COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 OTTOBRE 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE **DEGAN**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 1

Proposta di legge (*Discussione e approvazione*):

MARZOTTO CAOTORTA: Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (843) 2

PRESIDENTE 2, 3

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 2, 3

KORACH 2

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f. per la X Commissione* 2

PERRONE, *Relatore per la IX Commissione* 2, 3

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Stanziamento di spesa per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona (2067) 4

PRESIDENTE 4, 7, 9, 10, 13, 14, 15

ASCARI RACCAGNI 6

BAGHINO 6, 10, 13, 14

PAG.

BASTIANELLI 4, 12, 13

CASTELLUCCI 6, 12

CERAVOLO 11

CIAFFI 11

KORACH 12, 13

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione* 4, 7, 10, 12

MAROCCO, *Relatore per la X Commissione* 4, 7 13

MARZOTTO CAOTORTA 12, 14

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile* 7, 10, 13, 14, 15

STRAZZI 5

TODROS 14

Votazione segreta:

PRESIDENTE 15

La seduta comincia alle 11,30.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, i deputati Sabbatini, Strazzi, Ciaffi e Castellucci sostituiscono per la seduta odierna, rispettivamente, i deputati Cabras, Brandi, Calvetti e Petrucci.

Discussione della proposta di legge Marzotto Caotorta: Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (843).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Marzotto Caotorta: « Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

In assenza del relatore per la X Commissione, onorevole Antonio Mancini, ha facoltà di svolgere la relazione il presentatore della proposta di legge, onorevole Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f. per la X Commissione.* La proposta di legge in discussione, già esaminata dalle Commissioni riunite in sede referente, è nelle sue linee abbastanza semplice: si tratta di aumentare le misure di peso e lunghezza previste dall'attuale codice stradale, limitatamente agli autobus per trasporto di persone in servizio nelle zone urbane e suburbane. Sono veicoli che possono attualmente circolare solo sulle strade del comune con il permesso dello stesso, e vi sono autobus che trasportano più di cento quintali. Quindi non si fa altro che legalizzare quanto già avviene con particolari ordinanze del sindaco, mediante un ampliamento del disposto della legge. Questo perché il sistema dei trasporti per mezzo di autobus in Italia è molto congestionato nelle ore di punta e si richiede una maggiore capienza degli autobus, consentendo in tal modo anche una economia di gestione perché con lo stesso numero di mezzi e di personale si può trasportare un maggior numero di persone, con riflessi positivi sul bilancio delle aziende di trasporto che sono in *deficit*.

La possibilità di estendere la concessione agli autobus suburbani è dovuta al fatto che le linee urbane si estendono ai sobborghi situati al di fuori dei confini immediati dei comuni.

Non ho altro da aggiungere e raccomando l'approvazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Il relatore per la IX Commissione ha facoltà di svolgere la sua relazione.

PERRONE, *Relatore per la IX Commissione.* Richiamandomi a quanto detto a suo tempo, quando chiedemmo la sede legislativa per questo provvedimento, confermo l'opportunità di approvarlo il più rapidamente possibile. Già dicemmo allora – e mi è sembrato di cogliere nell'intervento dell'onorevole Marzotto Caotorta la stessa preoccupazione – che approvando questa proposta di legge, si eviterà che, mediante stratagemmi, possano verificarsi violazioni della vigente legislazione.

A parte la maggiore comodità e facilità dei trasporti, tutto ciò riveste anche una notevole importanza dal punto di vista della spesa che oggi le aziende di trasporto sopportano; essendo esse in grande maggioranza municipalizzate, quello dei loro costi di gestione è un problema che il Parlamento deve porsi. A ciò è da aggiungere che è nostro dovere adeguarci alle norme comunitarie che già, in un certo senso, prevedono quanto solo oggi noi ci accingiamo a stabilire.

Questo il discorso di carattere generale; vedremo poi, in sede di esame degli articoli, quali saranno le richieste – concretizzate in emendamenti – avanzate da taluni ambienti, da determinati uffici, e dai colleghi deputati.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

KORACH. Avevamo già preannunciato, in sede referente, il nostro consenso alla proposta di legge oggi in esame. Desidero anche sottolineare come giustamente stia prevalendo – di fronte alla tesi della maggiore elasticità dei piccoli autobus – quella favorevole, soprattutto nelle grandi città, alla maggiore capienza, che permette di far fronte agli orari di punta senza un eccessivo numero di mezzi circolanti. Inoltre, poiché il costo prevalente è proprio quello del personale, rispondere alle esigenze con un numero limitato di addetti al servizio, significa rispettare un elementare principio di economia.

Confermo pertanto l'adesione del gruppo comunista al provvedimento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Condivido le considerazioni fatte dai relatori. Il Governo

è pienamente d'accordo per l'approvazione della proposta di legge Marzotto Caotorta, che tiene conto delle esigenze sia degli utenti, sia delle aziende che gestiscono i pubblici trasporti, nonché della necessità di adeguare la nostra normativa in materia a quella vigente negli altri paesi della Comunità.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

All'articolo 32 del testo unico relativo alle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono apportate le seguenti modifiche e aggiunte:

a) al termine del primo comma, dopo le parole « dal piano stradale », sono aggiunte le parole: « Per gli autobus e filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani è consentito che tale altezza raggiunga metri 4,30 »;

b) al secondo comma, le parole « Per gli autobus a due assi è consentita la lunghezza di 11 metri », sono sostituite dalle seguenti: « Per gli autobus e filobus a due o tre assi è consentita la lunghezza di 12 metri ».

PERRONE, *Relatore per la IX Commissione*. Propongo che all'ultimo alinea della lettera *b*), le parole: « due o tre assi » siano sostituite con le altre: « due o più assi », perché con le tecniche moderne si potrebbe arrivare anche a quattro assi.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. L'onorevole Perrone ha presentato il seguente emendamento, accolto dal Governo:

Sostituire le parole « tre assi » *con le altre* « più assi ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo così emendato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

All'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono apportate le seguenti modifiche e aggiunte:

a) al quarto comma, le parole « Qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani il peso complessivo a pieno carico può raggiungere 150 quintali se a due assi e 190 quintali se a tre assi », sono sostituite dalle seguenti: « Qualora si tratti di autobus o filobus a due o tre assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani, il peso complessivo a pieno carico può raggiungere 190 quintali; qualora si tratti di autobus o filobus destinati ad altri usi, esso può raggiungere 170 quintali se a due assi e 190 quintali se a 3 assi »;

b) al sesto comma, dopo le parole « 145 quintali complessivamente », sono aggiunte le seguenti: « Qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani è consentito che il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato raggiunga 120 quintali ».

Il relatore per la IX Commissione, onorevole Perrone, ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire alla lettera a), *settima riga, le parole* « due o tre assi » *con le parole* « due o più assi ».

Sostituire, alla lettera a), *ultima riga, le parole* « a 3 assi » *con le altre* « a tre o più assi ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta questi emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Perrone, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento Perrone, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso con le modifiche testé approvate.

(*È approvato*).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Stanziamento di spesa per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona (2067).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stanziamento di spesa per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona ».

Avverto che su questo disegno di legge la IV Commissione bilancio, in data 2 ottobre 1973, ha deliberato a maggioranza, di esprimere parere favorevole, a condizione che la decorrenza del provvedimento risulti spostata dal quinquennio 1973-1977 al quinquennio 1974-1978, fermo restando l'ammontare della spesa di 25 miliardi complessivamente autorizzata, in ragione di 2 miliardi per il 1974, 5 miliardi per il 1975 e 6 miliardi per ciascuno degli anni dal 1976 al 1978; nonché a condizione che la indicazione di spesa e copertura contenuta nel primo comma dell'articolo 5 del disegno di legge risulti convenientemente aggiornata e riferita solo all'anno finanziario 1974.

L'onorevole Marocco, relatore per la X Commissione, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MAROCCO, *Relatore per la X Commissione*. Mi limiterò a poche considerazioni, sottolineando l'opportunità di approvare il disegno di legge in esame, tenuto conto della esigenza di porre in movimento l'economia della zona marchigiana, assai colpita dai fatti sismici del 1972.

Il piano regolatore prevedeva uno stanziamento di 30 miliardi che, per la lievitazione dei prezzi, sono saliti a 50; il Governo, dal canto suo, recependo un ordine del giorno del Senato, ha ritenuto di presentare questo disegno di legge che prevede uno stanziamento di 25 miliardi per il potenziamento del porto di Ancona.

Mi pare che l'opportunità dell'approvazione sia evidenziata dal fatto che il provvedimento tende a favorire un maggiore incremento del reddito *pro capite*, che può ottenersi aumentando il ruolo del commercio estero, dell'interscambio marittimo, mediante una più vasta partecipazione del porto di Ancona alla realizzazione del reddito prodotto, e dando garanzie allo sviluppo industriale, finora ostacolato per l'impossibilità del porto di ospitare navi di maggiori dimensioni. Ancona può diventare il porto principale di scalo coordinato fra Ravenna e Pescara perché presenta particolare interesse per la industrializzazione del paese, per la flotta da pesca e per il turismo nautico. È un porto di sviluppo; quindi raccomando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge nel testo governativo.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Lombardi, relatore per la IX Commissione, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Credo che il disegno di legge sia semplice e rispondente al contenuto dell'ordine del giorno votato dal Senato il 29 novembre 1972, con il quale si richiedeva appunto uno stanziamento di 25 miliardi per il porto di Ancona. D'altra parte, nel « piano azzurro » di parecchi anni fa e nella legge n. 1200, che prevedeva uno stanziamento di 75 miliardi, poi diventati 95, era previsto un progetto per il porto di Ancona per un ammontare di 23 miliardi. Quindi è da considerare, questa proposta, come uno stralcio in anticipo rispetto alla legge n. 1200.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria – non so se è già stato accennato a questo problema – in ottemperanza al parere della V Commissione bilancio dovremo slittare di un anno, e quindi modificare il testo sia dell'articolo 2 che dell'articolo 5, a meno che non ci si voglia riferire al bilancio già approvato del 1973. Per il resto, per quanto riguarda l'articolo 3, non vi si menzionano decreti ministeriali, perché, evidentemente, si tratta di un caso isolato e non è quindi necessario l'impiego di un decreto per l'approvazione del programma esecutivo delle opere.

Il contenuto dell'articolo 4 è simile a quello di altri articoli di leggi relative ad opere portuali; non richiede pertanto una particolare illustrazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BASTIANELLI. I relatori non hanno tenuto conto dell'esistenza di una proposta di legge di iniziativa parlamentare, relativa al porto di Ancona, che in parte risponde a quanto contenuto nella relazione che accompagna il disegno di legge oggi al nostro esame.

I danni provocati dal sisma sono enormi ed hanno coinvolto non solamente il porto; pertanto è necessario varare un provvedimento *ad hoc* per il porto di Ancona, di natura

tale però che serva al rilancio della regione nel suo complesso.

È di questa particolare situazione che tiene conto la proposta di legge d'iniziativa parlamentare dei deputati del gruppo comunista e del gruppo socialista, che è, a nostro parere, più rispondente alle reali esigenze del momento. Infatti, dal momento che la stessa relazione che accompagna il disegno di legge ricorda come il piano regolatore del 1965 prevedesse 30 miliardi di spese, ammontanti oggi a 50-60 miliardi, è evidente che lo stanziamento di 25 miliardi previsto oggi è del tutto insufficiente per mettere il porto di Ancona in condizioni di assolvere una funzione, non solo locale, ma che interessi tutta l'Italia centrale, quindi, addirittura nazionale. Proprio per questo motivo, la nostra proposta di legge prevede una spesa di 42 miliardi e 500 milioni.

Sempre nella nostra proposta, teniamo conto anche della situazione del cantiere navale di Ancona, e non per campanilismo, ma perché si tratta dell'unica industria marchigiana di un certo rilievo, che riteniamo debba trovare il suo giusto ruolo nel quadro di attuazione del porto di Ancona secondo le previsioni del piano regolatore del 1965.

Facendo questi rilievi non intendo chiedere un rinvio della discussione, né l'abbinamento della nostra proposta di legge al provvedimento in esame, ma semplicemente informare i colleghi della esistenza di una proposta, di cui sarebbe opportuno prendessero visione.

Pertanto, tornando al disegno di legge in esame, dopo aver sottolineato l'inadeguatezza dei mezzi ai fini di quanto ci proponiamo di fare per Ancona, desidero aggiungere che almeno i 25 miliardi a disposizione dovrebbero essere spesi tenendo conto soprattutto della prospettiva della ricostruzione. La situazione è questa: occorrono 60 miliardi, ne abbiamo soltanto 25; spendiamoli almeno in opere che non siano economicamente improduttive.

Ecco perché noi, con un emendamento, proporremo che la gestione del fondo – analogamente a quanto si è fatto per i danni provocati dal terremoto – venga affidata ad una commissione tecnica speciale della quale facciano parte la regione, la provincia ed il comune, nonché le forze economiche interessate alla rinascita della comunità. Tale commissione dovrebbe programmare ed approvare i progetti esecutivi, nonché controllare l'esecuzione delle opere e degli impianti.

Con un secondo emendamento proporremo che a detta commissione speciale tecnica vengano attribuiti tutti i poteri, anche se previsti da leggi speciali, attribuiti ad organi dello Stato. Alla commissione tecnica sarebbe, insomma, attribuita ogni competenza per la realizzazione del piano regolatore portuale.

Con questi due emendamenti ovvieremo al pericolo, potenzialmente esistente, che i mezzi a disposizione non vengano utilizzati tempestivamente, oppure in modo non proficuo, cioè non al fine di dare al porto di Ancona una nuova struttura.

Una osservazione che vorrei fare riguarda lo slittamento di un anno nei finanziamenti suggeriti dalla V Commissione bilancio. Si dice che non comporterebbe un gran danno e posso anche essere d'accordo sul fatto che non sarebbe tale slittamento a determinare, in definitiva, il successo di un'operazione come quella che ci proponiamo di realizzare nel porto di Ancona; ma credo che esso non sarebbe comunque da sottovalutare perché a distanza di due anni dal terremoto, rinviando ancora d'un anno i finanziamenti, l'erogazione nel 1974 di due miliardi di lire invece di sette miliardi comporterebbe evidentemente degli oneri. Anche ammesso, quindi, tale slittamento, il primo anno dovrebbe essere finanziato con una cifra cospicua, di sette miliardi circa.

Tenendo conto di quanto si è detto circa la possibilità di programmare avendo presenti gli investimenti per l'anno successivo, so già che il ritardo di un anno può determinare conseguenze abbastanza sensibili.

STRAZZI. Onorevole ministro, sento il dovere di ringraziare il Governo di aver mantenuto questo impegno, perché non è la prima volta che alla regione Marche accade che molte commesse partano con assicurazioni di finanziamenti che vengono poi invece dirottati verso altri settori. Questa volta prendo atto con sodisfazione che gli impegni presi sono stati mantenuti.

È evidente che le necessità del porto di Ancona che – per la sua collocazione rappresenta il polo di sviluppo dell'Italia centrale – sono scaturite purtroppo in un momento in cui la città nel giro di un anno ha subito enormi danni economici con ripercussioni e conseguenze ingenti per il futuro; ma questo provvedimento lo riteniamo necessario per contribuire in parte alla ripresa economica e alla normalizzazione della situazione. Di fronte a questo disegno di legge, che accet-

tiamo, non penso che possiamo fermarci: vorremmo che da parte del Governo si tenesse presente che 25 miliardi non risolvono il problema del porto di Ancona, se pensiamo che fin dal 1965 lo stesso piano regolatore prevedeva lo stanziamento di 30 miliardi e oggi, dopo la rielaborazione del progetto generale, si superano i 50 miliardi. Mi permetto perciò di raccomandare al Governo di tenere conto di queste necessità in sede di esame dei progetti di legge pendenti presso la Camera.

Il porto di Ancona è legato al cantiere navale, allo sviluppo economico delle Marche e dell'Italia centrale; e quindi, per quanto riguarda l'impiego dei 25 miliardi, a parte lo slittamento (ho sostenuto in sede di Comitato pareri in seno alla V Commissione bilancio l'approvazione del progetto di legge), mi auguro che resti almeno fermo che nell'esercizio in corso e in quello successivo i fondi possano essere impiegati secondo i disposto dell'articolo 4.

L'onorevole Bastianelli ha proposto l'istituzione di una commissione per la programmazione e l'esecuzione dei lavori. Io direi che l'esecuzione debba essere lasciata agli organismi competenti, ma per quanto riguarda la programmazione credo che la commissione possa controllare, non sostituirsi al Ministero o ad altri enti interessati, perché ritengo giusto che gli enti interessati possano dare il proprio parere tenendo conto della esperienza e indicare le opere più urgenti da seguire.

Questa è la posizione del gruppo socialista di fronte al disegno di legge, e facciamo voti perché esso possa al più presto essere trasmesso al Senato per la definitiva approvazione.

CASTELLUCCI. Il piano regolatore per il porto di Ancona risale a data anteriore al 1965. Da almeno 50 anni e più vi è l'istanza degli anconitani per l'adeguamento del porto di Ancona, oggi visto come strumento di ripresa della regione dopo i danni del terremoto.

Quanto allo stanziamento, pur accettandolo nella misura che è stata decisa dal Governo dopo le note richieste, che non sono state solo del Senato, ma anche della Camera (il Governo si dichiarò d'accordo anche in aula, in occasione della conversione del decreto-legge 26 novembre 1972, n. 752), direi che le esigenze di spesa sono molto superiodi ai 50 miliardi; ma noi, ripeto, accettiamo questo provvedimento come avvio della sistemazione del porto. Auspico però che gli interventi che dovranno essere realizzati prima dell'applicazione del piano regolatore, abbiano luogo senza pregiudicare l'attuazione di quest'ultimo.

L'onorevole Bastianelli ha ricordato la situazione del cantiere navale di Ancona; ebbene, se è vero che vi si costruiscono navi di molte tonnellate, è anche vero che, una volta uscite dal porto, queste navi non vi possono più rientrare, perché i fondali non lo consentono.

A parte i danni subiti dalla città e dal porto in seguito al terremoto dell'anno scorso, è da moltissimi anni che si susseguono ed urgono le richieste di un adeguamento del porto stesso, e vivissima è l'attesa per l'attuazione del piano regolatore che però, ovviamente, dovrebbe essere aggiornato secondo le più moderne tecniche portuali.

BAGHINO. Si può essere d'accordo sull'approvazione di questo provvedimento, soltanto se si tiene presente che esso è strettamente connesso con quanto si è verificato ad Ancona e dintorni in seguito al sisma del 1972. Soltanto così si può essere d'accordo per questo stralcio; infatti, proprio per il coesistere dei diversi interessi di più dicasteri, riesce difficile raggiungere l'impostazione generale necessaria ad eliminare ogni frammentarietà nel settore della politica dei porti e della cantieristica.

Per quanto riguarda poi lo slittamento di un anno dei finanziamenti, ritengo ci si debba opporre. Infatti, trattandosi soltanto di due miliardi di differenza, non mi pare il caso di ricorrere ad un'altra legge che comporti una sia pure minima spesa. Bisognerebbe inoltre stare attenti a che lo slittamento di un anno non avesse come conseguenza anche lo slittamento dei tempi di attuazione dei progetti, degli appalti, delle iniziative e dei lavori, il che comporterebbe ulteriori dannosissimi ritardi per la vita e l'attività del porto di Ancona.

ASCARI RACCAGNI. Per il gruppo repubblicano il provvedimento in esame testimonia la volontà di risolvere il problema del porto di Ancona in maniera concreta.

Siamo anche favorevoli allo slittamento di un anno, tenuto soprattutto conto del momento in cui il disegno di legge giunge all'esame del Parlamento.

Mi associo pertanto al giudizio favorevole espresso da altri colleghi, ed auspico che il provvedimento sia approvato sollecitamente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Desidero chiarire all'onorevole Bastianelli che la proposta di legge n. 1191 non è stata abbinata al disegno di legge oggi in esame per due ordini di motivi: in primo luogo perché è stata assegnata in sede referente alla IX Commissione, e poi perché essa è improntata ad una larghezza di orizzonti diversa da quella del disegno di legge. La proposta di legge rimane pertanto iscritta all'ordine del giorno in sede referente.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. È stato da più parti osservato che lo stanziamento di 25 miliardi non risponde alle effettive esigenze di ammodernamento del porto di Ancona; però dobbiamo prima di tutto renderci conto che se paragoniamo questo intervento a quelli operati in favore degli altri porti, esso ci appare del tutto eccezionale.

Inoltre, come la legge n. 1.200 è stata, negli anni successivi al suo varo, integrata di ben 20 miliardi (all'inizio gli stanziamenti ivi previsti erano di 75 miliardi) con mezzi di bilancio, così le necessità del porto di Ancona eccedenti i 25 miliardi previsti dal disegno di legge, potranno essere successivamente sodisfatte con mezzi di bilancio, in seguito alla realizzazione del piano generale dei porti.

Non mi sembra poi opportuna la costituzione della commissione proposta dall'onorevole Bastianelli, non solo perché essa ritarderebbe di un anno la procedura, ma anche perché, in base al decreto delegato n. 8, i piani generali di intervento dello Stato richiedono il parere delle regioni. In quella sede, pertanto, la regione Marche potrà rendere nota la propria posizione. Non ha senso, quindi, sottoporre i progetti esecutivi alla approvazione di una commissione perché ciò comporterebbe una modifica sostanziale di tutte le procedure di cui lo Stato può usufruire per attuare gli interventi di sua competenza. Va ricordato, inoltre, che nella fattispecie noi ci stiamo occupando di un porto classificato di prima categoria ai fini della difesa nazionale e di seconda categoria, prima classe, ai fini commerciali: e ciò mentre nel disegno di legge in esame non è contenuto alcuno accenno ad uno scalo di seconda classe della seconda categoria.

Per quanto riguarda, infine, gli stanziamenti, è evidente che dovremo accettare il parere espresso dalla V Commissione bilancio, perché, in caso contrario, dovremmo arrestare l'*iter* del provvedimento in attesa che la suddetta Commissione rivedesse o confermasse le sue posizioni.

MAROCCO, *Relatore per la X Commissione*. Mi associo alle considerazioni svolte dal collega Lombardi. Vorrei però aggiungere, in riferimento ad alcune osservazioni di parte comunista, che la Commissione di cui faccio parte, in coerenza con quanto ha già affermato in altre circostanze, reclama una considerazione prioritaria dei problemi della economia marittima proprio allo scopo di ribadire la necessità di una presenza dell'amministrazione marittima anche ad altissimo livello. In questo senso preannuncio la presentazione di un emendamento all'articolo 3 tendente a rovesciare il rapporto tra il Ministero della marina mercantile e il Ministero dei lavori pubblici previsto dall'articolo stesso. Il nostro emendamento infatti prevede che sia il ministro della marina mercantile a predisporre, d'intesa con quello dei lavori pubblici, il programma esecutivo delle opere da finanziare con i fondi di cui all'articolo 1. Ci rendiamo inoltre conto che il sistema delle mezzadrie non è eliminabile: nei rapporti che sono instaurati in base ad esso, però, deve essere attribuita posizione preminente all'organo preposto alla definizione delle linee direttrici delle iniziative, non all'organo che provvede alla realizzazione tecnica delle stesse. Anche a tale riguardo presenteremo una proposta di modifica.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Sono favorevole all'accoglimento delle proposte preannunciate dal collega Marocco. Non so se esse saranno accettate dai commissari dato il loro carattere di rottura, però io ritengo che esse siano seriamente fondate. Ad esempio, nel settore dell'edilizia scolastica, è il Ministero della pubblica istruzione che definisce i programmi da realizzare, mentre il Ministero dei lavori pubblici (così come dovrebbe avvenire nel settore in esame) entra soltanto nel merito della progettazione – ed eventualmente anche della programmazione – attraverso lo strumento dell'intesa. Si tratterebbe, pertanto, di una innovazione rivoluzionaria sulla quale attendiamo il parere dei commissari.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Raccomando ai membri delle Commissioni IX e X l'approvazione del progetto di legge nel testo originario, sia per il carat-

tere di urgenza che le opere in esame rivestono, sia per il dovere che abbiamo di mantenere gli impegni assunti nei confronti della città di Ancona, così duramente colpita dal terremoto. È stato opportunamente ricordato che il disegno di legge è nato da uno specifico voto del Parlamento (in particolare del Senato); quindi esso risponde ad un voto unanime delle due Camere.

Fatta questa breve premessa, vorrei rapidamente rispondere ai commissari che sono intervenuti riservando, ovviamente, il discorso più generale sui porti alle successive discussioni. Desidero innanzitutto rilevare che, anche se è vero che lo stanziamento di 25 miliardi non copre interamente il fabbisogno messo in evidenza dal piano regolatore, è anche vero che esso non è di scarsa entità: infatti, la somma di 25 miliardi potrà essere utilizzata non soltanto per la riparazione dei danni subiti dal porto di Ancona, ma anche per la realizzazione di opere di potenziamento dello stesso. Voglio anche osservare che, nell'attuale situazione finanziaria del paese, il porto marchigiano, tramite la concessione dello stanziamento in oggetto, viene posto in una situazione di privilegio rispetto a tutti gli altri porti italiani. Ricordo anche che, quando si parlò della attuazione di uno sforzo concentrato nei porti chiave del paese, per evitare che essi restassero tagliati fuori dal processo di sviluppo dei traffici marittimi continentali, la regione Marche manifestò notevoli apprensioni, ritenendo che una politica indirizzata in questo senso eliminasse il porto di Ancona dal programma dei finanziamenti.

Il disegno di legge in esame, invece, smentisce questi timori: deve però essere tenuto presente che la priorità accordata al porto di Ancona ha carattere eccezionale. A titolo puramente informativo, e senza ciò significhi assunzione di un impegno – dato che i criteri di distribuzione dei 160 miliardi dovranno essere riesaminati dal Parlamento e dal CIPE – rendo noto che per il porto di Genova era prevista una spesa di 20 miliardi, per quello di Voltri una spesa di 11 miliardi, per il porto di Livorno una spesa di 12 miliardi, per quello di Napoli di 15 miliardi, per quello di Venezia di 7 miliardi e per quello di Trieste di otto miliardi e mezzo. Queste cifre hanno carattere meramente indicativo, però esse pongono in evidenza come i problemi delle Marche, così duramente colpite da calamità naturali, ci siano ben presenti.

Per quanto riguarda il periodo di attuazione del disegno di legge, come ministro della marina mercantile sono d'accordo sull'emendamento preannunciato dal relatore Marocco, nel senso che la competenza decisionale deve partire dal Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello dei lavori pubblici. Ma questo discorso, a mio avviso, troverà la sua sede più opportuna nell'altro disegno di legge che esamineremo: il n. 2066. Non ritengo infatti opportuno inserire in questo testo l'emendamento preannunciato dall'onorevole Marocco (pur essendo chiaro che la decisione resta ai due Ministeri) per evitare ritardi e perché, non essendo presente un rappresentante dal Ministero dei lavori pubblici, non vorrei che questo sembrasse un colpo di mano da parte mia.

Il problema sollevato è comunque importante perché penso che dovremo mettere ordine nel settore della politica marinara in Italia, che soffre di una carenza di indirizzo organico unitariamente condotto e da discutere in tutte le sedi necessarie, Parlamento compreso.

Indubbiamente il Ministero della marina mercantile deve avere in mano tutti gli elementi di decisione in materia di politica marinara, pur con tutti i contributi, accordi, esami collegiali, fra cui il più importante è quello parlamentare e, in sede governativa, quello del CIPE. Ma non è pensabile una politica dei trasporti integrata da varie amministrazioni statali e Commissioni parlamentari. Non posso immaginare un sistema portuale sganciato da considerazioni sullo sviluppo autostradale, della rete ferroviaria e così via; per il settore specifico della politica marinara occorre un centro di indirizzo coerente e organico. Non si può pensare che il Ministero della marina mercantile sia competente per quanto riguarda il demanio, i porti, l'inquinamento e tante altre materie, quando per tutte queste stesse competenze una serie di momenti decisionali avvengono in altre sedi.

In questo momento si parla molto dei porti turistici: vi sono programmi regionali, della Cassa per il mezzogiorno, vi sono interventi del Ministero dei lavori pubblici, più allo stadio di discussione che di opere: ma è chiaro che un discorso sui porti turistici impone una linea direttiva che può incontrarsi solo nel Ministero della marina mercantile, perché bisogna studiare come coordinare il sistema costiero italiano con la difesa del demanio, con la politica del territorio, sia al nord che al sud. Non è possibile, in defini-

tiva, che vari poteri statali seguano indirizzi diversi.

Penso che il Ministero dei lavori pubblici possa restare l'organo tecnico di esecuzione delle opere, ma la politica portuale deve essere collegata alla decisione su tutti gli altri elementi connessi: flotta, cantieri, linee marittime, demanio, porti turistici.

Ciò detto, mentre mi pare che questo problema debba essere affrontato in sede di discussione generale sui porti, torno a ripetere che credo non sia opportuno farne cenno in questo disegno di legge, sia per non ritardarne l'*iter* sia per motivi di correttezza verso il Ministero dei lavori pubblici, del quale non vi sono qui oggi rappresentanti.

Quanto all'emendamento all'articolo 4 preannunciato dai deputati comunisti, prego i presentatori di ritirarlo per ragioni di sostanza e perché non mi pare che esso possa contribuire ad accelerare l'*iter* attuativo del disegno di legge. Ho calcolato il numero dei membri della commissione proposta: si tratta di 31 persone e, mentre giustamente gli onorevoli colleghi comunisti temono la dispersione degli interventi, credo che una tanto pletorica composizione non portrebbe alla concentrazione degli interventi stessi, perché accanto agli organi regionali e comunali vi sarebbero gli utenti portuali, gli esperti in materia nautica, i rappresentanti delle maestranze di cantiere, i rappresentanti delle zone industriali, i portuali, i pescatori, oltre allo Stato, presente a livello di organi periferici, che, per definizione, hanno una visione settoriale, mentre il Ministero dovrebbe avere una visione politica generale.

In questo modo i tempi del processo decisionale subirebbero un preoccupante allungamento.

L'altro emendamento preannunciato dai deputati comunisti all'articolo 4, sotto certi aspetti rasenta addirittura l'incostituzionalità, cancellando la responsabilità politica dello Stato; esso infatti devolve alla commissione tecnica speciale poteri fino ad oggi attribuiti ad organi dello Stato.

Rendiamoci conto che non ci troviamo di fronte a problemi esclusivamente portuali, ma anche a problemi di difesa, di navigazione, ad una serie di interessi la cui tutela lo Stato non può delegare. L'articolo 117 della Costituzione non parla di deleghe del genere; non si tratta pertanto di volontà soggettiva, ma è la Costituzione che dispone in questo senso, trattandosi di interessi globali di notevole rilievo, relativi alle coste ed al demanio dei porti di importanza nazionale.

Inoltre, in questo emendamento la delega si allarga ai poteri dello Stato di qualsiasi natura, mentre si sa bene che in un porto vi sono poteri di polizia, doganali, di rispetto delle norme internazionali che non sono certo delegabili. Forse, per la fretta di trovare una soluzione adeguata ai molteplici problemi del porto di Ancona, non si è tenuto debito conto della complessità della situazione, ed è sfuggito il principio che il momento decisionale deve rimanere di competenza delle autorità aventi funzioni di coordinamento.

Il Governo è invece d'accordo sul fatto che si ascoltino le autorità regionali prima del momento decisionale. Come ministro della marina mercantile posso impegnarmi in questo senso, nel senso cioè di ascoltare, prima di decidere, indicazioni e suggerimenti (come del resto è stato ampiamente fatto per il nuovo centro portuale di Napoli); mi pare questa la soluzione migliore.

Penso che non vi siano altri problemi di rilievo; la questione dello slittamento non ci dovrebbe preoccupare molto perché in effetti, per rapidi che siano l'approvazione della legge e l'*iter* per giungere all'effettivo inizio dei lavori, credo che saranno sempre necessari vari mesi. Lo slittamento di un anno non può quindi comportare gravi conseguenze.

Pertanto l'approvazione del disegno di legge mi sembra, per il momento, il mezzo più rapido ed efficace per recare un certo sollievo alla città di Ancona, così duramente colpita.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché all'articolo primo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Per l'esecuzione di opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona e per la fornitura di mezzi meccanici fissi e mobili necessari alle operazioni portuali è autorizzata la spesa di lire 25.000 milioni ripartita nel modo indicato nel successivo articolo 2.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

La somma complessiva di lire 25 miliardi sarà iscritta nello stato di previsione della

spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2 miliardi per l'esercizio 1973, di lire 5 miliardi per l'esercizio 1974 e di lire 6 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1975 al 1977.

L'onorevole Giovanni Lombardi, relatore per la IX Commissione, aderendo al suggerimento della V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la data: 1973 *con la data:* 1974, *la data:* 1974 *con la data:* 1975, *la data:* 1975 *con la data:* 1976, *e la data:* 1977 *con la data:* 1978.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile.* Il Governo è favorevole a questo emendamento.

BAGHINO. Sono contrario a questo emendamento perché, praticamente con lo slittamento si avrebbe un importo di sette miliardi.

PRESIDENTE. Debbo avvertire i colleghi che, ai sensi dell'articolo 93 del regolamento, qualora non si ritenesse di aderire al parere della V Commissione bilancio, dovremmo sospendere l'*iter* del provvedimento e interpellare nuovamente della Commissione: se poi questa confermasse il suo parere, il disegno di legge è rimesso all'Assemblea.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore della IX Commissione, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione.* Ritengo, onorevole Presidente, che, come si è fatto in casi del genere, sarebbe opportuno unificare i due articoli testè approvati in uno solo ai fini di una migliore formulazione tecnica del provvedimento.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni così sarà fatto in sede di coordinamento.

(*Così rimane stabilito*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici predispone d'intesa con quello della marina mercantile il programma esecutivo delle opere da finanziare con i fondi di cui all'articolo 1.

Gli onorevoli Bastianelli e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

ART. 3.

Per la programmazione, l'approvazione dei progetti esecutivi e la esecuzione delle opere e degli impianti è istituita una commissione tecnica speciale presieduta dal presidente della giunta regionale delle Marche composta:

dal presidente della provincia di Ancona, che ha funzioni di vice presidente;

dal sindaco del comune di Ancona;

da due esperti in urbanistica portuale nominati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

da cinque rappresentanti della regione, eletti dal consiglio anche tra i consiglieri (tre della maggioranza due della minoranza);

da tre rappresentanti del consiglio comunale di Ancona nominati tra i consiglieri (due eletti della maggioranza e 1 della minoranza);

da tre rappresentanti degli utenti portuali nominati dal consiglio regionale su proposta delle rispettive associazioni. Tra gli utenti portuali deve essere compreso un rappresentante dei cantieri navali minori ed un rappresentante dei cantieri navali riuniti di Ancona;

da tre rappresentanti delle maestranze dei cantieri navali riuniti nominati dal consiglio di fabbrica;

da un rappresentante nominato dalla ZIPA;

da tre consiglieri portuali;

da due pescatori (organizzazioni di categoria).

Sono membri di diritto della commissione tecnica speciale il comandante del porto, l'ingegnere capo del genio civile, l'ufficiale sanitario del comune di Ancona, il direttore della Azienda mezzi meccanici, il direttore del compartimento ferroviario di Ancona, il direttore del compartimento ANAS di Ancona.

I membri di diritto possono essere rappresentati da loro delegati.

Le deliberazioni della commissione tecnica speciale sono assunte a maggioranza semplice, anche quelle che riflettono la propria organizzazione.

Gli onorevoli Marocco, Piccinelli e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

ART. 3.

Il Ministero della marina mercantile predispone, d'intesa con quello dei lavori pubblici, il programma esecutivo delle opere da finanziare con i fondi di cui all'articolo 1.

Gli onorevoli Sabbatini, Strazzi, Ciaffi e Castellucci hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere dopo le parole « marina mercantile» *le altre* «sentita la regione Marche».

CERAVOLO. Ritiriamo il nostro emendamento e lo sostituiamo con altro del seguente tenore: « La regione Marche, d'intesa con il Ministero della marina mercantile e dei lavori pubblici, predispone il programma di attuazione delle opere da finanziare con i fondi di cui all'articolo 1 ».

È stata rilevata giustamente da più parti l'esigenza di approvare sollecitamente questo disegno di legge a favore di una regione colpita duramente da calamità naturali. Non possiamo però nasconderci che la stessa regione è stata colpita da una calamità non meno grave – da cui per altro sono stati colpiti anche gli altri porti italiani – e cioè l'imprevidenza della politica governativa in tutti questi anni, imprevidenza che ha causato guasti da tutti riconosciuti. E tali danni sono di enorme entità: quando discuteremo il progetto di legge sui 160 miliardi, documenteremo le perdite subite dal nostro paese per i traffici marittimi dirottati dai nostri scali verso porti stranieri più modernamente attrezzati. La politica governativa relativa a questo settore si è dimostrata errata non solo per la carenza degli investimenti, ma anche perché ha adottato soluzioni accentratrici nel settore portuale. Ora, è ben noto a tutti che la complessità della programmazione portuale è tale da poter essere risolta solo attraverso la realizzazione di una struttura decentrata, attraverso la concessione di una larghissima autonomia a livello portuale che non può essere in alcun modo sostituita da strutture di tipo diverso.

Non mi pare quindi che vi sia bisogno di spendere molte parole per rilevare come la regione sia l'ente più idoneo alla programmazione delle opere portuali: nessuna opera di sviluppo e di potenziamento potrà mai essere realizzata senza tener conto dell'assetto territoriale del paese. Le regioni, pertanto, debbono ricoprire un ruolo preminente nella ristrutturazione del settore portuale. Non è vero che esse in tal modo cadrebbero in una situazione di incostituzionalità: nel momento in cui si afferma di compiere un atto rivoluzionario sostituendo la competenza primaria del Ministero dei lavori pubblici con quella del Ministero della marina mercantile, è anche giusto adottare misure opportune per correggere radicalmente uno degli errori fondamentali della nostra politica marittima, attribuendo alle regioni quelle competenze che ad esse spettano in tale settore. Noi non attribuiremmo, cioè, alle regioni una facoltà legislativa: ma, stabilito un piano nazionale dei porti, daremmo a questi enti una delega amministrativa per attuare il loro piano dei porti nel contesto del piano nazionale.

Perché, dunque, nel momento in cui, mediante gli stanziamenti in esame, si tenta di riparare a un grave errore della politica marittima del nostro paese, non dovremmo correggere un altro grave errore, modificando l'attuale struttura amministrativa del nostro Stato, responsabile dei gravi disastri verificatisi in questo settore? Per questi motivi, dunque, insistiamo nella votazione del nostro emendamento, nel nuovo testo enunciato all'inizio del mio intervento.

CIAFFI. Il discorso del collega Ceravolo è un discorso di impostazione programmatica. Non dobbiamo dimenticare che esiste il piano regolatore dei porti: cioè, l'impostazione illustrata dal collega è già un fatto preciso. Ma l'approvazione del piano regolatore da parte del Ministero è un fatto di normativa generale. Però, la discussione sull'assetto territoriale e sulla programmazione è già avvenuta, tanto che il progetto di legge fa riferimento alla programmazione esecutiva, presupponendo l'esistenza del piano regolatore: che poi quest'ultimo debba essere aggiornato è una questione *extra legem*. Credo che queste osservazioni debbano essere tenute presenti. Procedendo verso la fase esecutiva, il problema acquista sempre di più caratteri tecnici e quindi si rende necessario affidarne la soluzione non ad organi pletorici, che possono esprimere esigenze di coordinamento, ma ad organi tecnici che debbono esprimere, sulle singole opere, giudizi conformi alle disposizioni del piano regolatore.

Proporrei (anche perché il ministro si è impegnato politicamente in tal senso) di inserire una disposizione per rendere obbliga-

toria la richiesta del parere delle regioni. Si potrebbe pertanto inserire la dizione: « sentita la regione Marche » suggerita dal nostro emendamento; poiché la richiesta del parere potrebbe anche rimanere senza risposta, potrebbe inoltre essere presa in considerazione l'eventualità di inserire un termine perentorio. Faccio però presente che nella tecnica legislativa, il termine « sentita » non ha mai carattere vincolante, e quindi la risposta dell'ente interpellato non è obbligatoria. Non ritengo quindi necessaria la fissazione di un termine: credo che la formulazione che mi sono permesso di suggerire sia idonea a conciliare esigenze che hanno carattere politico più che normativo.

KORACH. Insistiamo sul nostro emendamento perché non si può essere d'accordo con una concezione che è una causa del tragico modo di operare nelle strutture del paese. Non si può procedere rigidamente per il fatto che otto anni fa fu approvato un certo piano regolatore, dato che il Governo si trova di fronte ad una realtà portuale in continuo sviluppo, quindi già oggi diversa da otto anni fa e che fra breve sarà diversa da oggi.

CASTELLUCCI. Vi sono stati diversi aggiornamenti e ve ne saranno ancora.

KORACH. Ma noi li affideremmo ad organi ministeriali che sono al di fuori dei problemi dell'utente reale, che è la regione. Credevo che anche il ministro, in definitiva, assicurasse che nel piano dei porti qualcosa dobbiamo fare in questo senso.

Abbiamo oggi in esame un disegno di legge che ci accingiamo ad approvare prima del progetto generale sui porti: facciamo dunque fin da ora qualcosa !

BASTIANELLI. Le osservazioni del ministro erano queste: un organismo pletorico di 31 membri avrebbe potuto portare a spinte eterogenee, e noi abbiamo accolto questa obiezione riducendo la composizione della commissione tecnica.

Altra obiezione del ministro: i Ministeri sarebbero stati completamente tagliati fuori dalla gestione delle opere; ma ora non è più così, perché, secondo il nostro emendamento la regione sarebbe competente, d'intesa con i Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per la predisposizione dei programmi e l'attuazione delle opere. Quindi, due delle osservazioni del ministro non avrebbero più ragion d'essere. Si deve avere il coraggio di affrontare il rischio dell'autogoverno; non si tratta di esautorare nessuna autorità !

CASTELLUCCI. Voglio aggiungere che si deve tener conto che si tratta di un porto di importanza nazionale di proprietà dello Stato. Localmente abbiamo la commissione marittima presso la camera di commercio, in cui si discutono le esigenze del porto in tutti i suoi aspetti e abbiamo un ufficio del genio civile che provvede a molte cose. Sono d'accordo sul fatto di volere aggiungere alla competenza di due ministeri e uffici periferici quella di altri uffici ed enti, compresa la regione, che può essere sentita perché dia suggerimenti senza entrare nella fase decisionale; ma non concederei più di questo, perché vi sono già altri organi locali che esplicano siffatte funzioni.

MARZOTTO CAOTORTA. Intendiamo mantenere l'emendamento Marocco, che ho firmato nella consapevolezza della importanza e delicatezza della materia.

Ritengo importante che in questa occasione, in cui non si affronta tutto il tema dei porti, si affermi una precisa inversione di volontà politica per quanto riguarda le responsabilità in fatto di iniziativa in materia portuale.

Questo corrisponde a quanto è stato già fatto, ed a quanto dovremo continuare a fare, se vogliamo che lo Stato italiano possa funzionare in piena responsabilità, nel senso che i Ministeri addetti ai diversi settori abbiano la possibilità di agire liberamente.

Perciò ritengo che il nostro emendamento, senza turbare le attuali ordinarie competenze dei vari Ministeri, incominci con il mettere in luce che tale tipo di responsabilità compete primariamente al Ministero della marina mercantile che conosce, meglio di ogni altro, le necessità di un determinato porto.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Per quanto riguarda l'emendamento Bastianelli sono decisamente contrario, perché non possiamo oltrepassare i termini del problema, e variare con questo provvedimento competenze già ben definite nell'ambito della legislazione italiana. Nel decreto del 1972 si dice chiaramente che devono essere sentite le regioni e niente altro.

Per quanto riguarda l'emendamento Marocco, aderendo al suggerimento del ministro, penso che potremmo riesaminarlo in altra sede.

MAROCCO, *Relatore per la X Commissione*. Ritengo incostituzionale l'emendamento comunista, mentre sono d'accordo sul fatto che venga sentita la regione. Per quanto riguarda l'emendamento recante la mia firma, dopo aver ascoltato la proposta del ministro, ritengo di poterlo ritirare, a meno che qualche collega non intenda farlo proprio. Questo naturalmente con l'intesa di riproporlo in sede di esame del disegno di legge relativo all'autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere portuali.

PIERACCINI, *Ministro per la marina mercantile*. Desidero brevemente replicare al deputato comunista che qui non si tratta di indirizzo generale antiregionalista, ma piuttosto del fatto che – per Costituzione – alcuni settori sono di competenza statale, e debbono rimanere tali. Tra questi v'è tutto quanto concerne il demanio marittimo. Ripeto che le decisioni riguardanti i grandi porti non sono soltanto connesse con le questioni dello sviluppo economico ai fini dell'utilizzo del territorio regionale, ma sono legate a tutta una serie di complessi interessi che vanno dalla difesa al rispetto delle norme internazionali e ad altro ancora.

Essere regionalista (quale io sono e i colleghi sanno che sono tra coloro che in Parlamento hanno combattuto una lunga battaglia regionalista), significa dare alla regione tutti i poteri che le spettano – in piena autonomia – nelle materie di sua competenza; ma quello che è di competenza dello Stato deve rimanere allo Stato.

Inoltre, accogliendo l'emendamento Bastianelli, si presenterebbe un altro pericolo, quello cioè di creare una materia mista tra regione e Stato, ponendo a quest'ultimo tutta una serie di nuovi problemi mai riscontrati nella storia della nostra democrazia, ed anche nella storia dell'istituto regionale. Ci troveremmo infatti di fronte al passaggio dallo Stato alla regione di materie di competenza dello Stato, mentre ai ministeri spetterebbe una funzione di « mera intesa ». Oltre tutto si tratta di un aspetto costituzionale che non può essere certo risolto a cuor leggero; infatti occorre considerare anche il rovescio della medaglia, e cioè che, procedendo in siffatto modo, anche l'autonomia della regione potrebbe in futuro essere colpita.

L'emendamento comunista, infine, comporterebbe l'istituzione, presso la regione, di una serie di organismi tecnici.

KORACH. L'articolo 3 riguarda soltanto il programma esecutivo.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi sembra invece che l'emendamento dei deputati Sabbatini, Ciaffi e Strazzi risponda alle giuste esigenze avanzate dal gruppo comunista. Se invece l'emendamento Bastianelli mirasse a trasferire la competenza nel settore dallo Stato alle regioni, allora bisognerebbe affrontare tutti i delicati problemi dei rapporti tra Stato e regione e si entrerebbe nel delicatissimo campo del demanio marittimo e dei porti di importanza nazionale. In coscienza, quindi, vi pregherei di ritirare il vostro emendamento: le regioni saranno senz'altro interpellate (e ribadisco l'impegno in questo senso) perché esse potranno fornire utilissimi elementi sulla politica da seguire in questo settore.

Vorrei infine pregare l'onorevole Marzotto Caotorta di aderire anch'egli all'invito di ritirare l'emendamento Marocco all'articolo 3, di cui è cofirmatario, allo scopo di evitare qualsiasi ritardo nell'*iter* del provvedimento, ed anche per motivi di correttezza nei confronti del ministro dei lavori pubblici, che oggi è assente. Ritengo tuttavia che tale emendamento potrà essere ripresentato ed esaminato in sede di discussione di successivi progetti di legge.

PRESIDENTE. Non posso fare a meno di rilevare, ancora una volta, che, nell'ipotesi in cui l'onorevole Bastianelli insistesse sul suo emendamento ed esso fosse approvato, tale approvazione avrebbe valore di mera delibazione, dovendo esso essere inviato alla I Commissione affari costituzionali per il prescritto parere, dal momento che sono state sollevate alcune obiezioni che io ritengo sufficientemente fondate per non prenderne atto. In effetti, tale emendamento mirerebbe a trasferire alcune materie di competenza statale alle regioni. Nel caso ipotizzato, dovrei pertanto sospendere l'*iter* del provvedimento in attesa che la I Commissione affari costituzionali si pronunciasse sulla questione. Onorevole Bastianelli, insiste per la votazione del suo emendamento?

BASTIANELLI. Sì, onorevole presidente.

BAGHINO. Vorrei prendere la parola per dichiarazione di voto sugli emendamenti Bastianelli e Sabbatini.

Per quanto riguarda il primo, debbo dire che esso mi pare inaccettabile in quanto tra-

sferirebbe completamente una competenza statale alle regioni. Per quanto riguarda il secondo, vorrei rilevare che, prima della realizzazione di un'opera, è doveroso ascoltare tutti gli enti più o meno interessati. Per cui, a questo punto, io mi domando: per quale motivo non dovremmo richiedere il parere del ministro della difesa, dato il carattere del porto di Ancona?

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Il Consiglio dei ministri ha già eseguito un esame collegiale.

BAGHINO. Mi pare, comunque, che trattandosi di opere di ammodernamento, l'esigenza di richiedere il parere delle regioni sia implicita. In ogni caso, non comprendo perché a tale riguardo debba essere adottata una disposizione legislativa: a mio avviso un ordine del giorno, o un formale impegno del ministro potrebbero risultare ugualmente di grande utilità sotto questo profilo. Una norma di legge, infatti, alterebbe senza dubbio le competenze costituzionali dei vari dicasteri. Ecco per quali motivi il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro i due emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Bastianelli e Ceravolo, del seguente tenore:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

La regione Marche, d'intesa con il Ministero della marina mercantile e dei lavori pubblici, disporrà il programma di attuazione delle opere da finanziare con i fondi di cui all'articolo 1.

Ricordo che su questo emendamento hanno espresso parere contrario i relatori e il ministro.

(*È respinto*).

Onorevole Marzotto Caotorta, dopo le dichiarazioni del ministro, insiste per la votazione dell'emendamento Marocco, di cui è cofirmatario?

MARZOTTO CAOTORTA. Lo ritiriamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Sabbatini, Strazzi, Ciaffi e Castellucci, sul quale hanno espresso parere favorevole i relatori ed il ministro.

(*È approvato*).

I signori commissari ritengono opportuno introdurre un termine preciso per la risposta della regione?

TODROS. Noi non riteniamo opportuna una precisazione del genere.

PRESIDENTE. Se la risposta della regione dovesse tardare indefinitamente, il ministro potrà, nel caso specifico, porre dei termini precisi.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni di spesa in ciascun esercizio per importi non superiori allo stanziamento dell'esercizio medesimo e del successivo.

Gli impegni possono riguardare anche progettazioni e indagini nonché accertamenti geognostici relativi alle opere da appaltarsi anche in esercizi finanziari successivi...

In relazione a quanto disposto nel primo comma potranno essere stipulati contratti aventi per oggetto opere o complessi di lavori la cui consegna ed esecuzione sia prevista in più esercizi finanziari. I pagamenti da corrispondere non potranno eccedere lo stanziamento di spesa iscritto nel singolo esercizio finanziario durante i quali viene eseguito il contratto.

L'onorevole Bastianelli ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

ART. 4.

« Alla commissione tecnica speciale sono devolute tutte le determinazioni, i pareri, consultivi o autorizzativi, anche se previsti da leggi speciali, ed attribuite ad organi dello Stato, di qualsiasi natura.

Alla commissione tecnica speciale è attribuita ogni competenza per l'esame e l'adozione delle varianti del piano regolatore portuale, necessarie in corso d'opera anche per la ricerca di maggiori fondali, e per la ristrutturazione dei cantieri navali riuniti, connessa o meno ad un bacino di carenaggio. Non sono ammesse varianti generali.

Le varianti eventualmente adottate sono approvate dal consiglio regionale con maggioranza di due terzi dei seggi attribuiti.

Questo emendamento s'intende precluso dalle precedenti votazioni.

Pongo quindi in votazione l'articolo 4.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

All'onere di lire 2 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio finanziario 1973, si fa fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

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

L'onorevole Lombardi, relatore per la IX Commissione, su conforme parere della V Commissione bilancio ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la data: « 1973 » *con la data*: « 1974 ».

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 con l'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Chiedo in caso di approvazione di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge e del disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico i risultati della votazione:

Proposta di legge MARZOTTO CAOTORTA: « Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (843):

Presenti e votanti	46
Maggioranza	24
Voti favorevoli	45
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Stanziamento di spesa per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona » (2067):

Presenti e votanti	46
Maggioranza	24
Voti favorevoli	45
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione per la IX Commissione:

Ascari Raccagni, Beccaria, Benedikter, Botta, Bottarelli, Busetto, Carrà, Castellucci, Ciaffi, Ciai Trivelli Anna Maria, Ciuffini, Cusumano, Degan, Federici, Ferretti, Fusaro, Giudiceandrea, Lapenta, Lombardi Giovanni, Luraschi, Mantella, Matta, Morini, Padula, Perrone, Piccone, Sabbatini, Sbriziolo De Felice Eirene, Strazzi, Tani, Todros e Vitale.

Hanno preso parte alla votazione per la X Commissione:

Baghino, Ballarin, Bogi, Catella, Ceravolo, Ciacci, Korach, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Piccinelli, Pumilia e Scipioni.

BECCARIA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta odierna.

(*È approvato*).

La seduta termina alle 13,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO