

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## CII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 FEBBRAIO 1968

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

| INDICE  | PAG.             | PAG.       |
|---|------------------|------------|
|   |                  | PAG.       |
| <b>Congedi:</b>   |                  |            |
| PRESIDENTE . . . . .  | 1001             |            |
| <b>Comunicazione del Presidente:</b>  |                  |            |
| PRESIDENTE . . . . .  | 1001             |            |
| <b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>   |                  |            |
| Disposizioni per l'ammodernamento della<br>ferrovia circumvesuviana (Approvato<br>dalla VII Commissione permanente<br>del Senato) (4775) . . . . .  | 1002             |            |
| PRESIDENTE . . . . .  | 1002, 1003       |            |
| FORTINI, <i>Relatore</i> . . . . .  | 1002             |            |
| LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i<br/>trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .  | 1002             |            |
| Istituzione dell'ente autonomo del porto<br>di Savona in sostituzione dell'ente por-<br>tuale Savona-Piemonte (Approvato<br>dalla VII Commissione permanente<br>del Senato) (4822) . . . . .                  | 1004             |            |
| PRESIDENTE, <i>Relatore</i> . . . . .   | 1004, 1008, 1016 |            |
| AMASIO . . . . .  | 1004             |            |
| GASCO . . . . .   | 1008             |            |
| NATALI, <i>Ministro della marina mercan-<br/>tile</i> . . . . .   | 1008, 1016       |            |
| RUSSO CARLO . . . . .   | 1006             |            |
|   |                  | 1016       |
|   |                  | 1016, 1017 |
|   |                  | 1016       |
|   |                  | 1017       |
| <b>Votazione segreta:</b>   |                  |            |
| PRESIDENTE . . . . .  |                  | 1019       |
| <hr/> <hr/>   |                  |            |
| <b>La seduta comincia alle 9,45.</b>  |                  |            |
| AMADEI GIUSEPPE, <i>Segretario</i> , legge il<br>processo verbale della seduta precedente.<br>(È approvato).  |                  |            |
| <b>Congedi.</b>   |                  |            |
| PRESIDENTE. Comunico che sono in con-<br>gedo i deputati Belci e Reale Giuseppe.  |                  |            |
| <b>Comunicazione del Presidente.</b>  |                  |            |
| PRESIDENTE. Comunico che, per l'esame<br>dei provvedimenti all'ordine del giorno della<br>seduta odierna, i deputati Amasio e Russo<br>Carlo sostituiscono, rispettivamente, i deputati<br>Calvaresi e Viale. |                  |            |

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento della ferrovia circumvesuviana (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4775).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato: disposizione per l'ammodernamento della ferrovia circumvesuviana.

La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

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

FORTINI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli Colleghi, con legge 30 luglio 1962, n. 960 e con legge 4 luglio 1967, n. 561, è stata fra l'altro autorizzata la concessione di un contributo straordinario di complessivi 4.500 milioni per la soluzione dei problemi della ferrovia circumvesuviana, limitatamente al tratto Barra-Torre Annunziata, del quale si consente il raddoppio.

Ma la circumvesuviana, come gli onorevoli colleghi hanno potuto constatare in occasione del sopralluogo effettuato lo scorso anno, ha necessità di ulteriore intervento dello Stato per il suo riassetto definitivo. Basti ricordare la necessità di eliminare alcuni passaggi a livello, di sostituire il materiale rotabile, di rinnovare l'armamento, di costruire fabbricati e piazzali.

La società concessionaria ha da tempo, all'uopo, predisposto un piano generale di ammodernamento, per l'importo di 24 miliardi, piano la cui graduale esecuzione, in parte già in corso, consentirà di risolvere i problemi e le difficoltà dell'attuale esercizio, facendo conseguire ai servizi piena efficienza, quale richiesta dalle crescenti necessità dei trasporti in massa nel vasto e popoloso territorio ad est ed a sud-est di Napoli, che a quella città fa capo per diuturna esigenza di lavoro, di commercio e di studio.

Il Governo ha pertanto presentato il disegno di legge al nostro esame che, già approvato dal Senato, detta disposizione per il riassetto della ferrovia in parola.

All'articolo 1 è prevista l'erogazione di un contributo di 16.432 milioni, pari al 75 per cento della spesa da sostenere (21.910 milioni), così come stabilito dall'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221; sono previste altresì due distinte sovvenzioni annue, la prima, di 2.161 milioni, per il periodo intercor-

rente tra la data d'inizio dei lavori e la data di ultimazione, la seconda, di 1.751 milioni e 600 mila lire, per il periodo successivo, fino alla data di scadenza della concessione, scadenza che viene prorogata sino a 25 anni dalla data di ultimazione delle opere.

Le determinazioni di dette distinte sovvenzioni sono conformi alla legge generale (articoli 5 e 6 della legge n. 1221).

All'articolo 2 è previsto, salvo proroga, la attuazione del piano entro 5 anni. L'esecuzione avverrà per gruppi determinati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con aggiornamento dei prezzi alla data d'inizio dei lavori.

All'articolo 3 si dispone poi che le sovvenzioni di esercizio succitate saranno soggette a revisione a termini dell'articolo 8 della legge organica e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237. Ciò ai fini, non soltanto dell'ammodernamento dell'azienda, ma anche del suo risanamento, evitandosi così, che il bilancio dell'azienda venga appesantito da oneri del passato e da quelli dell'esecuzione dei lavori.

All'articolo 4 si rinvia alle disposizioni della legge organica sull'ammodernamento quanto non previsto dalla legge speciale ed all'articolo 5 si dispone sul finanziamento degli oneri derivanti allo Stato.

Onorevoli Colleghi, non avrei null'altro da aggiungere. Nella premessa e nelle considerazioni svolte è il mio parere, che non può non essere favorevole.

Mi si consenta per altro di far presente che la società concessionaria ha allo studio la realizzazione, nel corso dei lavori di potenziamento ed ammodernamento, di gallerie di accesso al piazzale ferroviario di Napoli per migliorare le condizioni di tracciato, sia per rendere indipendenti gli instradamenti sulla linea Napoli-Nola-Baiano da quelli della circumvesuviana. Chiedo alla cortesia dello onorevole Ministro di voler esaminare in sede opportuna la possibilità che dette opere siano eseguite congiuntamente allo sviluppo del piano di ammodernamento già approvato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiarazione è chiusa.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole all'approvazione del disegno di legge, che riguarda una ferrovia che riveste particolare importanza, e terrà presenti le raccomandazioni dell'onorevole Relatore.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1968

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Non essendo stati presentati emendamenti, li leggo e li pongo successivamente in votazione:

## ART. 1.

Per l'applicazione alla ferrovia Circumvesuviana, in attuazione del piano di lavori e di sostituzione del materiale rotabile redatto dalla Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dei benefici previsti dagli articoli 2, 3, 5 e 6 della legge medesima, sono autorizzati:

a) un contributo di lire 16.432 milioni sulla spesa di esecuzione dei lavori e delle provviste, prevista in lire 21.910 milioni;

b) una sovvenzione complessiva annua di lire 2.161 milioni per il periodo di tempo intercorrente tra la data d'inizio dei lavori e delle provviste e la data della loro ultimazione;

c) una sovvenzione complessiva annua di lire 1.751.600.000 per il periodo successivo sino alla data di scadenza della concessione della ferrovia, prorogata sino a 25 anni dalla data di ultimazione dei lavori e delle provviste.

(È approvato).

## ART. 2.

I lavori e le provviste, da ultimarsi entro cinque anni dalla data di pubblicazione della presente legge, saranno eseguiti per gruppi da determinarsi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con aggiornamento dei prezzi alla data del loro inizio.

(È approvato).

## ART. 3.

Le sovvenzioni di cui ai punti b) e c) del precedente articolo 1 saranno assoggettate alle revisioni previste dagli articoli 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237, con inclusione:

1) di una quota annua di ammortamento e interessi a copertura degli oneri restati a carico del concessionario perché non coperti dal contributo di cui alla lettera a) del precedente articolo 1 e dalle somme effettivamente ricavate dallo sconto delle quote di sovvenzione destinate, sulla sovvenzione complessiva di cui al punto c) dell'articolo stesso, al servizio di ammortamento ed interessi della spesa prevista al netto del contributo statale;

2) di una quota annua di ammortamento ed interessi del disavanzo complessivo di esercizio, partite finanziarie comprese, rima-

ste a carico del concessionario sino alla data di decorrenza della sovvenzione prevista al punto b) del precedente articolo 1.

Valgono per le dette quote le disposizioni di cui all'ultima parte dell'articolo 7 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

## ART. 4.

Restano ferme, in quanto non modificate dalla presente legge, le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e sue successive integrazioni e modificazioni.

(È approvato).

## ART. 5.

La spesa di lire 16.432 milioni, derivante dall'articolo 1 lettera a) della presente legge, verrà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, nella misura di lire 4.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1969 e di lire 4.432 milioni per l'anno finanziario 1970.

All'onere di lire 4.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968 si farà fronte con corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti ai capitoli n. 5381 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per ciascuno degli indicati anni finanziari.

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

L'onere relativo alle sovvenzioni di esercizio di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 1 della presente legge graverà, alle rispettive decorrenze, sugli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile concernenti le sovvenzioni di esercizio di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

Il Relatore, onorevole Fortini, e gli onorevoli De Capua e Macchiavelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Premesso che la legge n. 1221 del 2 agosto 1952 è chiaramente ormai superata dai tempi e dalle condizioni generali delle aziende concessionarie di trasporti pubblici su rotaia i quali, fra l'altro, si manifestano vieppiù utili e necessari per i plurimi collegamenti suburbani e metropolitani e abbisognevole di consistenti lavori di aggiornamento tecnico e di ammodernamento;

che esiste oggi una Commissione interministeriale di studio per la modifica della stessa legge che ha già svolto un proficuo lavoro;

che urge concretizzare lo studio;

la Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge che consenta:

1) la revisione dei prezzi previsti per i lavori, nei confronti dei costi iniziali di stima, specie in considerazione del lungo periodo di tempo occorrente per l'esecuzione di opere di ammodernamento ferroviario;

2) la variazione del costo degli interessi da riconoscere sull'importo dei lavori, in base al costo commerciale di operazioni finanziarie, poiché l'attuale tasso del 5 per cento è del tutto insufficiente;

3) la determinazione di sovvenzioni di esercizio in base all'effettivo andamento economico aziendale, con revisione biennale delle sovvenzioni fino alla scadenza della concessione;

4) il risanamento economico-finanziario aziendale per garantire un equilibrio gestionale e sicurezza nell'esercizio;

5) la possibilità di coordinamento delle attività di trasporti pubblici, onde evitare concorrenze illecite, servizi inutili e realizzare gestioni concrete ed economicamente accettabili ».

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione. Effettivamente vi sono alcuni aspetti della vita delle ferrovie in concessione che richiedono un opportuno adeguamento; del resto, su questa strada il Governo ha già cominciato ad operare. Per altro, le richieste formulate nell'ordine del giorno involgono impegni finanziari che bisogna attentamente esaminare, tenendo conto delle disponibilità.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Discussione del disegno di legge: Istituzione dell'ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'ente portuale Savona-Piemonte (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4822).**

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato: « Istituzione dell'ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'ente portuale Savona-Piemonte ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

Riferirò io stesso. Innanzi tutto desidero raccomandare alla Commissione di voler attentamente vagliare l'opportunità, anzi, la necessità di approvare nel corso di questa seduta il disegno di legge in esame, il quale risponde ad una esigenza attesissima, chiara e precisa di tutta l'economia marittima e generale che fa capo all'illustre città di Savona. Mi limiterò a raccomandare ai colleghi, che per altro l'avranno già fatto, a leggere la relazione che accompagna il disegno di legge, nella quale sono chiarite le ragioni per le quali oggi ci troviamo di fronte a questo provvedimento, che costituisce l'attesa, non soltanto delle autorità della città e di quella zona, ma dei lavoratori del mare e di quanti dall'attività portuale di Savona attingono vita.

Nel 1947 era stato istituito l'ente portuale Savona-Piemonte. In un certo senso questo ente portuale aveva, come il titolo stesso diceva, una sua gravitazione limitata al Piemonte. Sta, però, di fatto che oggi il porto di Savona non ha più un'attività limitata soltanto al Piemonte, ma un'attività che si svolge a sempre più vasto raggio.

Perciò, si ritiene opportuno, utile, vorrei dire, urgente l'istituzione di un ente autonomo che cambi titolo e funzioni. Ripeto, quindi, l'invito a voler votare questo disegno di legge, il quale per altro si rifà, nella sua articolazione, a tutte le altre analoghe leggi che in questi ultimi anni abbiamo avuto l'onore di approvare in seno a questa Commissione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMASIO, *Signor Presidente*, il nostro gruppo darà voto favorevole a questo disegno di legge. E, proprio perché darà voto favorevole — il primo, in una materia di questo genere, giacché le altre volte abbiamo sempre votato contro o ci siamo astenuti, come nel caso della legge istitutiva dell'ente portuale di Trieste — desidero ribadire che il nostro atteggiamento in questa occasione non pregiudica affatto la nostra posizione di principio per quanto riguarda il problema, più generale, della gestione dei porti in Italia. Noi rimaniamo fermi nella nostra convinzione che la soluzione migliore, la soluzione ottimale, per quanto riguarda la gestione del sistema portuale italiano, è una legge-quadro, una legge organica, capace di mettere ordine in questo stato di confusione, di disordine e anche di caos che in questo momento regna nel campo della gestione dei 160, e più, porti del nostro paese.

Credo che questa nostra posizione sia largamente condivisa da tutte le forze politiche o, per lo meno, da gran parte delle forze politiche italiane; so anche per certo che essa è pienamente condivisa dall'attuale Ministro della marina mercantile, che l'ha espressa in diverse occasioni, a cominciare dal convegno di Cagliari, per finire alla sua recente visita all'emporio portuale di Savona.

Noi auspichiamo — non certo in questa legislatura, perché manca proprio il tempo materiale, ma nella prossima — che si possa arrivare ad un confronto di posizioni, se necessario anche ad uno scontro di posizioni, a proposito di una legge-quadro; la quale potrà anche trovarci su posizioni di dissenso, ma saranno tuttavia sempre posizioni più avanzate, che comunque potranno avviare a soluzione il problema della gestione dei nostri porti.

Perché il nostro gruppo, non soltanto ha ritirato la sua opposizione al Senato, ma darà in questa sede voto favorevole a questo disegno di legge? La ragione è di carattere specifico e riguarda la situazione che in questi ultimi tempi si è venuta creando in Liguria, a proposito degli investimenti per lo sviluppo del sistema portuale ligure. Non intendo ripetere in questa sede le argomentazioni che già ho avuto occasione di svolgere ampiamente in Aula, in sede di discussione del disegno di legge relativo al porto di Voltri. Sta di fatto che la Liguria, in questo momento, sta attraversando una fase molto importante e molto delicata in materia di sviluppo del sistema portuale, in materia di programmazione di questo sviluppo del sistema portuale, in materia di coordinamento tra i diversi porti liguri (i più importanti, come è noto, sono quelli di Genova, Savona e La Spezia, ma ve ne sono molti altri che, pur meno importanti, hanno tuttavia un loro peso e una loro specifica finalità); ora, l'assenza di un valido strumento di gestione, di un valido interlocutore, quale può essere un ente portuale dotato della necessaria autonomia e dei necessari poteri, pregiudica fortemente; a nostro giudizio, tutto il discorso che in Liguria è in corso fra le forze politiche e fra le forze economiche, a proposito dello sviluppo del sistema portuale ligure.

Per questa ragione, riteniamo importante ed urgente addivenire a questa riforma dell'ente portuale savonese. Se ciò non avvenisse, di questa situazione si avvantaggerebbero indubbiamente quelle forze economiche e politiche che fino a ieri hanno tentato, che ancora oggi tentano e che indubbiamente anche

domani tenteranno di imporre soluzioni unilaterali a questo grosso problema dello sviluppo del sistema portuale ligure; soluzioni non programmate, non coordinate e tanto meno integrate, come quelle che noi auspichiamo circa i rapporti fra il porto di Savona e quello di Genova. Imporrebbero, in altre parole, soluzioni non finalizzate ad obiettivi di politica economica, di programmazione economica, di interesse generale, ma finalizzate unicamente ad obiettivi di carattere particolaristico e privatistico.

Per queste ragioni oggi riteniamo urgente l'approvazione di questo disegno di legge; e anche perché l'approvazione della legge per Voltri, sia pure modificata nel modo che sappiamo, ha reso ancora più urgente e più pressante la soluzione di questo problema.

Ora è necessario domandarsi se il testo che abbiamo davanti risponde alle esigenze e alle aspettative, per lo meno della nostra parte politica. Debbo subito dire che si tratta di un testo che presenta una soluzione di gran lunga migliore rispetto a quella che era stata presentata dal Ministro Spagnoli al Senato, nel gennaio 1965. Il testo che abbiamo al nostro esame ha subito profonde modifiche in senso migliorativo e, come ho già detto, è molto migliore di quello precedente: per lo meno, è assai più vicino alle nostre aspettative. Questo testo, come i colleghi avranno avvertito, ricalca sostanzialmente la traccia del testo che è stato approvato, 6 o 7 mesi or sono, da questa stessa Commissione per il porto di Trieste.

Tuttavia noi riteniamo di dover lamentare alcune insufficienze. Innanzi tutto, nell'ente portuale precedente, era rigorosamente limitata la circoscrizione giurisdizionale dell'ente portuale di Savona. Questa delimitazione è scomparsa dal testo attuale. Il problema per noi ha una importanza rilevante, per la presenza di alcune grosse attività privatistiche nell'ambito portuale Savona-Vado: la FIAT, grandi compagnie petrolifere e via di seguito. In queste condizioni, ritenevamo opportuno che fosse fissata una precisa delimitazione della giurisdizione dell'ente portuale di Savona, così come era stabilita per il precedente ente. Poiché questo non è stato possibile, ci permetteremo, insieme con altri colleghi liguri — l'onorevole Russo e l'onorevole Macchiavelli — oltre che con l'onorevole Gasco, piemontese ma fortemente interessato al sistema portuale ligure e in particolare a quello savonese, di presentare un ordine del giorno che, fra le altre cose, prevede che il Ministro possa, in sede di regolamento, delimitare in

modo rigoroso la giurisdizione dell'ente portuale di Savona.

Un'altra grave insufficienza riguarda l'articolo 4, che prevede i mezzi necessari per l'assolvimento dei compiti dell'ente portuale. I colleghi sanno che per il porto di Trieste è stato previsto un contributo annuo dello Stato nella misura di un miliardo e 500 milioni. Nessuno pensava di chiedere per Savona uno stanziamento analogo, nell'entità; ma nella fase attuale dello sviluppo del porto di Savona, nella fase attuale che richiede con urgenza notevoli investimenti di capitali nella rada di Vado, sarebbe stato opportuno introdurre all'articolo 4 uno stanziamento annuo da parte dello Stato. Anche per questa insufficienza ci riserviamo un'indicazione nell'ordine del giorno di cui testé ho parlato.

C'è poi il problema della possibilità per l'ente portuale di ricorrere a mutui o a prestiti obbligazionari: questa possibilità, che è esplicitamente prevista per Trieste all'articolo 4, non è prevista per Savona. Sotto questo profilo, riteniamo abbastanza ambiguo il provvedimento: non si capisce perché questa possibilità sia stata prevista per Trieste e non altrettanto per Savona. Tale incongruenza è tanto più inspiegabile quando si pensa che disposizioni analoghe si hanno, invece là dove si parla dei compiti dell'assemblea e nell'articolo che riguarda i controlli di merito che il Ministero della marina mercantile può esercitare su alcuni compiti attribuiti all'ente. Anche su questo punto faremo un accenno nel nostro ordine del giorno.

Vi è, infine, il problema della composizione degli organi d'amministrazione. Noi siamo per enti portuali affidati a maggioranze costituite dagli enti locali. Questo è un punto di dissenso di fondo fra noi e la maggioranza. Per giunta, in questo disegno di legge, la situazione, per quanto riguarda gli enti locali e le rappresentanze delle organizzazioni sindacali, è ancor più carente, nel senso che, rispetto all'ente triestino, vi è un minor numero di rappresentanti degli enti locali e, soprattutto, sono stati esclusi i tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali territoriali. Il che è, oltretutto, un errore abbastanza grave, perché, quando si sostiene che nell'ambito dei porti, da parte dei lavoratori, viene portato un certo spirito corporativo e poi si limita la rappresentanza dei lavoratori ai soli lavoratori portuali, cioè a quelli che portano questo spirito di chiusura corporativa nell'ambito delle attività portuali, l'errore è evidente. Ora, questo inconveniente si sarebbe potuto in qualche modo evi-

tare, se si fosse ricorsi a rappresentanze delle organizzazioni territoriali, che per loro natura hanno una visione meno corporativa dei problemi di quanto non l'abbiano i lavoratori portuali stessi.

Infine, vi è la esclusione dal comitato direttivo del rappresentante del comune di Vado Ligure. Il Ministro Natali, quando è venuto a Savona, si è reso conto di quanto sia importante, agli effetti economici, sociali ed urbanistici, il problema della estensione dello sviluppo del porto di Savona-Vado per il comune di Vado Ligure, così legato agli sviluppi di quel porto. Ma, nell'impossibilità di addivenire ora ad una modifica del provvedimento mediante un emendamento, il Ministro Natali stesso ha dichiarato a noi (all'onorevole Russo, all'onorevole Pertini e al sottoscritto) che intanto si potrà nell'ordine del giorno che presenteremo indicare la possibilità che il rappresentante del comune di Vado partecipi a titolo consultivo al comitato, in attesa che con un provvedimento, da presentare nella prossima legislatura, la rappresentanza del comune di Vado possa diventare effettiva.

Io ho finito. Avevo il dovere di indicare questi limiti contenuti nel disegno di legge, ma ribadisco tuttavia la nostra posizione favorevole allà riforma che ci viene sottoposta.

Devo soltanto aggiungere che i lavoratori dell'Azienda Mezzi meccanici di Savona sono in agitazione perché, in base all'articolo 23 di questo disegno di legge, saranno trasferiti alle dipendenze del nuovo ente portuale. Essi temono che questo trasferimento possa compromettere la loro posizione giuridica, nel senso di una soluzione del loro rapporto di impiego. In realtà, mentre le altre condizioni sono esplicitamente tutelate da questa legge (perché si dice che non saranno manomesse le condizioni normative e salariali già acquisite), non altrettanto esplicitamente è detto che non sarà interrotto il rapporto d'impiego, eventualità che comporterebbe ovviamente un danno notevole per i lavoratori. Gradirei pertanto dal rappresentante del Governo una dichiarazione che potesse assicurare noi e i lavoratori, a tal proposito.

RUSSO CARLO. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, l'intervento dell'onorevole Amasio, con le cui considerazioni sulla legge concordo, mi consentono di essere molto breve. Ringrazio innanzitutto l'onorevole Presidente-relatore per la sua relazione e sottolineo anch'io l'urgenza e importanza del disegno di legge in esame. L'ente portuale Savona-Piemonte fu costituito nel 1947 per iniziativa di

due colleghi immaturamente scomparsi e la cui memoria è viva nel nostro ricordo: gli onorevoli Paolo Cappa e Giovanni Battista Pera; ma fu istituito in via provvisoria, perché si riteneva indispensabile in quel momento costituire tale organismo, salvo a modificarlo adattandolo alle esigenze ulteriori. Il provvedimento al nostro esame ha subito un iter lungo al Senato e si è giunti al testo concordato fra Governo e gruppi parlamentari, oggi sottoposto al nostro voto. Questo testo trova il conforto dell'appoggio concorde delle forze politiche e sindacali nonché degli enti piemontesi, poiché le esigenze del porto di Savona sono di carattere nazionale e i suoi sviluppi si ripercuotono naturalmente su tutto il suo *hinterland*. Anch'io sono d'accordo col collega Amasio nell'auspicare che nella prossima legislatura si possa giungere ad una legge per tutti i porti italiani, ma questo provvedimento rappresenta già un anticipo di quella che riteniamo debba essere poi la legge definitiva di sistemazione dei porti.

Per quanto riguarda le osservazioni del collega Amasio noi presentiamo un ordine del giorno che reca le firme del collega Amasio stesso, del collega Macchiavelli, del collega Gasco (in nome del collegamento che esiste fra Piemonte e Liguria) e la mia firma. In questo ordine del giorno affermiamo l'esigenza del coordinamento dei porti di Savona e Genova nel quadro coordinato dei porti liguri. Ripudiamo perciò ogni impostazione campanilistica dei porti italiani, perché la concorrenza non deve farsi tra i porti italiani stessi, bensì tra essi e i porti del nord Europa, quale Rotterdam e Amburgo. Una visione locale, campanilistica, municipalistica dei nostri porti rappresenterebbe quindi il più grave degli errori. Per questo noi abbiamo dato consapevolmente il nostro voto favorevole alla legge istitutiva che estende la competenza del consorzio di Genova alla zona di Voltri e in quella occasione abbiamo ribadito la necessità che fosse pressoché contemporaneamente approvato il disegno di legge al nostro esame.

Intendo sottolineare il carattere pubblico dei porti, poiché essi non servono soltanto gli interessi degli operatori o delle aziende, ma la collettività nazionale, rappresentando un patrimonio per tutto il nostro paese. Mi auguro che nella prossima legislatura si possa dare al problema dei porti l'importanza che meritano per lo sviluppo dell'economia nazionale.

Per quanto più specificatamente riguarda il disegno di legge vi è la questione che concerne la sfera di applicazione della giurisdizione dell'ente autonomo del porto di Savona.

Ritengo che la dizione di « Savona e Vado » non debba offrire dubbi in sede di interpretazione e di applicazione; comunque, va ripetuto che essa riguarda tutta la zona comprendente il porto di Savona e il porto di Vado. Questo desidero dire perché resti precisata la volontà che ci muove nel momento in cui voteremo. Il Ministero della marina mercantile ha ritenuto che questo potesse farsi in sede di regolamento di applicazione. Non abbiamo nulla da osservare, purché resti fermo il concetto che la sfera di applicazione riguarda tutto l'ambito portuale, senza alcuna eccezione.

La seconda considerazione si riferisce al contributo finanziario (previsto come contributo eventuale da parte dello Stato) che noi ci auguriamo possa essere precisato in modo da dare sicurezza agli impegni che l'ente portuale dovrà assumere per le opere di sistemazione e di completamento del porto.

Nell'articolo 11, dove ci si riferisce alle competenze del comitato direttivo, è chiaramente stabilita la possibilità di contrarre mutui e di svolgere tutte le altre operazioni finanziarie. Non mi pare quindi che esistano dubbi sulla possibilità, da parte dell'ente portuale, di contrarre mutui o emettere obbligazioni.

Per quanto concerne la rappresentanza del comune di Vado alle sedute del comitato direttivo, mi richiamo all'impegno assunto dal Ministro Natali. Mi auguro che sia possibile risolvere la questione senza bisogno di una legge *ad hoc*. Se occorresse, mi dichiaro disponibile a presentare un successivo provvedimento che integri la rappresentanza del comune di Vado nel comitato direttivo.

Ritengo che la situazione del personale dell'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona non sia in alcun modo pregiudicata. Questo è detto nell'articolo 23 all'ultimo comma, dove si precisa: « In nessun caso il trattamento globale del personale già dipendente... dall'Azienda dei mezzi meccanici... potrà risultare inferiore a quello goduto precedentemente ». Vi è poi il problema della validità della legge approvata in ottobre per quanto concerne la continuità di lavoro. Siccome però non esiste alcun contrasto tra il disegno di legge al nostro esame e quella legge, credo che non possano sorgere dubbi di applicazione sulla piena validità della legge di ottobre e quindi sulla continuità dei rapporti giuridici del personale dell'Azienda dei mezzi meccanici. Non abbiamo ritenuto opportuno includere questo pun-

to nell'ordine del giorno perché crediamo sia cosa pacifica, da non discutersi. Come ha fatto il Ministro Natali in occasione della visita all'ente portuale Savona-Piemonte, mi auguro che il rappresentante del Governo voglia dichiararsi d'accordo con questa interpretazione.

GASCO. Vorrei ricordare che si vuol fare di Marsiglia il grande « europorto del sud ». Questo fa sì che, se la questione inerente l'intero sistema dei porti liguri non verrà considerata su un piano di carattere generale, l'Italia si troverà sprovvista di fronte alla concorrenza che verrà fatta dal porto francese e dai suoi porti subalterni.

Giustamente quindi è stata riaffermata nell'ordine del giorno la necessità di vedere le questioni portuali della Liguria intimamente collegate fra loro. L'ente che andiamo a sopprimere porta il nome di ente portuale Savona-Piemonte. Ora, in effetti, è dalla collaborazione con il Piemonte che il porto di Savona ha avuto nei secoli scorsi ed anche in questo secolo uno sviluppo che nel passato non aveva mai avuto, malgrado le grandi possibilità offerte dalla natura del terreno, dato che l'esistenza di un *hinterland* adeguatamente sviluppato alle spalle del porto è condizione preliminare per lo sviluppo di una attività portuale.

Non bisogna dimenticare che la rada di Vado rappresenta già di per sé un porto naturale per le condizioni di protezione in cui si trova. Quando il piano regolatore di Vado — che deploro non sia stato ancora approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici — sarà varato, vi sarà la possibilità di avere nella rada di Vado un porto delle dimensioni dell'attuale porto di Genova.

Si tratta quindi di dare a tutto il sistema portuale della Liguria un notevole ampliamento di potenzialità che gli consenta di formare un complesso che si possa validamente contrapporre al porto di Marsiglia, il quale sarà sempre più e sempre meglio collegato, attraverso i trafori alpini, anche alla valle padana. Il problema urgente è proprio quello di intervenire tempestivamente affinché l'Italia abbia nel sistema dei porti liguri un complesso portuale equivalente a quello che sarà costituito dal grande « europorto del sud » previsto dal piano quinquennale francese.

Pertanto questa legge, che ha alcuni difetti (come quello, per esempio, di diminuire in modo notevole la rappresentanza degli enti locali, particolarmente del Piemonte, sacrifi-

cando lo stesso comune di Torino che dalle origini ebbe un proprio rappresentante nel consiglio di amministrazione del porto), deve essere comunque approvata affinché l'ente portuale, con aumentate competenze e disponibilità finanziarie, possa operare per un rapido sviluppo dei due porti collegati di Savona e di Vado.

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

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ritengo di aver poco da aggiungere.

Desidero soprattutto dire che il problema del personale dell'Azienda dei mezzi meccanici, a mio avviso, trova nel disegno di legge una sua adeguata soluzione, che corrisponde alle aspettative e alle speranze dei lavoratori.

Certo, niente è perfetto e tutto può essere perfezionabile, ma io non vorrei che venisse sottovalutata la impostazione completamente nuova data a questo strumento legislativo, che si inquadra in una realtà di progresso e di adeguamento alle nuove esigenze degli enti portuali italiani.

Desidero dare, poi, un'ultima informazione, che è questa. Ho sentito fare un auspicio per una politica coordinata dei porti liguri. Ebbene, mentre annuncio che il 22 febbraio prossimo, ad iniziativa del presidente del Consorzio del porto di Genova, avrà luogo a Genova una riunione dei presidenti degli enti porto con i rappresentanti delle amministrazioni locali per affrontare un certo discorso, desidero comunicare che a quella riunione parteciperò anch'io.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Non essendo stati presentati emendamenti, li leggo e li pongo successivamente in votazione:

#### ART. 1.

(*Denominazione, natura e durata*)

È costituito l'Ente autonomo del porto di Savona, in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte istituito con decreto-legge del Capo provvisorio dello Stato 22 dicembre 1947, n. 1697.

L'Ente autonomo è persona giuridica di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

Esso ha sede legale e amministrativa in Savona.

La sua durata è fissata in anni trenta dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

## ART. 2.

*(Circoscrizione)*

La circoscrizione dell'Ente comprende gli ambiti portuali di Savona e Vado.

*(È approvato).*

## ART. 3.

*(Attribuzioni)*

L'Ente, nel territorio di propria circoscrizione, ha il compito di:

1) studiare, promuovere ed adottare, di intesa con le Amministrazioni interessate, nel quadro della programmazione economica regionale e nazionale, i provvedimenti atti a favorire lo sviluppo dei traffici nazionali e internazionali, nonché quello commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai detti traffici;

2) elaborare e proporre, d'intesa con gli Enti locali interessati, il piano di destinazione e di uso delle aree, nonché il piano regolatore del porto sulla base delle previsioni contemplate dal piano di sviluppo economico regionale e della linea nazionale di sviluppo dei porti, indicando la priorità di attuazione delle nuove opere e degli impianti.

L'esecuzione dei suindicati lavori può essere affidata dal Ministero dei lavori pubblici in concessione all'Ente portuale, ove se ne ravvisi la necessità.

L'Ente è autorizzato ad eseguire a proprie spese lavori previsti nel piano regolatore in vigore, dopo la prescritta approvazione in linea tecnica degli elaborati di progetto da parte del Ministero dei lavori pubblici;

3) provvedere, a seguito di apposita convenzione da stipulare con il Ministero dei lavori pubblici, ai servizi idrici, di pulizia e di illuminazione del porto, nonché all'esecuzione delle opere ordinarie e straordinarie e degli impianti portuali, a totale carico dello Stato o con il concorso di esso ai sensi delle leggi vigenti, esclusi quelli ferroviari;

4) amministrare, nell'ambito della propria circoscrizione, i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, con l'osservanza delle disposizioni del Codice della navigazione e del relativo regolamento. Gli atti di concessione aventi durata superiore a quindici anni dovranno essere approvati con decreto del Ministro della marina mercantile;

5) esplicitare le funzioni che le vigenti leggi sul lavoro nei porti attribuiscono alla

competenza degli uffici del lavoro portuale e dei comandanti di porto, con l'assistenza di un Consiglio del lavoro e con poteri di regolamentazione del lavoro e di determinazione delle tariffe, sia nei confronti dei lavoratori che degli imprenditori, secondo le norme vigenti;

6) concordare con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, cui compete la disciplina e la gestione del servizio ferroviario nell'ambito portuale, eventuali potenziamenti del servizio stesso;

7) promuovere il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie fra il porto e il retroterra nazionale ed estero;

8) provvedere alla gestione diretta dei mezzi meccanici per l'imbarco, lo sbarco ed il movimento in genere delle merci, nonché alla gestione della stazione marittima passeggeri;

9) provvedere all'esercizio dei magazzini per deposito merci, anche se in regime di deposito franco, con l'osservanza delle leggi doganali e marittime;

10) raccogliere, elaborare e pubblicare dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico del porto;

11) amministrare i fondi ed i proventi assegnatigli;

12) provvedere alla spese necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate, escluse quelle per i servizi idrici, di pulizia e di illuminazione, che restano a carico dell'Amministrazione dei lavori pubblici ed escluse, altresì, quelle relative all'esercizio ferroviario portuale, e cioè le operazioni di scalo, le manovre ferroviarie, la manutenzione ed illuminazione degli impianti ferroviari, che sono a carico dell'Amministrazione ferroviaria;

13) coordinare l'azione degli uffici pubblici, degli enti, delle associazioni e dei privati che attendono a servizi e svolgono attività interessanti il porto;

14) esercitare tutte quelle ulteriori attribuzioni che, in base alle disposizioni vigenti, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono di competenza della Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona;

15) provvedere a tutto ciò che, non specificato nei precedenti punti, possa comunque essere utile per il conseguimento dei fini di istituto dell'Ente.

*(È approvato).*

## ART. 4.

*(Finanze e patrimonio)*

Per l'assolvimento dei propri compiti di istituto l'Ente ha a sua disposizione ed amministra:

1) i proventi dell'uso diretto ed i canoni relativi a concessioni a terzi dei beni di cui al precedente articolo;

2) i proventi delle gestioni dirette di cui al numero 8) dell'articolo 3 della presente legge;

3) i contributi delle Province, dei Comuni e delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato rappresentati nel consiglio di amministrazione dell'ente, deliberati dagli organi competenti degli enti predetti e approvati dalle autorità tutorie;

4) le somme corrisposte dall'amministrazione dei lavori pubblici in applicazione delle convenzioni di cui all'articolo 3, numero 3;

5) i lasciti, le donazioni ed oblazioni, nonché le somme a qualsiasi titolo non espressamente previsto provenienti all'ente;

6) i fondi provenienti da eventuali prestiti o da altre operazioni finanziarie, consentiti dalle leggi vigenti;

7) eventuali contributi da parte dello Stato;

8) eventuali contribuzioni degli enti economici ed istituti di credito comunque interessati allo sviluppo ed all'esercizio del porto di Savona.

L'Ente ha, inoltre, facoltà di riscuotere ed imporre:

9) una tassa fino a lire 15 per tonnellata metrica sulle merci imbarcate e sbarcate nell'ambito della propria circoscrizione, da determinarsi a norma dell'articolo 9 della presente legge;

10) una tassa supplementare d'ancoraggio fino a lire 10 per tonnellata di stazza netta, da determinarsi a norma dell'articolo 9 della presente legge;

11) i contributi per il lavoro portuale previsti dall'articolo 1279 del Codice della navigazione.

I proventi di cui ai punti 9), 10) e 11) sono accertati e riscossi a cura dell'amministrazione della dogana e da questa corrisposti all'ente al netto delle spese di esazione da versare all'erario.

*(È approvato).*

## ART. 5.

*(Organi)*

Sono organi dell'Ente:

- il Presidente;
- il Consiglio di amministrazione;
- il Comitato direttivo;
- il Collegio dei revisori dei conti.

*(È approvato).*

## ART. 6.

*(Presidente e Vice Presidente)*

Il Presidente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri.

Egli dura in carica quattro anni e può essere riconfermato.

Se è nominato Presidente dell'Ente un funzionario dello Stato, egli dovrà essere collocato fuori ruolo per il periodo di durata dello incarico, con le modalità di cui agli articoli 58 e 59 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Vice-Presidente di diritto è il Comandante del porto di Savona. Egli coadiuva il Presidente e lo sostituisce esercitandone le funzioni in caso di assenza o di impedimento.

Al Presidente sarà corrisposta un'indennità annua, sul bilancio dell'Ente, nella misura che sarà fissata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro.

*(È approvato).*

## ART. 7.

*(Compiti del Presidente)*

Il Presidente rappresenta legalmente lo Ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione ed il Comitato direttivo, provvede alla esecuzione delle deliberazioni prese dagli organi collegiali e dispone su tutti gli affari relativi all'amministrazione dell'Ente che non siano attribuiti alla competenza degli altri organi.

Il Presidente rende esecutivi i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi delle gestioni in economia, nonché le note dei canoni relativi a concessioni, ad affitti e ad altri atti. Provvede a tutti gli atti cautelativi nell'interesse dell'Ente.

Il Presidente, per l'attuazione dei servizi di competenza dell'Ente, può emettere ordi-

nanze e può richiedere, ove occorra, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione e la vendita, nelle forme legali, di merci o di cose giacenti sulle calate o nei magazzini di porto, che non siano in consegna alla Amministrazione doganale e ferroviaria.

Per le infrazioni alle ordinanze che il Presidente emette a norma del comma precedente si applicano le disposizioni del titolo IV del libro I della parte III del Codice della navigazione.

(È approvato).

#### ART. 8.

##### (Consiglio di amministrazione)

Il Consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è così composto:

- 1) il Presidente dell'Ente;
- 2) il Comandante del porto di Savona;
- 3) un rappresentante del Ministero del tesoro;
- 4) un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;
- 5) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;
- 6) il direttore della circoscrizione doganale di Savona;
- 7) un rappresentante delle Ferrovie dello Stato designato dalla Direzione generale dell'Azienda;
- 8) il dirigente dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Genova o un suo delegato;
- 9) il Sindaco di Savona o un suo delegato;
- 10) il Sindaco di Vado Ligure o un suo delegato;
- 11) i Presidenti delle Amministrazioni provinciali di Cuneo, Savona e Torino o, rispettivamente, un loro delegato;
- 12) i Presidenti delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Cuneo, Savona e Torino;
- 13) un rappresentante degli industriali;
- 14) un rappresentante dell'armamento;
- 15) un rappresentante degli spedizionieri;
- 16) un rappresentante degli agenti marittimi e raccomandatari;
- 17) un rappresentante dei lavoratori marittimi;
- 18) tre rappresentanti dei lavoratori portuali.

I rappresentanti di cui ai numeri 3, 4 e 5 devono essere designati dai rispettivi Ministri

e scelti tra funzionari di qualifica non inferiore a Direttore di divisione o equiparati.

I rappresentanti di cui ai numeri da 13 a 18 sono scelti dal Ministro della marina mercantile su terne presentate dalle rispettive organizzazioni nazionali.

Non possono essere nominati né designati Presidente o componente del Consiglio di amministrazione e decadono di diritto dalla carica coloro che siano parti o patrocinatori di esse, arbitri o consulenti tecnici in giudizi contro l'Ente.

Non possono parimenti ricoprire tali cariche e decadono di diritto dalle stesse coloro che siano dipendenti dell'Ente, ad eccezione dei rappresentanti di cui ai numeri 17 e 18, e coloro che abbiano con l'Ente rapporti di affari o di interessi, diretti o indiretti, ad eccezione dei rappresentanti di cui ai numeri 15 e 16.

Il mandato dei membri non di diritto del Consiglio di amministrazione dura quattro anni e può essere riconfermato; i membri nominati in sostituzione di altri, prima della scadenza normale, rimangono in carica fino alla fine del quadriennio in corso.

(È approvato).

#### ART. 9.

##### (Compiti del Consiglio di amministrazione)

Il Consiglio di amministrazione:

- 1) delibera sull'indirizzo generale della amministrazione dell'Ente e sull'ordinamento dei servizi;
- 2) elabora e propone, in conformità a quanto disposto al n. 2 dell'articolo 3, il piano regolatore del porto;
- 3) delibera i bilanci preventivi e consuntivi, nonché le eventuali variazioni ai bilanci preventivi;
- 4) delibera sulle spese preventivate in bilancio oltre i limiti della competenza attribuita al Comitato direttivo;
- 5) delibera sulle tasse di cui all'articolo 4;
- 6) delibera il regolamento organico del personale di cui al successivo articolo 23;
- 7) delibera inoltre:
  - a) sulle norme e sulle tariffe relative ai servizi che rientrano nella competenza dell'ente;
  - b) sulle concessioni demaniali marittime nei limiti di competenza del direttore marittimo, stabiliti nel secondo comma dell'articolo 36 del Codice della navigazione;

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1968

c) sul rilascio di concessioni per lo esercizio di servizi portuali di competenza dell'ente fissandone la regolamentazione e le relative tariffe;

d) sull'accettazione di eredità, legati e donazioni;

e) sui progetti di massima per opere nuove di particolare importanza da sottoporre al Ministero dei lavori pubblici, sui progetti esecutivi di tutti i lavori e sulle modalità e sull'ordine della loro esecuzione, quando la relativa spesa superi i limiti della competenza attribuita in materia al Comitato direttivo dall'articolo 11, n. 9;

f) sulla costituzione e sulla regolamentazione di Comitati consultivi e Commissioni;

g) sui modi e sulle condizioni alle quali possono essere conclusi prestiti od altre operazioni finanziarie ritenute opportune onde mettere l'Ente in condizione di assolvere i propri compiti;

8) autorizza il Presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui compromessi e sulle transazioni, sui procedimenti arbitrali e sulla nomina dei relativi arbitri, nonché sulle controversie con altre amministrazioni, quando il loro valore superi i limiti della competenza attribuita in materia al Comitato direttivo dall'articolo 11, n. 8.

(È approvato).

## ART. 10.

(Comitato direttivo)

Il Comitato direttivo è composto da:

- 1) il Presidente;
- 2) il Comandante del porto di Savona, Vice Presidente;
- 3) il dirigente dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Genova o un suo delegato;
- 4) il direttore della circoscrizione doganale di Savona;
- 5) il Presidente della Camera di commercio, industria, agricoltura ed artigianato di Savona;
- 6) il Sindaco di Savona o un suo delegato;
- 7) il rappresentante delle Ferrovie dello Stato in seno al Consiglio di amministrazione;
- 8) due membri designati nel proprio seno dal Consiglio di amministrazione, uno dei quali in rappresentanza degli imprenditori ed uno in rappresentanza dei lavoratori.

(È approvato).

## ART. 11.

(Compiti del Comitato direttivo)

Il Comitato direttivo:

1) assiste il Presidente nell'adempimento dei suoi compiti e secondo le norme stabilite dal regolamento prende, in casi di necessità ed urgenza, le decisioni di competenza del Consiglio di amministrazione, salvo ratifica;

2) predispone i bilanci preventivi ed i rendiconti consuntivi da sottoporre al Consiglio di amministrazione e propone eventuali variazioni al bilancio preventivo durante il corso dell'esercizio finanziario;

3) delibera in materia di concessioni demaniali entro i limiti della competenza del Capo del compartimento marittimo, stabiliti nel secondo comma dell'articolo 36 del Codice della navigazione;

4) delibera, nei limiti del bilancio, sulle spese di importo fino a lire 5 milioni;

5) delibera sugli incarichi tecnici da affidare a persone fisiche e giuridiche estranee all'Ente;

6) delibera i provvedimenti disciplinari a carico del personale e gli eventuali compensi o sussidi speciali, a norma del regolamento del personale;

7) delibera sulle nomine e sul licenziamento del personale, con l'osservanza delle norme contenute nel regolamento del personale;

8) autorizza il Presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui compromessi e sulle transazioni, sui provvedimenti arbitrali e sulla nomina dei relativi arbitri, nonché sulle controversie con altre amministrazioni, entro il limite di valore di lire 5 milioni indicato al precedente punto 4;

9) delibera sui progetti dei lavori e sulle modalità e sull'ordine della loro esecuzione, quando la relativa spesa non ecceda lo importo di lire 100 milioni e si provveda con asta pubblica o licitazione privata od appalto concorso, ovvero l'importo di lire 25 milioni e si provveda a trattativa privata od in economia.

(È approvato).

## ART. 12.

(Adunanze e deliberazioni)

Il Consiglio di amministrazione si riunisce in sessione ordinaria quattro volte l'anno e può essere convocato, in via straordinaria, su iniziativa del Presidente o di almeno un terzo dei componenti.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1968

Il Comitato direttivo si riunisce in seduta ordinaria due volte al mese su convocazione del Presidente, e, in via straordinaria, ogni qual volta egli lo ritenga opportuno.

Le sedute del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo non sono valide se non intervengono la metà più uno dei rispettivi componenti.

Nella seconda convocazione, che dovrà aver luogo non prima di un'ora dalla precedente e non oltre gli otto giorni da questa, le deliberazioni sono valide qualunque sia il numero degli intervenuti.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza. In caso di parità la votazione sarà rinnovata; verificandosi ancora la parità prevale il voto del Presidente.

A ciascun componente del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo che non abbia altro assegno a carico dell'Ente viene corrisposto un gettone di presenza nella misura che sarà stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro.

(*E approvato*).

## ART. 13.

(*Revisori dei conti*)

Il collegio dei revisori è nominato con decreto del Ministro per la marina mercantile ed è composto da cinque membri effettivi e due supplenti.

Sono membri effettivi:

- 1) un funzionario designato dal Ministro per il tesoro, con le funzioni di presidente;
- 2) un funzionario designato dal Ministro per la marina mercantile;
- 3) un funzionario designato dal Ministro per i lavori pubblici;
- 4) un funzionario designato dal Ministro per le finanze;
- 5) il Ragioniere capo della Prefettura di Savona.

Sono membri supplenti:

- 1) un funzionario designato dal Ministro per il tesoro;
- 2) un funzionario designato dal Ministro per la marina mercantile.

Il Collegio dura in carica quattro anni e i singoli membri possono essere riconfermati.

I revisori partecipano alle sedute del Consiglio di amministrazione ed hanno facoltà di partecipare alle sedute del Comitato direttivo.

Ai revisori è attribuito un compenso annuo la cui misura sarà stabilita, per l'intero periodo di durata del loro incarico, dal Ministero della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro.

(*E approvato*).

## ART. 14.

(*Atti soggetti a controllo*)

Le deliberazioni del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo devono essere inviate entro 8 giorni dalla loro data al Ministero della marina mercantile. Nel caso di mancato invio entro tale termine, le medesime si intendono decadute.

Entro 30 giorni dal ricevimento, il Ministero della marina mercantile pronuncia l'annullamento delle deliberazioni illegittime.

Sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile le deliberazioni concernenti:

- a) le materie oggetto del Regolamento organico del personale;
- b) le tasse di cui all'articolo 4;
- c) le norme e le tariffe di cui all'articolo 9, n. 7, lettera a);
- d) i mutui e le altre operazioni finanziarie.

Le deliberazioni di cui all'articolo 9, n. 7, lettera g), sono approvate con provvedimento del Ministero della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro e, se concernenti spese per opere marittime, anche con quello dei lavori pubblici.

Le deliberazioni di cui ai commi terzo e quarto - salvo quanto disposto dai due commi successivi - non diventano esecutive sino a quando non hanno riportato l'approvazione prescritta.

Tali deliberazioni diventano esecutive ove, nel termine di 60 giorni dal ricevimento, non sia stata negata l'approvazione con atto motivato.

Tutte le deliberazioni diventano immediatamente esecutive quando il Ministero espressamente lo consente.

(*E approvato*).

## ART. 15.

(*Esercizio finanziario*)

L'esercizio finanziario dell'Ente ha inizio il 1° gennaio e termina il 31 dicembre di ciascun anno.

I bilanci di previsione sono deliberati entro il mese di settembre di ogni anno ed i conti consuntivi entro il mese di aprile successivo.

Le deliberazioni concernenti i bilanci di previsione, le variazioni eventualmente apportate durante l'esercizio ed i conti consuntivi vanno rimesse, entro quindici giorni dalla loro assunzione, ai Ministeri della marina mercantile, del tesoro e dei lavori pubblici, per la prescritta approvazione.

(È approvato).

#### ART. 16.

(Norme amministrative e contabili)

Nell'esercizio delle sue attività l'Ente deve osservare:

a) le disposizioni del Codice della navigazione e del relativo regolamento, nonché di tutte le altre leggi vigenti in materia;

b) le disposizioni vigenti in materia di lavori pubblici per la compilazione dei progetti, la direzione ed il collaudo delle opere e degli impianti;

c) le disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato per la gestione amministrativa e finanziaria con le modalità che verranno stabilite dal regolamento di cui all'articolo 25.

I contratti stipulati dall'Ente non possono avere durata, né creare oneri od impegni, oltre il termine dell'Ente stesso, salva l'autorizzazione dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle finanze.

L'avanzo netto di gestione di ciascun esercizio finanziario dovrà essere destinato ad eliminare l'eventuale disavanzo degli esercizi precedenti. L'eccedenza sarà devoluta all'apposito fondo « Avanzi di gestione, per la costruzione, il miglioramento e la manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali ».

(È approvato).

#### ART. 17.

(Direttore generale)

Capo dei servizi esecutivi dell'Ente è il Direttore generale il quale partecipa, con voto consultivo e con funzioni di segretario, alle sedute del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo.

(È approvato).

#### ART. 18.

(Disposizioni tributarie ed agevolazioni fiscali)

Agli effetti delle tasse di registro e di bollo tutti gli atti ed i contratti dell'Ente sono soggetti alle stesse norme che vigono per gli atti ed i contratti dell'Amministrazione dello Stato.

Sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi relativi ad operazioni finanziarie ed a prestiti che l'Ente portuale contragga con lo Stato e con qualsiasi altro Ente o persona per la costruzione di opere ed arredi portuali, salvo quanto disposto, per le operazioni a medio e lungo termine, dalla legge 27 luglio 1962, n. 1228.

I materiali destinati alla costruzione, mantenimento ed esercizio di opere, edifici ed attrezzature portuali, sono esenti da ogni imposta e tassa a favore dell'Amministrazione comunale.

(È approvato).

#### ART. 19.

(Ispezioni)

Il Ministero della marina mercantile, valendosi, ove occorra, anche dei funzionari dipendenti da altre Amministrazioni dello Stato, previ accordi in tal caso con il Ministero competente, può in ogni tempo far ispezionare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'Ente.

(È approvato).

#### ART. 20.

(Scioglimento dell'Amministrazione)

L'Amministrazione dell'Ente può essere sciolta quando, richiamata all'osservanza di obblighi ad essa imposti dalla presente legge istitutiva e dal regolamento, persiste nel violarli, o quando, per gli altri motivi, dia luogo ad inconvenienti che compromettano il regolare ed ordinato funzionamento dell'Ente.

Lo scioglimento dell'Amministrazione è disposto con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile e su delibera del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio di Stato.

Con lo stesso decreto è stabilito il termine entro cui dovrà procedersi alla costituzione della nuova Amministrazione ed è nominato un Commissario straordinario il quale esercita tutti i poteri del Presidente, del Comi-

tato direttivo e del Consiglio di amministrazione.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro sono fissati gli emolumenti del Commissario straordinario.

(È approvato).

#### ART. 21.

*(Destinazione di personale statale ai servizi dell'Ente)*

Alla direzione dei servizi di cui ai numeri 4 e 5 dell'articolo 3 della presente legge possono essere preposti, nel limite di due unità, impiegati della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile, di qualifica non superiore a direttore di divisione, che saranno collocati fuori ruolo, ovvero ufficiali di porto, di grado non superiore a colonnello, che saranno collocati in soprannumero all'organico dei rispettivi quadri, applicando i criteri previsti dall'articolo 46 della legge 12 novembre 1955, n. 1137.

Per un periodo massimo di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge possono essere destinati ai servizi dell'Ente altri funzionari della carriera direttiva, ruolo amministrativo, del Ministero della marina mercantile, nel numero massimo di tre unità e di qualifica non superiore a direttore di divisione, che saranno collocati fuori ruolo.

Nei ruoli del personale dell'Ente dovranno rimanere vacanti i posti di organico le cui funzioni siano disimpegnate dai predetti impiegati dello Stato.

(È approvato).

#### NORME FINALI E TRANSITORIE

##### ART. 22.

*(Ente portuale Savona-Piemonte e Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona)*

Dalla data di entrata in vigore della presente legge è soppressa l'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona, istituita con legge 9 ottobre 1967, n. 961, e sono abrogati il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 dicembre 1947, n. 1697 e la legge 21 ottobre 1950, n. 943, relativi all'Ente portuale Savona-Piemonte.

Dalla stessa data le attività e le passività degli Enti di cui al precedente comma sono devolute all'Ente autonomo del porto di Savona.

(È approvato).

##### ART. 23.

*(Personale)*

Il personale impiegatizio ed operaio in servizio fino alla data di entrata in vigore della presente legge presso l'Ente portuale Savona-Piemonte e l'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona passa alle dipendenze dell'Ente autonomo del porto di Savona.

Con apposito regolamento, da sottoporre all'approvazione del Ministero della marina mercantile e di quello del tesoro, saranno stabiliti la consistenza numerica, lo stato giuridico ed il trattamento economico di attività, a qualsiasi titolo, e di quiescenza e di previdenza del personale — compreso il Direttore generale — comunque necessario alle esigenze funzionali dell'Ente.

Con il successivo regolamento saranno stabilite anche le norme transitorie necessarie per la sistemazione del personale proveniente dall'Ente portuale Savona-Piemonte e dall'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona, in servizio e in quiescenza.

In nessun caso il trattamento globale del personale già dipendente dall'Ente portuale Savona-Piemonte e dall'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Savona, in servizio o in quiescenza, potrà risultare inferiore a quello goduto precedentemente.

(È approvato).

##### ART. 24.

*(Aree, beni ed opere demaniali)*

Le aree, i beni e le opere appartenenti al demanio marittimo, nonché le attrezzature e tutti gli altri beni di proprietà dello Stato esistenti nell'ambito della giurisdizione dell'Ente, fatta eccezione per quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato, saranno consegnati all'Ente con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima).

Qualora per le esigenze dei suddetti servizi di spettanza dello Stato si renda necessario disporre di beni consegnati all'Ente,

esso dovrà riconsegnarli al Ministero della marina mercantile su richiesta dello stesso.

I contratti stipulati dall'Ente non possono avere durata né creare oneri od impegni oltre il termine stabilito per la durata dell'Ente, salva espressa autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

All'atto della cessazione dell'Ente, tutte le opere ed i beni ricevuti in consegna e tutti gli incrementi relativi, nonché i residui dei fondi, compreso il fondo avanzi di gestione, saranno devoluti allo Stato.

(È approvato).

ART. 25.

(Norme di attuazione)

Le norme per l'attuazione della presente legge saranno emanate, entro un anno; con regolamento da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, del tesoro e delle finanze.

(È approvato).

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Russo Carlo, Macchiavelli, Amasio e Gasco:

« La Camera,

considerato che lo sviluppo di un sistema coordinato dei porti liguri deve essere fondato sulla prospettiva dell'integrazione dei porti di Genova e Savona-Vado;

che, a tal fine, appare di estrema importanza dotare il porto di Savona-Vado di un ente di gestione cui siano attribuite le necessarie competenze,

invita il Governo:

1) a fissare, in sede di regolamento di applicazione, una precisa delimitazione della giurisdizione dell'Ente autonomo del porto di Savona, includendovi l'intera zona portuale compresa, fra l'ex chiesa di San Benedetto a levante, e la punta di Capo Vado a ponente;

2) a tenere presente l'opportunità di attribuire all'Ente di Savona, al più presto possibile, un contributo finanziario annuale dello Stato e ad agevolare, per intanto quelle operazioni finanziarie (mutui, prestiti obbligazionari) che si rendessero necessarie;

3) a favorire la partecipazione del rappresentante del comune di Vado Ligure alle sedute del Comitato direttivo, in attesa che, con apposito provvedimento legislativo tale partecipazione possa diventare effettiva ».

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. A questo punto desidero ringraziare tutta quanta la Commissione, i Colleghi, che hanno dato il loro apporto di scienza e di passione alla discussione, ed il Governo, facendomi eco presso di esso della raccomandazione della Commissione di tenere nella dovuta considerazione quanto è affiorato nel corso dell'interessante dibattito di questa mattina, in ordine alla politica dei porti, in questo caso dei porti della regione ligure.

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni degli anni dal 1959 al 1964 ad alcune ferrovie in regime di concessione all'industria privata (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2812).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione del Senato: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni degli anni dal 1959 al 1964 ad alcune ferrovie in regime di concessione all'industria privata.

Comunico che la Commissione bilancio della Camera ha espresso parere favorevole al provvedimento, per altro integrato da alcuni emendamenti del Governo. Quindi il presente disegno di legge, che è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 1° dicembre 1965, dovrà necessariamente ritornare al Senato per, mi auguro, la definitiva approvazione.

L'onorevole Baldani Guerra ha facoltà di svolgere la relazione.

BALDANI GUERRA, *Relatore*. Il disegno di legge n. 2812, già approvato dal Senato, reca provvedimenti per la riparazione di danni arrecati dalle alluvioni negli anni 1959-1964 ad alcune ferrovie in regime di concessione all'industria privata. Come è noto, i grandi perturbamenti atmosferici verificatisi nel periodo suddetto causarono sensibili danni ad impianti ad opere d'arte di ferrovie, in particolare sulle seguenti linee: Termini-Umbertide e Umbertide-San Sepolcro; Voghera-Varzi; Siliqua-Galassetta; Sassari-Alghero; completari della Sardegna e strade ferrate sarde; provinciali modenesi; Domodossola-Locarno; sangritana; Brescia-Iseo-Edolo.

Per finanziare i lavori di riparazione delle prime quattro linee suddette, data l'urgenza,

il Ministero dei trasporti ha autorizzato l'utilizzazione dei sussidi di esercizio, mentre a causa dell'assoluta mancanza di fondi non ha potuto provvedere per le altre ferrovie.

Le ferrovie provinciali modenesi rimasero danneggiate dallo straripamento del fiume Secchia nel 1960. La ferrovia Domodossola-Locarno fu danneggiata dalla piena del torrente Milazzo nel 1961, che investì il rilevato ferroviario. Anche le ferrovie complementari della Sardegna e le strade ferrate sarde hanno subito danni conseguenti allo straripamento del fiume Tirso, che ha danneggiato in modo particolare le tratte Macomer-Nuoro, Tirso-Chilivani e Sassari-Tempio Palau, sulle quali il servizio ferroviario è rimasto interrotto ed i trasporti si sono dovuti eseguire con automezzi.

La ferrovia sangritana, a causa della particolare inclemenza della stagione invernale 1962-63, ha avuto danneggiati i muri di alcune tratte del tronco Marina San Vito-Castel di Sangro. Infine la ferrovia Brescia-Iseo-Edolo, nel tratto Narone-Toline, ha subito ingenti danni in conseguenza del nubifragio che ha colpito la zona del lago d'Iseo nel luglio 1963.

In base ad accertamenti effettuati dal Ministero dei trasporti, per ricostruire tutte le opere danneggiate sono necessari in complesso 314 milioni, di cui: 15 milioni per le provinciali modenesi, 30 milioni per la Domodossola-confine svizzero; 150 milioni per le complementari della Sardegna e le strade ferrate sarde; 79 milioni per la sangritana; 40 milioni per la Brescia-Iseo-Edolo.

Considerato che le società concessionarie delle suddette ferrovie versano, come è noto, in condizioni deficitarie e non hanno quindi possibilità di provvedere con propri mezzi finanziari, riconosciuta d'altra parte la indispensabilità delle opere di ripristino, non posso che esprimere parere favorevole al disegno di legge in discussione.

Devo però rilevare che successivamente al 1964 e prima del 4 novembre 1966, data a partire dalla quale si sono approvate con la legge n. 1142 del 18 novembre 1966 provvidenze per impianti ferroviari danneggiati da alluvioni, altre ferrovie in concessione furono colpite da alluvioni e cioè: la Trento-Malè, la centrale umbra, la Soletto-Norcia, la val Brembana, la Roma-Viterbo, la Udine-Cividale.

Poiché tali ferrovie non sono comprese nel provvedimento di legge in esame, il Ministero dei trasporti ha proposto alcuni emendamenti, intesi ad autorizzare la corrispon-

sione di contributi anche nei riguardi di queste ferrovie danneggiate.

Ritengo che tale integrazione del disegno di legge sia necessaria, e raccomando pertanto alla Commissione l'approvazione degli emendamenti proposti dal Governo, sui quali, d'altra parte, la Commissione bilancio si è già espressa favorevolmente, per quanto riguarda la copertura.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale e, nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro anche chiusa.

**LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Il Governo ringrazia il Relatore e mette in rilievo l'importanza del provvedimento e degli emendamenti proposti. In particolare, faccio osservare che nell'articolo aggiuntivo numero 4 si comprendono, tra le opere da sussidiare anche le funivie e le filovie, in precedenza ignorate. Con l'articolo aggiuntivo 5, poi, è indicato un termine per la presentazione delle richieste; ciò faciliterà il compito dell'amministrazione.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Per la ripartizione dei danni alluvionali degli anni dal 1959 al 1964, agli impianti delle ferrovie in concessione: Provinciali Modenesi; Domodossola-Confine Svizzero; Ferrovie Complementari della Sardegna e Strade Ferrate Sarde; Sangritana; Brescia-Iseo-Edolo, può accostarsi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile un concorso dello Stato, nei limiti di spesa e con le modalità e prescrizioni stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione ».

Il Governo propone di aggiungere all'articolo 1 il seguente comma:

« La medesima provvidenza può essere accordata, per la riparazione dei danni alluvionali verificatisi dal 1965 all'ottobre 1966, in favore delle seguenti ferrovie in concessione: Trento-Malè; Centrale Umbra; Spoleto-Norcia; Val - Brembana; Roma-Viterbo; Udine-Cividale ».

Pongo successivamente in votazione:

l'articolo 1 del disegno di legge;

(È approvato).

il comma aggiuntivo, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'articolo 1 rimane pertanto così formulato:

## ART. 1.

Per la riparazione dei danni alluvionali degli anni dal 1959 al 1964, agli impianti delle ferrovie in concessione: Provinciali Modenesi; Domodossola-Confine Svizzero; Ferrovie Complementari della Sardegna e Strade Ferrate Sarde; Sangritana; Brescia-Iseo-Edolo, può accordarsi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile un concorso dello Stato, nei limiti di spesa e con le modalità e prescrizioni stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

La medesima provvidenza può essere accordata, per la riparazione dei danni alluvionali verificatisi dal 1965 all'ottobre 1966, in favore delle seguenti ferrovie in concessione: Trento-Malè; Centrale Umbria; Spoleto-Norcia; Val Brembana; Roma-Viterbo; Udine-Cividale.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 2:

« Per la concessione dei predetti concorsi è autorizzata la spesa di lire 314 milioni da stanziare nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Alla copertura dell'indicato onere si provvede, per lire 157 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e per lire 157 milioni, a carico del fondo iscritto al corrispondente capitolo n. 5381 dell'anno finanziario 1965.

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

Il Governo propone di sostituirlo con il seguente:

## ART. 2.

« Per la concessione dei concorsi di cui all'articolo 1 è autorizzata la spesa di lire 500 milioni, da stanziare nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Pongo in votazione l'articolo sostitutivo.

(*È approvato*).

Il Governo propone di aggiungere il seguente articolo 3:

## ART. 3.

« L'autorizzazione di spesa di lire 2.000 milioni, prevista dal primo comma dell'articolo 69 del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito, con modificazioni, nella legge 23 dicembre 1966, n. 1142, è ridotta di lire 500 milioni.

Alla copertura dell'onere di cui all'articolo 2 si provvede con la disponibilità derivante dalla riduzione disposta con il precedente comma.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il Governo propone di aggiungere il seguente articolo 4:

## ART. 4.

« Le disposizioni previste dall'articolo 69, primo comma, del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito nella legge 23 dicembre 1966, n. 1142, in favore delle ferrotramvie in concessione, sono applicabili, oltre che ai servizi sostitutivi delle medesime ferrotramvie, anche ai servizi funiviari e filoviari in regime di concessione, ferma restando l'esclusione delle aziende municipalizzate ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il Governo propone, infine, di aggiungere il seguente articolo 5:

## ART. 5.

« Il termine per la richiesta dei contributi previsti dalla presente legge nonché dall'articolo 69, primo comma del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito nella legge 23 dicembre 1966, n. 1142, è fissato, a pena di decadenza, in sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1968

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico i risultati della votazione:

Disegno di legge:

« Disposizioni per l'ammodernamento della ferrovia circumvesuviana » (4775):

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti . . . . . | 24 |
| Maggioranza . . . . .        | 13 |
| Voti favorevoli . . . . .    | 24 |
| Voti contrari . . . . .      | 0  |

*(La Commissione approva).*

Disegno di legge:

« Istituzione dell'ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'ente portuale Savona-Piemonte » (4822):

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti . . . . . | 24 |
| Maggioranza . . . . .        | 13 |
| Voti favorevoli . . . . .    | 24 |
| Voti contrari . . . . .      | 0  |

*(La Commissione approva).*

Disegno di legge:

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni degli anni dal 1959 al 1964 ad alcune ferrovie in regime di concessione all'industria privata » (2812):

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti . . . . . | 24 |
| Maggioranza . . . . .        | 13 |
| Voti favorevoli . . . . .    | 24 |
| Voti contrari . . . . .      | 0  |

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alba, Amadei Giuseppe, Amasio, Amodio, Baldani Guerra, Basile Guido, Bigi, Cane-strari, Cappugi, Cavallaro Nicola, Crocco, De Capua, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Manenti, Marchesi, Pirastu, Russo Carlo, Sammartino, Santagati, Veronesi e Vincelli.

*Sono in congedo:*

Belci e Reale Giuseppe:

**La seduta termina alle 11.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO