COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

47.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 425

Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

CALDORO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-*ter*);

MAROCCO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-*ter*);

CERAVOLO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-*ter*) . . 426

PRESIDENTE . . . 426, 427, 428, 431, 437, 448, 449, 454, 455, 457, 459, 460, 461, 462

BAGHINO 426, 427, 431, 437, 438, 441, 443, 448, 454, 457, 458, 460

CERAVOLO 447, 456

CUFFARO 445, 447

GATTO 461, 462

GUERRINI 436, 437, 438, 454

LUCCHESI 439, 443

MAROCCO, *Relatore* . . 428, 448, 455, 458, 461

MARZOTTO CAOTORTA 461

PANI 455, 457, 459, 460, 461, 462

PAG.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . 426, 437, 449, 455, 457, 458, 459, 460, 461

TAMBURINI 431

TOMBESI 434

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico, ai sensi dell'articolo 19, terzo comma del Regolamento, che su richiesta del gruppo del PCI il collega Baldassari è sostituito, per questa seduta, dal deputato Pucciarini.

Discussione delle proposte di legge: Caldoro ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-ter); Marocco ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-ter); Ceravolo ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-ter).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro, Colucci e Giovanardi: « Norme in materia di programmazione portuale »; Marocco, Piccoli, Bassi, Belci, Federico, La Rocca, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Piccinelli, Tombesi e Zoppi: « Norme in materia di programmazione portuale »; Ceravolo, Barca, Pani, Cuffaro, D'Alessio, Guerrini, Tamburini, Amarante, Bocchi, Casalino, Guglielmino, Marchi Dascola Enza, Ottaviano, Sarri Trabujo Milena: « Norme in materia di programmazione portuale ».

Ricordo che nella seduta di ieri l'Assemblea ne ha deliberato lo stralcio e l'assegnazione in sede legislativa.

Comunico che, in data 21 novembre 1978, la I Commissione affari costituzionali ha espresso il seguente parere:

« Parere favorevole, richiamando l'attenzione della Commissione di merito sull'opportunità:

di rendere più spedito il funzionamento di organismi come il Comitato nazionale dei porti e le conferenze organizzative portuali, che appaiono piuttosto macchinosi, complicati e pletorici quanto alla loro composizione; di prevedere termini più brevi per il pieno funzionamento degli organismi suddetti, e quindi per l'approntamento del piano portuale; di non attribuire ai presidenti degli organismi suddetti il doppio voto ».

Comunico inoltre che la V Commissione bilancio ha deliberato di esprimere parere favorevole al provvedimento in discussione.

Come i colleghi sanno, tale provvedimento è il frutto di un notevole lavoro di elaborazione svoltosi in sede di Comitato ristretto. Poiché esso giunge in discussione con notevole ritardo, si è raggiunto un accordo secondo il quale il suo esame proseguirà ad esaurimento, fino ad eventuale approvazione, a meno che non si renda necessario interrompere i lavori per la valutazione di eventuali emendamenti.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero fare presente, in relazione all'ordine dei lavori della Commissione, che nel pomeriggio di oggi sarò disponibile solo a partire dalle ore 17 poiché alle 16,30 sarà necessaria la mia presenza in Assemblea per rispondere a tre interrogazioni.

Desidero inoltre preannunciare che da parte del Governo sono stati presentati alcuni emendamenti.

BAGHINO. Devo fare presente, richiamandomi all'articolo 40 del Regolamento, l'opportunità di sospendere la seduta odierna perché, in base all'articolo 68 del Regolamento, dovrebbe essere stato già distribuito lo stampato del provvedimento, che invece al momento non esiste. Inoltre, non esistono i riferimenti agli articoli delle proposte di legge originarie, le quali restano assegnate alla Commissione in sede referente.

Devo ricordare poi che la nostra Commissione ha espresso parere favorevole al disegno di legge finanziaria condizionandolo al fatto che l'erogazione dello stanziamento per i porti sia legata alla costituzione del Comitato nazionale dei porti. Non sappiamo ancora, però, se tale condizione sia stata accolta dalla Commissione bilancio; e poiché tale condizione è collegata al provvedimento oggi in discussione, corriamo il rischio di approvare un prov-

vedimento scollegato con la legge finanziaria.

Infine, è opportuno acquisire, prima di proseguire nella discussione, i pareri delle Commissioni (soprattutto quello della Commissione lavoro) interessate alle implicazioni del provvedimento.

Non bisogna poi dimenticare che in sede di Comitato ristretto si è proceduto, senza grande entusiasmo devo dire, allo stralcio degli articoli relativi alla programmazione portuale da un altro importantissimo problema: quello delle gestioni portuali. Ritengo che quest'ultimo problema debba essere considerato anche sotto il profilo della partecipazione dei lavoratori alla gestione dei porti come ulteriore elemento di collaborazione di tutti i settori interessati all'andamento della vita dei nostri porti.

Questi sono motivi, a mio modesto avviso, che giustificherebbero la sospensiva, ma, poiché non intendo intralciare i lavori, ritengo che si possa arrivare a misure garantistiche, in modo che non solo la relazione che farà l'onorevole Marocco possa essere meditata, ma si possano anche conoscere gli sviluppi per quanto riguarda l'atteggiamento della V Commissione bilancio circa le condizioni poste dalla nostra Commissione nel parere sulla legge finanziaria. Inoltre, sarebbe utile conoscere su questo tema il parere delle altre Commissioni che sono chiamate ad esprimersi.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha esposto i contenuti di una questione sospensiva del dibattito, senza per altro formalizzarla; qualora egli ritenesse di formalizzarla, la porrei in votazione. Se invece la questione è solo all'attenzione dei colleghi, dal momento che investe questioni di carattere regolamentare darò io stesso una risposta. In primo luogo vorrei precisare che l'Assemblea ha assegnato ieri il provvedimento in sede legislativa; di conseguenza, anche se l'articolo 68 del Regolamento impone la stampa e la distribuzione di un progetto di legge nel più breve termine possibile, non vi sono stati margini materiali per avere oggi il provvedimento stampato. Inoltre, nel deferimento alla sede legislativa si fa preciso riferimento agli articoli stralciati.

Per quanto riguarda i pareri, trovandoci in sede legislativa, dal punto di vista regolamentare siamo obbligati a tener conto di quelli della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio che sono pervenuti; le altre Commissioni consultate, dal canto loro, hanno fatto scadere i termini prescritti senza esprimere parere.

Quanto alla legge finanziaria, noi discutiamo un provvedimento di riforma dell'ordinamento portuale e di programmazione, che può essere finanziato o no, ma questo è un argomento irrilevante dal punto di vista regolamentare ai fini della discussione del provvedimento stesso.

Non sono quindi nella condizione di sospendere la seduta. Se l'onorevole Baghino, tuttavia, pone la questione sospensiva in modo formale, non ho difficoltà a porla in votazione.

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, questo è affidato alla volontà della Commissione. Nella seduta di oggi ascolteremo la relazione e apriremo la discussione sulle linee generali. Poiché il Governo ha preannunciato alcuni emendamenti, sospenderemo la seduta per consentirne la valutazione, poi andremo avanti ulteriormente.

BAGHINO. Non intendo formalizzare, signor Presidente, la questione sospensiva, anche se la richiesta di trasferimento alla sede legislativa fa riferimento ad un testo che deriva dallo stralcio di alcuni articoli delle tre proposte di legge originarie, il cui titolo è: « Norme in materia di programmazione portuale »; si riferisce, cioè, ad un testo che non esiste sotto forma di stampato, come sotto la stessa forma non esistono i testi delle proposte di legge sulle quali è stato operato lo stralcio.

Comunque lascio al Presidente ed alla Commissione l'opportunità di valutare questa istanza che, anche se non forma-

lizzata, contiene elementi validi per essere tenuta presente nell'andamento dei lavori.

PRESIDENTE. La ringrazio.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Come relatore ho avuto modo di fare presente la genesi del provvedimento che è al nostro esame in diverse circostanze. Ci siamo rifatti ad un impegno che risale alla precedente legislatura e che successivamente si è riproposto in questa attraverso la presentazione di diverse proposte di legge. In questa circostanza, che mi auguro possa essere la fase conclusiva dell'avvio della riforma portuale, vorrei sottolineare che, nell'esecuzione dell'incarico a suo tempo affidatogli dalla Commissione di predisporre un testo unificato sulla base delle diverse proposte parlamentari in tema di riforma portuale, il Comitato ristretto si è scontrato innanzitutto con un problema di fondo: quello di cercare di rispondere ad una serie di esigenze e di urgenze diffusamente sentite e di dovere, al tempo stesso, delineare un quadro innovativo coerente in una materia estremamente articolata, anche per la straordinaria ricchezza delle sue implicazioni tecniche. Da un lato si trattava di perseguire il massimo dell'efficacia, dall'altro di ottenere il massimo dell'organicità. Si trattava di due obiettivi in linea di principio non certo contrastanti, ma di fatto improbabili ad ottenersi simultaneamente in un settore tanto complesso.

Non bisogna infatti dimenticare che, se è vero che la situazione e l'attività dei nostri scali marittimi suscitano critiche sempre più forti e motivate, ad unanime giudizio i più gravi inconvenienti dipendono dalla carenza, finora, di una vera e propria politica portuale. Si può dire che dall'Unità ad oggi vi sono stati via via vari interventi parziali, ma nessuno di essi si è inserito in una visione « strategica » della portualità nazionale.

Ciò naturalmente non è dovuto al caso, ma a ragioni obiettive, fra le quali si possono ricordare: l'alto numero dei porti italiani; l'eredità degli Stati pre-risorgimentali, che di per sé ha notevolmente ostacolato decise scelte di sviluppo; la conformazione geografica della penisola, dalla quale discende la ristrettezza degli spazi che frena in quasi tutti i nostri porti la crescita fisica resa necessaria dai traffici moderni; la molteplicità dei poteri in materia, che provoca frequenti disfunzioni e ritardi.

Tutto ciò va tenuto presente. Non ricordo questo per giustificare il ritardo con cui si è arrivati a prendere consapevolezza della problematica dei porti come « fatto globale » da parte della classe dirigente politica, come pure da parte delle componenti economiche e sociali. Desidero solo rendere conto della difficoltà di trattare concretamente tale problematica in una maniera adeguata alla sua dimensione ed ai suoi riflessi in un paese come il nostro, che via mare – ossia attraverso i porti – riceve circa il 90 per cento delle sue importazioni e spedisce quasi il 70 per cento delle sue esportazioni. Difficoltà accresciuta, poi, per il Comitato ristretto, tenuto a procedere su di una base operativa non del tutto libera perché condizionata dalle diverse proposte in esame e dal mandato di conciliarle per riscuotere il più largo consenso possibile fra i gruppi parlamentari.

L'aver verificato tale difficoltà nel corso di un lavoro che si ha coscienza di poter definire rigoroso, condotto per 18 mesi (in un periodo che ha conosciuto durissime prove politiche generali) sulla scorta di attente consultazioni con tutti i soggetti capaci di fornire un valido contributo di conoscenza e di esperienza, ha convinto il Comitato ristretto che convenga procedere con metodo sistematico ma anche realistico: e quindi porre a base della riforma portuale un principio di gradualità, essendo provata l'impossibilità di arrivare nel tempo breve a soluzioni insieme sodisfacenti e totali.

Non sorprenda, quindi, se il Comitato ristretto si presenta alla Commissione chiedendo che si operi uno stralcio rispet-

to ai contenuti originari delle diverse proposte di legge. I nodi principali da esse direttamente o indirettamente contemplati si potevano ridurre in sostanza ai seguenti: programmazione; classificazione; infrastrutture; gestioni; lavoro portuale. Tuttavia, mentre il primo – la programmazione – si presentava autonomo in grado sufficiente per una trattazione a sé, il secondo ed il terzo – la classificazione e le infrastrutture – finivano col dimostrarsi tanto intimamente collegati col quarto – le gestioni – da non tollerarla affatto; ed il quinto infine – il lavoro – risultava essere il punto forse più delicato e bisognoso di approfondimenti in tutto il suo spessore concettuale e pratico.

Naturalmente si è lavorato anche su tali punti oltreché sulla programmazione. Sono state considerate esigenze di carattere generale in ordine alle quali si sono cominciati a registrare significativi accostamenti di giudizio e di posizioni propositive.

Così, per quanto riguarda la classificazione, è stato riconosciuto che essa debba valere come strumento delle scelte programmatorie in quanto rivolta a definire il ruolo dei singoli porti in relazione a tali scelte. Analogamente, circa l'aspetto gestionale, si è affermata la necesità di arrivare a modelli adeguati alle diverse situazioni di fatto: salvo ad ogni modo il comune denominatore imprenditoriale degli enti di gestione, che dovrà salvaguardarli dalle inerzie e dalle diseconomie tipiche dell'involuzione burocratica. Così ancora, circa il lavoro si sono cominciate a valutare le interrelazioni di questo con gli altri fattori della funzionalità dei porti sotto il profilo sia dell'efficienza sia dell'incidenza sui costi del servizio portuale; ed a questo proposito si attende un utile contributo conoscitivo dai risultati dell'indagine sull'efficienza e sull'economicità degli scali, appunto, svolta recentemente dalla VIII Commissione del Senato. Tuttavia, ripeto, si trattava e si tratta di temi non solo di particolare rilievo politico-sociale, ma di grande consistenza tecnica, che richiedono di essere completamente messi a fuoco se non si vogliono compiere passi avventati.

Viceversa, sui vari aspetti della programmazione veniva formandosi, non senza uno sforzo di buona volontà da parte di tutti, un vasto consenso politico. Questi aspetti si concentravano nel riconoscimento dell'opportunità di dar vita ad un organismo rappresentativo di tutte le istanze di base della vita portuale, dotato peraltro di un potenziale tecnico idoneo a farlo fungere da momento centrale di elaborazione delle scelte legislative ed esecutive oggetto degli organi costituzionali. Tale riconoscimento veniva rafforzato dall'accordo sopraggiunto tra i sindacati ed il ministro della marina mercantile affinché il ministro stesso cominciasse col costituire per via amministrativa un organismo del genere, così da porre in essere, intanto, almeno un embrione di quello definitivo. Prospettiva da cui, fra l'altro, nasceva il rischio che il Parlamento venisse a trovarsi spiazzato rispetto ad un impegno che il Governo non poteva disattendere.

Ecco perché il Comitato ristretto si è convinto che convenga definire preliminarmente i termini della riforma con riguardo, appunto, alla programmazione portuale. È questo un risultato accettabile del lavoro svolto? Proprio per le ragioni accennate, crediamo di sì. È un primo risultato, certamente: non solo, il che è ovvio, non esaurisce la tematica della riforma, ma nemmeno anticipa le scelte relative agli altri nodi dietro visti. Tuttavia dispone l'introduzione di meccanismi utili anche prima che quelle scelte vengano effettuate, e idonei comunque a facilitarle. Serve inoltre ad impostare il superamento di quei limiti di visione e di azione che hanno finora impedito una strategia portuale, come dicevo all'inizio. È, quindi, un risultato che viene incontro ad una larga convergenza di punti di vista sia politici sia tecnico-operativi, conseguentemente a quel principio di realistico gradualismo che il Comitato ristretto ritiene il criterio di base della propria attività.

Oltre che accettabile, è anche un risultato compiuto in se stesso? Per le stesse ragioni sopra considerate, crediamo di no. Lo stralcio sottintende un preciso impegno di proseguire il lavoro, con lo stesso spirito di realismo e di collaborazione, per comporre le linee di un disegno unitario esteso via via a tutti gli altri nodi ancora da sciogliere. Con questo stralcio riteniamo di dare avvio alla riforma portuale nel modo più razionale e più aperto agli indirizzi che si vorranno prendere su tutti gli altri punti. Ma lo sforzo della ricerca di questi indirizzi è implicito nella configurazione stessa della parte programmatica che abbiamo definito.

Ci si può chiedere: e allora perché lo stralcio sulla programmazione portuale? Non era preferibile raggiungere un'intesa sull'intera materia prima di passare alla legge? Un settore la cui ultima legge organica risale al 1885 non poteva aspettare ancora un po' di tempo pur di arrivare ad una sistemazione totale? A queste domande crediamo di dover rispondere ancora no. E ciò sia perché in ogni caso, come ho detto, un organismo di programmazione sarebbe stato promosso amministrativamente; sia perché è proprio la avanzata obsolescenza degli istituti regolanti il settore a rendere assurdo qualsiasi ulteriore rinvio ed a spingere per il loro rinnovamento a partire dalle norme che disciplinano il formarsi delle decisioni inerenti allo sviluppo complessivo della portualità.

Tutto ciò precisato, passo all'esame del contenuto dei principali articoli dello stralcio, esame che sarà piuttosto succinto, giacché l'architettura del testo sembra abbastanza facilmente esplicativa circa il contenuto stesso.

Il testo consta di tre titoli: « Organi della programmazione portuale » (dall'articolo 1 all'articolo 9), « Strumenti della programmazione portuale » (dall'articolo 10 all'articolo 12), « Disposizioni transitorie e finali » (dall'articolo 13 all'articolo 16).

L'articolo 1 stabilisce le competenze del Ministero della marina mercantile nel campo della politica portuale e la partecipazione a tali competenze delle regioni, in quanto organismi fondamentali per la programmazione dell'uso del territorio e dello sviluppo economico.

L'articolo 2 individua il perno motore della programmazione portuale, presso il Ministero, nel nuovo organismo chiamato Comitato nazionale dei porti. Lo stesso articolo elenca in dettaglio i molteplici compiti del Comitato, fra i quali primeggia quello di elaborare il piano nazionale dei porti, che verrà trattato in seguito.

L'articolo 3 definisce la composizione del Comitato secondo un criterio che mira a conciliare la maggiore funzionalità possibile con la più vasta espressività di componenti, estesa dalle rappresentanze del Ministero e di altre amministrazioni interessate a quelle delle regioni, dei sindacati, dell'utenza, dell'Assoporti, fino a quella delle conferenze organizzative portuali, di cui dirò poi. Ad integrazione di tale espressività, l'articolo 4 dispone che alle riunioni del Comitato partecipano a titolo consultivo i presidenti degli enti autonomi portuali.

L'articolo 5 è particolarmente importante perché determina la struttura operativa e tecnica del Comitato. Stabilisce infatti che alle sue riunioni partecipano a titolo consultivo esperti di determinate discipline interessanti la sua attività e che tali esperti costituiscono un gruppo di lavoro permanente incaricato di svolgere le analisi, le istruttorie e le verifiche necessarie all'espletamento delle funzioni del Comitato. Vano sarebbe stato infatti postulare quelle funzioni senza preoccuparsi di farvi corrispondere, all'interno del Comitato, un coefficiente operativo adeguato.

L'articolo 6 regola la convocazione ed il funzionamento del Comitato, prevedendo la possibilità che esso interpelli qualsiasi organo della pubblica amministrazione, fermo restando l'obbligo di richiedere ad ogni singola regione marittima notizie di elementi economico-territoriali suscettibili di riflettersi sui rispettivi porti.

L'articolo 7 introduce le conferenze organizzative portuali. In numero di sei lungo la penisola e le isole, questi organismi si possono interpretare come corrispon-

denti periferici del Comitato, chiamati a collaborare alla redazione del piano nazionale dei porti ed in genere a tutte le scelte di rilievo per la politica portuale nazionale.

L'articolo 8 attribuisce alla composizione delle conferenze una larga rappresentatività delle componenti portuali e delle istanze territoriali e sociali locali, così da dare ai pareri ed alle indicazioni da esse forniti il massimo della attinenza alle situazioni ed alle prospettive di base. L'articolo 9 disciplina la loro convocazione ed il loro funzionamento.

L'articolo 10 illustra le funzioni e la consistenza del piano nazionale dei porti. Esso appare lo strumento capitale della politica programmata nel settore perché ha, innanzitutto, l'incombenza di determinare il ruolo e l'importanza dei porti, e quindi di indicare le priorità degli interventi, la ripartizione dei finanziamenti e, per ciascun porto, l'ammontare della spesa da porre a carico dei vari soggetti pubblici.

L'articolo 11 sottolinea il ruolo delle regioni nella definizione della politica portuale programmatica, prevedendo che quelle marittime elaborino un proprio piano regionale dei porti in conformità al piano nazionale e come sua articolazione.

L'articolo 12 stabilisce che il piano nazionale dei porti venga approvato dal Parlamento con apposita legge, che dispone anche le relative approvazioni di spesa. La proposta spetta al ministro della marina mercantile di concerto con i titolari degli altri dicasteri interessati, sentito il CIPE, in base alle indicazioni del Comitato nazionale dei porti.

L'articolo 13 impegna il ministro della marina mercantile ad insediare il Comitato entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge in oggetto. L'articolo 14 fissa il termine del decreto di approvazione del regolamento del Comitato. L'articolo 15 fissa il termine del decreto determinante la competenza territoriale, la sede delle conferenze organizzative portuali e la data della loro prima convocazione. Vale la pena di osservare che, in virtù della collegamento così stabilita, si ha la seguente concatenazione temporale: entro un trimestre dall'entrata in vigore della legge, deve avvenire l'insediamento del Comitato; entro un trimestre da questo fatto, deve aversi il decreto che definisce circoscrizione e sede delle conferenze; queste debbono essere insediate entro un trimestre dopo tale decreto; entro un anno dall'entrata in vigore della legge, poi, deve aversi il decreto di approvazione del regolamento del Comitato.

L'articolo 16, infine, fissa in 500 milioni di lire lo stanziamento di copertura delle spese di organizzazione e di funzionamento del Comitato e delle conferenze.

Risultano chiare, mi sembra, la coessenzialità delle varie parti dello stralcio e la complessiva rispondenza di esso alle finalità indicate. La concretezza delle sue determinazioni è nella conferma dell'intento realistico che ha ispirato il lavoro del Comitato ristretto; ritengo inoltre che rappresenti una traccia importante per il lavoro che resta da compiere lungo la strada di una riforma che, attraverso le innovazioni proposte, abbia il pregio di coinvolgere direttamente i protagonisti delle attività alle quali si applica.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua esauriente relazione. Colgo l'occasione per ringraziarlo, inoltre, del lungo lavoro che ha compiuto come relatore anche nell'ambito del Comitato ristretto.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

TAMBURINI. Desidero anch'io esprimere all'onorevole Marocco il senso di gratitudine del gruppo comunista per il lavoro di direzione che egli ha svolto nel Comitato ristretto e per la sua pregevole relazione.

BAGHINO. Ed anche per l'ottenimento dello stralcio della questione!

TAMBURINI. Sì, perché anche su questo il gruppo comunista esprime un giudizio complessivamente positivo. In primo luogo perché è il frutto di un lavoro collegiale della Commissione, di un'iniziativa cioè che ha avuto come premessa una vo-

lontà politica dei vari gruppi della Commissione ed in particolare della maggioranza parlamentare, che risale ad un impegno assunto nella precedente legislatura; direi che questo provvedimento è una vera e propria elaborazione legislativa della Commissione – non è necessario portare qui note di biasimo, ma certamente il Governo non ha brillato, durante i lavori del Comitato ristretto, né per la sua presenza né per il contributo che avrebbe dovuto dare nella fase di preparazione alla discussione in Commissione –; in secondo luogo perché questa discussione è stata preceduta da una notevolissima preparazione e consultazione con tutti i settori interessati ai problemi della politica portuale ed in particolare con le regioni, con i sindacati, con gli imprenditori pubblici e privati ed è stata preceduta anche dalle lotte e dalle posizioni dei lavoratori portuali e delle categorie più interessate nel corso della contrattazione per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro. In tal modo si sono superate notevoli difficoltà politiche e tecniche dando una spinta al lavoro legislativo del Parlamento, pur senza avere un preciso punto di riferimento stante l'arretratezza della legislazione e la presenza, in questo settore, di una molteplicità di poteri non coordinati e frammentari.

Indubbiamente anche la crisi economica, le modificazioni createsi nell'area del Mediterraneo, le innovazioni tecnologiche, la nascita del trasporto intermodale ed il costo del trasporto delle merci – specie in un paese come il nostro, che nel frattempo realizza il 90 per cento delle sue importazioni ed il 70 per cento delle sue esportazioni attraverso i porti – hanno reso più urgente la necessità di una nuova legislazione e la sua importanza economica nazionale.

A nostro giudizio, i principali punti che caratterizzano questo provvedimento sono i seguenti.

Innanzitutto con questo provvedimento si dà inizio, in sostanza, ad una tendenza all'unificazione delle competenze in un unico ministero. Almeno per quanto riguarda la programmazione portuale, infatti, le responsabilità sono chiaramente delineate nella competenza primaria del Ministero della marina mercantile. Rimane da risolvere il problema delle competenze per l'esecuzione delle opere marittime, ancora legate al Ministero dei lavori pubblici, nonché altri problemi i quali investono l'organizzazione dei porti, dalle capitanerie a tutta una serie di altre strutture.

Altro punto caratterizzante il provvedimento è la nascita del Comitato nazionale dei porti, che avrà il compito primario di orientare e programmare un piano nazionale dei porti, con il concorso attivo dei vari piani regionali dei porti e che tende a rovesciare la vecchia logica delle decisioni settoriali e delle spinte localistiche. Il piano nazionale dei porti, elaborato dal Comitato nazionale dei porti, viene adottato dal Ministero della marina mercantile dopo essere stato discusso ed approvato dal Parlamento. Decisivo è, a nostro avviso, il fatto che con il piano nazionale dei porti si compia la scelta del ruolo e dell'importanza dei diversi porti e quindi si indichino le priorità degli interventi e la ripartizione degli investimenti in un paese, come il nostro, dove l'esistenza di un numero rilevante di porti pone l'urgenza di procedere alla individuazione di sistemi portuali che non hanno avuto finora una particolare vocazione storica ma che, con le modificazioni intervenute in questi ultimi anni nella realtà nazionale ed internazionale, possono assumerla oggi. Mi riferisco in modo particolare alle zone del Mezzogiorno, le quali, essendo più vicine ai paesi emergenti che si affacciano sul Mediterraneo, offrono possibilità di interventi produttivi in questa sede. In tali zone potrà avere impulso l'industria cantieristica e potrà accrescersi il ruolo marittimo dei vari porti, sì da prefigurare la creazione di nuovi sistemi portuali nei quali concentrare le priorità degli interventi e dei finanziamenti.

Importante – anche rispetto al dibattito che si è svolto durante la Conferenza nazionale dei trasporti – è, inoltre, l'aver dato inizio ad una politica di investimenti, per i prossimi tre anni, di 750 miliar-

di di lire nel settore portuale. Tale somma, se spesa bene, potrà apportare un notevole contributo allo sviluppo della politica portuale del nostro paese.

Tra le varie attribuzioni assegnate al Comitato nazionale dei porti vi sono anche quelle relative al miglioramento del sistema integrato dei trasporti – collegando il sistema marittimo-portuale agli altri sistemi di trasporto – ad all'accrescimento dell'economicità e dell'efficienza delle gestioni portuali, le quali fanno tutto uno con la struttura complessiva delle grandi opere portuali.

Altro punto fondamentale del provvedimento in discussione è quello che riguarda i soggetti componenti il Comitato nazionale dei porti. La loro esistenza esalta, a nostro giudizio, la presenza del sistema pluralistico, nel senso che lo Stato, le regioni, i sindacati dei lavoratori, le rappresentanze delle categorie operative private e quelle delle categorie pubbliche formano un sistema i cui soggetti possono e devono far prevalere nel Comitato nazionale dei porti gli elementi di indirizzo e di programmazione fondamentali, compiendo uno sforzo sostanziale per una politica unitaria di tutto il settore portuale.

Le conferenze organizzative al livello dei sistemi interregionali rappresentano le strutture di base per una partecipazione articolata di tutti i soggetti i quali operano ed hanno interessi specifici o generali nei porti, anche in relazione all'uso del territorio, cioè al rapporto che vi deve essere tra il porto ed il territorio, per una politica di coordinamento di tutte le energie e le risorse disponibili; tale ruolo in questo campo viene affidato alle regioni, agli enti locali, ai sindacati ed agli operatori privati e pubblici.

Certo, può sembrare all'osservatore meno attento che il ruolo del Ministero della marina mercantile venga attenuato data la molteplicità di presenze qualificate nell'elaborazione di una nuova politica portuale; ma non è certamente così, anzi proprio questa pluralità oggettiva delle varie istanze di base comporta per il Ministero della marina mercantile un nuovo impegno più qualificato e di sintesi, un ruolo direttivo più alto e la necessità di portare avanti una politica programmata, unitaria ed efficiente in un quadro complessivo strategico che deve puntare a fare delle nostre zone portuali punti decisivi di sviluppo e di capacità imprenditoriali, di valorizzazione di tutte le forze pubbliche e private, per tendere ad una politica unitaria dei costi, eliminando gli sprechi e gli interessi corporativi e per far avanzare una politica competitiva sul piano internazionale. In sostanza occorre una programmazione unitaria più concentrata e, allo stesso tempo, occorre un'articolazione più democratica, cioè la ricerca di quella famosa sintesi tra l'efficienza e la democrazia; questi sono i due termini fondamentali di paragone su cui tutto il nostro sistema pluralistico deve sapersi sviluppare.

Credo che questo sia uno dei temi decisivi in politica economica, che può essere raggiunto nella politica che veda i vari soggetti protagonisti e il ruolo dello Stato più fermo e rigoroso, capace di dare ordine e sviluppo a tutte le risorse disponibili nell'interesse del paese. Certo non è una via facile. Il passaggio graduale ad un sistema di programmazione richiede, oltre al pluralismo e alla partecipazione come diffusione della democrazia, anche una più precisa e unitaria scelta dei contenuti. Notevoli saranno le resistenze, anche come retaggio di una politica del passato, che ha destinato a questo settore poche risorse, che poi sono state disperse in mille rivoli. È per questo che le forze politiche dovranno dimostrare, nell'elaborazione del piano nazionale dei porti, di essere forza di governo degli interessi fondamentali del paese.

Siamo cioè in un campo dove solo una grande unità di energie e di pluralismo può permettere di affrontare una programmazione capace di invertire la tendenza in atto e di modificare gli orientamenti e le resistenze, che sono spesso notevolissime, in un settore in cui ogni singolo porto ha una situazione ormai consolidata e nel quale spesso anche l'unità delle forze politiche e delle organizzazioni sindacali si muove su certe linee autono-

me, che talvolta sono contraddittorie. Si tratta di un sistema che evidentemente deve essere modificato, ed a tal fine occorre tutto il nostro impegno. In sostanza, dobbiamo avere come punto di riferimento la necessità di collocare i porti come punti decisivi dello sviluppo del sistema integrato dei trasporti, in una visione generale che faccia del trasporto merci un settore al servizio dei traffici in armonia con lo sviluppo industriale, agricolo e commerciale delle nostre regioni e del paese, nel quadro appunto di una politica di piano programmata che sarà in discussione nei prossimi mesi al Parlamento.

Certo, è necessario che alla testa di questa lotta democratica si trovi, come sempre, la classe operaia, affermando con più decisione il proprio ruolo ed esaltando sempre più gli interessi generali della società. In questo quadro occorre determinare un più preciso orientamento tra il ruolo specifico dei lavoratori che operano nei porti e quello delle categorie economiche, che possono e debbono trovare un loro spazio solo nella misura in cui vengano esaltate le loro capacità di programmazione e di rischio imprenditoriale. Deve essere invece condannata tutta quella fase di intermediazione, quindi non produttiva ma solo speculativa, che spesso ha contraddistinto la vita complessiva dei nostri porti.

È in questo quadro che esprimiamo un giudizio positivo sul testo unificato in esame, non solo perché abbiamo partecipato attivamente in sede di Comitato ristretto, ma anche perché esso è il frutto ormai consolidato – che deriva anche dall'altra legislatura – della necessità di andare ad una svolta in questo settore fondamentale.

Rimane la seconda questione che il relatore ha posto con sufficiente energia, cioè il problema delle gestioni portuali; tale problema comporterà ancora un impegno permanente e deciso del Comitato ristretto e della Commissione, nonché – spero – dello stesso Governo. Penso – e credo che il Presidente Libertini lo abbia già affermato una volta – che il Comitato ristretto rimanga in vita e prosegua nei prossimi giorni, una volta approvata la prima parte della legge, il proprio lavoro di ricerca e di impegno collegiale per la definizione della seconda parte del progetto di legge, che riguarda la questione delle gestioni portuali. Dovrà esservi l'impegno di tutta la Commissione e del Governo in particolare (che deve essere richiamato ad una maggiore partecipazione in sede di Comitato ristretto) in modo che questo risultato possa essere conseguito.

Ci avviamo verso l'approvazione di questa parte del progetto di legge con la consapevolezza che dobbiamo terminare questo lavoro in modo onorevole. È un impegno che assumiamo come gruppo e che tutta la Commissione dovrà ribadire con fermezza alla conclusione di questo dibattito. È con questo augurio e con questo auspicio che a nome del gruppo comunista esprimo parere favorevole all'approvazione della proposta di legge in esame. Il dibattito e le eventuali modifiche che si apporteranno a questa prima parte del progetto di legge rappresenteranno un altro contributo di tutti i gruppi che hanno lavorato alla stesura del testo in esame.

TOMBESI. Desidero anch'io esprimere il più vivo ringraziamento al relatore per la sua relazione così esauriente, ma desidero anche esprimere, in questo momento conclusivo di una tappa significativa di questo progetto di legge, un ringraziamento al Presidente della Commissione, che ha tenacemente perseguito lo scopo di arrivare all'approvazione del provvedimento, favorendo tutte le più ampie consultazioni e tutti i dibattiti possibili. Desidero anche ringraziare il Governo, il cui atteggiamento credo di dover interpretare come un atteggiamento rispettoso del lavoro che autonomamente il Parlamento svolgeva. Questo fatto ha una riprova nell'atteggiamento che il Governo ha tenuto in occasione dell'emendamento alla legge finanziaria, che è stato accolto dal Governo stesso e che certamente non poteva essere visto se non da questo punto di vista. Mi pare che sia un titolo di merito il fatto che il problema della politica portuale sia

stato inserito nel più ampio contesto del riordino organico dell'intero settore dei trasporti.

Il settore portuale certamente si trova oggi in condizioni critiche. Da una parte vi sono i criteri superati di una classificazione portuale che ha finito col creare una giustificazione per la distribuzione di finanziamenti al di fuori di un'organica visione degli interessi prioritari del paese. Dall'altra parte vi è l'impossibilità degli enti e delle autorità preposte alla gestione portuale di poter operare adeguatamente, sia per i limiti dei mezzi disponibili, sia per l'insufficiente autonomia di cui dispongono.

Questi fatti – oltre a quelli evidenziati con molta acutezza dal relatore – hanno determinato una situazione estremamente critica, di fronte alla quale emergono oggi eventi importanti, come la riapertura del canale di Suez ed il forte sviluppo dei rapporti commerciali con i paesi del bacino del Mediterraneo – in particolare con quelli produttori di petrolio – i quali sono proiettati verso un'industrializzazione accelerata. Si assiste pertanto, sotto la spinta dei paesi del terzo mondo, e con il prossimo ingresso nella Comunità economica europea della Spagna e della Grecia, ad uno spostamento nell'area mediterranea del baricentro europeo. Tutti questi fatti imponevano ed impongono la necessità di affrontare il problema portuale in un quadro in cui gli interventi normativi e finanziari seguano una logica che consenta di discostarsi definitivamente da concetti di interventi puntiformi, tali da provocare uno sventagliamento di finanziamenti, i quali significano anche irrazionale impiego delle limitate risorse nazionali e, in ultima analisi, inadeguatezza del sistema.

Senza affrontare i problemi relativi al riordino dei sistemi portuali, i quali sono molto complessi, il testo unificato in discussione ne affronta il principale e prioritario: quello della programmazione. Al momento di affrontarlo, però, è necessario ribadire l'urgenza anche degli altri problemi ed in particolare di quello delle gestioni portuali (con gli altri problemi connessi) e di quello del lavoro portuale, nonché la nostra volontà di cercare di dar loro soluzione quanto prima, sulla base delle proposte di legge presentate al Parlamento e di quelle utilizzate per effettuare lo stralcio relativo alla programmazione portuale. Inoltre, deve essere auspicato da tutti noi che continui quella collaborazione tra tutte le forze politiche, che ha consentito di elaborare il testo oggi in discussione e per la quale i parlamentari si sono preoccupati di dare un contributo non già di posizioni precostituite o di schemi astratti bensì di convinzioni, maturate anche a livello personale, e di buon senso. Va pure ricordata la collaborazione delle categorie economiche interessate e dei sindacati, i quali hanno occupato tempo e spesso fatica dando al loro apporto un contenuto molto costruttivo.

Nell'esprimere un giudizio sul complesso del testo in discussione va rilevato che, anche se per certi aspetti risente dell'esigenza di conciliare preoccupazioni diverse, esso è, nell'insieme, un progetto articolato di riforma che focalizza il tema di una nuova politica portuale nella quale devono trovare spazio, armonizzandosi tra di esse, l'esigenza della partecipazione democratica e quella dell'efficienza e della produttività. A realizzare questa nuova politica è chiamato il ministro della marina mercantile, insieme al Comitato nazionale dei porti che diviene l'organo il quale elabora la programmazione portuale. A comporre tale organo, che dovrà consentire di affrontare la politica portuale in una visione unitaria e nella prospettiva nazionale, sono chiamati i titolari delle direzioni generali interessate del Ministero della marina mercantile e degli altri ministeri competenti, nonché i rappresentanti delle regioni, dei sindacati e degli utenti dei porti: si tratta pertanto di un organo ampio e rappresentativo degli interessi del settore portuale. Accanto ad esso dovranno operare le conferenze organizzative portuali. Non v'è dubbio che esse, in numero limitato, servano a raccordare le esigenze tecnico-economiche dei vari porti con quelle prioritarie nazionali.

Può sorgere, a questo punto, qualche perplessità sul costo, anche in termini di tempo e, in ultima analisi, di efficienza,

di questa articolazione periferica. D'altra parte non vi è dubbio che lo sforzo unificatore e razionalizzatore della nuova politica portuale darà buoni frutti anche nella misura in cui esso troverà, nella periferia, collaborazione e comprensione.

Altro obiettivo che si intende raggiungere con questo provvedimento è quello di indicare i compiti, i limiti e le finalità che il comitato programmatore deve porsi. Tra di essi mi pare debba essere sottolineata positivamente l'attenzione riservata al traffico internazionale nei porti, che è portatore di molta ricchezza al paese e che per questo motivo è insidiato dalla concorrenza di alcuni porti stranieri. L'attenzione che anche la CEE riserva ai porti, i quali sono soggetti alla concorrenza da parte di quelli dei paesi extracomunitari, e la prospettiva che anche la Comunità cerchi di definire una propria politica portuale confermano la valutazione positiva dei compiti che spettano al Comitato nazionale dei porti in ordine alla definizione della politica portuale.

Questo provvedimento potrà funzionare se sarà sostenuto da mezzi finanziari adeguati. Di qui la preoccupazione di reperire, congiuntamente all'approvazione del provvedimento stesso, un congruo stanziamento per le opere portuali. Il disegno di legge finanziaria, infatti, ci avrebbe fatto correre il rischio, se non fosse stato accolto un emendamento del gruppo della democrazia cristiana, di vedere vanificato il lavoro svolto. Senza questo provvedimento di programmazione continuerebbero inevitabilmente i finanziamenti a pioggia su tanti porti; tali finanziamenti, per la loro esiguità, non risolverebbero i problemi dei singoli porti, specialmente di quelli più importanti.

Questo provvedimento avrà bisogno di tempi lunghi per divenire pienamente funzionante – di qui il parere espresso dalla I Commissione, che va considerato con attenzione – perché di tempi lunghi si avrà bisogno per la costituzione degli organi da esso previsti.

Ci auguriamo che i tempi di realizzazione siano i meno lunghi possibili, anche perché il problema più urgente per i nostri porti è quello di scegliere il modo in cui concentrare gli investimenti. Non sarà cosa facile dal momento che vi sono situazioni precostituite – il relatore ha fatto cenno ai precedenti storici della nostra portualità – così come vi è l'ambizione, comprensibile anche se non sempre accettabile, di troppi scali marittimi di svilupparsi perché purtroppo sono state fatte molte promesse a troppi porti e perché molte sono le spinte particolaristiche da parte di coloro i quali – come abbiamo potuto constatare durante le nostre consultazioni – soltanto astrattamente consentono sull'esigenza di razionalità e di concentrazione nell'impiego dei finanziamenti disponibili.

Con questo provvedimento il Parlamento, in ogni caso, non solo vincola in modo preciso le modalità di intervento nei porti, ma anche dà un indirizzo per la spesa. Pertanto, nelle more della sua approvazione ed entrata in vigore, il Governo non può non tenere conto di tale indirizzo. Mi riferisco in questo momento alla prima *tranche* di finanziamento prevista nella legge finanziaria.

Riaffermando l'importanza di questo programma portuale, la positività dell'impegno delle forze politiche, la speranza che le preoccupazioni non finiscano con l'essere una remora per l'efficienza, ribadendo la validità delle indicazioni che sono state poste nel programma, confidando che si possa giungere, anche attraverso scelte adeguate ad una politica portuale che consenta decisioni coraggiose nei finanziamenti, e auspicando che rapidamente e con lo stesso spirito si affrontino tutti gli altri problemi del settore portuale, esprimo il mio voto favorevole al testo che ci è stato proposto e mi auguro che anche l'altro ramo del Parlamento voglia provvedere sollecitamente alla sua approvazione.

GUERRINI. Il gruppo comunista ha già motivato il parere favorevole sul provvedimento all'ordine del giorno nel testo predisposto dal Comitato ristretto e che il relatore ha ampiamente illustrato in maniera persuasiva. Tuttavia, vorrei affrontare un punto particolare che riguarda non tanto questo provvedimento in sé, ma in generale il nostro modo di operare. A

me sembra che con il testo in discussione e con i lavori svolti in Commissione, si sia riusciti a coniugare il concetto di emergenza, che sta alla base della maggioranza che sostiene il Governo, con l'esigenza di risolvere al più presto i problemi che assillano il paese.

Ci si chiede a questo punto come il Governo viva tale emergenza e come intenda risolvere, appunto, il rapporto tra la necessità di intervenire con urgenza e la scelta programmatica che è alla base del provvedimento in discussione.

A me sembra che la nostra Commissione abbia già dato una prima risposta a tali interrogativi con il parere unanime espresso in merito alla legge finanziaria, nel senso che il momento particolare che stiamo attraversando deve essere vissuto non in modo schizofrenico, ma con interventi anche immediati del Governo sulle opere urgenti, le quali, però, abbiano un riferimento che ci garantisca dal pericolo di ulteriori interventi « a pioggia », che ricordava poc'anzi il collega Tombesi. In particolare abbiamo detto che tutti gli interventi devono essere fatti nel pieno rispetto degli articoli 6 e 8 della legge n. 366. Ciò è necessario al fine di non avere da un lato la programmazione e dall'altro una politica di interventi che possano contraddire quella stessa volontà programmatoria. Il Governo ha la responsabilità di attuare le leggi, a noi compete la responsabilità di controllare se l'indirizzo dato alle leggi è conforme e leale nei confronti della maggioranza.

Accanto a tutte queste considerazioni, vi sono alcune dichiarazioni alla stampa di uomini politici responsabili, che hanno parlato di un «piano ponte» per un onere complessivo di 400 miliardi di lire per opere portuali già iniziate ma non ancora ultimate.

Ora, di questo intervento si è parlato in varie parti d'Italia e sulla stampa, senza mai assumere, su questo punto, una posizione di chiarimento o anche di contestazione di certe voci che venivano portate avanti, nel paese, da parte dei responsabili del Governo: e tutto questo ci preoccupa.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Abbiamo assunto quell'atteggiamento per serietà, perché si trattava solo di indiscrezioni.

GUERRINI. Infatti ho parlato di voci sulla stampa e di dichiarazioni di uomini politici « responsabili » che hanno parlato, che hanno assunto iniziative anche importanti in alcune città d'Italia, senza che mai fossero fatte delle precisazioni da parte del Governo.

Ora, il sottosegretario afferma che si trattava di voci, di indiscrezioni che il Governo – non ritenendole serie – non ha creduto di dover smentire; però, onorevole sottosegretario, quelle voci riguardavano uomini responsabili del Governo e quindi erano qualcosa di più di semplici indiscrezioni.

Anche il concetto delle opere iniziate e non ultimate, se è compreso in quel riferimento che io ho ricordato precedentemente, ha un senso; se invece rappresenta un momento di continuità con gli intreventi « a pioggia », da tutti criticati, con le particolari esigenze più o meno politiche, di questo o di quell'uomo politico, il discorso cambia. Quando si elabora una seria politica di programmazione, stabilire che le opere iniziate debbano essere tutte ultimate mi pare che, al limite, significhi proprio andare contro il concetto stesso di programmazione: infatti, se vi sono delle opere iniziate e non ultimate che non procedono nella direzione voluta da noi, ai fini di una politica di programmazione portuale che non sia a detrimento di una presenza italiana qualificata in questo settore, debbono essere interrotte.

BAGHINO. E il danno che deriverebbe da questa interruzione ? Le opere iniziate si fermerebbero in attesa della decisione del Comitato: sarebbe un guaio enorme !

GUERRINI. Per le opere iniziate che abbiano una loro validità, opera la legge n. 366.

PRESIDENTE. La questione in realtà è stata già risolta dalla nostra Commis-

sione con il parere che è stato approvato all'unanimità sulla legge finanziaria.

GUERRINI. Volevo dire che il problema è quello di stabilire se stiamo andando verso un cambiamento, oppure se continuiamo ad operare come per il passato. Tutto ciò apre anguste prospettive di Governo e varchi ad un modo clientelare di fare politica.

Vorrei ora riferire una mia esperienza non per difendere gli interessi particolari della mia città, ma per illustrare il modo in cui si è operato in questo periodo. Tempo fa venni convocato dal Comitato del porto di Ancona: ebbene, quella riunione fu aperta con espressioni di ringraziamento nei confronti del ministro degli esteri e del senatore Trifogli, e non per questioni attinenti alla stipula di trattati internazionali, ma perché la somma di 6 miliardi e 200 milioni (su uno stanziamento di 400 miliardi) assegnata alla città di Ancona nell'ambito del piano-ponte sul quale starebbe lavorando il Ministero della marina mecantile, d'intesa con il dicastero dei lavori pubblici, era stata portata a 9 miliardi e 200 milioni. Ecco in quale modo ci si può esprimere: « Saputo che era stata assegnata la somma di 6 miliardi e 200 milioni, si è consultato subito l'ufficio delle opere marittime per conoscere se tale somma era sufficiente a completare le opere previste dall'originario piano di attuazione previsto dalla legge speciale per Ancona. Conosciuto che tale somma non era sufficiente e che occorrevano altri 4 miliardi e 800 milioni » – è il senatore Trifogli che parla – « ho messo sotto pressione la Presidenza del Consiglio, il ministro della marina mercantile, il ministro dei lavori pubblici e si è avuto quindi modo di ottenere altri tre miliardi ».

In quella sede, dopo aver illustrato i lavori della Commissione e chiarito a che punto fosse l'intesa fra le forze politiche impegnate nella discussione sulla programmazione portuale, e quali fossero i nostri intendimenti e l'indirizzo programmatico del Governo, mi sono sentito assalire da un discorso « localistico » che non risolveva il legittimo interesse della città e del porto Dorico nel quadro delle necessità nazionali, ma nella logica del Santo protettore e non invece del sacrosanto riconoscimento della secolare funzione del porto di Ancona e dei suoi diritti.

Ora, onorevole sottosegretario, a me pare che questo non sia un modo corretto di governare e di fare politica; non è questo un modo di operare che si richiami alla situazione di emergenza e all'impegno comune che dobbiamo affrontare per risolvere i problemi del paese: quello, cioè, di dare serietà all'azione del Governo. Su tale questione, io vorrei che nella replica l'onorevole sottosegretario mi desse una risposta precisa. Non è giusto, infatti, che venga portata avanti una tesi secondo la quale il Governo avrebbe stabilito una ripartizione dei fondi talé da disconoscere i diritti della città di Ancona che, poi, sarebbero stati riconosciuti per l'intervento del ministro degli esteri e del senatore Trifogli: ma il Governo su quale base avrebbe formulato quell'ipotesi di stanziamento ? E su quali basi, in seguito, avrebbe accettato di modificarlo e, per giunta, in rapporto alle ricordate pressioni ?

BAGHINO. Evidentemente il Governo ha elaborato un progetto, dal momento che ha inserito nel bilancio e nella legge finanziaria un fondo di 250 miliardi a favore del settore.

GUERRINI. Voglio dire che si è determinata una situazione in base alla quale il Governo opera in seguito ad interventi di questo o di quel personaggio politico, e non in base ad un concetto per cui la programmazione abbia un senso e non soltanto un suono. A me pare, inoltre, che quando vi sono queste voci, sia necessario che il Governo le prenda in considerazione con serietà ed esprima la sua opinione al riguardo, perché altrimenti quelle stesse voci a certi livelli assumono valore di verità.

Vorrei dire che l'emergenza – che noi viviamo pienamente in questa Commissione per il lavoro e per l'impegno che abbiamo assunto – deve essere vissuta con serietà dalle forze politiche e particolarmente dal Governo. Quindi una precisazione è opportuna. Certo è che questo episodio, insieme con tanti altri (come ad esempio quello di certi brevetti un po' beffardi che vengono dati in questi giorni) fa pensare, più che a un Governo che pensi all'emergenza, ad un Governo « giocherellone ».

LUCCHESI. Pare che siamo giunti ormai alla fase di un lavoro importante, che ha tenuto impegnato il Comitato ristretto per un lungo arco di mesi. Ritengo anch'io che si debba ringraziare prima di tutto il relatore, onorevole Marocco, per il modo puntiglioso e puntuale con il quale ha portato avanti il suo compito e per l'impegno dimostrato in questa particolare evenienza.

Il ruolo che i porti assumono nell'economia di un paese marittimo come l'Italia, per la sua particolare configurazione geografica e le sue particolari capacità industriali e commerciali, è indiscutibilmente un ruolo fondamentale. Ne sono interessate direttamente e indirettamente la quasi totalità delle importazioni, in primo luogo delle materie prime, e oltre la metà delle esportazioni, e quindi in generale la nostra struttura economica.

Queste valutazioni, ormai note ed accettate nell'opinione comune di tutti, sono state del resto confermate e richiamate nell'ampio dibattito che su questi temi vi è stato dentro e fuori dal Parlamento. Quest'ultimo in particolare ha ritenuto, con varie iniziative, di dedicare al problema dei porti marittimi un'attenzione raramente constatata in relazione all'esame di altre problematiche. Mi riferisco alle indagini conoscitive sulle gestioni e sulle strutture portuali promosse dal Senato della Repubblica e dalla Camera dei deputati, nonché, ovviamente, alla presentazione di una serie di proposte di legge sull'argomento, oggi al nostro esame definitivo, anche se riguardanti parzialmente la materia. Mi riferisco alla consultazione che vi è stata tra i vari livelli istituzionali ed alla scelta che è stata fatta da questa Commissione, che io ritengo sia importante e che debba essere sottolineata positivamente. Intendo anche parlare delle « tavole rotonde », degli incontri, delle conferenze che si sono succeduti in questi anni un po' dappertutto all'interno del paese, in uno sforzo di sensibilizzazione e di riflessione che ha provocato anche ripensamenti e mutamenti di posizione rispetto a certe ipotesi iniziali, rispetto a posizioni in passato ancorate rigidamente in difesa dello *status quo*. Ed è stato questo un motivo di conforto per tutti noi per proseguire nell'azione intrapresa.

In questa situazione di progressiva maturazione ritengo che il Governo abbia agito saggiamente non presentando al Parlamento un proprio disegno di legge, consentendo un'elaborazione ed una valutazione autonome del Parlamento e lasciando maturare soluzioni tecnico-operative verificate concretamente in un continuo confronto con la realtà portuale italiana.

È del resto noto che il Comitato della X Commissione trasporti nell'elaborazione di un testo unificato, che muove delle proposte di legge sopra richiamate, ha incontrato non poche difficoltà. Le valutazioni discordi che vi sono state sono state superate cercando di guardare più al nocciolo del problema che agli aspetti particolari e marginali. È ora necessario cogliere e puntualizzare gli aspetti innovativi di quanto è stato fatto finora in questo momento, in modo da renderli evidenti ed immediatamente confrontabili con la situazione reale del paese nel settore portuale, sì da rendere le scelte fatte operative dal punto di vista tecnico-istituzionale.

Se l'indirizzo su cui si vanno ancorando le prospettive di evoluzione dell'intero ordinamento è, come credo, quello della pianificazione strettamente correlata con esigenze di settori fortemente ed esplicitamente integrati, mediante una previsione allargata e in coerenza con la programmazione generale, è allora chiaro che la linea di tendenza è quella di un confronto continuo circa le effettive possibilità tecniche

ed economiche del settore tra i vari livelli istituzionali, oggettivamente interessati alla problematica in esame.

È chiaro inoltre che, sulla base della normativa che discende dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616 e dalla legge n. 382, occorre agganciare in forma nuova e moderna tutti gli interventi che direttamente coinvolgono l'assetto e l'utilizzazione del territorio ad una forma programmata di cooperazione tra Stato, regioni ed enti locali. Mi riferisco cioè alla salvaguardia delle esigenze tecniche, operative ed economiche dell'assetto portuale. Proprio per non pregiudicarne l'equilibrato sviluppo, si collega al metodo programmatico, proposto nell'elaborazione parlamentare, una metodologia che si pone l'obiettivo indispensabile e forse insostituibile di conciliare i conflitti e di sanare i vuoti normativi e operativi, in una visione d'insieme che sia di interesse nazionale.

Per queste ragioni e per quelle puntualmente ricordate dal relatore (tra cui l'importante fatto che sia intervenuta un'intesa tra il Governo e le organizzazioni sindacali), si è arrivati ad una definizione preventiva della materia relativa alla programmazione portuale, ritenendo che scelte di fondo in questo settore non siano più dilazionabili. Ritengo, d'altra parte, che con altrettanta chiarezza debba essere sottolineata oggi l'esigenza (cui del resto hanno fatto riferimento anche i colleghi che sono già intervenuti) che la definizione della restante materia al nostro esame non possa essere ulteriormente disattesa e rimandata nel tempo. Soprattutto il problema delle gestioni portuali – sul quale, com'è noto, vi sono ancora dei punti di contrasto e dei nodi da sciogliere – dev'essere affrontato dalla Commissione con prontezza ed efficacia.

È, quello oggi in discussione, un provvedimento certamente utile ma incompleto. Pertanto ritengo che per il lavoro che abbiamo da compiere nelle prossime settimane e nei prossimi mesi potrà tornare in qualche modo utile e positiva anche l'indagine conoscitiva sulle strutture portuali, di recente condotta a termine dall'VIII Commissione permanente del Senato, al fine di ottenere un'analisi della situazione che sia rispondente alla realtà delle strutture portuali italiane.

Vi sono problemi di priorità alla nostra attenzione: per questo devo sottolineare l'importanza della seduta di questa mattina, che costituisce, anche rispetto ai successivi adempimenti derivanti dal lavoro fin qui compiuto, un terreno di verifica, di confronto e di convergenza di opinioni che rende forse più facile lo scioglimento dei nodi che ancora sono alla nostra attenzione ed il superamento delle difficoltà che ancora si frappongono alla nostra azione.

Con questo provvedimento si spera – credo sia una speranza qui generalmente condivisa – di suscitare anche un diverso interesse generale, del Governo, delle forze politiche e dell'opinione pubblica verso problemi i quali troppo spesso sono stati relegati al fondo delle scale di priorità nel nostro paese. Desidero riferirmi ad un aspetto concreto, sul quale riconduciamo molti dei nostri discorsi e molte delle nostre analisi. Leggevo non più tardi di ieri sulla stampa specializzata, riguardo al tema degli interventi governativi nella problematica portuale, che tutto quanto è stato speso, in termini di denaro, per i porti italiani dal dopoguerra ad oggi è inferiore a quanto il governo olandese ha dedicato alla sola struttura portuale di Rotterdam. Spero che questo esempio valga a determinare un momento di riflessione su quanto di errato, rispetto ai problemi portuali, è alle nostre spalle.

Ritengo che è, forse, anche in relazione al dibattito che si è svolto all'interno del Comitato ristretto ed al fatto che si è cercato di fare il punto sui problemi per come venivano maturandosi di momento in momento, che l'attenzione della pubblica opinione a questi problemi è stata viva, che si è potuto parlare in termini non parziali, nel corso della Conferenza nazionale dei trasporti, dei problemi relativi allo sviluppo portuale in Italia e che – mi riferisco all'intervento dell'onorevole Guerrini – le ipotesi triennali delle quali si è parlato sono passate da una previsione di interventi irrisoria ad una certo non

sodisfacente ma in qualche misura più adeguata alle esigenze delle nostre strutture portuali.

Non credo che sia opportuno entrare, in questa sede, nel merito dei problemi che formano oggetto dell'elaborazione attualmente al nostro esame poiché essi sono stati già abbondantemente esaminati dal Comitato ristretto, e verranno, in parte, affrontati nuovamente nel corso dell'esame degli articoli e degli emendamenti che sono stati preannunciati. Tuttavia, credo che sul testo al nostro esame si debba dare un giudizio positivo. Non è certamente un testo perfetto: il fatto che al suo interno siano confluite opinioni, interessi ed aspettative diversi lo ha reso non proprio perfetto. Ritengo tuttavia che esso risponda alle esigenze che sono alla nostra attenzione.

Sono state sollevate delle obiezioni, le quali sono state qui ricordate stamattina dal Presidente Libertini. In particolare si è obiettato che vi sarebbe una certa pesantezza nella composizione degli organi da istituire.

Devo rispondere che non condivido tale tipo di obiezioni; e lo affermo anche sulla base del confronto che si è avuto all'interno del Comitato ristretto su questa materia. Alla fine si è trovata una soluzione mediana che credo consenta a tutti gli interessati di portare all'interno dei singoli organismi il proprio bagaglio di esperienze o di opinioni nella maniera migliore possibile. Questo nostro lavoro – come è stato del resto sottolineato – insiste su una problematica generale in fase di evoluzione: il previsto allargamento della CEE; il rilancio della funzione di tramite dell'Italia verso i paesi del terzo mondo, rinnovata di recente – credo lo si debba ricordare – da un impegno positivo del Governo in questa direzione ed anche da missioni all'estero dei rappresentanti del Governo, con particolare riferimento all'azione condotta dal Presidente del Consiglio e dal ministro degli esteri nelle settimane passate. Vi è stata inoltre – come è stato sottolineato – una certa puntuale insistenza, portata avanti con fermezza soprattutto dal Presidente Libertini, per superare gli ostacoli di natura meramente formale. Ritengo che tale insistenza si sia rivelata giusta e puntuale se ci ha condotto, oggi, alla discussione finale del testo unificato, che rappresenta uno dei punti qualificanti della nostra attività durante la presente legislatura.

Credo che da parte nostra debba venire l'auspicio che questa nostra opera venga rapidamente completata con una azione, ferma e puntuale come nel passato, di ricerca di punti di concordanza tra le varie forze politiche.

BAGHINO. Il provvedimento in discussione è, come tutti i provvedimenti di carattere generale, « ritardato ». Mi riserverò, in successivi interventi, di leggere alcuni passi del dibattito svoltosi alla Camera il 22 maggio 1974 a proposito di quella che poi è diventata la legge n. 366. Ebbene, ricordo che, come relatore di minoranza, citai in quell'occasione alcuni brani degli interventi degli oratori della maggioranza, tutti di assoluta critica, nessuno escluso.

Il risultato fu il 99 per cento di critiche e l'1 per cento di adesioni. Tutti ritenevano il provvedimento insufficiente: si trattava di 160 miliardi, che avevano un certo significato poiché vi era un'altra maggioranza, a condizione che si predisponesse un piano dei porti per il quale fosse stabilita anche la data di scadenza (1975). Poi vi fu la chiusura anticipata della legislatura e dopo le elezioni si costituì una nuova maggioranza con nuove impostazioni, per cui ancora oggi, di fronte ad un provvedimento della portata come quello di cui stiamo discutendo, ci sentiamo dire che ancora manca qualche consenso.

Le mie critiche, tuttavia, non sono soltanto rivolte agli avvenimenti passati, ma anche, sia pure in minima parte, al provvedimento che abbiamo di fronte, verso il quale il gruppo del movimento sociale italiano destra nazionale non ha alcuna volontà ritardatrice. Se solo l'avesse avuta, infatti, non avrebbe dato il suo assenso alla discussione in sede legislativa.

Ciò che io dissi come relatore di minoranza in occasione della discussione sulla legge n. 366 nel maggio del 1974, fu che bisognava stabilire un coordinamento per cui, prima di parlare dei 160 miliardi, del credito navale agevolato, del finanziamento alla cantieristica, sarebbe stato necessario ammodernare e normalizzare i vari servizi portuali.

Pertanto, un comitato di coordinamento, così come è previsto da questo provvedimento, dovrà prima di tutto preoccuparsi di conoscere la situazione strutturale dei porti, che sarebbe già stato possibile acquisire se l'VIII Commissione permanente del Senato ci avesse fatto pervenire i risultati dell'indagine conoscitiva che ha svolto su tale tema. Tra l'altro, la visita dei colleghi senatori in molti porti italiani è stata incentrata soprattutto sulle condizioni dei porti, ma limitatamente alle banchine o alle gru, come quella gigantesca che è stata acquistata dal Consorzio del porto di Genova e che è rimasta inattiva ed inutilizzata per i contrasti sorti tra gli operatori del consorzio stesso e gli utenti.

Invece, è necessario studiare attentamente l'*hinterland*, di cui solitamente non si parla e non si discute. Non possiamo da una parte affermare che bisogna concentrare il più possibile il settore dei trasporti e dall'altra non preoccuparci minimamente delle vie di comunicazione viarie e ferroviarie senza le quali qualsiasi porto diventa asfittico e non competitivo. La mancanza di competitività è appunto uno degli aspetti negativi che caratterizza i nostri porti. Sappiamo tutti che molte aziende del nord preferiscono utilizzare i porti del nord-Europa per i loro commerci, invece di avviarli verso Genova o Livorno.

A proposito di questi porti, in questo provvedimento si parla di coordinamento regionale dei porti e ci sono voluti oltre sei anni perché si desse il via ad un progetto dell'Italimpianti in merito al coordinamento per l'interdipendenza dei porti liguri. Tuttavia, esso ancora non ha avuto attuazione, perché non si sa come realizzarlo e perché si è in attesa della legge che stiamo per approvare.

Il coordinamento porta ovviamente alla specializzazione che, a sua volta, comporta un equilibrio tra i vari porti, in modo da impedire quella concorrenza e quei metodi di utilizzazione delle compagnie portuali che sono la causa prima degli squilibri che sempre più si registrano.

Ci domandiamo se l'approvazione di questo provvedimento non rappresenti da parte del Governo un tentativo di scaricare le proprie responsabilità sul Parlamento. Il rischio esiste. Io, per esempio, trasferirei il primo capoverso dell'articolo 2 all'articolo 3. Ma (ed ecco il punto più importante) noi che cosa abbiamo fatto? Siamo partiti da alcune proposte di legge che rispecchiavano le istanze di tutti gli utenti, di tutti i lavoratori dei porti, di tutti gli italiani che hanno qualche cognizione in materia, e del legislatore nelle varie sedi (infatti il testo è stato sostenuto alla Camera, al Senato, in Commissione, in Assemblea, eccetera).

Sistemare l'organizzazione portuale, pervenire ad una classificazione dei porti non sulla base del tonnellaggio, ma a seconda della loro localizzazione e delle prospettive di una politica di espansione: ecco qual è la strada da seguire per realizzare il collegamento con gli altri sistemi di trasporto.

Noi sappiamo che i porti si trovano in una situazione di disagio perché c'è una diseconomia, perché mancano le interdipendenze con gli altri mezzi di trasporto, con l'*hinterland*, eccetera; e sappiamo anche che il 90 per cento delle nostre importazioni ed il 70 per cento delle nostre esportazioni avvengono via mare: però – occorre precisarlo – con l'impiego di navi battenti bandiera straniera. In altri termini, la nostra marina mercantile non dispone neppure del tonnellaggio sufficiente per espletare questo servizio. Ed è naturale che da ciò consegua una contrazione dell'attività dei bacini di carenaggio.

Ma noi, nell'elaborare il provvedimento in esame, abbiamo accantonato tutte queste esigenze, tant'è vero che ci limitiamo

soltanto ad approvare una serie di norme recanti l'istituzione del Comitato nazionale dei porti e delle conferenze regionali. Cioè, in pratica, questo testo dà la sensazione che noi abbiamo voluto dire: il Governo non ci sa fare (ed è verissimo), il Governo è clientelare (ed è ancora vero); non solo, ma siamo noi a dover svolgere un'azione di controllo attraverso il Parlamento e quindi i partiti: ma ovviamente, in tal modo, il partito forte potrà esercitare tale azione con maggiore incisività. Da questo interessamento – diciamo così – parlamentare, saranno però escluse le minoranze perché, fatalmente, con la costituzione del Comitato nazionale dei porti avverrà questo.

Perché si ha questa netta sensazione? Perché è stato rinviato proprio il problema di fondo, dicendo o credendo di fare l'interesse dei lavoratori. Ma in sostanza noi non abbiamo operato in tale direzione: nell'interesse dei lavoratori, infatti, avremmo dovuto consentire a questi ultimi di intervenire nella gestione portuale, avremmo dovuto normalizzare l'andamento del lavoro nei porti e svolgere, di conseguenza, anche un'opera di programmazione. Invece no: a favore del settore sarà erogato un certo numero di miliardi, ma continueranno ad esistere contrasti di gestione e dissensi (o per lo meno differenziazioni) nel campo del lavoro.

Il Presidente Libertini ha detto che il Comitato ristretto non sarà sciolto, che occorrerà affrontare gli altri nodi ancora insoluti: classificazione, infrastrutture, gestioni, lavoro portuale. Però, grosso modo, il Comitato ha concluso i suoi lavori sul testo in esame verso la metà del giugno scorso e da quel momento non si è più riunito; e da parte della Commissione e del Parlamento – ecco un'altra aggravante – non è stato dato alcun orientamento in materia. Il provvedimento reca, tra l'altro, una disposizione che assegna al Comitato nazionale dei porti il compito di esprimere un parere obbligatorio sulle proposte relative alla creazione, fusione, trasformazione od estinzione di enti autonomi di gestione portuale. Ma badate: lo steso obbligo è previsto dalla lettera *c*) dell'articolo 7, relativo all'istituzione e ai compiti delle conferenze organizzative portuali. Ed una volta che il testo in esame, trasformato in legge, sia divenuto operante, io non so come il Comitato nazionale possa eventualmente disattendere un parere obbligatorio espresso dalle conferenze regionali. E se i due organismi venissero a trovarsi in contrasto?

LUCCHESI. Parere obbligatorio non vuol dire parere vincolante.

BAGHINO. In caso di contrasto, chi sarà chiamato a dirimere la controversia? Non solo ma praticamente, attraverso il provvedimento in esame, si richiede a questi due nuovi organi di definire un orientamento in una materia che noi ancora non abbiamo disciplinato: infatti, esprimere un parere obbligatorio sulle proposte relative alla revisione, alla cessione o trasformazione di enti, vuol dire impostare i princìpi della gestione. Allora, se saranno quei due enti ad assolvere tale funzione, noi che cosa faremo? Opereremo di riflesso: allora questo provvedimento non rappresenta solo uno stralcio, ma in pratica l'abbandono di quel compito cui eravamo stati chiamati dalla presentazione delle proposte di legge originarie. Non mi pare che questo rilievo sia trascurabile, ed ecco per quale motivo io ho delle perplessità in merito al provvedimento in esame. Esprimeremo, in sede di dichiarazione di voto, il nostro parere dopo aver preso visione degli emendamenti che sono stati preannunciati, ma che ancora non sono pervenuti. È bene, però, che le preoccupazioni in merito a ciò che potrà verificarsi siano esposte prima di iniziare l'esame dell'articolato. Se stralcio deve essere, ebbene esso deve tendere a realizzare, attraverso i due organi previsti (conferenze regionali e Comitato nazionale dei porti), una normalizzazione dei finanziamenti e della scelta delle opere, ossia della priorità dei lavori da compiere. Vedremo se in seno al Comitato vi sarà la

rappresentanza di una volontà in un senso o nell'altro in tema di politica dei porti. Abbiamo sentito in un dibattito, ad esempio, che il 90 per cento delle erogazioni dovrà andare ad alcuni porti, ma noi non sappiamo chi lo abbia deciso. Prima vi era un orientamento legato ai traffici, poi vi è stato un orientamento diverso; in seguito il ministro, in sede di esame del bilancio, ha parlato di una distinzione dei porti in base al tonnellaggio. Quando nel provvedimento abbiamo fissato i compiti delle conferenze regionali e del Comitato nazionale dei porti, non abbiamo ancora fatto nulla per dare funzionalità, sfogo, sviluppo ai porti, se tralasciamo di considerare anche il servizio dei trasporti che gravita intorno agli stessi. Inoltre, dovremo ricorrere ad un altro ministero, o al Governo, o al CIPE per sapere se la politica di espansione industriale, di sviluppo agricolo e industriale dovrà passare attraverso il traffico dei porti.

Il ministro ha affermato che occorre ridimensionare il settore della cantieristica, mentre a nostro avviso tale settore dovrebbe avere impulso e sviluppo. Né si è affrontato, se non superficialmente, il problema del naviglio vetusto. Vorrei ricordare che tutto è coordinato e mi chiedo se lo stralcio di questo provvedimento sia solo un avvio per arrivare poi alla soluzione delle altre questioni, in modo che l'attività del Comitato nazionale dei porti e delle conferenze regionali non rimanga isolata e avulsa da tutto il resto.

Queste considerazioni non tendono a fermare il provvedimento, ma ad avere una garanzia che la volontà della Commissione sia quella di mettere finalmente ordine nelle attività marittime senza scavalcare il potere esecutivo, altrimenti diamo a questi organismi la possibilità di realizzare storture che dovremo poi bloccare attraverso un provvedimento di iniziativa parlamentare.

Per quanto riguarda le conferenze regionali, di queste faranno parte anche rappresentanti dell'ANAS e delle ferrovie dello Stato, ma non sappiamo con precisione quali poteri avranno; forse quello di segnalare i problemi, ma non di decidere. Se, ad esempio, penseranno di realizzare un piano regionale, questo diventerà concorrenziale con gli altri, perché non è previsto alcun coordinamento. Le conferenze regionali sono a sé stanti, non vi è un organo che coordini e contemperi la loro attività, né vi è una politica marinara a monte, né una scelta dei compiti da affidare, ad esempio, al porto di Cagliari o di Porto Torres o di Savona (quest'ultimo ha una politica propria diretta verso l'Unione Sovietica ed una conseguente propria attività). Affidando alle conferenze regionali dei compiti senza però prevedere un loro coordinamento, rischieremmo di non realizzare quella politica nazionale marittima per la quale ci muoviamo da sempre.

Fermiamoci per un attimo alla legislatura precedente ed a questa, cioè al dibattito sulla legge n. 366 ed al dibattito sul provvedimento oggi in discussione, per considerare quanto è stato fatto in materia di credito agevolato per la industria cantieristica. Abbiamo sempre detto che non esiste una politica marittima. Da dove scaturisce dunque, secondo voi, questa politica marittima? Dalla costituzione del Comitato nazionale dei porti? Ma allora non spetta al Parlamento controllare la politica marittima del Governo ed eventualmente correggerla, né dare al Governo orientamenti precisi in materia di politica marittima!

Se qualcuno avesse ancora dei dubbi sarebbe sufficiente che leggesse le osservazioni che accompagnano il parere favorevole della nostra Commissione sul disegno di legge finanziaria per accorgersi che ci preoccupiamo del modo di erogazione e di distribuzione dei finanziamenti, ma non di fissare prima la nostra politica marittima!

Queste obiezioni dovrebbero far riflettere al fine di correggere, migliorare e completare questo provvedimento in modo che non il programma e non quel Comitato nazionale tengano presenti le strozzature che si verificano tra porto e porto!

Il relatore ha citato come inconveniente la presenza di troppi porti e quindi le concorrenze e le disfunzioni che ne derivano. Ebbene, chi stabilirà il numero dei

porti ? Il Comitato nazionale dei porti, con quella formazione che si propone di dargli ? Ma ritenete davvero che quel Comitato possa realizzare la politica marittima nazionale che auspichiamo ? Ci darà, quel Comitato, l'esigenza – che è rilevante – del cabotaggio, cioè di quel collegamento tra porto e porto, senza lunghe distanze, che possa alleggerire il trasporto per altre vie ? Ce lo darà, oppure no, così come si prevede sia formato ?

Questi sono i nostri dubbi, dai quali deriva l'esigenza di intervenire immediatamente con altri provvedimenti di iniziativa nostra, subito, per impedire che si verifichino gli « inconvenienti ». Quando il guasto è ormai fatto, la sua riparazione è sempre una « toppa », non è mai il ripristino del tessuto originario. Ed è proprio una « toppa » quella che continuamente, dal dopoguerra ad oggi, i Governi hanno cercato di mettere a tutte le disfunzioni, a tutti i disagi ed i contrasti, ma senza mai risolverli ! Ecco perché ancora oggi l'onorevole Guerrini ha potuto denunciare quella strana vanteria di un ministro il quale, grazie al suo intervento ed alle sue pressioni, sarebbe riuscito ad ottenere 3 miliardi in più: perché a forza di tamponare e di fare leggi-ponte si sono continuate a subire, dal dopoguerra ad oggi, le pressioni di potere di chi fa la voce grossa, di chi ha in mano il « mestolo », di chi riesce a diventare ministro, di chi viene eletto in una zona nella quale gli si dà credito di cui avvalersi a Roma, al dicastero, per ottenere quello che vuole ! E la politica e l'organicità vanno al diavolo !

Penso che se effettivamente dovesse essere rispettata la linearità che è stata proclamata circa l'attività del triennio, non dovrebbe essere più permesso alcun clientelismo, alcuna pressione. Perché non si « sgarri » da quella cifra e da quel modo di intervento occorre un provvedimento che non permetta ad alcuno di « sgarrare » e che indichi a tutti come il Parlamento abbia idee chiare sulla politica marittima da seguire. Il modo in cui realizzarla lo dovrà definire il Comitato nazionale dei porti, ma la politica deve scaturire da noi, dev'essere una scelta del Parlamento !

Questa è la realtà. Mi auguro pertanto che attraverso emendamenti migliorativi si possano eliminare i numerosi dubbi che ho manifestato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MAROCCO

CUFFARO. Farò solo alcune brevi osservazioni, dal momento che concordo pienamente con le considerazioni svolte dal collega Tamburini e con la impostazione data dal relatore alla discussione.

Il provvedimento oggi al nostro esame innova e pone le premesse per una politica portuale nuova. Tale innovazione dà la misura degli obiettivi che si possono perseguire e raggiungere quando un ampio schieramento affronti i problemi non con spirito di concorrenza o con il tentativo di attribuire unilateralmente a questa o a quell'altra forza politica pesi e responsabilità, ma con la volontà di superare le contrapposizioni e mettere a frutto l'estensione e la profondità dei collegamenti con il paese reale.

Si è parlato qui di consultazioni con le varie componenti per conoscere le richieste esistenti, ma non sempre gli orientamenti espressi corrispondevano ad un disegno unico. Eppure il Comitato ristretto ed il relatore sono riusciti a presentare oggi alla Commissione una sintesi che affronta i problemi nell'interesse generale del paese.

Non è un caso, dunque, che si intraveda finalmente un provvedimento organico, anche se non completo, per l'avvio di una politica portuale se pensiamo che ancora si fa capo alla legge organica del 1885, ricordata dal relatore; e non è un caso se la legge nascerà con il consenso unanime della Commissione.

Non è ancora certa la liquidazione di interessi speculativi, di rendite parassitarie o di frammentazione, poiché la legge metterà in moto meccanismi che richiederanno del tempo per dare i loro frutti, ma senza tale premessa noi non avrem-

mo potuto nutrire la speranza di procedere verso questi obiettivi.

Il parassitismo e la frammentazione stanno sempre più soffocando le attività portuali, per cui è necessario eliminarli al più presto.

Dobbiamo riconoscere il merito dell'onorevole Ceravolo che per tanti anni si è battuto per questi princìpi; dobbiamo ricordare che le prime proposte in materia hanno incontrato delle tenaci resistenze politiche le quali, tuttavia, anche se vi è un accordo generale, non sembrano del tutto cessate. Vi è la scarsa partecipazione dell'Esecutico che non è casuale o sintomo di trascuratezza. Dietro un'attenzione non corrispondente al problema vi è sempre una molteplicità di interessi che debbono essere considerati proprio perché si riflettono sull'azione del Governo.

Ritengo pertanto giusto che si sia ricorsi allo stralcio. Tale metodo di lavoro si è reso necessario per la complessità dei problemi da affrontare e risolvere e per la presenza di ostacoli oggettivi esistenti nel paese e che si riflettono anche nel Parlamento.

Probabilmente, senza questa resistenza tutta la materia avrebbe potuto avere un *iter* più accelerato. Il ricorso allo stralcio si è appunto reso necessario a causa degli ostacoli che esistono sul resto della materia e che pur dovranno essere rimossi.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LIBERTINI.

CUFFARO. Bisogna anche rilevare che vi è stato un apporto costruttivo da parte delle organizzazioni dei lavoratori (nonché di altre componenti); questo dimostra che quando le forze politiche svolgono correttamente il loro lavoro, facendosi carico degli interessi generali, lo sforzo costruttivo può essere ricondotto ad una sintesi nel quadro della programmazione.

Si tratta di una questione che dobbiamo tenere presente per il futuro, anche perché il tema che stiamo affrontando è di grande interesse soprattutto per le città meridionali, dove esiste una grande attesa. Infatti, lo sviluppo del sistema portuale italiano dipende in larga misura dalle determinazioni che oggi prendiamo e che riguardano anche i problemi della gestione, dei lavori, delle infrastrutture.

A questo proposito debbo dire che fatto questo primo passo verso una politica portuale che rispetti gli interessi generali e ponga le premesse per una migliore produttività (e competitività) dei porti italiani, si deve superare quel concetto di politica portuale che si è portato avanti per troppi anni nel nostro paese. Si è trattato cioè di pura e semplice politica delle opere marittime da concedere secondo le richieste e le spinte di varia natura, senza una razionalizzazione per quanto riguarda anche la concentrazione del traffico.

Sono problemi importanti quelli che a questo punto dobbiamo esaminare perché rischiamo di trovarci fuori da iniziative europee di grande rilevanza, alle quali, invece, spesso il nostro Governo non ha prestato la dovuta attenzione.

Basti ricordare lo sforzo che sta compiendo la Francia per il collegamento con alcuni porti del Mediterraneo ed il loro *hinterland*, e quello della Repubblica federale tedesca per il collegamento con i porti arabi. Ripeto, si tratta di progetti per grandi infrastrutture che nascono nell'ambito CEE e sulle quali dobbiamo puntare il nostro interesse e la nostra attenzione. In effetti, molte volte ci sono sfuggite determinazioni prese nell'ambito del Consiglio dei ministri della CEE che potevano avere una certa rilevanza per il futuro del nostro sistema portuale.

Nel dicembre del 1977 il rappresentante del nostro Governo ha dato il suo assenso per la costruzione, mediante l'intervento della Banca europea degli investimenti, di infrastrutture di collegamento tra la Repubblica federale tedesca e l'Oriente attraverso l'autostrada del Tauro e l'autostrada Transiugoslava, con il rischio, per i porti dell'alto Adriatico, di essere tagliati fuori da importanti correnti di traffico.

Va rilevato, quindi, che mentre gli altri paesi agiscono seguendo direttive precise che nascono da esigenze reali, noi procediamo casualmente avanzando proposte di numerosi trafori senza capacità di scelta e di indirizzo e senza raccordo con la politica delle grandi infrastrutture, cioè senza tenere presenti le necessità del nostro sistema portuale.

Si tratta di problemi che in futuro non dovranno più riproporsi, pena la mortificazione degli interessi nazionali e, tutto sommato, anche di quelli della CEE visti in prospettiva di uno sviluppo equilibrato.

La politica portuale non deve nascere in contrapposizione o fuori del Parlamento; anche se il provvedimento al nostro esame dà una certa autonomia alle regioni, non si deve dimenticare il ruolo particolare che va affidato al Ministero della marina mercantile.

In questo senso il provvedimento costituisce un banco di prova per l'intero esecutivo: guai se si procedesse al varo di una legge che venisse disattesa nella sua applicazione.

Il Ministero della marina mercantile deve sentirsi impegnato nell'attuazione della legge stessa, altrimenti si andrebbe incontro ad uno squilibrio fra gli intendimenti del legislatore ed i fatti che si verrebbero a determinare.

Il banco di prova è costituito dal fatto che ci sono « miliardi di lire » che debbono essere spesi entro breve tempo. Mi pare molto importante il parere votato dalla Commissione trasporti relativamente allo stanziamento di 700 miliardi: è un fatto che debbo sottolineare, rilevando anche come all'esterno ad esso non sia stata data sufficiente risonanza. Ci sono degli obblighi a cui il Governo è stato chiamato da questa Commissione e che debbono essere rispettati.

CERAVOLO. Bisogna andare in Assembla a fare questa battaglia!

CUFFARO. Non possiamo tollerare che mentre diamo l'avvio a strumenti di programmazione, si segua la tendenza ad impiegare i fondi secondo vecchie logiche di carattere clientelare o « localistico », come diceva prima il collega Guerrini.

Il parere della Commissione deve portarci ad affrontare una battaglia in Assemblea: su questo punto dobbiamo essere molto fermi, altrimenti dilapideremo ancora una volta delle risorse per costruire banchine laddove non vi è traffico e non è prevedibile che ve ne sia nel futuro.

Inoltre, si pone la necessità di sviluppare una politica di navigazione di cabotaggio: ma a tal fine bisognerà sapere con certezza qual è la parte di risorse destinata ad alimentare il sistema portuale, che serve gli interessi generali del paese, e qual è invece quella quota che dovrà essere finalizzata allo sviluppo della navigazione di cabotaggio. Le scelte debbono essere precise.

Noi sappiamo che si va in giro a fare delle promesse, mentre sono ancora irrisolte le pendenze di cui parlava il collega Guerrini.

Concludo, onorevoli colleghi, sottolineando proprio questo fatto: se il Governo cercherà di contraddire all'indirizzo che con questa legge si vuole dare alla programmazione nel settore, allora sarà inferto un colpo alle aspettative delle parti interessate e si scateneranno ulteriori interessi particolaristici; se si perseguirà una politica siffatta, tutti poi avranno il diritto di avanzare richieste tali da comportare enormi sprechi di risorse, che invece non possiamo permetterci e che neanche altri paesi più ricchi del nostro possono permettersi. È necessario quindi muoversi in una direzione corretta, agevolando l'ulteriore sforzo che deve essere fatto in questa Commissione per risolvere gli altri nodi rimasti sul tappeto, relativi cioè alle gestioni, alle infrastrutture, al lavoro portuale. Condivido la decisione - a mio giudizio molto saggia - di lasciare in vita il Comitato ristretto affinché continui a lavorare alacremente per arrivare al completamento di quella normativa di cui oggi discutiamo uno stral-

cio. Bisogna procedere speditamente tenendo anche conto dell'esistenza, all'interno degli enti portuali, di squilibri, disavanzi, sprechi che dipendono anche dalla farraginosità delle norme, dall'inadeguatezza delle strutture rispetto all'esigenza del traffico moderno e di una gestione del sistema portuale che sia retta da una logica programmatoria. Sono in vigore poi degli statuti che per alcuni aspetti fanno degli enti di gestione dei « carrozzoni » nei quali ogni anno vanno perdute decine e decine di miliardi: basterebbe esaminare i disavanzi di alcuni di essi per rendersi conto di quanto tale fenomeno incida sulle casse dello Stato.

Quindi, il provvedimento in esame è positivo, così come è positivo il risultato ottenuto attraverso l'impegno di un ampio schieramento che ha dato la misura degli obiettivi che si possono raggiungere quando si lavora non per contrapposizioni di parte ma avvalendosi del collegamento che si ha con il paese.

Sarà quindi bene proseguire questo sforzo per pervenire, entro breve tempo, al completamento della normativa.

BAGHINO. Penso che siamo andati al di là delle intenzioni di alcuni colleghi intervenuti nel dibattito: non sono d'accordo sul fatto che il sottosegretario non debba partecipare alle riunioni del Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Nessuno ha sollevato problemi circa la presenza o meno del sottosegretario alle sedute del Comitato ristretto: la questione era di carattere politico.

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

MAROCCO, *Relatore*. Desidero innanzitutto rivolgere un ringraziamento ed un apprezzamento a tutti i colleghi che sono intervenuti nel dibattito. Replicando alla discussione sulle linee generali, ritengo doveroso ringraziare anche i colleghi del Comitato ristretto: e la mia espressione di gratitudine è pari all'impegno in termini di presenza ed al contributo in termini di lavoro che ciascuno di loro ha dedicato all'elaborazione del testo in esame. Rivolgo un grazie anche ai colleghi che fondamentalmente hanno espresso un parere positivo nei confronti del provvedimento ed anche a chi, come l'onorevole Baghino, ha manifestato dei rilievi critici anche se, in verità, in seno al Comitato ristretto da parte del collega non sono arrivati molti contributi: mi pare che la risposta a questa mia osservazione egli l'abbia già fornita nel corso del suo intervento, quando ha affermato che ha sempre evitato di osteggiare i lavori del Comitato. Accetto questa sua giustificazione ed apprezzo il fatto...

BAGHINO. Essendo contrario allo stralcio...

MAROCCO, *Relatore*. ...che gli si sia limitato ad intervenire questa mattina in sede di discussione sulle linee generali ed a non ostacolare quindi l'*iter* della normativa in esame.

In ordine ai rilievi critici mossi dal collega, mi pare inoltre di dover rilevare che il Comitato nazionale dovrà necessariamente sviluppare un indirizzo di politica portuale se vorrà concretizzare sul piano dei traffici marittimi quella che è la volontà insita nel lavoro che abbiamo svolto. Credo che ciò emerga proprio dal contenuto dell'articolo 2 del testo, lettera *b*), in base al quale il Comitato dovrà redigere « una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale e sull'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati ». Quindi, in pratica, questo organismo sarà chiamato anche ad assolvere quella funzione: mi limito a questo rilievo che mi pare sufficiente per dissipare le preoccupazioni del collega Baghino.

Dai diversi interventi è scaturito poi in sostanza l'unanime riconoscimento dell'urgente necessità di rinnovare istituti, procedure e strumenti, al fine di realizzare nel settore una politica organica tesa

a rendere i nostri scali sempre più efficienti e quindi capaci di affrontare competitivamente i compiti connessi all'evoluzione quantitativa e qualitativa dei traffici su scala mondiale. Molti colleghi hanno anche posto in evidenza che vi è una spinta nel paese verso un profondo rinnovamento della nostra portualità in relazione a fattori sia interni sia internazionali. Tra questi ultimi basterà ricordare la tendenza a spostare il baricentro geoeconomico della CEE, con la prossima adesione della Spagna e della Grecia, verso il Mediterraneo e, di conseguenza, il rilancio del ruolo dei nostri scali marittimi per lo sviluppo dei traffici dal centro-Europa al nord-Africa, al Medio ed Estremo Oriente, ossia verso i paesi del Terzo mondo produttori di materie prime e importatori di prodotti necessari alla loro crescita economica e sociale.

Tutto ciò comporta un adeguato ripensamento delle strategie da seguire per impostare una politica per i porti in termini non solo di capacità materiale di movimenti ma anche di specializzazione operativa.

Ritengo che si possa considerare, con l'istituzione del Comitato nazionale porti e con le conferenze organizzative portuali, di avere individuato strumenti validi e idonei, sia pure parzialmente, a dare una risposta positiva a questa indilazionabile esigenza. Abbiamo inoltre individuato gli organi e le sedi naturali nelle quali dovranno affrontarsi anche altri aspetti della riforma non ancora trattati. Ritengo infatti che anche in quegli organismi potranno essere esaminati tutti gli aspetti della portualità, quindi potranno venire dei validi contributi al lavoro che il Comitato ristretto dovrà svolgere nel prosieguo di tempo. Pare a me che sia stato bene risolvere a tutti i livelli questi problemi, prima e al di fuori della costituzione di questi organismi che con il provvedimento in esame prevediamo. Nessuno possiede la formula perfetta per problemi tanto vasti e delicati. Procedere per approssimazioni successive e per tratti parziali sembra una linea preferibile a quella delle tesi apodittiche e onnicomprensive. La possibilità di apportare modifiche e aggiustamenti, secondo le esperienze, equivale a predisporre responsabilmente una valvola di sicurezza che eviti di compiere passi irreversibili. Possiamo quindi affermare con sodisfazione che il provvedimento che abbiamo faticosamente elaborato rappresenta sì solo l'inizio della riforma, ma costituisce anche la premessa necessaria per adattare la nostra portualità ai nuovi compiti che è chiamata a svolgere e per consentire ad ogni scalo il dispiegamento delle proprie capacità di sviluppo in rapporto alla propria vocazione storica ed alla propria dimensione territoriale.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, propongo di sospendere la seduta fino alle ore 17.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 13,10, è ripresa alle 17,40.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ritengo doveroso esprimere un giudizio di apprezzamento per il modo in cui si è svolto il lavoro della Commissione e desidero ringraziare i membri del Comitato ristretto per il loro impegno; specificamente, do atto all'onorevole Marocco del suo contributo altamente qualificato sia come relatore sia come coordinatore dei lavori del Comitato stesso.

Il Governo ringrazia quanti sono oggi intervenuti nel corso della discussione generale e si impegna a garantire che anche le riflessioni critiche saranno valutate ed approfondite e, se meritevoli di accoglimento, recepite.

Mi sia però consentito dire che non è giusto quanto è stato addebitato al Governo circa il suo disimpegno durante il corso dei lavori della Commissione e l'assenza dalle sedute del Comitato ristretto, quasi ad adombrare una volontà frenante.

Ricordo che, durante le prime sedute, fu unanimemente valutata l'opportunità

che il Governo non fosse presente nel corso del lavoro di analisi delle cinque proposte di legge e che, in quell'occasione, pur avendo il Governo un testo già definito e pronto, nell'intenzione di non ritardare l'*iter* legislativo, ritirammo il nostro documento, lasciando così la possibilità al Comitato ristretto di fermarsi solo ed esclusivamente sui testi di iniziativa parlamentare.

L'altro motivo per cui non abbiamo seguito i lavori del Comitato ristretto va ricercato nell'intenzione di riservare la più ampia libertà al Parlamento di definire il nuovo testo, considerandola una giusta prerogativa; i risultati conseguiti, del resto, sono stati ampiamente positivi.

Nel corso della discussione generale sono state avanzate alcune considerazioni di natura più squisitamente politica; opportunamente è stato rilevato che il testo racchiude un indirizzo dell'attuale maggioranza parlamentare ed è un risultato che deve essere valutato come un punto qualificante perché ad esso ogni parte politica ha portato il suo contributo, secondo la propria visione ed il proprio orientamento. In questo quadro vorrei ricordare che a questo risultato – ripeto, è altamente qualificante – hanno contribuito anche le forze sociali del mondo del lavoro e dell'imprenditoria pubblica e privata; si è quindi creato un rapporto tra Parlamento e società tale da superare quello che comunemente viene chiamato *gap* tra il paese reale ed il paese legale.

Il provvedimento al nostro esame rappresenta un rinnovamento profondo; direi anzi che si tratta di una « legge rivoluzionaria » se si considera che affronta una materia che ha le sue origini nel 1885, quando si ebbe il primo testo sulla portualità in Italia.

Il provvedimento, inoltre, si muove su una linea politica organica di programmazione e partecipazione dello Stato, delle regioni, degli enti portuali e delle forze sociali, con il risultato che tutte le parti vengono responsabilizzate.

Un fattore estremamente positivo è poi l'orientamento assunto dalla X Commissione trasporti per cui al Ministero della marina mercantile deve essere restituito il ruolo che gli è proprio se vogliamo che si giunga ad un'organica politica marinara nel nostro paese. È convinzione comune, del resto, che una struttura statuale come la marina mercantile debba operare nelle migliori condizioni, anche in considerazione del fatto che essa investe per il 90 per cento le esportazioni nazionali e per il 70 per cento le importazioni. Sappiamo anche che il Ministero della marina mercantile è impegnato nella cantieristica, oggi gravemente compromessa, ma che, attraverso il piano di settore ed in considerazione delle positive tendenze a livello mondiale, speriamo possa riprendere.

Non va dimenticato, infine, il settore della pesca con le sue conseguenze sulla bilancia dei pagamenti che, per questa voce, registra un passivo di circa 400 miliardi di importazioni di prodotto surgelato e di oltre 800 miliardi di prodotto inscatolato.

Per quanto riguarda poi il demanio marittimo, vorrei ricordare il suo stretto legame con attività terziarie quali la crocieristica ed il turismo in generale; sono convinto che si possa cercare di incrementare il grosso vantaggio per la bilancia dei pagamenti che questo settore già oggi costituisce.

Per queste ragioni l'esigenza di un'impostazione della politica portuale, sia sotto il profilo dello sviluppo e del potenziamento delle strutture, sia sotto quello della funzionalità delle gestioni è stato da tempo avvertito dal Ministero della marina mercantile. Già durante la scorsa legislatura fu presentato al Parlamento un disegno di legge riguardante i porti, contenente la delega al Governo per un riordino di tutta la materia.

In un'economia che sappiamo largamente dipendere dalla situazione estera, credo che tale tema vada attentamente valutato in quanto vi è la necessità di riorganizzare l'intervento pubblico in materia portuale sia per quello che attiene alle strutture sia per quello che attiene alla gestione, nonché tutti gli altri aspetti che si riferiscono alla portualità.

In vista di tali obiettivi per l'amministrazione della marina mercantile, tenendo presenti gli orientamenti emersi nel corso della discussione di questo disegno di legge, abbiamo regolato l'apposito schema del provvedimento di legge nella parte che non è ancora stata assorbita e che verrà messa in discussione il più rapidamente possibile. Prendiamo comunque atto della disponibilità del Comitato ristretto per ciò che attiene alla parte gestionale.

Si pone, inoltre, in rilievo che l'approvazione in tempi brevi dello stralcio, se non potrà consentire di ricondurre nell'ambito della pianificazione integrale, secondo le prospettive sopra delineate, gli stanziamenti iniziali del programma finanziario triennale per l'occupazione e l'incremento della produttività delle imprese, per ovvii motivi legati all'accelerazione della procedura di utilizzazione di tali stanziamenti per agevolare la ripresa economica, potrà sempre permettere che i successivi stanziamenti in materia di opere portuali e marittime vengano utilizzati in aderenza al piano nazionale dei porti, adottato con tutte le dovute garanzie, una volta che siano state approvate definitivamente le disposizioni in esame. Tali considerazioni mi inducono a manifestare la posizione sostanzialmente favorevole del Governo in ordine all'approvazione dello stralcio, pur dovendo, tuttavia, proporre alcuni emendamenti per i motivi che illustrerò in relazione alla presentazione di ciascuno di essi.

Sono stati richiesti alcuni chiarimenti circa i finanziamenti del provvedimento su cui la stessa X Commissione trasporti si è intrattenuta nel dare il parere alla variazione del bilancio 1978. La somma (e quindi i fondi stanziati con il provvedimento) ammonta a circa 200 miliardi. Di essi 38 miliardi e 132 milioni riguardano le opere di effettivo miglioramento, di progettazione dei porti e di alcuni servizi collaterali. Un'altra parte di questa somma sarà utilizzata per opere di consolidamento del demanio marittimo.

Il nostro dovere sarà quello di realizzare tutte le opere eseguibili onde assicurare una ripresa immediata nel settore dei lavori pubblici, ed eliminare quella piaga sociale che è la disoccupazione. Tale spendibilità dei fondi deve essere immediata e non deve superare l'arco temporale dei 18 mesi, altrimenti i finanziamenti verrebbero ad essere penalizzati e riassorbiti nel bilancio dello Stato. Un criterio che sovrintenda all'indirizzo degli stanziamenti dei fondi si deve far risalire alla legge n. 366 concernente per il 90 per cento i porti nazionali e per il 10 per cento i porti di piccolo e medio cabotaggio.

A proposito del cabotaggio, esso rappresenta uno degli elementi di traffico che dobbiamo sostenere e incentivare perché se da una parte è vero che dobbiamo garantire i collegamenti marittimi fra il centro e l'est d'Europa, è anche vero che dobbiamo sviluppare tutta una serie di collegamenti fra i porti maggiori e i porti minori, atteso che la stessa rete ferroviaria, la stessa rete stradale e autostradale non sono in condizioni di poter assicurare in tempi brevi lo smercio di materie prime come, ad esempio, quelle alimentari. Ciò permetterà di evitare gravi inconvenienti che vedono, ad esempio, un carro-merci (contenente prodotti alimentari e quindi deteriorabili) arrivare alla frontiera dopo oltre un mese.

Il futuro della cantieristica italiana è legato a questi elementi di politica dei traffici nel nostro paese. Diversamente non sarà facile superare la crisi in cui vengono a trovarsi i nostri cantieri soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia.

Nel provvedimento sono anche previste forniture di gru di potenza superiore a quelle esistenti per i porti di Napoli e Venezia, i più bisognevoli di questo tipo di servizi.

Per quanto riguarda il deprecabile caso sottolineato dall'onorevole Guerrini, esso suscita in me meraviglia e motivo di profonda riflessione. Personalmente, però, non sono in condizione di poter fornire elementi conoscitivi su di esso.

Per quanto riguarda gli emendamenti, il Governo chiede che al secondo comma dell'articolo 1 siano soppressi gli agget-

tivi « nazionale e regionale » riferiti alla programmazione economica, in quanto la programmazione nel suo complesso è sempre di ordine nazionale. Inoltre, la partecipazione delle regioni è garantita dal comma successivo, nonché in altri successivi articoli laddove si parla dei piani regionali dei porti.

All'articolo 2 il Governo chiede che alla lettera *e*), dopo le parole « gestioni stesse », siano aggiunte le parole « con particolare riferimento alle tariffe dei servizi portuali ». Questo emendamento è stato dettato dall'opportunità di rispondere all'esigenza, manifestata dal Ministero del tesoro, che anche il Comitato intervenga in materia di determinazione delle tariffe.

Passando all'articolo successivo, il Governo presenta un emendamento al punto 1) perché ritiene che nel Comitato nazionale dei porti non debbano essere presenti soltanto i titolari di alcune direzioni generali del Ministero della marina mercantile, ma i titolari di tutte le direzioni, poiché tutte svolgono un servizio molto importante dal punto di vista organizzativo.

Il successivo emendamento riguarda il punto 3), sempre dell'articolo 3, e tende a portare i rappresentanti dei ministeri da tre a quattro, aggiungendo quello del tesoro, per ovvii motivi. L'emendamento successivo è al punto 4) dell'articolo 3, e mira a far entrare nel Comitato nazionale dei porti anche il titolare della direzione generale del coordinamento territoriale del Ministero dei lavori pubblici, cosa che mi sembra giustificata dall'esigenza che lo sviluppo portuale tenga conto anche delle direttive nazionali in ordine all'assetto generale del territorio. L'ultimo emendamento all'articolo 3 prevede che all'ultimo comma siano soppresse le parole « centrale o periferica », dal momento che il Ministero della marina mercantile non dispone di personale direttivo in sede periferica.

Abbiamo poi un emendamento all'articolo 4, con il quale si propone di aggiungere all'articolo stesso le parole « e delle Aziende dei mezzi meccanici ». Si ritiene infatti opportuno che alle riunioni del Comitato nazionale dei porti siano presenti i rappresentanti di tutti gli enti di gestione portuale, e quindi anche quelli delle Aziende dei mezzi meccanici.

Il successivo emendamento riguarda il secondo comma dell'articolo 5, e mira a rendere più qualificato il gruppo di lavoro permanente del Comitato, gruppo cui spettano numerose e delicate funzioni.

Tale emendamento risponde all'esigenza di assicurare una diretta partecipazione di tutte le strutture amministrative, attraverso i funzionari responsabili, al lavoro preparatorio delle deliberazioni che successivamente dovranno essere assunte dal Comitato.

All'articolo 6 si propone di sostituire il secondo comma con il seguente: « Per la validità delle deliberazioni del comitato è richiesta la presenza di almeno la metà più uno dei componenti in prima convocazione e di almeno un terzo in seconda convocazione. Le deliberazioni vengono adottate a maggioranza dei voti; in caso di parità, prevale il voto del presidente ». Questo emendamento è ispirato alla necessità di rendere funzionali i lavori del comitato. Si propone cioè di stabilire un *quorum*, il più basso possibile, per non incorrere negli inconvenienti consueti di alcuni organismi che non raggiungono neanche la metà più uno dei componenti.

All'articolo 7 si propone di sostituire il primo comma con il seguente: « Presso le direzioni marittime di Genova, Napoli, Bari, Ancona, Venezia, Palermo e Cagliari sono istituite le conferenze organizzative portuali, alle quali sono attribuite le funzioni indicate dalla presente legge nell'ambito delle seguenti giurisdizioni territoriali marittime:

conferenza organizzativa portuale di Genova, con giurisdizione corrispondente a quella delle direzioni marittime di Genova e Livorno;

conferenza organizzativa portuale di Napoli, con giurisdizione corrispondente a quella delle direzioni marittime di Napoli e Civitavecchia.

conferenza organizzativa portuale di Bari, con giurisdizione corrispondente a

quella delle direzioni marittime di Bari e Reggio Calabria;

conferenza organizzativa portuale di Ancona, con giurisdizione corrispondente a quella della direzione marittima di Ancona;

conferenza organizzativa portuale di Venezia, con giurisdizione corrispondente a quella delle direzioni marittime di Venezia e Trieste;

conferenza organizzativa portuale di Palermo, con giurisdizione corrispondente a quella delle direzioni marittime di Palermo e Catania;

conferenza organizzativa portuale di Cagliari, con giurisdizione corrispondente a quella della direzione marittima di Cagliari ». L'emendamento risponde all'esigenza di fissare un preciso ambito territoriale di giurisdizione delle singole conferenze, che viene così delineato con una certa attinenza alla delimitazione territoriale già operante nel settore delle amministrazioni periferiche della marina mercantile. Riteniamo più funzionali il raggruppamento proposto e anche i compiti attribuiti alle stesse direzioni. Se la Commissione volesse considerare un'altra dizione, per semplificare il testo dal punto di vista letterale, si potrebbe semplicemente dire: Genova, alto Tirreno; Napoli, medio e basso Tirreno; Bari, Ionio e basso Adriatico; Ancona, medio Adriatico; Venezia, alto Adriatico; Palermo, Sicilia; Cagliari, Sardegna.

All'articolo 8 si propone di sostituire il primo comma con il seguente: « Il presidente di ciascuna conferenza organizzativa portuale è nominato dal ministro della marina mercantile ». Questo emendamento è ispirato all'esigenza di non limitare la possibilità della scelta, di stretta competenza della marina mercantile, nel ristretto ambito delle proposte che dovranno essere formulate dalle regioni interessate le quali non hanno altra attribuzione in materia portuale se non quella concernente le opere per i porti dalla seconda categoria in poi. Aggiungo che le stesse regioni interessate hanno in seno ad altri organismi ampia rappresentanza attraverso cui potranno esercitare validamente tutte le loro prerogative per tutelare i propri interessi.

Si propone poi di sopprimere al numero 10) del secondo comma dell'articolo 8 le parole « a partecipazione », in quanto non appare giustificato escludere da ogni possibilità di partecipazione il settore dell'industria cantieristica privata.

Dopo il terzo comma dell'articolo 8 si propone di inserire il seguente: « In caso di assenza o impedimento del presidente, le relative funzioni sono esercitate dal direttore marittimo della sede presso la quale è istituita la conferenza ». Viene in questo modo risolto il problema dell'esercizio della funzione vicaria la cui definizione appare essenziale per assicurare in ogni circostanza la funzionalità della conferenza. Considerando che le conferenze organizzative sono collegate a determinate direzioni marittime, abbiamo indicato come vice presidente il direttore marittimo corrispondente.

Si propone poi di sostituire l'ultimo comma dell'articolo 8 con il seguente: « Ogni conferenza organizzativa portuale si avvale di un ufficio di segreteria costituito da un segretario titolare e da un segretario supplente, scelti dal ministro della marina mercantile tra il personale dell'amministrazione ». Riteniamo che tale disposizione attui una migliore funzionalità dell'ufficio di segreteria e sia più compatibile con le disponibilità strutturali dell'amministrazione.

L'emendamento all'articolo 15 è identico a quello all'articolo 6; valgono quindi le stesse motivazioni già espresse in quella sede.

Per quanto riguarda l'articolo 10, proponiamo innanzi tutto di sopprimere il primo comma; di sostituire la lettera *f)* con la seguente: « per l'esecuzione delle opere previste e per l'ampliamento del demanio portuale indica in ciascun porto i beni da espropriare e quelli che dovranno esssere ceduti dallo Stato », in quanto riteniamo questa dizione più aderente ai princìpi generali del diritto in materia di espropriazione e cessione di beni da par-

te dello Stato; di sostituire l'ultimo comma con i seguenti: « Le previsioni del piano in ordine all'acquisizione delle aree e all'esecuzione delle opere equivalgono a dichiarazione di pubblica utilità.

I progetti di costruzione, completamento, ampliamento e potenziamento delle opere e attrezzature portuali marittime non possono essere finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno in mancanza di specifica previsione del piano nazionale dei porti o di apposita delibera del Comitato nazionale dei porti che costituisce variante del piano stesso, una volta che sia approvata nelle forme previste dal successivo articolo 12 ». Con queste disposizioni si riporta il testo normativo ad una maggiore aderenza ai princìpi giuridici e si riconducono gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno nell'ambito del piano nazionale dei porti.

Proponiamo poi di sostituire l'articolo 12 con il seguente: « Il piano nazionale dei porti è adottato dal Comitato nazionale dei porti ed è approvato con decreto del ministro della marina mercantile, previa valutazione del CIPE di conformità con gli indirizzi della programmazione e con il contenuto del piano generale dei trasporti.

Il piano ha durata decennale. Alla revisione ed integrazione del piano si provvede con la stessa procedura di cui al precedente comma.

Sulla base delle previsioni del piano, i Ministeri del tesoro e del bilancio e programmazione economica provvedono all'impostazione del bilancio e predispongono i disegni di legge di spesa ». Si potrebbe anche precisare, al primo comma, che il piano nazionale dei porti è comunicato ai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati. Il Governo propone questo emendamento perché in sede di I Commissione affari costituzionali è stata rilevata la complessità del procedimento di approvazione del piano così come indicato dal Comitato ristretto.

Occorre anche distinguere tra il piano che sostanzialmente deve rimanere un atto amministrativo ed il finanziamento del piano stesso che (come tutti sappiamo) non può che avvenire per legge. Occorre altresì snellire le procedure per assicurare un pronto adeguamento del piano alle esigenze che mutano.

L'emendamento all'articolo 13 garantisce la tempestiva costituzione dell'organo e l'avvio dei suoi lavori, mentre l'emendamento all'articolo 14 tende a riconoscere l'autoregolamentazione del comitato dei porti su approvazione ministeriale.

Infine, l'ultimo emendamento è stato presentato perché si è ritenuto opportuno fissare i compensi in relazione alle necessità effettive dei componenti il comitato.

GUERRINI. Vorrei conoscere la ripartizione dei 200 miliardi di lire di cui ha parlato il sottosegretario.

PRESIDENTE. Onorevole Guerrini, questa non è la sede adatta per affrontare questo tema: la prego, dunque, di riproporlo nella sede più opportuna.

BAGHINO. Chiedo la parola sull'ordine dei lavori. Vorrei sapere se la I Commissione affari costituzionali ha fornito i pareri richiesti e necessari per coordinare il nostro lavoro. Nel caso non siano ancora giunti, penso che sarebbe opportuno sospendere la seduta, perché si rischierebbe di approvare qualcosa di completamente diverso dal contenuto del parere.

Propongo inoltre di illustrare questa sera tutti gli emendamenti presentati e di rinviarne a domani la discussione e la votazione in modo da avere maggior tempo a disposizione per studiarli attentamente.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, formalizza la sua proposta ?

BAGHINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 41, primo comma del Regolamento, ricordo che sul richiamo per l'ordine dei lavori possono parlare solo un oratore contro

e uno a favore e per non più di quindici minuti ciascuno.

PANI. Sono contrario alla proposta del collega Baghino. Penso infatti che si debba continuare la discussione fino a giungere, se possibile, all'approvazione del provvedimento. Questa mia proposta è ancora più valida se si considera che gli emendamenti del Governo non intaccano sostanzialmente la struttura del testo predisposto dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio presentata dall'onorevole Baghino.

(*È respinta*).

Prima di passare all'esame degli articoli e dei relativi emendamenti, desidero comunicare alla Commissione che a mio giudizio alcuni degli emendamenti comportano un rinvio alle competenti Commissioni per il previsto parere. Essi sono: l'emendamento Ceravolo all'articolo 1 che propone di aggiungere il seguente comma: « La direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici passa a far parte del Ministero della marina mercantile »; e l'emendamento Marocco che introduce il seguente articolo 15-*bis*: « Entro il termine di un anno dalla data di approvazione del piano nazionale dei porti, si dovrà provvedere alla revisione dei vigenti piani regolatori dei porti per adeguarli alle previsioni di sviluppo previste dal piano suddetto ».

MAROCCO, *Relatore*. Avevo già presentato i miei due emendamenti nel corso della sede referente, con la previsione che venissero inviati alla I Commissione affari costituzionali ed alla V Commissione bilancio per il prescritto parere.

Vorrei quindi rilevare che li ho consegnati da un tempo sufficientemente lungo perché tali pareri potessero essere acquisiti.

Successivamente, tuttavia, il Comitato ristretto ha licenziato un testo, quello oggi in esame, che la Commissione ha sottoposto alle competenti Commissioni per acquisirne il parere.

PRESIDENTE. Poiché la I Commissione affari costituzionali non ha espresso il parere su questo emendamento, ritengo che ad essa occorra trasmetterlo.

Con l'emendamento del Governo all'articolo 7 si collegano le conferenze alle direzioni marittime; mi sorge il dubbio, pertanto, che si modifichi un meccanismo istituzionale e che quindi la I Commissione affari costituzionali debba esprimere il proprio parere.

PANI. Il Governo si è dichiarato disponibile per un'altra formulazione dell'emendamento.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho preannunciato un subemendamento.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'emendamento del Governo all'articolo 10, mentre nel testo originario si fa menzione delle procedure, la modifica proposta parla di beni da espropriare.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'emendamento si rifà ai princìpi generali del diritto.

PRESIDENTE. Non credo vi siano dubbi, tuttavia, sul fatto che gli emendamenti del Governo all'articolo 12 richiedono il parere delle Commissioni affari costituzionali e bilancio. Le modifiche proposte, infatti, sono essenziali: non è più il Parlamento che approva il piano e quindi vi è uno spostamento dei termini istituzionali.

È chiaro che non mi riferisco a questioni di merito ma a quei mutamenti formali che chiamano in causa la competenza di altre Commissioni per i prescritti pareri.

Passiamo all'esame degli articoli, nell'intesa che in presenza di emendamenti richiedenti il parere delle Commissioni I e V, la Commissione valuterà gli articoli ai quali gli emendamenti si riferiscono soltanto in linea di massima.

Do lettura del primo articolo.

TITOLO I.

ORGANI DELLA PROGRAMMAZIONE PORTUALE.

ART. 1.

(*Politica portuale, competenze del Ministero della marina mercantile e partecipazione delle Regioni*).

Lo sviluppo e il potenziamento dei porti marittimi si attuano con una politica portuale che ha come obiettivo la creazione di un assetto portuale nazionale unitario, organico e coordinato, competitivo sul piano economico.

Lo sviluppo, il potenziamento e la funzionalità dei porti marittimi sono di competenza del Ministero della marina mercantile, il quale promuove e attua la politica portuale secondo le modalità indicate dalla presente legge nel quadro della programmazione economica nazionale e regionale e sulla base del piano nazionale dei porti.

Le Regioni, in quanto organismi fondamentali per la programmazione dell'uso del territorio e dello sviluppo economico, partecipano a dette competenze per quanto a loro attribuito dalla presente legge e da altre leggi dello Stato.

L'onorevole Ceravolo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma, aggiungere il seguente: « La direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici passa a far parte del Ministero della marina mercantile ».

CERAVOLO. L'articolo 1, a mio avviso, è molto importante e qualificante perché definisce quali sono i princìpi fondamentali di questo provvedimento: in primo luogo, la considerazione che è necessario seguire una politica del settore organica e coordinata, come non è mai stato fatto nel passato; in secondo luogo, la necessità che il Ministero della marina mercantile finalmente diventi unico responsabile della programmazione portuale; infine, la definizione della funzione delle regioni nell'ambito di tale politica.

Ora, mentre per quanto riguarda la programmazione e le competenze delle regioni, l'articolato dà compimento a queste enunciazioni, non trovo che sia adeguata la normativa per quello che riguarda l'attribuzione al Ministero della marina mercantile di tutte le competenze che gli sono proprie.

Nel testo unificato esisteva un articolo in cui si stabiliva che le opere marittime passavano dal Ministero dei lavori pubblici a quello della marina mercantile; questo articolo è stato in seguito stralciato. Anch'io ho partecipato al lavoro del Comitato ristretto ed ora devo riconoscere, compiendo un'autocritica, che questo trasferimento rappresenta un modo concreto per qualificare le nuove funzioni del Ministero della marina mercantile. Non si può dire, infatti, che gli organi operativi per le opere marittime costituiscano una direzione tecnica altamente specializzata del Ministero dei lavori pubblici e che quindi a questo Ministero devono rimanere: se non provvederemo a questo trasferimento il dualismo tra i due ministeri, oggi molto stridente, si aggraverà ulteriormente perché al Ministero della marina mercantile saranno attribuiti compiti di programmazione ed a quello dei lavori pubblici rimarranno gli organi tecnici per eseguire questa programmazione.

C'era stata, poi, tutta una polemica sullo scioglimento o meno del Ministero della marina mercantile. Il nostro punto di vista è che tale Ministero debba essere rafforzato perché, semmai, (ed in ciò potrebbe esserci una polemica !), esso, come è organizzato attualmente, non è in grado di assolvere i compiti previsti per legge.

Nella formulazione del mio emendamento, ho tenuto presente parzialmente l'articolo 44 del testo unificato in quanto l'ultima parte del suddetto articolo riguardante la fusione con la direzione generale marittima non l'ho recepita per le

evidenti ragioni che ho sottolineato precedentemente.

Tuttavia, faccio presente che intendo riferire il mio emendamento presentato all'articolo 1, all'articolo 13.

PRESIDENTE. Dunque, l'onorevole Ceravolo si riserva di presentare il suo emendamento in sede di esame dell'articolo 13.

BAGHINO. Poiché il Presidente ha prospettato la necessità di attendere la pronuncia della I Commissione affari costituzionali sull'emendamento dell'onorevole Ceravolo e su altri emendamenti, ritengo opportuno che, prima di procedere oltre, si debba attendere tale pronuncia.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, dobbiamo procedere a norma di regolamento! L'onorevole Ceravolo, ripeto, ha preannunciato che presenterà il suo emendamento all'articolo 1, in sede di esame dell'articolo 13.

BAGHINO. Signor presidente, non possiamo passare all'esame degli articoli successivi, in quanto potrei, nel caso che il presentatore lo ritiri, fare mio l'emendamento Ceravolo all'articolo 1.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lo emendamento Ceravolo non è stato ritirato, ma soltanto riferito ad un altro articolo.

All'articolo 1 è stato presentato un emendamento anche da parte del Governo.

BAGHINO. Signor presidente, faccio mio l'emendamento Ceravolo all'articolo 1!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lo emendamento Ceravolo si riferisce all'articolo 13. Ora stiamo esaminando l'articolo 1!

BAGHINO. Signor presidente, ripeto che intendo far mio l'emendamento Ceravolo all'articolo 1. Tale articolo, infatti, prevede una nuova impostazione della politica marittima sui porti.

Perciò si deve tener presente la classificazione dei porti in base alla legge vigente altrimenti rischiamo di alterarla. Ci dobbiamo porre il problema della costituzionalità o meno; ora come ora, secondo me l'emendamento è anticostituzionale.

Posso comunque aggiungere che proprio l'articolo 1 dimostra la volontà concreta della Commissione di procedere, convogliando verso il ministero unico tutto ciò che attiene al Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei non può far suo un emendamento di un collega, se questo non è stato ritirato.

PANI. Desidererei avere un chiarimento: vorrei capire bene se l'invio degli emendamenti per il parere, in questo caso alla I Commissione, deve avvenire necessariamente prima che essi siano votati, oppure se può avvenire dopo la loro approvazione da parte nostra.

PRESIDENTE. Qualora, nel corso della presentazione degli emendamenti, sorgano questioni di questo genere, è chiaro che la Commissione non può approvarli, perché, essendo il parere della I Commissione vincolante, compirebbe una violazione. D'altra parte però, siccome non si può sapere se la Commissione intenda realmente approvare questi emendamenti, oppure no, di solito li si approva in linea di massima, e poi li si invia alla Commissione competente per il parere.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Vorrei proporre l'illustrazione di tutti gli emendamenti, e poi il rinvio a domani della discussione sull'articolato e l'approvazione, perché sono stati presentati emendamenti nuovi che prospettano la necessità di un approfondimento. In caso contrario, non sarei in grado di esprimere il parere motivato del Governo.

PRESIDENTE. Ritengo che se non arriveremo a conoscere l'orientamento della Commissione questa sera, ci troveremo in

difficoltà, e che pertanto sia conveniente proseguire nell'esame dell'articolato.

Il Governo ha presentato all'articolo 1 il seguente emendamento:

Al secondo comma, sopprimere gli aggettivi nazionale e regionale *riferiti alla programmazione economica.*

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

(*Istituzione ed attribuzioni del Comitato nazionale dei porti*).

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato nazionale dei porti. Esso ha i seguenti compiti:

a) elabora il piano nazionale dei porti anche sulla base delle proposte di programmazione portuale regionale avanzate dalle regioni marittime;

b) esamina periodicamente lo stato di attuazione del piano nazionale nonché dei piani esecutivi dei porti, formulando osservazioni e proposte, e redige una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale e sull'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati;

c) esamina e dà pareri sui progetti di sviluppo, miglioramento e coordinamento dei collegamenti del sistema dei trasporti marittimi con gli altri sistemi di trasporto;

d) dà parere obbligatorio per l'approvazione dei piani regolatori portuali sotto il profilo della loro rispondenza alle direttive del piano nazionale dei porti;

e) svolge analisi relative alle gestioni portuali ed indica i criteri intesi ad accrescere l'economicità e l'efficienza delle gestioni stesse;

f) dà parere obbligatorio sulle proposte relative alla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di Enti autonomi di gestione portuale e di Aziende dei mezzi meccanici, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale, nell'ambito delle direttive del piano nazionale dei porti;

g) dà parere su tutti gli altri temi portuali per i quali, obbligatoriamente o facoltativamente, sia interpellato dal Ministro per la marina mercantile;

h) studia ogni altra questione rilevante per la politica portuale, al fine di aumentare il grado di produttività e di competitività dei porti.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al comma primo le parole: « nei limiti del dettato costituzionale ».

BAGHINO. In questo modo intendo vincolare il Comitato nazionale dei porti a considerare in egual misura tutti i porti di qualsiasi entità, di qualsiasi specializzazione e di qualsiasi funzione. Se noi specifichiamo « nei limiti del dettato costituzionale », questo vincolo diminuisce o comunque viene ribadito che si attua nell'ambito della Costituzione. Senza questa precisazione noi diamo al Comitato nazionale dei porti il vincolo categorico di accettare il piano regionale, con un mandato alle regioni che non è previsto da nessuna normativa.

MAROCCO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Rinnovo la mia richiesta di un aggiornamento dei nostri lavori. Tutti gli emendamenti devono essere valutati nel complesso del provvedimento, mentre francamente non ho avuto il tempo di esaminare approfonditamente molti di essi.

PRESIDENTE. Senatore Rosa, la Commissione ha deciso di seguire una certa procedura: di procedere cioè nell'esame degli articoli e degli emendamenti ed eventualmente fermarsi al primo ostacolo e rinviare la discussione. Se ella, di fronte all'emendamento dell'onorevole Baghino, si trova in difficoltà ad esprimere la sua opinione e preferisce farlo domani, io pongo la questione alla Commissione.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Un testo va considerato nella sua complessità. Pertanto, un emendamento preso a sé stante ritengo non possa essere giudicato al momento con un consenso o un dissenso.

Io le avevo chiesto la cortesia, signor presidente, di rappresentare alla Commissione l'opportunità di illustrare tutti gli emendamenti questa sera per dar tempo al Governo di valutarli puntualmente.

PRESIDENTE. Sono contrario a questa procedura. Procediamo invece articolo per articolo. Possiamo anche interrompere qui, ma non complichiamo la procedura.

Vorrei inoltre rilevare che gli emendamenti, salvo alcuni di poco rilievo presentati all'ultimo momento, sono tutti noti e sono stati già valutati; se vi era qualche osservazione, poteva essere fatta stamattina. Io ho profondo rispetto del Governo e se il Governo mi dice che, anche su un solo emendamento, ha bisogno di riflettere, io pongo la questione alla Commissione.

Sull'emendamento presentato dall'onorevole Baghino, ha bisogno di una pausa di riflessione ?

PANI. Signor presidente, considero le argomentazioni improvvise e nuove portate dal Governo speciose e tendenti a rinviare la discussione per trovare cavilli e ostacoli alla discussione !

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Queste affermazioni sono del tutto gratuite !

PANI. Poco fa, valutando gli emendamenti presentati dal Governo, mi sono permesso di dire che mi sembrava che essi si inserissero in una linea di perfezionamento del testo predisposto dal Comitato ristretto. Con l'orientamento di accogliere sostanzialmente tali emendamenti, pensavo fosse possibile arrivare ad una conclusione. Sembra ora al Governo impossibile portare avanti questo provvedimento e concluderlo semplicemente perché un emendamento dell'onorevole Baghino dice « nei limiti del dettato costituzionale » ! Tutto questo mi sembra francamente abbastanza cavilloso. Cerchiamo altri argomenti !

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ritengo che quanto asserito dall'onorevole Pani sia completamente fuori da ogni logica e razionalità. La mia proposta tendeva solo a rendere organica una discussione su un testo definito anche per quanto riguarda gli emendamenti. Avevo quindi pregato la Commissione di avere tempo per considerare gli emendamenti presentati all'ultimo momento. Se invece mi si chiede un'opinione sugli altri, sono già nelle condizioni di dare il mio parere cosciente e ragionato, e il contributo doveroso del Governo a questo lavoro. Respingo pertanto tutte le argomentazioni dell'onorevole Pani che ritengo completamente infondate e non intenzionali alla mia coscienza e al mio sforzo di partecipare al lavoro della Commissione. Io non voglio che partecipare e continuare a dare il mio contributo, ma in termini più approfonditi anche da un punto di vista conoscitivo dei nuovi emendamenti. Rinnovo quindi il mio invito alla Commissione.

PANI. Non vi sono nuovi emendamenti che modificano la sostanza del testo. Se ve ne fossero alcuni che incidono in questo modo, siamo disposti a ritirarli.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Io avevo proposto l'illustrazione di tutti gli emendamenti...

PRESIDENTE. Non abbiamo nessuna fretta, anzi vogliamo procedere molto lentamente, ma fare un buon lavoro.

Abbiamo approvato l'articolo 1, con una modifica. Abbiamo ora di fronte, all'articolo 2, un emendamento presentato dall'onorevole Baghino. Io non mi pronuncio su di esso. Può darsi che sconvolga il testo del provvedimento e richieda una meditazione ulteriore da parte del Governo, e in tal caso pongo il problema alla Commissione.

PANI. Una brevissima dichiarazione di voto sull'emendamento Baghino. Voteremo contro in quanto riteniamo che sia del tutto pleonastico e non incida minimamente sul testo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si dichiara contrario all'emendamento Baghino.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino, contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

BAGHINO. Chiedo che venga iscritta a verbale la mia impostazione relativa all'articolo 1. Avanzerò riserva sul non avere votato l'emendamento che avevo fatto mio.

PRESIDENTE. A mio giudizio, ella, onorevole Baghino, ha solo preannunciato di voler fare suo l'emendamento Ceravolo, che peraltro non è stato ritirato ma semplicemente riferito ad altro articolo.

BAGHINO. Non è vero, l'ho fatto immediatamente mio.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, non disturbi il lavoro della Commissione. Le ripeto che non essendo stato ritirato l'emendamento Ceravolo, ella avrebbe dovuto formalizzare un emendamento pur dai contenuti identici a quello del collega Ceravolo, ma alla Presidenza non è mai giunto il suo emendamento.

BAGHINO. Chiedo la parola per fatto personale.

PRESIDENTE. Non le do la parola perché non vedo in cosa consista il fatto personale.

BAGHINO. Ella, signor Presidente, ha affermato il contrario di quanto ho detto io e in pratica mi ha dato del bugiardo. Non è un fatto personale questo?

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la prego di essere più corretto.

BAGHINO. La correttezza deve essere reciproca.

PRESIDENTE. Non mi costringa a toglierle la parola. Ella ha fatto una dichiarazione a verbale sulla quale io dissento; mi consenta, dunque, di dare la mia versione dei fatti.

BAGHINO. Posso chiedere la parola?

PRESIDENTE. Su che cosa?

BAGHINO. Sulla sua precisazione.

PRESIDENTE. Non può.

BAGHINO. Voglio che a verbale siano poste le mie parole.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, le ricordo che ella ha gli strumenti regolamentari per questo tipo di precisazione. Potrà infatti avanzare le sue contestazioni in sede di approvazione del processo verbale.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere all'articolo 2 alla lettera e), *dopo le parole*: gestioni stesse, *le altre*: con particolare riferimento alle tariffe dei servizi portuali.

Gli onorevoli Pani, Guerrini e Ceravolo hanno presentato il seguente subemendamento:

Sostituire all'emendamento del Governo le parole: con particolare riferimento, *con l'altra*: anche.

MAROCCO, *Relatore.* Il mio parere è favorevole all'emendamento del Governo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ripeto ancora una volta che non sono nelle condizioni di esprimere un giudizio sugli emendamenti e sui subemendamenti presentati questa sera.

PANI. Sembra incredibile che il Governo non riesca ad esprimere un giudizio su un emendamento di questo genere.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Signor Presidente, non posso permettere che si facciano illazioni di questo genere nei confronti di un rappresentante del Governo. Chiedo, pertanto, di rinviare la seduta.

PANI. Ho chiesto di conoscere il parere del Governo sul mio subemendamento perché, qualora fosse contrario, sono disposto a ritirarlo.

Se il sottosegretario Rosa si è offeso per alcune mie espressioni, sono spiacente. Non era assolutamente mia intenzione usare termini offensivi.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Forse non riesco a farmi comprendere. Sono favorevole al subemendamento Pani ed altri, né è mia intenzione giungere ad un rinvio della discussione per frenare l'*iter* del provvedimento. Intendo solo ribadire l'esigenza di approfondimento che ha il Governo per poter fornire risposte meditate e, quindi, un contributo positivo.

In proposito desidero ringraziare il presidente per essersi fatto interprete più volte della mia volontà di rinviare a domani mattina la discussione.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che la richiesta di rinvio sia legittima perché è intervenuto un fatto nuovo; sono cioè stati presentati nel corso della seduta pomeridiana alcuni nuovi emendamenti e quindi è sorta l'esigenza di maggiore approfondimento degli stessi.

PANI. Sono contrario alla richiesta di rinvio perché, allo stato attuale, non mi pare vi siano ostacoli al proseguimento della discussione. Qualora insorgessero questioni tali da comportare per il Governo l'esigenza di una più attenta riflessione, in quel momento potremo considerare l'ipotesi di rinvio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del Governo di rinviare la discussione.

(*È respinta*).

GATTO. Ci troviamo di fronte ad un caso politico che nessun uomo politico può trascurare.

Ebbene, pur avendo votato contro la proposta di rinvio, desidero ora invitare l'onorevole Pani a mutare il suo atteggiamento, acconsentendo a proseguire l'esame del provvedimento domani mattina.

Il chiarimento politico deve avvenire sulla reale volontà della maggioranza di giungere all'approvazione del provvedimento ed in proposito il Governo ha detto di non essere discorde, pur avendo sollevato una questione che, allo stato, può sembrare pretestuosa. Se decidiamo di continuare domani l'esame del provvedimento potremo verificare se tale giudizio sia sbagliato.

Essendo questa la situazione, sono convinto che, al di là della votazione avvenuta, si debba valutare il dato politico e dare modo a tutti noi di riflettere sulla natura della questione che abbiamo dinanzi.

PRESIDENTE. La Commissione ha il massimo potere decisionale, ma vorrei chiedere all'onorevole Gatto di avanzare la sua proposta nei termini regolamentari ed al momento opportuno.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Credo che si debba dare atto al Governo di aver sempre agito in modo da aiutare la Commissione a proseguire nei suoi lavori; giudico falsa, pertanto, l'interpretazione che è stata data della volontà del Governo come tentativo di ritardare l'esame del provvedimento.

Per testimoniare la reale volontà del Governo, dichiaro di essere favorevole al subemendamento Pani; al tempo stesso, tuttavia, ribadisco che il Governo vuole andare avanti, ma con la necessaria chiarezza e l'indispensabile conoscenza della materia che stiamo esaminando.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Pani all'emendamento del Governo all'articolo 2.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 che, a seguito delle modifiche testè apportate, risulta così modificato.

ART. 2.

(*Istituzioni ed attribuzioni del Comitato nazionale dei porti*).

Presso il Ministero della marina mercantile è istituto il Comitato nazionale dei porti. Esso ha i seguenti compiti:

a) elabora il piano nazionale dei porti anche sulla base delle proposte di programmazione portuale regionale avanzate dalle regioni marittime;

b) esamina periodicamente lo stato di attuazione del piano nazionale nonché dei piani esecutivi dei porti, formulando osservazioni e proposte, e redige una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale e sull'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati;

c) esamina e dà pareri sui progetti di sviluppo, miglioramento e coordinamento dei collegamenti del sistema dei trasporti marittimi con gli altri sistemi di trasporto;

d) dà parere obbligatorio per l'approvazione dei piani regolatori portuali sotto il profilo della loro rispondenza alle direttive del piano nazionale dei porti;

e) svolge analisi relative alle gestioni portuali ed indica i criteri intesi ad accrescere l'economicità e l'efficienza delle gestioni stesse, con riferimento anche alle tariffe dei servizi portuali;

f) dà parere obbligatorio sulle proposte relative alla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di enti autonomi di gestione portuale e di aziende dei mezzi meccanici, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale, nell'ambito delle direttive del piano nazionale dei porti;

g) dà parere su tutti gli altri temi portuali per i quali, obbligatoriamente o facoltativamente, sia interpellato dal Ministro per la marina mercantile;

h) studia ogni altra questione rilevante per la politica portuale, al fine di aumentare il grado di produttività e di competitività dei porti.

(*È approvato*).

GATTO. In considerazione dell'ora tarda, propongo che i lavori della Commissione siano aggiornati a domani mattina.

PANI. Anch'io sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Gatto.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato a domani mattina alle ore 10,30.

La seduta termina alle 20,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO