventi dell'uso diretto e delle concessioni dei beni pertinenti al demanio pubblico marittimo; i proventi delle gestioni dirette; le speciali tasse e soprattasse portuali, istituite secondo le norme vigenti; le somme versate da privati a titolo rimborso spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, ecc., o per contravvenzione alle norme di polizia portuale; i contributi dello Stato previsti dal successivo articolo 5; i contributi a carico degli Enti locali interessati, da determinarsi nella misura prevista dalle norme vigenti ed in rapporto ai contributi statali fissati dal comma primo e secondo del successivo articolo 5; il contributo obbligatorio che sarà stabilito con decreto del presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con la Regione siciliana, a carico della Camera di commercio, industria e agricoltura di Palermo: gli eventuali contributi assunti a proprio carico dalla Regione siciliana e quelli deliberati da amministrazioni, da enti o da istituti interessati, direttamente o indirettamente, allo sviluppo ed all'esercizio del porto di Palermo; i proventi per diritti sui certificati, attestazioni ed altri documenti rilasciati dall'Ente; i fondi provenienti da eventuali prestiti o da altre operazioni finanziarie, consentiti dalle leggi vigenti; i beni e le somme che venissero all'Ente in virtù di successioni testamentarie, donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa nel

presente articolo non esplicitamente considerata.

L'articolo 5 stabilisce che, per le spese di manutenzione ordinaria dei beni indicati nell'articolo 3 (primo comma) ed eccedenti le possibilità finanziarie dell'Ente, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a corrispondere un contributo annuale nella misura riconosciuta necessaria, in base al preventivo presentato dall'Ente al Ministro dei lavori pubblici. Nello stesso articolo si prevede poi un contributo annuale da parte del Ministero della marina mercantile per consentirgli di fronteggiare la spesa di avviamento e di organizzazione dei vari servizi, nella misura che sarà riconosciuta necessaria, per ognuno dei primi cinque esercizi finanziari dell'Ente.

Quindi, per i primi cinque esercizi si prevede un contributo, da parte del Ministero della marina mercantile, indeterminato, ma nella misura necessaria per avviare questo organismo nascente.

Vi è poi il grosso problema che si riferisce alle opere portuali. Esiste un piano regolatore approvato che, secondo la stima aggiornata, importerà una spesa di 10 miliardi di lire. La metà di tale spesa verrebbe a gravare sul bilancio dello Stato (5 miliardi, un miliardo per ogni esercizio) e la rimanente metà sarebbe coperta da contributi della Regione, Camere di commercio, ecc. Anzi, nei riguardi delle Camere di commercio si fissa nella lettera g) dell'articolo 4 un contributo obbligatorio stabilito con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con la Regione siciliana, oltre ad un impegno finanziario della Regione che sarà consacrato in un'apposita legge, con il quale la Regione assicura di intervenire nella misura del 50 per cento delle spese per quanto riguarda le opere portuali.

Questo per quanto riguarda gli aspetti finanziari, la cui copertura è prevista con l'utilizzo del ricavato dell'emissione dei buoni del tesoro poliennali 5 per cento.

PRESIDENTE. Per un anno e cioè per il 1959-60.

TROISI, Relatore. Esatto.

Organi e competenze. Vi accennerò soltanto brevemente. Nel consiglio di amministrazione sono rappresentati i vari enti che parteciperanno ai contributi, con compito di vigilanza, coordinamento, deliberazione. Sono pervenute alcune proposte di emendamenti all'articolo 10 nel senso che gli armatori, sia quelli della marineria libera che sovvenzionata, vorrebbero essere rappresentati anche

nel comitato direttivo oltreché nel consiglio d'amministrazione quale già sono inclusi.

Altre norme riguardano il funzionamento degli organi, l'organizzazione del personale e alcune questioni di carattere fiscale, sulla base dei criteri seguiti dagli altri enti portuali. La vita dell'ente è fissata in trenta anni. Nel caso di scioglimento però l'ente provvederà a rimborsare le spese inerenti al trattamento economico del personale, ecc. Si prevede pure la nomina di un commissario che possa iniziare l'organizzazione e procedere alla costituzione dei regolari organi previsti dalla legge.

Questa, è per sommi capi, la struttura del provvedimento. Debbo obiettivamente dire però che ho avuto alcuni dubbi per quanto riguarda le indagini compiute sulle cause della crisi del porto di Palermo. Non ho avuto il tempo di raccogliere altri dati sul movimento del porto e sulle prospettive che si dischiudono per l'aumento del traffico, oltre alle indicazioni sommarie a mia disposizione, ma...

TERRAGNI. Sarebbe interessante sapere se la crisi è dovuta alla recessione o ad una impossibilità di sviluppo dei traffici.

TROISI, Relatore. ...quello che posso dire è che si tratta di una crisi a carattere permanente. Sarebbe quindi interessante sapere se si prevede una variazione strutturale del traffico nel qual caso la « ricetta » costituita dall'Ente porto potrebbe anche dimostrarsi costosa e inefficace. Quindi per chiarezza e anche per deferenza nei riguardi dei colleghi proponenti, vorrei avere una visione più ampia della situazione e soprattutto delle prospettive per evitare di adottare dei provvedimenti legislativi senza esserne pienamente convinti. Se fosse così semplice risolvere la crisi dei traffici creando un ente, sarei il primo a proporlo per la mia città, ma purtroppo le cose non stanno così. Dobbiamo quindi andare più a fondo nel raccogliere i dati, soprattutto se si considera la contraddittorietà di certi elementi. Per esempio, mi ha notevolmente impressionato il parere espresso dal Ministero della marina mercantile che è nettamente contrario alla costituzione dell'ente; come pure sono rimasto alquanto impressionato del silenzio della Commissione finanze e tesoro. Preferisco pertanto, onorevoli colleghi, arrestare a questo punto lo svolgimento della relazione pur riservandomi di formulare qualche proposta quando si passerà all'esame degli articoli.

PRESIDENTE. Prima di dichiarare aperta la discussione generale comunico che la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere fa-

vorevole all'approvazione di questo provvedimento. Parere favorevole ha pure espresso la IX Commissione (Lavori pubblici). Nessun parere, invece, ha espresso la VI Commissione (Finanze e tesoro) avendo lasciato decorrere i termini previsti dal regolamento.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BARDANZELLU. Mi rendo conto delle riserve fatte dal relatore e vi aderisco pur auspicando un approfondimento delle indagini per appurare che non si facciano spese inutili. Complessivamente mi sembra però che la proposta di legge debba essere approvata, soprattutto per considerazioni di ordine generale. Si parla tanto della situazione particolare in cui si trova la Sicilia anche per le contingenze politiche che sta attraversando; contingenze che invece di restringere lo Stretto di Messina pare lo vogliano allargare per staccare l'isola il più che sia possibile dal resto d'Italia.

MUSOTTO. Non è vero! La Sicilia è unitaria!

BARDANZELLU. Per quanto mi riguarda vorrei eliminare del tutto lo Stretto di Messina perché bisogna unire sempre più la Sicilia al continente.

Quindi, sotto questo profilo dobbiamo considerare con simpatia tutto quello che avvicina la Sicilia all'Italia anche per diradare la concezione di qualcuno che dice che l'Italia trascura la Sicilia.

Noi dobbiamo alimentare questo traffico nell'interesse generale. Ritengo pertanto che non ci sia nulla da obiettare circa l'accettazione di questo provvedimento, eliminando naturalmente quelle riserve di ordine tecnico ed economico a cui ha accennato il relatore. Ciò si potrà ottenere con un approfondimento dell'indagine sui vari aspetti del problema allo scopo di giungere ad un'approvazione della proposta di legge senza alcuna riserva.

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sulla proposta dei nostri colleghi siciliani noi siamo d'accordo perché condividiamo l'obiettivo di costituire un organismo particolare che regoli l'attività del porto di Palermo. Non credo che dobbiamo preoccuparci se ciò rappresenterà un altro esempio di diffusione di questo sistema, che una delle tendenze più espresse nel nostro paese è proprio quella di costituire organismi regolanti l'attività dei porti. Numerosi sono già i nostri porti, infatti, che usufruiscono di questi organi ausiliari. Sotto questo profilo siamo perfettamente d'accordo. È l'impostazione che forse ha portato anche il relatore ad esprimere qualche perplessità. In questa proposta di legge si parte dalla crisi del porto di

Palermo e si tenta di affrontarla in termini palermitani. A nostro avviso è difficile poter risolvere il problema in questo modo. La crisi dei porti è una crisi generale che tocca anche il porto di Palermo ed i problemi da trattare sono ben diversi da quelli che possono essere affrontati con la costituzione di alcuni enti. L'iniziativa dei colleghi siciliani può tuttavia aver un valore, perché ripropone di fronte al Governo il vecchio tema di una politica portuale che abbiamo da tempo prospettato e che finora non ha avuta alcuna particolare formulazione.

Abbiamo già detto altre volte che la crisi dei porti italiani è una cosa grave, oggi sottolineata dalla concorrenza sempre più intensa dei porti esteri in seguito all'entrata in vigore dei famosi trattati internazionali. Analoga cosa, infatti, sta accadendo nei porti del Belgio, della Germania, della Francia. Oggi l'ubicazione dei porti non significa più niente ed a niente vale la costituzione di un nuovo organismo se, ad esempio, per il porto di Palermo non si crea una vita che risponda ad un orientamento verso i porti africani. Lo stesso discorso può farsi per Napoli e per Marsiglia; ognuno di essi si trova di fronte a questi temi. Il problema dell'ente, quindi, è un problema di sviluppo che vale per ogni situazione; in altri termini, esso è il modo migliore per assicurare ad un porto il migliore assolvimento della sua funzione. Come tale l'ente ha un valore permanente. Ma se i nostri colleghi credono di poter risolvere con questo provvedimento la crisi del porto di Palermo, devo dire che essi vanno incontro ad una grossa delusione; essi devono, insieme a tutti gli altri colleghi, battersi per una politica portuale generale, che significa organizzazione al centro, opere marittime, ecc. E questo è soltanto un punto di partenza, in quanto molto dipende anche dagli scambi e dai rapporti internazionali. In sostanza è anche una questione di politica estera e tutte esulano un po' da quello che può essere il nostro compito.

Per quanto si riferisce al modo come è stata concepita questa proposta di legge, vorrei fare un richiamo storico. Il primo di questi enti portuali fu costituito nel 1903 a Genova e fu il prodotto di una grandiosa lotta politica che portò alla crisi del famoso governo Saracco. Caduto il Governo si arrivò finalmente all'accettazione della costituzione del consorzio del porto, che fu un grande passo in avanti perché non soltanto rappresentò la soluzione di un problema di organizzazione tecnica, ma costituì un riconoscimento di tut-

te le varie forze sociali che concorrono alla vita del porto. Io mi permetto di fare questo rilievo alla proposta dei colleghi siciliani, i quali hanno ignorato ciò che era stato già raggiunto cinquantasette anni fa e non hanno tenuto conto che la storia, durante questo periodo, ha camminato parecchio, sicché la loro proposta fa un passo indietro dal punto di vista organizzativo. Qui non parlo per difendere certe posizioni politiche che possono rispondere al nostro punto di vista, ma per riconfermarvi come un ente è vivo e vitale e come può assolvere al suo compito. Attraverso la costituzione del consorzio del porto si riuscì a risolvere a Genova un problema sociale veramente drammatico: quello della regolamentazione della manodopera, quello della libera scelta, quando nel porto di Genova imperavano i prepotenti, gli ingaggiatori e i sensali. Nacquero così le compagnie, organismi utili che tuttavia vengono continuamente attaccati da certi gruppi economici italiani perché in essi trovano un serio ostacolo al loro assoluto predominio. Questa organizzazione ha permesso al porto di Genova di raggiungere la sua piena funzionalità, facendolo diventare un grande emporio ed un motivo di incontro tra i diversi gruppi economici e sociali.

Questo provvedimento, che viene dopo ben 27 anni dal primo, avrebbe dovuto essere più avanzato e moderno. A Genova vi è oggi una lotta in corso per migliorare la legge costitutiva dell'ente portuale, per adeguarla alla nuova situazione storica e sociale del nostro Paese, poiché non mancano in nessun luogo i gruppi che cercano di cacciare indietro le conquiste del lavoro e contrastare la Costituzione.

Secondo me, tutto ciò non è stato ben considerato. Soprattutto il concetto di autonomia. L'intestazione del provvedimento all'esame dice: « Ente autonomo ». Ma in concreto come si manifesta questa proclamata autonomia, quando sia nella composizione degli organi dirigenti sia nel funzionamento non si trova traccia alcuna di autonomia?

Quando al contrario vi è tutta una serie di strettissimi legami con gli organi burocratici centrali, prima ancora che politici? Qual'è la posizione dei lavoratori nei confronti di questo ente? Qui davvero il famoso articolo della Costituzione della Repubblica fondata sul lavoro diventa una cosa imbarazzante. Come altrimenti definire l'affermazione del relatore, secondo cui gli armatori protestano perché non hanno i loro rappresentanti nel comitato direttivo, quando vi è un solo rap-

presentante dei lavoratori e uno soltanto nel consiglio direttivo e quando nel collegio dei revisori spariscono del tutto?

Come potrà divenire quell'organo vivo di propulsione e di sviluppo che questi enti hanno dimostrato di essere?

Sorge perciò il sospetto che in definitiva queste proposte tendono a creare gruppi di potere particolare per non dire comitati di interessi nel quadro del cosiddetto sottogoverno, termine diventato caratteristico per denunciare tutte queste basse manovre. Questo sospetto diventa più grave quando constatiamo l'esistenza del caso limite della nomina del direttore amministrativo dell'ente stesso, di regola per concorso, e che invece nella prima applicazione del provvedimento può avvenire per chiamata diretta. Fatto che, ben al di là del suo significato proprio che pure è di grande rilievo, è abbastanza indicativo di tutto un certo orientamento. Ma ritorniamo per un momento allo spinoso problema dell'autonomia. All'articolo 2, punto b), è detto che l'ente deve provvedere all'esecuzione delle opere finanziate dallo Stato: quindi, è l'ente che istituzionalmente ha il compito di svolgere questa attività. Ma con grande sorpresa notiamo che poco più avanti, all'articolo 4, si dice che la graduatoria delle opere sarà disposta dal Ministero dei lavori pubblici con proprio decreto. Quindi negazione dell'autonomia. Da una parte genericamente si riconosce che deve essere l'ente a fare il suo piano di lavori e di sviluppo, dall'altra si dice che sarà il Ministero a fare il piano di graduazione delle opere. Cosa si può logicamente dedurre da questa contraddizione che secondo me è più apparente che reale? Che la cosa che più interessa ai colleghi della maggioranza è quella di avere un certo numero di miliardi a disposizione. Che poi l'uso del denaro avvenga in un modo o in un altro poco importa. Noi però abbiamo una ben diversa concezione del modo di spendere il pubblico denaro. Noi sosteniamo che questo denaro non deve favorire le speculazioni più o meno politiche di gruppi ma servire effettivamente allo sviluppo sociale e produttivo dei vari settori dell'attività nazionale. Lo Stato quindi deve riconoscere le esigenze di sviluppo del porto di Palermo, sostenendo le iniziative che vanno sorgendo, e altresì deve dare a questo ente la possibilità di realizzare il piano di lavoro. Da qui derivano numerosi problemi e non ultimo quello cui accennava l'onorevole Troisi, cioè il problema dell'*hinterland*. Il problema dell'*hinterland* è stato effettivamente poco approfondito ed è questo uno dei difetti del provve-

dimento dal quale non scaturisce in modo evidente l'aspetto regionale del problema né nell'impostazione, né nella conduzione, né nella realizzazione. Noi siamo di fronte ad un progetto che investe una zona dove esiste un governo regionale con un grado avanzato di autonomia ed è molto strano quindi che l'ente, di autonomia, ne abbia poca o niente. Altro che armatori! Gli armatori protestano perché non sono rappresentati, quando il governo regionale è del tutto assente dal comitato direttivo!

Ed è molto strano, anche, che siano proprio dei colleghi siciliani ad ignorare le caratteristiche del loro ordinamento e a lasciare che la Regione venga messa al bando.

Che pensare, poi, quando si riflette sul fatto che la Regione contribuisce in misura eguale allo Stato e precisamente nella misura del 50 per cento? Infatti per realizzare l'ente lo Stato contribuisce con il 50 per cento dei fondi necessari e la Regione con il 50 per cento né più né meno dello Stato! Però lo Stato ha un folto numero di rappresentanti, la Regione nemmeno uno!

Bisogna approfondire il problema dell'*hinterland*. Non voglio porre, soprattutto nei riguardi dei colleghi siciliani del mio gruppo, questioni che potrebbero essere interpretate come ostacoli alla realizzazione del provvedimento perché il nostro intento è quello di aiutare la Sicilia a raggiungere i suoi obiettivi di avanzamento e di progresso. Ma, forse, studiando in modo più approfondito l'economia siciliana si sarebbe potuto valutare con maggiore attenzione se fosse stato preferibile creare l'ente autonomo o il consorzio.

L'unico porto di rilievo in Sicilia è quello di Augusta che fa, in un certo senso, parte a sé, essendo la sua maggiore attività costituita dal traffico petrolifero. La questione dell'*hinterland* si pone soprattutto in relazione alla tipicità dell'economia siciliana articolata anche con le provincie del centro come Caltanissetta ed Enna. Da questo punto di vista — e senza entrare nel merito di eventuali altre valutazioni — il consorzio sembrerebbe opportuno. Il porto di Genova ha un consorzio di questo tipo con un *hinterland* costituito da Alessandria, Torino, Milano, i quali fanno parte, con le camere di commercio e le provincie, del consorzio del porto di Genova, cui danno un contributo e cui portano i loro problemi ponendo il porto in grado di conoscere le esigenze di tutti e di orientarsi secondo la vita economica dell'*hinterland*.

Secondo me questo problema avrebbe dovuto essere più approfondito perché la for-

mula — ente o consorzio — deve essere scelta a seconda di come il porto vive. Se vive da se stesso l'ente va bene; altrimenti la nostra Commissione dovrebbe orientarsi verso la costituzione del consorzio.

Tornando al discorso delle autonomie siamo un po' perplessi quando, parlando dei contributi annuali da dare per i primi anni al nuovo ente, si lascia al Ministro dei lavori pubblici o della marina mercantile l'incarico di fissare la cifra. Si vede che avete molta fiducia nei ministri perché se dovessimo basarci sulla nostra esperienza, quello è l'unico modo per non aver niente. A Genova abbiamo la grande questione del contributo dello Stato. Oggi dallo Stato abbiamo 4 milioni come nel 1926, mentre il valore della moneta è quello che tutti conosciamo. Non siamo riusciti a fare adeguare il contributo dello Stato al valore attuale della moneta. Tanto che ho presentato una modesta proposta di legge che giace però nei cassetti della nostra Commissione perché da parte del Governo vi è una notevole resistenza: e dire che si tratta di un diritto!

Un breve cenno al problema degli organi. Anche qui non si esorbita dalla forma tradizionale dove l'autonomia è assente. Il presidente è di nomina governativa, il vice presidente è di diritto, su 18 membri, otto sono rappresentanti ministeriali, 2 della regione, 3 degli enti locali, 2 armatori, 1 delle camere di commercio, uno dei lavoratori. Nessuno sforzo per fare in modo che il presidente, il vicepresidente siano nominati dal basso. Lo stesso dicasi per il comitato direttivo formato di 9 membri. Qui addirittura i ministeriali sono 6 e due appartenenti agli enti locali: sparisce la Regione e vi è soltanto un rappresentante dei lavoratori.

I colleghi siciliani dovrebbero tener maggiore conto dell'esperienza passata. L'esperienza genovese certo non è una cosa sulla quale non sia possibile avanzare riserve; comunque varrebbe la pena tenerne conto. Nel consorzio del porto di Genova si cerca di avere un'articolazione che, tanto dal punto di vista funzionale quanto di quello dei contatti con la realtà economica cittadina, sia la più viva possibile. Esiste una commissione consultiva formata dagli operatori economici, dai rappresentanti sindacali, dalle parti vive della città con cui si discute l'impostazione dei problemi. Non nel senso che spetti alla commissione decidere, ma, prima che una questione giunga agli organi di decisione, la parte interessata, ovverossia la popolazione, l'ha

discussa, ha espresso il suo parere su di essa e ciò è molto utile.

Lo stesso nel comitato direttivo. Vi sono due settori: sezione opere e gestioni e sezione lavori. Questo permette di meglio articolare la propria attività, in ordine alle tariffe, ai salari ecc. Vi è un comitato apposito che discute questi problemi; se si tratta di opere portuali vi è un altro settore, ossia il comitato di amministrazione molto specializzato. Non dico che per il porto di Palermo si debbano fare le stesse cose perché può darsi che, collocato in un diverso ambiente economico, non rispondano allo scopo; però si tratta di uno studio comparativo pur sempre molto utile.

In definitiva ho fatto alcune osservazioni generali che però confermano che noi siamo d'accordo con la proposta di legge presentata dai nostri colleghi. Ci auguriamo che nel corso della discussione, attraverso l'arricchimento delle informazioni, potremo giungere ad una formulazione più completa.

In attesa del contributo che certamente porteranno nel dibattito i colleghi siciliani, ci riserviamo fin d'ora, una volta passati all'esame degli articoli, di presentare alcuni emendamenti che, secondo noi, dovrebbero servire a rendere più funzionale il provvedimento che peraltro nelle sue linee generali ci trova favorevoli.

MUSOTTO. Anche a nome dei colleghi della mia parte dichiaro di aderire alla proposta di legge in esame perché essa mira a risolvere i problemi più urgenti del porto di Palermo che in atto versa in particolare stato di depressione. Il mio parere favorevole si fonda anche sul fatto che con questo provvedimento si cerca di coordinare e realizzare il piano regolatore delle opere portuali. Aderiamo però con la benevola aspettativa che il provvedimento possa essere migliorato attraverso il presente dibattito in relazione, anzi direi soprattutto in relazione, al miglioramento effettivo delle condizioni del porto.

SPECIALE. Condivido in pieno gli argomenti sostenuti dal collega Adamoli e se intervengo in questa discussione è soltanto per precisare alcuni punti della questione, cui ha fatto anche cenno il relatore quando ha chiamato in causa non solo i proponenti ma coloro che, per essere nativi della Sicilia, sono più vicini alla realtà economica che qui viene trattata.

Vorrei dire perciò all'onorevole Troisi che i motivi della diminuzione del traffico nel porto di Palermo si possono, anche senza uno specifico ed approfondito esame, accertare pure in questa sede. Queste cause risalgono

a motivi generali che hanno fatto e fanno purtroppo dell'economia siciliana un'economia depressa. Perché è vero quello che dice l'onorevole Troisi che la Sicilia in tutti questi anni ha fatto uno sforzo notevole per superare la sua situazione depressa ma è anche vero, e questo è molto importante, che nella Sicilia occidentale, dove è ubicato il porto di Palermo, tutti gli ostacoli rimangono. Se il porto di Palermo è oggi un porto con un'attrezzatura capace di smaltire un traffico di 5 milioni di tonnellate all'anno e poi in effetti ne smaltisce poco meno di 300 o 400 mila tonnellate questo avviene perché, Palermo è inserita in un'economia che si è andata deteriorando, anche negli anni, in cui, avendo operato l'autonomia, si pensava ci dovesse essere un certo progresso che invece non vi è stato, almeno per quanto riguarda i traffici marittimi. Se il porto è in decadenza si deve al fatto che l'economia agraria della provincia di Palermo e dell'*hinterland* che è sempre affluita al porto di Palermo è in grande difficoltà: anche quella parte dell'economia agricola che nel passato costituiva l'orgoglio della Sicilia, cioè l'economia agricola specializzata.

Questa è una delle ragioni di fondo che hanno fatto registrare in questi ultimi anni un calo dei traffici nel porto di Palermo. Un altro motivo si ricollega alle strutture della nostra città. Noi oggi a Palermo assistiamo non ad uno sviluppo e ad un potenziamento delle industrie, ma invece alla liquidazione progressiva di quelle poche industrie che si erano salvate da una situazione non certo favorevole e facile. Basterebbe citare la situazione tragica in cui versano industrie come l'O.M.S.S.A., l'Aeronautica sicula, e lo stesso cantiere navale, che fino a due anni fa occupava sei mila unità lavorative mentre oggi ne occupa soltanto tre mila. Anche altre piccole industrie, come la C.I.S.A., dalle quali ci si sarebbe potuto attendere e sperare un certo impulso di rinnovamento nella economia cittadina, sono in rovina o addirittura sull'orlo del fallimento.

L'onorevole Troisi, al quale si è associato l'onorevole Bardanzellu, ha espresso l'intendimento di procedere ad un approfondimento più serio circa le ragioni della crisi del porto di Palermo. Tale approfondimento a che cosa ci porterebbe? Che cosa bisognerebbe attendere? Che si giunga ad uno sviluppo dell'economia dell'*hinterland* palermitano? E soltanto allora dovremmo intervenire? Ma la mancanza di adeguate attrezzature del porto di Palermo è stata una delle cause principali che ha contribuito al regresso del retroterra.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1960

È vero che con la costituzione di questo ente (e qui sono d'accordo con le osservazioni fatte dal collega Adamoli) noi non risolveremo il problema della crisi del porto di Palermo, ma è altrettanto vero che elimineremo una delle cause che, insieme ad altre più complesse, hanno contribuito all'ulteriore peggioramento dell'economia palermitana in genere, e del suo *hinterland*, in particolare.

Se queste ragioni hanno la loro validità, mi pare che la conclusione non possa essere che quella di costituire al più presto l'ente, di attribuire ad esso i mezzi finanziari necessari, e che purtroppo avrebbero dovuto essere già stati attribuiti alle amministrazioni periferiche, per portare avanti il piano regolatore di Palermo fin dagli anni passati. Purtroppo, nonostante le proteste e le sollecitazioni, nulla è stato ottenuto e si è arrivati addirittura alla costituzione di un comitato cittadino, presieduto da Pier Luigi Ingrassia, direttore de *L'Ora*. Comunque, riprendendo una frase pronunciata dall'onorevole Milazzo, posso dire che: «tardanza non è mancanza».

Lo Stato deve intervenire al più presto attraverso la costituzione dell'ente ed anche attraverso l'erogazione di quei fondi necessari per compiere quelle opere che da tempo sono state progettate, allo scopo di togliere il porto di Palermo, come gli altri porti della Sicilia, dalla grave situazione in cui essi versano. Vorrei ricordare ai colleghi che, attualmente, sul bilancio dello Stato per la manutenzione di tutti i porti siciliani sono iscritti 200 milioni! Mi diceva il capo del Genio delle opere marittime che questi milioni non bastano nemmeno per spazzare i porti. Onorevoli colleghi, siamo a questo punto!

Noi quindi siamo del parere che la proposta di legge, con quelle modifiche necessarie alle quali accennava lo stesso relatore, possa essere approvata anche perché le modifiche che noi proponiamo hanno lo scopo di dare all'ente quella autonomia necessaria per potere svolgere la sua funzione ed in particolare quella, cui accennava il collega Adamoli, di compilare la graduatoria degli operai. Devo dire che io ho chiesto ad un ufficio governativo una stima aggiornata dei lavori ed anche una graduatoria degli operai; nella risposta non vi ho trovato il punto relativo alla escavazione dei fondali. Vi si parla invece dell'ingresso monumentale e di qualche altra cosa. Il porto di Palermo è troppo pulito perché non c'è traffico, vicino al porto c'è troppa pulizia. Noi desideriamo che ci sia più sporcizia.

PRESIDENTE. Il traffico e la pulizia dovremmo renderli non incompatibili!

SPECIALE. Noi vogliamo che ci sia la possibilità di imbrattare queste strade: è una impressione veramente penosa vedere i pontili deserti, e le strade attorno al porto completamente pulite. E così dai grattacieli che sorgono nella zona del porto ci si affaccia su un plastico, perché, al di fuori di qualche petroliera e di qualche altra nave, che viene a scaricare carbone e ad imbarcare agrumi, nel porto esiste la massima tranquillità.

Per concludere, riservandoci di presentare alcuni emendamenti nel corso della discussione dei vari articoli, dichiaro la nostra adesione, in linea di massima, alla proposta di legge, ribadendo con ciò la necessità di adottare un urgente provvedimento in favore del porto di Palermo allo scopo di renderlo più funzionale.

PETRUCCI. Devo innanzitutto dare atto della sensibilità che tutti i colleghi della Commissione hanno dimostrato durante l'esame di questa proposta di legge, che porta non soltanto la mia firma ma anche quelle di più autorevoli colleghi e del nostro Presidente. Tutti i colleghi, che sono intervenuti nella discussione, compreso l'onorevole Bardanzellu che a mano a mano ha modificato il suo dire, hanno dimostrato l'ansia particolare di venire incontro alla nostra città, alla nostra Palermo, il cui nome significa appunto: «tutto porto».

Il porto di Palermo necessita di un ente, sia esso consorzio o ente autonomo, che lo ponga in condizioni di funzionare, dando così lavoro ai nostri operai. Solo allora avremo anche risolto tutti gli altri problemi economici che gravitano su di esso, per il bene di Palermo, per il benessere dei cittadini palermitani, per il progresso civile e sociale della Sicilia.

GIOIA. Desidero ringraziare la Commissione della sensibilità con cui ha trattato l'argomento, riservandomi di tornare sui vari punti accennati dai colleghi che hanno voluto, con la loro adesione ed anche con le loro critiche, collaborare alla formulazione di quello che sarà il definitivo provvedimento.

PRESIDENTE. Arrivati a questo punto potremmo rinviare la discussione pregando l'onorevole relatore di approfondire le indagini, delle quali ha parlato, vagliando meglio l'opportunità o meno di indirizzarci verso l'ente o verso una forma di consorzio. Vorrei inoltre pregare gli onorevoli colleghi di presentare al più presto gli emendamenti che intendessero proporre.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1960

TROISI, *Relatore*. Se è possibile, vorrei che la Camera di commercio di Palermo ci comunicasse gli elementi statistici sul movimento del porto e che la commissione di studio nominata dal comune di Palermo ci inviasse gli altri dati a sua disposizione. In questo modo io avrò il modo di poter allargare la mia indagine.

TERRAGNI. Il problema poggia principalmente sull'*hinterland*. Noi dobbiamo adottare un provvedimento che dia vita a tutto un corpo che ha il suo polmone nel porto di Palermo. Mi associo quindi alla richiesta fatta dal collega relatore.

GIOIA. Vorrei ricordare che esiste la facoltà per gli enti interessati di aderire all'ente del porto: se per esempio, la provincia di Caltanissetta avesse interesse, potrebbe aderirvi.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato

generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (*Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1550-B):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Armato, Armosino, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Granati, Lombardi Ruggero, Macrelli, Marchesi, Mattarella, Musotto, Petrucci, Polano, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Simonini, Terragni, Troisi, Vidali.

Sono in congedo:

Amodio e Calabrè.

La seduta termina alle 12,35.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI