

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 SETTEMBRE 1966

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DI PIAZZA

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	573
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	573
Commemorazione del deputato Colasanto:	
PRESIDENTE	574
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	574
Disegno di legge (Discussione e rimessione all'Assemblea):	
Norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri e modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul Consorzio autonomo del porto di Genova approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni (3322)	574
PRESIDENTE	574, 576, 582, 584
ALBA	582
BELCI	582
D'ALEMA	576
FORTINI, <i>Relatore</i>	574, 582
GIACHINI	581
MACCHIAVELLI	578
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	583
Proposta di legge (Rinvio della discussione):	
DURAND DE LA PENNE: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (122)	584
PRESIDENTE	584

PAG.

Proposta di legge (Discussione):

DI VAGNO ed altri: Istituzione di un Ufficio oggetti rinvenuti negli aeroporti del territorio nazionale (1646)	584
PRESIDENTE	584, 585, 586
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	585, 586
IOZZELLI, <i>Relatore</i>	584, 586
VERONESI	585, 586

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Sammartino e Sinesio.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione del disegno di legge n. 3322 all'ordine del giorno della seduta odierna, il deputato D'Alema sostituisce il deputato Degli Esposti.

Commemorazione del deputato Colasanto.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la nostra Commissione parlamentare è stata privata del valido e competente apporto del collega Domenico Colasanto, improvvisamente scomparso.

Colasanto era un collega tra i più esperti e ben voluti, un amico sincero che ispirava fiducia e simpatia anche agli avversari politici. Egli aveva dedicato la maggior parte dei suoi settanta anni di vita al servizio dell'emancipazione dei lavoratori, con assoluta dedizione ed onestà; aveva lottato per conservare al Paese la libertà e la democrazia.

Nato a Terlizzi (Bari) il 18 gennaio 1896, risiedeva a Napoli. Ancora giovane, si laureava in ingegneria industriale e si impiegava nelle ferrovie dello Stato.

Prese parte alla guerra 1915-18 — Campagna d'Italia e di Francia — fu croce di guerra e mutilato di guerra. Proveniente, fin dalla fondazione, dalle file del Partito popolare italiano; e sindacalista, dal 1921 al 1925 fu Segretario generale dell'Unione provinciale del lavoro di Napoli, e dal 1922 al 1925 componente dell'esecutivo della Confederazione italiana dei lavoratori.

Prese parte, all'attività clandestina a Napoli: nel settembre del 1943, per incarico del C.L.N., organizzava, insieme con Mario Palermo ed altri, una guardia civica per combattere i tedeschi.

Ricostituì la Confederazione italiana del lavoro, e ne fu Segretario generale fino alla sua fusione nella C.G.I.L., di cui per due anni fu componente del Comitato direttivo.

Nel settembre del 1944 assumeva la segreteria della Camera del lavoro di Napoli.

Passato nella C.I.S.L. dopo la rottura dell'unità sindacale, dal 1948 fino al 1959 — ossia fino alla sua nomina a Sottosegretario di Stato per i trasporti nel secondo Gabinetto Segni — ricoprì la carica di Segretario generale dell'Unione provinciale sindacale di Napoli, e fu componente del Consiglio generale quale rappresentante regionale campano.

Consulatore nazionale nel 1945-46, fu eletto deputato nel 1948 nella circoscrizione di Napoli-Caserta, e conservò il mandato parlamentare per tutte le successive legislature, con un progressivo aumento dei consensi del corpo elettorale: i 42.072 voti preferenziali con cui fu eletto nel 1948 erano saliti, nelle ultime elezioni dell'aprile 1963, a 54.000.

L'onorevole Colasanto ha fatto parte della X Commissione Trasporti ininterrottamente dal 1953.

A nome della Commissione, e mio personale, sento il dovere di esprimere alla vedova, ai familiari, e al gruppo parlamentare della Democrazia cristiana il nostro più profondo cordoglio.

NATALI, Ministro della marina mercantile. A nome del Governo mi associo, con partecipazione commossa, alla nobile rievocazione che il nostro Presidente ha fatto di un amico e di un collega scomparso.

L'onorevole Colasanto partecipò al Governo, come è stato ricordato, nel settore dei trasporti, e dette poi, specialmente in questa Commissione, il contributo della sua competenza e, soprattutto, quello del suo amore per i lavoratori.

Credo che tutti i colleghi abbiano presente l'ultimo intervento che egli fece in questa sede, in occasione della discussione del parere sul piano, e ricordino come anche in quell'occasione l'onorevole Colasanto portò una voce, non solo di tecnico, ma anche di politico e di uomo che particolarmente sentiva i problemi umani e sociali dei lavoratori nel settore dei trasporti.

Il Governo si associa alla commemorazione e ai sentimenti di cordoglio che la Commissione vorrà esprimere alla vedova ed ai congiunti.

Discussione del disegno di legge: Norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri e modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul Consorzio autonomo del porto di Genova approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni (3322).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3322: « Norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri e modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul Consorzio autonomo del porto di Genova approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni »

Il Relatore, onorevole Fortini, ha facoltà di svolgere la relazione.

FORTINI, Relatore. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, com'è noto con decreto 31 maggio 1965 è stato approvato dal Ministro dei lavori pubblici — sentita l'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici — il piano regolatore di ampliamento del porto di Genova,

verso Voltri, piano che prevede l'ampliamento e la sistemazione dell'attuale porto mediante l'esecuzione di nuove opere e la costruzione, in corrispondenza del bacino di Voltri, di:

una diga foranea di 5.110 metri a protezione delle opere marittime e terrestri da realizzarsi;

n. 6 sporgenti per una lunghezza complessiva di accosto di metri 9.185; un bacino (quello a ponente) costituito da un gruppo di pontili per lo sbarco degli olii combustibili, con uno sviluppo in pontili di metri 1.625; aree a terra per una superficie complessiva di metri quadrati 2.270.000; impianti ferroviari per l'esercizio portuale, raccordi autostradali diretti con le autostrade Genova-Savona e Genova-Milano, raccordi diretti con la strada Aurelia e con quella del Turchino, nonché impianti di trasporto e di sollevamento, costruzioni civili eccetera occorrenti tutti per l'agibilità del porto.

La spesa prevista per i lavori interessanti il bacino di Voltri è di lire 78 miliardi e 106 milioni, cui sono da aggiungersi 14 miliardi per il nuovo raccordo ferroviario Voltri-succursale dei Giovi (a carico questo del Ministero dei trasporti) ed altri 23 miliardi per l'ammodernamento di banchine ed impianti nell'attuale porto di Genova. Si ha quindi in totale una presunta spesa di lire 118 miliardi.

Si tratta di somma ingente, ma è da tener presente che all'estero stanziamenti ben superiori sono destinati all'ampliamento e rammodernamento dei porti, come, ad esempio, si verifica in Francia, in Inghilterra e in Olanda, dove vi sono porti che hanno già una superficie da 4 a 10 volte superiore a quella di Genova.

Lo schema del disegno di legge al nostro esame, diretto all'attuazione del piano regolatore, contiene modifiche al testo unico delle disposizioni legislative sul Consorzio autonomo del porto di Genova la cui vita viene prorogata nella misura di anni 18 (dal 1984 al 2002). Tale proroga a mio avviso può ritenersi sufficiente se l'Amministrazione consortile sarà posta in grado di realizzare le opere progettate.

Ciò premesso, passo all'esame degli articoli del disegno di legge.

Con l'articolo 1, dichiarate urgenti ed indifferibili le previste opere, vengono fissati i criteri ed i termini in ordine alle espropriazioni; la norma è un vago riferimento all'articolo 3 della legge 16 aprile 1954, n. 156, riguardante la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri, la quale a sua volta si rian-

noda alla legge fondamentale sull'espropriazione del 25 giugno 1865, n. 2359.

Coerentemente all'articolo 13 dell'accennata legge fondamentale, viene stabilito un periodo di tempo entro il quale dovranno compiersi le espropriazioni (6 anni) ed un periodo di tempo (fissato in anni 15) per il compimento delle opere, che, come ho già fatto presente, sono di notevole mole e vastità.

In definitiva, l'articolo 1 si adegua ai principi e alla normativa in tema di espropriazioni.

L'articolo 2 estende il limite spaziale della giurisdizione del Consorzio autonomo del porto di Genova, già estesa con regio decreto 21 ottobre 1938, n. 1803, verso ponente dalla linea mediana del torrente Polcevera fino alla sponda destra del torrente Varenna, portandolo sino alla sponda sinistra del rio Lavandè.

Tale estensione è indispensabile in quanto le opere dovranno essere realizzate su zone del demanio marittimo attualmente escluse dalla giurisdizione consortile.

Con l'articolo 3 si sostituisce il secondo comma dell'articolo 30 del testo unico più volte richiamato, elevando i limiti di valore della competenza del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici che esplica, in seno al Consorzio, le funzioni di Revisore tecnico.

L'elevazione del limite di competenza per valore di detto funzionario corrisponde a sentite ed obiettive esigenze, al fine di una maggiore celerità nei procedimenti amministrativi, e si armonizza con le recenti disposizioni in materia di decentramento dei servizi del Ministero dei lavori pubblici.

In proposito, si sottolinea che, in base all'articolo 109 del Regolamento per l'esecuzione della legge costitutiva del Consorzio, si intendono, rispettivamente, deferite al Consorzio, al Revisore tecnico ed all'ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico consortile le attribuzioni che dalla legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici sono date al Ministero, all'Ispettore compartimentale, all'ingegnere Capo del Genio civile.

Dopo l'entrata in vigore delle norme contenute nel testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, i limiti di competenza per valore dei progetti esecutivi non soggetti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici ed al preventivo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non sono stati più variati, quantunque sia variata la competenza per valore degli Ispettori generali del Genio civile, recentemente elevata a lire 200 milioni.

L'articolo proposto appare pertanto il risultato di un adeguamento alle disposizioni

che disciplinano i lavori da eseguire a cura dello Stato.

L'articolo 4 tratta della proroga già accennata fino al 2002 della vita del Consorzio, in relazione ai tempi previsti per la realizzazione del programma dei lavori per l'ampliamento fino a Voltri del porto di Genova. La estensione dei limiti temporali del Consorzio risulta pienamente giustificata, e la proroga può ritenersi sufficiente se l'Amministrazione sarà posta in grado di realizzare quanto necessario.

L'articolo 5 proroga al 31 dicembre 2002 le disposizioni della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernenti l'applicazione nel porto di Genova di speciali tasse portuali, con loro devoluzione al Consorzio.

Io ho terminato: il mio parere, coerentemente alle premesse e alle considerazioni che ho svolto, è, un parere favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

D'ALEMA. Io vorrei dire innanzi tutto, signor Presidente, che la discussione di questo progetto di legge assume una particolare delicatezza politica nella situazione che attraversa l'intera economia della città di Genova.

La questione è all'ordine del giorno nel Paese: tutti sanno quali sono i problemi e le preoccupazioni che agitano la nostra città, e tutti conoscono anche il modo, davvero incredibile, con cui coloro che oggi dirigono lo Stato pretendono di affrontare e risolvere gravi problemi di natura nazionale, che non possono certo essere confusi con la tenzone in corso fra i dirigenti dei comuni di Genova e di Trieste per contendersi la direzione generale della Italcantieri. Io non voglio dare un giudizio sulla coscienza nazionale di questi uomini che dirigono l'amministrazione genovese e quella triestina, trattandosi di due città che versano in gravi condizioni economiche, di due città che hanno entrambe di fronte al Paese il diritto di ricevere la medesima attenzione. Non voglio soffermarmi su questo aspetto, direi, peggiore, che veramente non educa le popolazioni, e soprattutto le nuove generazioni, a considerare i problemi della nostra nazione.

Il momento è molto delicato: i treni sono pieni di delegazioni che vanno e che vengono tra i vari Ministeri, il Presidente del Consiglio, e così via. Direi che la situazione assume anche aspetti di comicità, se la gravità dei problemi non fosse tale da non concedere spazio all'ilarità.

La situazione ci spinge a porre da parte nostra con grande forza i problemi di fondo della città di Genova, che sono quelli sollevati dalla politica industriale e dalla politica marinara portate avanti oggi in Italia; che sono quelli di una politica di piano i cui contenuti noi respingiamo per tutto un complesso di motivi che abbiamo già esposto, che ripeteremo oggi in altra Commissione e poi in Aula.

Qui ci troviamo di fronte ad una questione che suscita in noi — a costo di apparire esagerati — indignazione. Uso questo termine così forte perché ci troviamo di fronte un disegno di legge che dovrebbe permettere l'avvio di un'opera contro cui è schierata l'intera regione, contro cui è schierata una grandissima parte della città, contro cui sono schierati molti tecnici fra cui il professor Astengo, presidente della commissione per la revisione del piano regolatore di Genova, e l'Istituto regionale per la programmazione.

Mi pare che il Relatore avrebbe dovuto per lo meno ricordare che si tratta di un progetto di piano regolatore che è oggi sottoposto a discussione e a richiesta di revisione da parte di quasi tutti: affermo che è poco serio per il Parlamento italiano discutere questa legge dal momento che non si può ignorare che ci troviamo di fronte ad un colpo di mano con cui si vuole in sostanza imporre a Genova un piano regolatore non solo del porto, ma dell'intera città, piano regolatore che ne farebbe, come ha detto il professor Astengo, una caricatura della Genova d'oggi.

Anche se sono « foresto », onorevole Macchiavelli, mi sento non soltanto ligure, ma innanzi tutto italiano; e qui voglio proprio esprimere per la mia parte la vergogna che noi proviamo quando gli attuali dirigenti della vita politica genovese insistono a contrapporre gli interessi di questa agli interessi di altre città, agli interessi della nazione.

Nessuno mette in discussione l'importanza del porto di Genova. Ma mi chiedo, onorevoli colleghi, se è giusto, se è corretto che noi discutiamo dei porti soltanto in termini di maggiore celerità del traffico delle merci. È possibile che dobbiamo discutere soltanto in questo senso, e non invece concepire il porto come uno strumento incentivante o disincentivante dello sviluppo in mano allo Stato? Mi rivolgo qui ai colleghi meridionali: è possibile che noi dobbiamo continuare a correre dietro a questi signori di Genova, e non invece imporre loro un discorso che divenga quello di un piano nazionale dei

porti (nel cui ambito deve essere risolto il grave problema del maggior emporio marittimo d'Italia) strettamente connesso alla riorganizzazione e alla ristrutturazione territoriale e alle questioni dello sviluppo nazionale? È possibile seguire questo municipalismo, che nasconde interessi di grandi industriali e di grandi armatori che impongono soluzioni unilaterali e disorganiche, che portano avanti una politica che danneggia Genova e la Liguria, forse mutando nuovi e più gravi squilibri? È possibile perciò che noi prendiamo in considerazione questo disegno di legge, nel momento in cui grande parte dell'opinione pubblica non solo ligure chiede una revisione del piano regolatore di Voltri e esige un piano ligure degli scali marittimi?

Queste sono questioni che vanno ben al di là di Genova, che riguardano tutti i porti liguri e italiani, che riguardano l'economia nazionale, il nord come il sud.

Non è invece giusto che noi, prendendo in considerazione solo come base di una discussione il progetto I.L.R.E.S., rivediamo questo piano regolatore nell'ambito di un piano regionale dei porti? Rendiamoci conto di cosa significa realizzare Genova-Voltri in una città in cui esiste il caos urbanistico, e in cui ci sono difficili problemi infrastrutturali e gravi problemi di sviluppo industriale e residenziale. È possibile che dobbiamo approvare un progetto di legge che prescinde da tali questioni? Sapeste come vivono le popolazioni di una grande parte di Genova, in quali condizioni orrende vivono i giovani di tutta la parte di ponente, quali sono i problemi della nostra industria, quale il problema della disoccupazione soprattutto giovanile e femminile? Voi presentate il progetto di legge che abbiamo di fronte. Sembra presentarci questioni di ordinaria amministrazione mentre invece tende a permettere la realizzazione di un mostro sotto l'aspetto urbanistico, economico, sociale ed umano. Bisogna che con i veri genovesi facciano lega i parlamentari e le popolazioni di tutti i porti d'Italia per combattere il gruppo dirigente di una città che umilia non solo tutti i genovesi ma la coscienza nazionale. Il problema del porto di Genova non può e non deve essere affrontato se non in armonia con le esigenze di sviluppo portuale, urbanistico ed economico della città, della regione e dell'intero Paese. Mentre noi discutiamo di mettere in esecuzione il piano per un nuovo porto il cui progetto da tutti discusso sotto diversi aspetti, il vecchio porto di Genova esige massimi investimenti se si vuole aumentarne la produt-

tività, diminuirne il costo delle operazioni che vi si compiono. Porto un esempio: a Genova manca anche una stazione di degassificazione. Pertanto come ci si può lamentare se le navi vanno in altri porti dove naturalmente fanno anche le riparazioni?

Ma vi sono molte altre questioni che non si vogliono affrontare: quella della viabilità interna, dei mezzi meccanici, del super bacino di carenaggio ecc. Ma non voglio entrare ancor più nel merito di questi problemi. Ciò che conta per i grandi armatori è che vada avanti il progetto « Voltri », che vada avanti il progetto di « Rivalta Scrivia ». Non possiamo essere d'accordo. Noi sentiamo di avere in questo momento una funzione fondamentale nell'interesse delle nostre popolazioni e nell'interesse del paese chiedendo lo sviluppo dell'intervento pubblico e il ripristino del carattere pubblico dei porti nell'interesse della collettività.

E poi credete davvero che la migliore soluzione economica sia quella dell'accettazione della tesi dell'ulteriore concentrazione del traffico nel porto di Genova? Perché invece non si accetta la tesi dei piani regionali (e di un piano nazionale) di un coordinamento e di una specializzazione dei porti? Esiste perciò anche opposizione che riguarda l'impostazione di tutta la vostra politica non solo portuale ma dello sviluppo nazionale. Non possiamo accettare un piano che accoglie una serie di piani settoriali che sono stati messi insieme con delle parole.

Non accettiamo la scala di priorità che avete prescelto nel piano di sviluppo nazionale. A questo proposito vorrei che fosse chiaro che noi perciò non faremo mai una questione di quantità degli investimenti per settore se non in relazione ad una diversa scala di priorità. Possiamo renderci conto che, di fronte a certe priorità, in una determinata situazione finanziaria, per i porti, invece di 2-300 miliardi, ci si debba accontentare di 50 miliardi. Il problema riguarda la politica che viene seguita. Voi volete continuare nel portare avanti politiche settoriali e perciò, nel settore dei porti, non fate altro che registrare una serie di situazioni di fatto dei singoli porti. È questo che noi respingiamo. Vorrei fare un esempio: noi stiamo lavorando intorno al programma di sviluppo regionale in Liguria: ebbene gli istituti di programmazione non sono stati ancora in grado di cogliere in pieno tutte le connessioni ed i rapporti che esistono tra lo sviluppo portuale e la sistemazione del territorio per l'utilizzazione degli spazi economici, eccetera. Non esiste perciò

ancora un piano ligure dei porti. Non siamo ancora arrivati a questo, mentre risulta che ci sono arrivati a Roma! Ma in che modo possono essere giunti a ciò? Indubbiamente vi sono arrivati eludendo il problema e facendo una politica settoriale. Noi dobbiamo assolutamente respingere il tentativo che fate per giungere all'attuazione di un progetto, quello « Genova-Voltri », perché tale progetto, se attuato pregiudicherebbe un razionale sviluppo dei porti liguri coordinati alle esigenze di sviluppo industriale, economico, sociale non solo della regione.

Non entro nel merito del progetto di legge. Noi possiamo anche accettare tutto ciò che amplifica i poteri del consorzio nel senso del territorio e che dà al consorzio maggiori possibilità di reperire finanziamenti. A parte il fatto che il problema del consorzio genovese va poi affrontato nel quadro della riforma necessaria degli enti di gestione portuali.

Anche per quanto riguarda i finanziamenti dobbiamo dire che se non vi sarà una radicale riforma degli enti di gestione essi di fatto non vanno ad aumentare la redditività del porto, ma bensì il profitto del grande industriale, del grande armatore, la rendita di imprese parassitarie, a scapito dell'interesse pubblico oggi non preminente.

Se vogliamo essere onesti, corretti dobbiamo respingere questo disegno di legge. Il piano regolatore di Voltri deve essere riveduto e armonizzato con gli interessi degli altri porti e deve esserne considerata la validità nell'ambito di un piano della regione ligure. Il progetto di legge n. 3322 non deve essere approvato dagli onorevoli colleghi che rappresentano gli interessi nazionali e non sono soggetti alle pressioni di questo o quell'altro armatore.

Invito caldamente l'onorevole Macchiavelli e gli altri colleghi a considerare le questioni che ho sollevato affinché si giunga alla revisione del piano regolatore del porto di Genova e che lo stesso sia armonizzato con i piani regolatori degli altri porti: ciò nell'interesse della regione ma anche nell'interesse degli altri porti. Si deve quindi votare perché siano respinte le misure per la sua attuazione.

MACCHIAVELLI. Ringrazio l'onorevole D'Alema delle abbondanti citazioni e di avermi chiamato ripetutamente in causa; credo peraltro che il mio intervento sarà per lui una delusione, non soltanto per le conclusioni alle quali giungerò, ma perché non userò certi vocaboli da tragedia, da apocalissi come egli ha usato nel suo impetuoso discorso. Ri-

tengo inoltre che alcune delle cose che egli ha detto non siano coerenti con gli interessi dei lavoratori portuali e della stessa città di Genova. L'intervento dell'onorevole D'Alema è anche in contrasto con le recentissime dichiarazioni del senatore Adamoli in Consiglio comunale, il cui testo di discorso mi permetterò di fargli pervenire non appena ne avrò lo stenografico.

Non entrerà nel merito della questione « Genova-Trieste », anche se a questo proposito debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole D'Alema sulla presa di posizione delle organizzazioni sindacali, alcuni esponenti delle quali appartengono al suo stesso partito politico, e su quello che hanno sostenuto i suoi colleghi di partito in Consiglio comunale e provinciale. È vero che la situazione « Genova-Trieste » è nata male ed è stata portata avanti malissimo: ma ho fiducia nel buon senso dell'una e dell'altra città, oltre che nel senso di equilibrio del Governo, che è quello che poi sarà chiamato a decidere per cui non posso che auspicare una soluzione che non danneggi l'economia di entrambe le zone e non ponga problemi di disoccupazione: il che non sarebbe oggettivamente accettabile. La situazione non deve di conseguenza essere risolta come una prova di forza fra le due città, ma con la previsione di un armonico sviluppo di Trieste e del suo interland, cioè del Friuli-Venezia Giulia, così come il problema di Genova deve essere esaminato nel sistema dell'area ligure e nell'interesse generale del nostro Paese.

Quindi non mi pare che si possa parlare di « vergogna », o che si possano fare riferimenti all'« onestà » di enti o persone, come ha fatto poc'anzi il collega D'Alema.

Io credo che il discorso, più serenamente, si debba ricollegare a quella che è stata la breve, ma incisiva e onesta relazione del collega Fortini, che voglio da parte mia, e a nome del mio gruppo, ringraziare.

Dirò intanto — per richiamare su questo punto l'attenzione dei colleghi, forse un po' frastornati dal duellare oratorio dell'onorevole D'Alema — che il porto di Genova non solo è il primo d'Italia e il settimo del mondo, ma, piaccia o non piaccia, è anche il primo del Mediterraneo per le merci generali, e presenta un valore di traffico operato di oltre duemila miliardi, di cui 1.800 per il commercio internazionale.

Mi fa piacere che il collega D'Alema faccia cenno di sapere queste cose: mi sembrava che nella impostazione del suo intervento le avesse in gran parte dimenticate.

Secondo il mio punto di vista, dobbiamo intanto ricordare ed avere sempre presente, che il porto di Genova è l'unico scalo del Mediterraneo destinato a un ruolo di carattere mondiale, a fianco dei grandi porti in continuo sviluppo, come Rotterdam, New York, Londra, che — come diceva poc'anzi l'onorevole Fortini — hanno avuto nel recente passato, e anche nell'ultimo periodo, notevoli sovvenzioni e investimenti, che noi non abbiamo avuto, nel quadro più generale, dei centoquaranta porti classificati in Italia: troppi per poter assolvere alla loro funzione di centri economici di propulsione.

Perché questa situazione del porto di Genova? Non faccio come ha fatto D'Alema, appello ai colleghi meridionali, perché mi sembra di cattivo gusto in quanto ritengo che tutti siano perfettamente coscienti che qui trattiamo i problemi come deputati nazionali e quindi con una visione generale, non municipalistica o campanilistica, da noi sempre respinte recisamente.

Ed è con una visione generale del problema dei traffici marittimi che ricorderò come la posizione del porto di Genova dipende anche dalle sue attività armatoriali, comunque collegate con il traffico, dalle notevoli iniziative imprenditoriali che alimentano il movimento di linea, dalle maestranze che sono particolarmente qualificate ed additate per la loro capacità nel mondo, nonché dalle merci che vi presentano una particolare concentrazione, la quale, in ultima analisi, si traduce, nel complesso della dinamica economica, in vantaggi che in altri porti sono inesistenti e che sono a loro volta fonte di sviluppi a catena.

Per questo l'area di Genova è intimamente collegata, condizionandole, allo sviluppo delle aree di Milano e di Torino le quali possono così più sicuramente risolvere i problemi strutturali dell'intera economia nazionale.

Non è quindi la mia una impostazione campanilistica tanto più che la nostra Commissione, anche recentemente, quando ha discusso ed espresso il proprio parere al piano quinquennale per quanto si riferisce ai problemi dei traffici marittimi e dei porti, ha trovato sostanzialmente la sua unanimità, così come unanime era stato il voto espresso, sempre dalla nostra Commissione, affinché i finanziamenti che l'esecutivo avrebbe dovuto concedere, venissero ripartiti seguendo i criteri di redditività e di produttività. Lo sviluppo quindi del porto di Genova può incitare gli investimenti e portare il benessere

a circa un terzo della popolazione italiana ed indirettamente all'intera economia nazionale.

Non ricorderò qui l'importanza che ha un porto per l'*interland* dal quale può anche essere condizionato; non parlerò del gravissimo pericolo della concorrenza dei porti del nord, specie con i nuovi problemi che si pongono per la apertura dei valichi alpini; mi permetterò soltanto di fare presente che se vogliamo veramente che il nostro paese abbia una economia attiva (l'80 per cento delle esportazioni e delle importazioni passa via mare) dobbiamo affrontare e risolvere innanzitutto quelli che sono i problemi dei nostri porti.

A mio modo di vedere l'interesse dell'intero paese dovrebbe indirizzarsi affinché il porto di Genova diventi, — superando la concorrenza con Marsiglia che si fa sentire e si farà maggiormente sentire domani se non prenderemo dei provvedimenti — il grande porto del M.E.C. sul Mediterraneo. Ciò pone il problema dei traffici con i paesi del terzo mondo che sono così interessanti non solo per le loro evoluzioni e trasformazioni politiche ma anche e specialmente, per le grandi prospettive economiche che essi già hanno posto.

Nella relazione e nei documenti finali che sono stati votati da questa Commissione in occasione della discussione del piano — tanto quello della maggioranza quanto quello della minoranza — avevano trovato unanime consenso alcuni principi: quelli della redditività, della produttività e della economicità. Se si vuole veramente investire bene nel campo dei porti italiani, gli stessi devono essere messi in condizione di assolvere alla loro importantissima funzione; il disegno di legge di cui oggi ci preoccupiamo è un primo importante inizio di una nuova politica nel campo dei traffici marittimi.

Né credo che sia accettabile l'impostazione del collega D'Alema circa la questione del piano regolatore di Genova. Sappiamo perfettamente che c'è un piano regolatore, inizialmente affidato a una commissione di tecnici presieduta dal professor Capocaccia, contro il quale non si pronunciarono i sindacati e che, alla fine, è approvato dal Governo ed è legge dello Stato. Sappiamo perfettamente che c'è un altro piano, quello dell'I.L.R.E.S., che è stato discusso recentemente, alla vigilia o subito dopo le elezioni che si sono tenute nella mia città il 12 e 13 giugno e che è favorevole a Voltri, caro D'Alema. Può anche darsi che vi siano domani altre, e diverse idee, che possano modificare

l'impostazione Capocaccia e l'impostazione dell'I.L.R.E.S.; ma dobbiamo tener conto del fatto che tutta la situazione è in movimento e che ogni giorno ci troviamo di fronte a fatti nuovi, a esigenze e tecniche nuove che non sempre siamo capaci di prevedere, tecnici compresi. Basta pensare al problema enorme che si pone dinanzi a noi — e qui debbo ringraziare l'onorevole Ministro per l'iniziativa che recentemente ha preso — in relazione ai problemi che si pongono per i traffici con il nuovissimo sistema dei *containers*. Sono problemi immensi e gravissimi per noi, perché i traffici con questo nuovo sistema escludono l'Italia e perciò anche il porto di Genova, e sono solo effettuati fra l'America e il nord Europa. Sono problemi studiati, ad esempio, dalla Polonia, e dovranno essere affrontati e risolti anche da noi in sede tecnica e politica. Io mi auguro che la Commissione che è stata recentemente nominata e della quale spero siano chiamati a far parte i rappresentanti delle compagnie portuali e delle organizzazioni sindacali, possa tenere il passo con queste nuove esigenze, che pongono anche un problema di produttività per i porti italiani e in particolare per il porto di Genova. Non bisogna dimenticare che malgrado la « inefficienza » e la « incapacità » degli enti, locali genovesi, del Consorzio autonomo del porto, del Governo, del Parlamento, e via di questo passo denunciate dal collega D'Alema, siamo passati in questi ultimi pochi anni da 8 milioni di tonnellate di merci a oltre 30 milioni, e solo a Genova abbiamo il traguardo, abbastanza vicino, dei 120 milioni di tonnellate di manipolato.

E la questione dei *containers*, ad esempio, pone indubbiamente anche il problema della integrazione dei porti, e specialmente il problema della integrazione del porto di Genova e di quello di Savona. Ma non credo che questo possa essere risolto così come sosteneva poc'anzi il collega D'Alema, che diceva che non si deve fare niente, che si deve solo discutere, conciliare, mediare, che si devono fare dei convegni. Io sono perfettamente d'accordo a che si facciano dei convegni: nelle prossime settimane se ne terrà uno proprio su questi temi per iniziativa di un centro tecnico, con il patrocinio del Ministro della marina mercantile, a Cagliari. Tuttavia se noi continuiamo a discutere quando abbiamo già abbastanza materia sul tappeto (e dopo tutto siamo noi quelli che devono decidere, perché questo è un nostro mandato) rischieremo di fare la fine di Bertoldo, il quale, non riuscendo a trovare l'albero al quale farsi

impiccare, finì poi con l'essere graziato: mentre per noi, il risultato, sarebbe l'opposto e cioè la fine.

Al potenziamento e alla ristrutturazione del vecchio porto di Genova, che potrà e dovrà certo essere meglio organizzato, dobbiamo quindi aggiungere la costruzione del nuovo porto a Voltri, che poi in effetti non è altro che l'ampliamento del vecchio porto verso ponente.

Se dovessimo entrare nel merito delle riserve e delle critiche che possiamo fare al vecchio porto, potremmo non solo trovarci d'accordo, ma anche aggiungere tante altre considerazioni negative. Basti pensare che nel cuore del vecchio porto ci sono ancora gli impianti per i liquidi, quando abbiamo il porto di Miltedo che è attrezzato a questo scopo: ecco quindi la possibilità di reperire nuove banchine e nuovi spazi. Ma io non credo che il problema degli spazi si possa risolvere solo rammodernando il vecchio porto, per bene che ciò possa essere fatto, se è valido l'obiettivo dei 100-120 milioni di tonnellate, che dobbiamo tenere presente se non vogliamo emanare provvedimenti di legge che siano soltanto dei palliativi. L'unico modo per evitare questi palliativi, a mio giudizio, è quello di approvare il disegno di legge del Governo.

È quindi necessario estendere il porto fino a Voltri; di qui la necessità della estensione al 21 dicembre del 2002 della legge costitutiva del Consorzio autonomo del porto, non per una questione di prestigio, ma per due ordini di ragioni, su cui non credo dovrebbero esserci dissensi in questa Commissione: innanzi tutto perché il Consorzio del porto è un ente pubblico, e noi siamo per un regime di gestione pubblica dei porti; e poi per consentire al Consorzio di contrarre mutui, cosa che non potrebbe fare se non ci fosse un prolungamento della sua legge costitutiva che scade, se non vado errato, nel 1984.

Si potrà vedere in un secondo momento, da un punto di vista politico e da un punto di vista tecnico, come dovrà essere meglio ristrutturato il vecchio porto e organizzato il nuovo: ma non è un problema di Parlamento, bensì un problema di Consorzio, di Ministeri, di potere esecutivo; è un problema anche di rapporti tra il piano regolatore del porto e il piano regolatore della città. Ma se noi non facessimo questo primo passo, se attendessimo, per approvare la legge, la revisione del piano regolatore di Genova, il Parlamento si assumerebbe una gravissima re-

sponsabilità e di fronte a Genova e di fronte all'intero paese.

Se lo volessi seguire nella sua polemica — anche se vi sono stato abbondantemente chiamato — direi al collega D'Alema che non so se ha esaminato questo problema con le organizzazioni sindacali e portuali, o con le « compagnie », le quali hanno un punto di vista notevolmente diverso. Forse non lo ha fatto, poiché queste sono su una posizione non perfettamente allineata con la sua.

Perché i portuali sentono la crisi: sanno quello che avviene nel mondo e che non avviene nel loro porto: sanno che con l'estendersi della automazione e della meccanizzazione, per aumentare l'occupazione ed impedire la riduzione degli attuali livelli, bisogna rammodernare il vecchio, ma anche fare il nuovo porto a ponente.

Ritengo infine che si debbano respingere le accuse che sono state fatte così pesantemente dal collega D'Alema al Governo di insensibilità, di incapacità e di aver predisposto un piano solo a parole senza tradurlo in atto. Infatti in questa stessa Commissione, proprio nel settore della marina mercantile, abbiamo potuto con soddisfazione vedere la sensibilità con la quale il Ministro e il Ministero nel suo complesso sono vicini a quelli che sono i nostri problemi e rispettosi di quelli che sono i nostri suggerimenti.

Di fronte a questa situazione ritengo che dovremmo sdrammatizzare la discussione e ricondurla nei suoi giusti limiti e fare per Genova quello che è stato fatto recentemente e giustamente per Trieste.

Nel merito del disegno di legge, mi sono permesso con il collega Fortini di presentare un emendamento che pongo all'attenzione della Commissione salvo ciò che la stessa riterrà opportuno fare, sentito anche il parere dell'onorevole Ministro.

GIACHINI. Onorevoli colleghi, la questione sollevata dal collega D'Alema incomincia ma non finisce a Genova. Il criterio fondamentale che ispira la nostra critica è il fatto che, a tutt'oggi, noi ancora non abbiamo una dimensione organica di tutto il sistema portuale. Quando si guarda soltanto a Genova e si rimane soltanto ad essa, è certo che Genova ha quella funzione nazionale che tutti sappiamo, ma noi dobbiamo considerare che l'elaborazione del sistema portuale ligure ci richiama alla organizzazione del sistema portuale nazionale.

Dobbiamo considerare la questione dei porti sotto due aspetti e, cioè, se essi sono un-

dato meccanico dove arrivano e sbarcano le merci, oppure se gli stessi sono un elemento incentivante o disincentivante della nostra economia. Abbiamo detto altre volte che, se guardiamo le necessità portuali così come si presentano oggi per quello che è stato il tipo di sviluppo nel nostro paese, non facciamo una seria politica di programmazione, in quanto seguiamo una linea che ha subito delle distorsioni dovute al miracolo economico. Dobbiamo considerare il sistema portuale nella sua possibilità di incentivazione o disincentivazione dell'economia. Altre volte abbiamo ricordato quali sono le intenzioni della Confindustria. Questa ha affermato che, se vogliamo mantenere e portare avanti la nostra capacità di produttività nel mercato europeo, noi dobbiamo puntare soltanto ed essenzialmente alle regioni nord occidentali e centrali della penisola: lo sviluppo delle altre regioni lo si avrà soltanto o per riflesso. Qualcuno è giunto persino ad affermare che bisognerebbe tracciare un confine ideale da Ancona e Pisa. Questi sono i pareri della Confindustria e, quando noi elaboriamo linee di programmazione che non danno una linea alternativa o almeno contraddittoria rispetto a questa, si arriva alla conseguenza che tutti gli atti settoriali vanno in quella direzione, e non verso una linea che tenda a dare un equilibrio al nostro paese e uno sviluppo armonico di tutta l'economia nazionale. Ritengo che anche Genova, se vuole, come credo, essere il porto della nazione, non possa prescindere, nello esame dei suoi problemi, da quelli di tutto il Paese.

Desidero ancora ripetere che non facciamo una questione di quantità. Tutti ricorderanno che, quando abbiamo discusso il piano dal punto di vista delle cifre, non ci sono state da parte nostra opposizioni. Riteniamo, però, che, prima di discutere delle cifre, si debbano considerare le direzioni che vengono prese: se, per esempio, 160 miliardi sono pochi, gli stessi, spesi in una determinata direzione, danno un certo risultato che non è certamente lo stesso se vengono impiegati in altra maniera. Se noi seguiamo politiche settoriali, quei miliardi potranno essere utili ad interessi pre-costituiti e ben precisi, ma serviranno a poco o, addirittura, a nulla, rispetto alla funzione incentivante o disincentivante del nostro sistema economico. Questi sono i problemi reali.

Il disegno di legge non si limita soltanto a mettere in atto delle spese per dare lavoro a degli operai: in effetti, al di sotto di esso, ci sono scelte, che non vanno propriamente

nella direzione di una programmazione democratica della nostra economia, che abbia Genova al suo centro.

ALBA. Il tema si è allargato, come era nelle previsioni: è stato chiamato in causa anche il Mezzogiorno, lo sviluppo globale, il problema dei porti.

Io devo ricordare al collega Giachini che nella nostra Commissione, se i grandi temi dello sviluppo della vita nazionale sono stati trattati con molta evidenza, purtroppo quelli relativi ai porti si sono affacciati per la prima volta appena un anno fa, quando il Governo ha sottoposto al Parlamento il provvedimento dei 75 miliardi per i porti.

Ora, se seguiamo la dialettica dei comunisti, noi meridionali siamo quasi portati a dare loro ragione; ma qui si tratta di essere arrivati tardi e di non perdere anche quel poco che abbiamo conseguito nello sviluppo, non solo del Paese, ma della economia europea e mondiale.

Non credo che qualcuno possa dire che io sono tenero verso Genova. Però, che il porto di Genova sia intasato è un fatto; che vada rimesso in marcia — non dico perché superi i grandi porti del nord Europa, ma perché tenti di allinearsi con essi — è una esigenza che non è solo genovese. La questione di Savona a noi interessa poco: a noi interessa che un porto dell'alto Tirreno sia in grado di poter competere con Marsiglia e con i porti dell'Europa settentrionale. Quando si tratta dei famosi *containers* — cioè di un nuovo tipo di trasporto di merci — noi non possiamo rimanere indietro.

Del resto, nemmeno noi meridionali siamo rimasti indietro: quando abbiamo realizzato il traghetto tra Bari e la Jugoslavia, in piccolo, abbiamo realizzato un nuovo, moderno tipo di trasporto.

Queste sono mie considerazioni, che valgono quel che valgono, ma che costituiscono un richiamo a tutti noi, perché questo disegno di legge vada in porto.

Voi comunisti dite: facciamo un discorso generale, facciamo il discorso degli enti autonomi; facciamo il discorso delle tariffe, facciamo il discorso dei porti incentivanti e disincentivanti. Ebbene, è quello che stiamo facendo, è quello che ognuno di noi fa nella sua terra e per i suoi porti. Certamente tutto ciò non ha avuto ancora una espressione definitiva, ma, perché l'abbia, ci vorrà, non solo una volontà unitaria del Parlamento, ma anche mezzi molto cospicui, che non sono certamente i 260 miliardi preventivati nel piano quinquennale per i porti.

Signor Presidente e onorevoli colleghi, il mio breve intervento ha inteso riportare la discussione ai termini del provvedimento al nostro esame: non rimandiamo *sine die* la discussione di questo disegno di legge, perché questo, secondo me, potrebbe essere veramente nocivo all'interesse della nazione.

BELCI. A me pare che dobbiamo innanzi tutto sottolineare che c'è stata una specie di accusa di frettezza del Governo in materia di programmazione, che contrasta con il tema ricorrente dell'opposizione del ritardo del Governo in questo stesso campo. Questa mattina abbiamo sentito che sia la dialettica democratica della fase formativa della programmazione, sia gli approfondimenti tecnici, richiederebbero che il Governo rinviasse ancora il discorso della programmazione. Quindi mi pare che questo possa tranquillizzare il Governo per quanto attiene alle accuse di ritardo.

Vorrei sottolineare poi quanto in parte il collega Alba ha già detto. Mi pare che qui stiamo dando una cornice giuridica al porto di Genova perché possa spendere in una certa direzione quella quota parte che sulla legge stralcio dei 75 miliardi il Governo ha assegnato a Genova. Io non posso entrare nel merito di questa direzione, perché non conosco gli aspetti tecnici. È stato detto durante tutta la discussione della legge stralcio, tanto dall'opposizione quanto dalla maggioranza, che si trattava di un primo atto dopo un lungo periodo di non intervento da parte del Governo in materia portuale. Si tratta perciò, per così dire, di recuperare il tempo perduto, di tentare di rimettere in moto immediatamente le cose più urgenti nei vari porti del nostro paese.

A me pare, quindi, che anche questo discorso che avevamo fatto vada a favore dell'approvazione di questo progetto di legge: diversamente, bloccheremmo la possibilità per il porto di Genova di spendere quella quota parte assegnata da una legge che è stata criticata proprio per la esiguità dei fondi, ma non per la sua impostazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

FORTINI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come ho accennato e come risulta dalla relazione al disegno di legge il piano regolatore di cui parliamo è stato approvato con decreto del Ministero dei lavori pubblici. Il decreto stesso fa seguito ad un voto favorevole dell'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici,

assemblea che avrà esaminato anche il problema dal lato urbanistico. Eventuali opposizioni, eccezioni ed osservazioni andavano quindi sollevate a suo tempo ed in sede opportuna. Il disegno di legge in esame detta soltanto norme per quanto si riferisce all'attuazione delle opere.

Nella mia veste di Relatore non potevo e non dovevo aggiungere altro; è fuori luogo quindi l'osservazione dell'onorevole D'Alema.

Confermo quindi la mia relazione ed il mio voto favorevole.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Presidente, desidero ringraziare tutti i colleghi che sono intervenuti nella discussione anche perché i loro interventi e, innanzi tutto, la precisa relazione del collega Fortini, nonché la sua replica finale, riducono il contenuto di queste mie dichiarazioni.

Vorrei dire che a me sembra che questo disegno di legge sia urgente ed importante, non solo per quello che riguarda Genova, ma anche per quello che riguarda l'intera economia nazionale.

Questo disegno di legge prende le mosse dall'approvazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri. Ora, insisto anche io sul fatto che il piano stesso è stato approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici e con il parere dell'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, senza che siano sorte opposizioni ed obiezioni. Debbo aggiungere che nelle mie visite a Genova, unanimi sono state le richieste di dare lo strumento legislativo perché il piano potesse effettuarsi e si potesse anche dare inizio ai lavori per i quali sono stati già stanziati 15 miliardi.

Che esista nel nostro paese l'esigenza di un discorso globale sui porti, mi permetta l'onorevole Giachini, è cosa sulla quale abbiamo convenuto anche in recenti occasioni. Potrei dire che proprio sabato scorso parlando all'assemblea della comunità dei porti adriatici, ho sottolineato quella che a mio modo di vedere è un'esigenza e, cioè, che si determinino le condizioni per creare una comunità dei porti tirrenici, che può essere il primo passo per studiare, su basi democratiche, una regolamentazione del sistema portuale del Tirreno.

Debbo aggiungere che ho risentito con piacere le affermazioni che l'onorevole Giachini ha fatto anche in altre occasioni riguardo all'esigenza che la politica portuale corrisponda a un criterio di visione organica ed a un criterio di coordinamento e non si riferisca

soltamente alle cifre che debbono essere immesse nel sistema portuale.

Inoltre, poiché ritengo che un aspetto del problema sia costituito dalla legislazione portuale e dalla classificazione dei porti, ho dato incarico al Consiglio superiore della marina mercantile di riesaminare per intero la questione: evidentemente, il problema portuale ha degli aspetti economici, ma ha anche degli aspetti giuridici sui quali noi avremo modo di portare, spero al più presto, la nostra attenzione.

Per concludere su questo punto, richiamo l'attenzione della Commissione su un recente provvedimento, che ritengo sia passato troppo sotto silenzio o, comunque, abbia determinato delle non giustificate interpretazioni polemiche o espressioni soltanto settoriali: il disegno di legge relativo alla costituzione di una commissione consultiva, presso il C.I. P.E., per il coordinamento della politica dei trasporti. Gli onorevoli colleghi ricorderanno che, in occasione della discussione da parte della Commissione del parere sul piano, sottolineai l'esigenza che, per quello che riguarda i porti, si creasse anche una politica di coordinamento fra i Ministeri interessati, ed è sotto questo profilo che è stata predisposta la creazione di questo organismo tecnico. Insomma, noi stiamo elaborando tutto un discorso sui porti che darà luogo a delle iniziative di carattere legislativo nelle quali le diverse questioni troveranno la possibilità di una soluzione.

Ma tutto questo non ha nulla a che fare, ripeto, con il problema posto da questo disegno di legge.

Giustamente l'onorevole Alba diceva che qui noi stiamo discutendo sulla possibilità di uno sviluppo economico europeo e mondiale del porto di Genova: è da questo punto di vista che il provvedimento va visto.

Vorrei allora dire agli onorevoli colleghi: qui noi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che non affronta — né poteva affrontare — problemi di impostazione, ma ciò nonostante urgente e importante. L'onorevole Giachini mi deve dare atto che vi è l'urgenza di intervenire per il porto di Genova, perché, se si cominciano a determinare deviazioni del flusso di traffico, difficilmente potremo correggerle. Approvi, quindi, la Commissione il disegno di legge in discussione: avremo poi, non una, ma mille occasioni, per affrontare ancora e dibattere l'intero problema.

D'ALEMA. Per l'importanza della proposta che sto per fare è indispensabile che io faccia alcune dichiarazioni.

Onorevole Ministro, non c'è mai stata discordanza sull'importanza europea e mondiale del porto di Genova.

Il collega Macchiavelli mi deve dare atto che, sebbene io sia una persona, diciamo così, di media statura, non sono, poi, così analfabeta da non conoscere i dati che egli ha richiamato.

Quando poi l'onorevole Belci mi obietta che noi criticiamo la frettezza del Governo, fa dell'umorismo. Sono anni che il piano Pieraccini si trascina: in tutto questo tempo c'era la possibilità di sentire in modo serio e approfondito determinati pareri.

Il problema è un altro: siamo di fronte ad una città che è un caos, che ha bisogno di spazi, eccetera! Siamo di fronte ad una città nella quale è in corso la revisione del suo piano regolatore! Siamo di fronte al Presidente della Commissione incaricata della revisione di detto piano che dice « no » a Voltri! Ebbene, noi andiamo ad approvare una legge che deve mettere in esecuzione un piano così discusso!

E non è vero che tutti i sindacati siano d'accordo. Io sono anche segretario del mio partito e posso dire che il signor Marollo, segretario di uno dei sindacati, al Consiglio provinciale di Genova ha preso la stessa posizione che ho assunto io.

Ed eccomi al punto conclusivo. Non si tratta di sabotare un piano regolatore, non si tratta di rinviare per fare dell'accademia. Sono anch'io d'accordo che Genova, va veramente aiutata, ma facciamo in fretta una cosa seria, che veramente realizzi un sistema pluriportuale, qualcosa che sia in armonia con tutta la sistemazione urbanistica.

Vorrei dire un'ultima cosa. Si è parlato dei *containers*. Ebbene, la Finsider sta lavorando su dei *containers* che esigono un banchinamento lineare, e noi, invece, andiamo a fare un banchinamento a pettine.

È per questi seri motivi, nell'interesse della città e in quello più generale di tutto il Paese, che noi non possiamo votare a favore di questo disegno di legge. Noi abbiamo esperito tutti i tentativi per evitare che il piano fosse approvato: ora non possiamo che portare in Aula questo disegno di legge, per avere una discussione di fronte all'opinione pubblica nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alema mi comunica di aver inoltrato, a nome del decimo dei membri della Camera e corredata del prescritto numero di firme, la richiesta di rimessione all'Assemblea del disegno di legge

in discussione, a norma dell'articolo 40 del Regolamento.

Prendo atto della comunicazione e sospendo, pertanto, la discussione del provvedimento.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Durand de la Penne: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Durand De La Penne: « Ordinamento della professione di mediatore marittimo » (122).

Avverto che l'onorevole Amodio, Relatore del presente progetto di legge, mi ha comunicato di essere impossibilitato ad essere presente questa mattina ed ha chiesto un breve rinvio della discussione della proposta di legge.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Di Vagno ed altri: Istituzione di Ufficio oggetti rinvenuti negli aeroporti del territorio nazionale (1646).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Di Vagno, Buttè e Macchiavelli: « Istituzione di Ufficio oggetti rinvenuti negli aeroporti del territorio nazionale » (1646).

Il Relatore, onorevole Iozzelli, ha facoltà di svolgere la relazione.

IOZZELLI, Relatore. Signor Presidente, siccome ho già svolto la mia relazione nella precedente seduta in sede referente, quando è stato chiesto il passaggio del provvedimento in sede legislativa, mi limiterò soltanto a ricordare alcune cose.

Il provvedimento consiste nel legiferare l'istituzione di un ufficio oggetti rinvenuti negli aeroporti. Il problema è particolarmente urgente ed importante, perché attualmente gli articoli del Codice civile che disciplinano la materia fanno obbligo a coloro che trovano oggetti di proprietà di sconosciuti, di portarli al sindaco del comune nell'ambito del quale l'oggetto è rinvenuto. Ciò, naturalmente, crea tutta una serie di difficoltà e di problemi per quanto concerne gli aeroporti.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 SETTEMBRE 1966

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno avendo chiesto di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

In deroga a quanto stabilito dall'articolo 927 e seguenti del Codice civile vengono istituiti nell'ambito degli aeroporti sul territorio nazionale, appositi uffici cui vengono consegnate le cose ritrovate sia nelle aerostazioni sia a bordo degli aeromobili in sosta.

Sono stati presentati all'articolo 1, dal Relatore e dal Sottosegretario Florena, i seguenti emendamenti: sostituire le parole: « vengono istituiti » con le parole: « possono essere istituiti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Il Relatore ed il Sottosegretario propongono, inoltre, di aggiungere all'articolo 1 il seguente comma: « Se si tratta di oggetti allo stato estero, essi devono essere custoditi in apposito locale, con l'osservanza delle modalità previste dalle disposizioni doganali per i magazzini di proprietà privata in quanto applicabili ».

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il primo emendamento tende a non obbligare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ad istituire tanti uffici quanti sono gli aeroporti: vi sono degli aeroporti privati per i quali la istituzione di tali uffici sarebbe senza significato.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Veronesi. Ne ha facoltà.

VERONESI. Si tratta di precisare che il « possono » non è una facoltà data al Ministro di accogliere, o meno, la domanda, che un ente gestore di un aeroporto fa di veder creato un ufficio. Il « possono », infatti, lascia questa facoltà al Ministro di non emettere il decreto, mentre, secondo quanto ha detto il Sottosegretario, a tutti quegli enti che lo chiedono sarà concesso l'ufficio, che non sarà istituito solo in certi piccoli aeroporti che hanno una minima attività.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo scopo dell'emendamento è semplicemente quello di impedire che, con una formulazione rigida della norma, si debba procedere all'istituzione di questi uffici magari in piccoli aeroporti privati o turistici, del tipo, per esempio, di quello che si vuole costruire a Lipari.

PRESIDENTE. In effetti, onorevole collega, a me sembra che il « possono » sia un rafforzativo. Infatti gli uffici possono venire istituiti indipendentemente dalla richiesta delle direzioni degli aeroporti.

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo al primo comma dell'articolo 1, di cui ho già dato lettura.

(E approvato).

Pongo in votazione il comma aggiuntivo all'articolo 1, di cui ho già dato lettura.

(E approvato).

A seguito delle modificazioni introdotte, l'articolo 1 risulta pertanto così formulato:

ART. 1.

In deroga a quanto stabilito dall'articolo 927 e seguenti del Codice civile, nell'ambito degli aeroporti sul territorio nazionale, possono essere istituiti, con decreto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, appositi uffici cui vengono consegnate le cose ritrovate, sia nelle aerostazioni, sia a bordo degli aeromobili in sosta.

Se si tratta di oggetti allo stato estero, essi devono essere custoditi in apposito locale, con la osservanza delle modalità previste dalle disposizioni doganali per i magazzini di proprietà privata, in quanto applicabili.

Lo pongo in votazione.

(E approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

Gli uffici saranno gestiti negli aeroporti statali dalla direzione circoscrizionale di aeroporto e negli aeroporti privati ove essi esistono dalle società di gestione.

Dovrà essere presa nota in apposito registro delle circostanze del ritrovamento e trascorso un anno dalla data di rinvenimento senza che la cosa venga rivendicata dal legittimo proprietario, le direzioni circoscrizionali di aeroporto e le società di gestione procederanno alle aste pubbliche per la vendita degli oggetti rinvenuti.

L'importo ricavato, detratto il valore del premio di cui all'articolo 930 del Codice civile per il rivenditore, verrà incamerato dalla direzione circoscrizionale e imputato al conto di entrata del bilancio del Ministero dei trasporti e aviazione civile o attribuito alle società di gestione.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 SETTEMBRE 1966

Il Governo propone di sostituire il primo comma con il seguente:

« Gli uffici saranno gestiti dalla direzione circoscrizionale di aeroporto ».

Conseguentemente, propone anche di sopprimere, al secondo comma, le parole: « e la società di gestione » e, al terzo comma, le parole finali: « o attribuito alle società di gestione ».

Il Governo propone, altresì, di aggiungere il seguente comma:

« Alla vendita di oggetti allo stato estero deve sempre presenziare un funzionario della dogana. In tali casi, prima della ripartizione di cui al precedente comma, devono essere soddisfatti i diritti doganali, salvo che gli oggetti stessi non siano destinati ad essere rispediti all'estero ».

IOZZELLI, *Relatore*. Signor Presidente, propongo che all'inizio del secondo comma vengano soppresse le parole: « Dovrà essere presa nota in apposito registro delle circostanze del ritrovamento »: mi sembra che ciò sia piuttosto materia da lasciare al regolamento.

VERONESI. A me pare che l'articolo 2 meriti attenzione nel primo comma, laddove, secondo il primitivo testo, si prevedono due gestioni: quella della direzione circoscrizionale, per gli aeroporti gestiti direttamente dallo Stato, e quella del gestore, nel caso di aeroporti gestiti da privati. Secondo tale norma, due sono i soggetti che possono procedere alle vendite e due i destinatari dei ricavati: rispettivamente, la direzione circoscrizionale o la società di gestione e lo Stato o la società di gestione.

L'emendamento del Governo propone, invece, di lasciare la competenza per questa materia soltanto alla direzione circoscrizionale, cioè allo Stato.

Io sarei del parere di rimanere al testo originario.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'emendamento tende ad includere nella legge anche quegli aeroporti che non sono né statali né privati, ma di altri enti pubblici, comuni e consorzi, e, nello stesso tempo, ad attribuire ad un ufficio pubblico, quale è la circoscrizione aeroportuale, l'esercizio di una funzione pubblica quale è quella prevista dal codice civile.

Essendo questo lo spirito dell'emendamento, io insisto.

PRESIDENTE. Insistendo l'onorevole Sottosegretario, pongo in votazione l'emendamento del Governo con il quale si propone

di sostituire il primo comma con il seguente: « Gli uffici saranno gestiti dalla direzione circoscrizionale di aeroporto ».

(È approvato).

A seguito dell'approvazione di questo emendamento, si devono intendere soppresse, al secondo comma, le parole: « e le società di gestione » e, al terzo comma, le parole finali: « o attribuito alle società di gestione ».

Pongo, ora, in votazione, all'inizio del secondo comma dell'articolo 2, il mantenimento delle parole: « Dovrà essere presa nota in apposito registro delle circostanze del ritrovamento » di cui il Relatore propone la soppressione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il comma aggiuntivo proposto dal Governo, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

A seguito delle modificazioni introdotte, l'articolo 2 risulta pertanto così formulato:

ART. 2.

« Gli uffici saranno gestiti dalla direzione circoscrizionale di aeroporto.

Trascorso un anno dalla data di rinvenimento senza che la cosa venga rivendicata dal legittimo proprietario, le Direzioni circoscrizionali di aeroporto procederanno alle aste pubbliche per la vendita degli oggetti rinvenuti.

L'importo ricavato, detratto il valore del premio di cui all'articolo 390 del codice civile per il rinventore, verrà incamerato dalla direzione circoscrizionale e imputato al conto di entrata del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

« Alla vendita di oggetti allo stato estero deve sempre presenziare un funzionario della dogana. In tali casi, prima della ripartizione di cui al comma precedente, devono essere soddisfatti i diritti doganali, salvo che gli oggetti stessi non siano destinati ad essere rispediti all'estero ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

Il regolamento per la consegna degli oggetti rinvenuti negli aeroporti dovrà essere emanato dal Ministero dei trasporti e avia-

zione civile, per gli aeroporti statali, dovrà essere approvato dallo stesso Ministero per gli aeroporti privati.

La presente legge non comporta stanziamento alcuno a carico dello Stato e pertanto non rientra nel disposto dell'articolo 81 ultimo comma della Costituzione.

Il Governo, correlativamente all'emendamento proposto ed approvato, al primo comma dell'articolo 2, propone di sopprimere, al primo comma, le parole finali: « per gli aeroporti statali, dovrà essere approvato dallo stesso Ministro per gli aeroporti privati ».

Pongo in votazione il mantenimento delle parole di cui ho dato lettura.

(Non è approvato).

Il Relatore, a sua volta, propone di sopprimere il secondo comma dell'articolo 3.

Pongo in votazione il suo mantenimento.

(Non è approvato).

A seguito delle modificazioni introdotte, l'articolo 3 risulta pertanto così formulato:

ART. 3.

« Il regolamento della consegna degli oggetti rinvenuti negli aeroporti dovrà essere emanato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

La seduta terminò alle 12,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO