CAMERA DEI DEPUTATI N. 2467-C

RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI)

(RELATORI: **CIBOTTO**, *per la maggioranza;*
BUSETTO E **BORGHESE**, *di minoranza*)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA IX COMMISSIONE PERMANENTE (LAVORI PUBBLICI) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

nella seduta del 9 febbraio 1961

MODIFICATO DALLA VII COMMISSIONE PERMANENTE (LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI E MARINA MERCANTILE) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 22 marzo 1961 (*Stampato n.* ***1450***)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(ZACCAGNINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(SCELBA)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(GONELLA)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PELLA)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(TRABUCCHI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(TAVIANI)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(COLOMBO)

E COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(JERVOLINO)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 23 marzo 1961

—

Provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini, dell'annessa zona industriale di Ravenna e del Porto di Venezia

Presentata alla Presidenza il 17 maggio 1961

RELAZIONE PER LA MAGGIORANZA

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il disegno di legge, che viene al vostro esame, fu approvato in sede legislativa, dalla IX commissione di questa Camera e passò quindi all'esame, sempre in sede legislativa, della VII commissione del Senato, che lo approvò a sua volta con alcune modifiche.

Tornato in seconda lettura alla IX commissione della Camera, ai sensi dell'articolo 40 del nostro Regolamento, esso è stato rimesso all'esame dell'Assemblea.

Il disegno di legge, come si rileva, ha due obiettivi.

Da una parte esso intende venire incontro all'incremento notevole già verificatosi nel movimento commerciale del Porto-canale Corsini, che rappresenta lo sbocco a mare della città di Ravenna e di un ricco e operoso comprensorio agricolo e industriale, nonché all'incremento ancora maggiore, che si può agevolmente prevedere in seguito alle cospicue iniziative in atto nel Ravennate.

A tal fine il disegno di legge prevede un contributo dello Stato, nella misura di quattro miliardi e mezzo, alle spese per l'ampliamento, la sistemazione e l'attrezzatura del porto suddetto nonché per la organizzazione della annessa zona industriale.

L'esecuzione delle opere sarà affidata ad una società per azioni, alla quale hanno diritto di partecipare, anche in maggioranza, gli enti locali interessati, che ne facciano richiesta. Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello per l'industria e il commercio e con quello per la marina mercantile, con suo decreto determinerà l'affidamento e approverà le convenzioni che disciplineranno i modi, i termini e le condizioni per l'esecuzione delle opere.

Alla medesima società potrà essere affidato l'esercizio degli impianti costruiti con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentiti i Ministri per i lavori pubblici e per l'industria e commercio, mentre lo stesso Ministro per la marina mercantile, sentiti i Ministri per il tesoro e per l'industria e il commercio, approverà con suo decreto le relative convenzioni e approverà, sentito il Ministro per l'interno, le convenzioni tra il concessionario e le amministrazioni locali interessate.

L'articolo 3 stabilisce che i lavori necessari ai fini predetti sono considerati di pubblica utilità e indifferibili e urgenti e fissa le modalità e i termini delle espropriazioni conseguenti, le cui indennità saranno (articolo 4) ragguagliate al valore venale, escluso ogni incremento, che possa riconnettersi alle opere e ad ogni altra operazione relativa al porto e alla zona di sviluppo industriale.

Il secondo obiettivo del disegno di legge è fissato nell'articolo 6 e scaturisce dalla urgenza di allontanare il traffico e il discarico delle petroliere dal centro storico di Venezia, per il gravissimo rischio a cui tali operazioni espongono la popolazione e il patrimonio artistico di valore inestimabile, e nello stesso tempo di aprire il porto stesso alle petroliere di tonnellaggio superiore alle 20.000 tonnellate, che attualmente rappresentano il limite massimo consentito dai fondali. A tal fine è destinato un finanziamento di 3 miliardi.

Gli articoli 7 e 8 fissano i modi come gli impegni di spesa saranno distribuiti nei vari esercizi, da quello corrente a quello 1964-65, nonché la copertura per l'esercizio corrente e il prossimo, mentre autorizzano il Ministro per i lavori pubblici ad assumere impegni eccedenti lo stanziamento per ciascun esercizio, purché nei limiti dello stanziamento complessivo.

La ragione, per cui è stata chiesta la remissione in aula del disegno di legge, è da cercare nel fatto che fu proposto in Commissione un emendamento, tendente a sostituire, quale possibile concessionario, ad una società per azioni, un Consorzio fra Enti pubblici, nel quale fosse garantita una posizione maggiore agli Enti locali interessati.

A tale proposta è da rilevare che il concetto della società per azioni concessionaria aveva ricevuto già la duplice approvazione delle Camere e non poteva essere quindi sostituito dal concetto di un Consorzio di enti locali.

Nel merito poi il rappresentante del Governo fece rilevare la grande urgenza dei

lavori necessari alla sistemazione di Porto Corsini e che affidare la loro realizzazione all'iniziativa e alla prevalente responsabilità degli Enti locali avrebbe comportato remore tutt'altro che lievi. Basti pensare alle laboriose e perciò lunghe formalità di legge, cui avrebbero dovuto sottostare gli Enti locali per la costituzione di un Consorzio.

Aggiunse il rappresentante del Governo di essere in grado di garantire, per tranquillità degli Enti locali interessati e per doverosa valutazione delle loro aspirazioni, l'impegno della cessione del pacchetto di maggioranza della società al comune, alla provincia e alla Camera di commercio di Ravenna entro tre anni dall'entrata in vigore della legge, ossia entro il limite ultimo previsto per il completamento delle opere portuali; inoltre l'impegno a non portare il capitale sociale della società a importo superiore a 1.500 milioni e infine l'impegno, al fine di evitare operazioni di carattere puramente speculativo, a prender tutte le decisioni concernenti la impostazione e lo sviluppo della zona industriale, comprese le alienazioni dei terreni, in accordo col Comune di Ravenna.

Quanto precede il rappresentante del Governo sentiva di poter assicurare per aver già ottenuto l'adesione dell'A.N.I.C., ente di diritto pubblico, che detiene la maggioranza del pacchetto azionario della « Sapir », società prevista quale concessionaria della esecuzione dei lavori.

Mi preme sottolineare che l'A.N.I.C. è ente di diritto pubblico che opera sotto il controllo del Ministero per le partecipazioni industriali che non può pertanto essere sospettato di operazioni arbitrarie e comunque aventi carattere speculativo.

Queste assicurazioni del Governo sembrano pienamente soddisfacenti alla maggioranza della Commissione, che pertanto raccomanda l'approvazione del disegno di legge senza ulteriori modifiche allo scopo di non frapporre ulteriori indugi a lavori di estrema urgenza, che concernono vitali interessi di una vasta zona dell'Emilia e della città di Venezia.

CIBOTTO, *Relatore per la maggioranza.*

RELAZIONE DI MINORANZA

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il testo del disegno di legge in esame è quale ci è stato consegnato dalla VII Commissione del Senato che, nella seduta del marzo scorso ha ritenuto opportuno introdurre alcune modifiche al testo approvato dalla IX Commissione della Camera.

Il dissenso che divide l'opposizione dalla maggioranza non investe il disegno di legge nel suo complesso; né le finalità che ne costituiscono la motivazione e neppure le caratteristiche delle soluzioni tecniche elaborate dalla legge in esame.

Non vi sono opinioni divergenti circa la necessità di provvedere urgentemente al completamento del Porto Canale Corsini di Ravenna e dell'annessa zona industriale, nonché del porto di Venezia. Lo sviluppo impetuoso del traffico marittimo quale si è verificato nel porto di Ravenna, gli incrementi registrati negli insediamenti industriali, seguiti in gran parte al ritrovamento di ricchi giacimenti metaniferi; il nuovo e più ampio rapporto che viene a stabilirsi tra la funzione del porto di Ravenna, dell'annessa zona industriale e la stessa economia della regione Emilia-Romagna, giustificano ampiamente la esigenza di provvedere all'attuazione di quelle opere che permettano di avere un porto efficiente, tecnicamente adeguato alle necessità dell'oggi e del domani. È superfluo, inoltre, soffermarsi sulle ragioni che inducono ad effettuare spese straordinarie per il porto di Venezia sia per deviare il traffico petroliero dal bacino di San Marco, cioè dal cuore del centro storico di Venezia, ad una rotta che garantisca dalle esplosioni, sia per consentire l'ingresso a petroliere di stazza superiore alle 15 mila e 18 mila tonnellate.

Il dissenso invece – riguardante solamente la parte del disegno di legge che si riferisce al porto di Ravenna – s'incentra sulla figura dell'Ente, che a norma dell'articolo 2 del testo in esame è il concessionario dell'esecuzione delle opere pubbliche della zona portuale e in quella di sviluppo industriale, nonché nell'esercizio degli impianti costruiti nelle aree portuali. Che non si tratti di un dissenso di poco conto, lo prova il fatto che dalle caratteristiche che dovrà assumere l'Ente concessionario dipenderà, anche nel caso concreto dell'economia di

Ravenna e della regione Emiliana-Romagnola, il prevalere dell'una o dell'altra delle due linee di politica economica che oggi si confrontano: o la linea dell'espansione monopolistica cui non fa d'ostacolo l'attività della industria di Stato, o quella dello sviluppo economico democratico che si fonda sulle eliminazioni delle strozzature monopolistiche attraverso la volontà politica di procedere ad una programmazione nazionale dello sviluppo economico che abbia un suo momento fondamentale nella programmazione regionale dello stesso sviluppo, e, in questo contesto, assegni all'industria statale una funzione non più subalterna ma antagonistica della linea di espansione dei grandi gruppi monopolistici.

L'odierna situazione della provincia di Ravenna presenta oggi i tipici caratteri e squilibri della odierna espansione capitalistica. Infatti mentre i dati più significativi della espansione che ha interessato il territorio ravennate sono stati: il ritrovamento di importante risorse estrattive di base per la industria chimica ed energetica; il ruolo prevalente giocato dal capitalismo di Stato attraverso l'E.N.I.; lo sviluppo della industrializzazione attorno al capoluogo; la forte immigrazione interna; lo sviluppo turistico; gli spostamenti profondi nello stato professionale e della popolazione attiva; importanza crescente dell'impostazione di infrastrutture relative ai problemi dell'insediamento urbano e rurale, ma soprattutto alle attrezzature portuali e della zona industriale, quale condizione indispensabile alle dimensioni dello sviluppo economico futuro, dall'altra parte gli squilibri e le contraddizioni nella situazione economica e sociale si manifestano chiaramente attraverso la degradazione economica della zona collinare, l'accentuarsi della crisi dell'azienda contadina e dei vecchi contratti agrari, l'accentuarsi del carattere subordinato dello sviluppo delle piccole e medie aziende industriali, infine il permanere di una situazione di basso reddito per i lavoratori e per i ceti medi e un aumento della loro subordinazione alle scelte altrui.

Il contrasto di posizioni consiste precisamente in questo: mentre la maggioranza ritiene chel'Ente concessionario debba essere una società per azioni a cui, per un emendamento modificativo proposto dal Senato, hanno diritto di partecipare « anche in maggioranza » gli Enti locali interessati che ne facciano richiesta, l'opposizione sostiene che la soluzione più democratica, quella che offre più garanzie per la tutela degli interessi generali, sta nell'affidare ad un Ente pubblico consortile formato dagli Enti locali e da Enti di diritto pubblico, la concessione relativa alla esecuzione delle opere nella zona portuale e industriale di Ravenna, e, in ogni caso, garantire agli stessi Enti locali, partecipanti ad una società per azioni, il diritto di avere la maggioranza dei seggi del consesso deliberante della stessa società.

Questo contrasto di posizioni, che è contrasto fra due linee di politica economica, è stato tale nei dibattiti preparatori, da giustificare l'esigenza di discutere in aula sul testo della legge in esame. E a sottolinearne tutta l'importanza sta il fatto che su questo problema è oggi concentrata l'attenzione dell'opinione pubblica ravennate e intorno ad esso discutono oggi i rappresentanti degli Enti locali, degli organismi economici, delle organizzazioni sindacali e dei partiti politici della provincia di Ravenna. Ma il dibattito ha già valicato i confini di questo provincia. Infatti nello sforzo inteso a dare un contenuto democratico ai piani regionali di sviluppo economico, senza, peraltro, perdere di vista l'importanza che può avere il porto di Ravenna nell'economia nazionale, le forze politiche dell'Emilia e della Romagna che da tempo sono impegnate nella lotta per l'attuazione dell'ordinamento regionale, avvertono che lo sviluppo di Porto Canale Corsini e lo sviluppo dell'industrializzazione di Ravenna sono inseparabili da una programmazione regionale dello sviluppo economico in senso democratico. Di questo elemento dinamico, del rapporto esistente, cioè; tra Ravenna e l'entroterra regionale, con i suoi problemi vecchi e nuovi (basso tasso di industrializzazione, forte degradazione agricola nella fascia appenninica e concentrazione di investimenti nelle aziende capitalistiche, forte emigrazione di popolazione, ecc.), non è possibile non tener conto. Giustamente gli Enti locali che operano in Ravenna e nella regione rivendicano il diritto di esercitare una funzione di direzione, di impulso e di controllo in ordine all'esecuzione delle opere portuali e della zona industriale nonché alla gestione dei servizi connessi. Con ciò le amministrazioni locali rivendicano non soltanto il potere d'intervento nel controllo dell'attuazione di determinanti infrastrutture, il che è di fondamentale importanza perché la ingente spesa pubblica all'uopo necessaria sia posta al servizio degli interessi generali e non di interessi particolari, ma anche quei poteri di scelta e di determinazione in settori della

vita economico-sociale che rappresentano l'indispensabile contenuto e la condizione concreta per l'attuazione della Costituzione in materia di autonomie locali.

Funzioni e compiti questi che gli Enti locali di Ravenna e della circostante regione non potrebbero esercitare se invece di essere garantiti dalla forza della legge circa il peso preminente loro spettante nell'Ente concessionario, fosse affidato alla volontà di singole individualità rappresentanti ciascuno una quota di partecipazione azionaria alla società (vuoi di proprietà di un ente di diritto pubblico che, nel caso concreto è l'ENI, vuoi di altri gruppi privati) di decidere l'ammissibilità o meno di enti locali nel Consiglio di Amministrazione della stessa Società e, tanto meno, la maggioranza dei seggi per detti enti nello stesso consesso deliberante.

Nel caso concreto la società che oggi rivendica la concessione è la S.A.P.I.R. creata nel 1957 con capitale per il 51 per cento dell'ANIC; per l'11,20 per cento di Enti e Consorzi pubblici, banche e cooperative, per il 10,50 per cento di ditte e società, tra le quali notiamo la SADE e la SAROM; infine per il restante 27,24 per cento in mano a risparmiatori privati. La presenza dell'A. N. I. C. (gruppo E. N. I.) in posizione di rilievo nell'attuale Consiglio di Amministrazione della S. A. P. I. R. non garantisce di per sè stessa la difesa degli interessi generali, ma bensì di interessi particolari dell'importante azienda di Stato; interessi che vanno tenuti in considerazione, ma che non sono di certo gli esclusivi. Nel caso concreto del porto di Ravenna e del suo sviluppo industriale il fatto che la maggioranza non vuole fissare, oggi, nella legge il diritto per gli Enti locali di essere i protagonisti principali dello sviluppo economico della provincia e della regione, sta a significare che la maggioranza vuole operare una scelta di fondo per conto dell'E. N. I. Fare questa scelta significa far prevalere gli indirizzi di una politica economica di espansione di determinate isole industriali impedendo uno sviluppo economico regionale equilibrato. La nostra parte non vuole che Ravenna divenga un feudo esclusivo dell'E. N. I. e di gruppi monopolistici, né tanto meno che possa prevalere una politica portuale a puro indirizzo industriale, mentre invece le esigenze dello sviluppo economico dell'*hinterland* regionale impongono che il porto mantenga il carattere promiscuo industriale-commerciale.

D'altra parte, senza pretendere di condurre qui un discorso approfondito sulla politica dell'E.N.I., va detto che, dati gli indirizzi attuali della politica economica del Governo circa le aziende pubbliche o a prevalente partecipazione statale, date le caratteristiche attuali dell'E.N.I., le forme e i modi con cui questo Ente agisce nel contesto economico del Paese, la spinta popolare che si raccoglie intorno agli Enti locali i quali, – per loro natura debbono rispondere, quotidianamente dei loro atti politici ed amministrativi – è tale da garantire un controllo democratico sulla sfera delle decisioni di politica economica e dell'attuazione della linea che viene stabilita. Questo non deve essere interpretato affatto come una posizione di preconcetta sfiducia nei confronti dell'Ente di Stato, ma proprio il modo con cui si è venuto delineando il contrasto di fondo sull'articolo 2 del testo della legge in esame, giustifica l'esigenza di sostenere le buone ragioni degli Enti locali della provincia di Ravenna e della regione emiliana. Né alcuno può accusarci di alimentare concezioni municipalistiche in quanto la proiezione in campo economico dei principî di democrazia che informano la Costituzione circa l'ordinamento e le strutture nuove dello Stato (decentramento, autonomie locali, comuni, province, regioni) è l'affermazione dell'esercizio di un potere democratico a tutti i livelli in cui si elabora, si decide e si attua la politica economica. Anche qui si contrappongono due linee. Da una parte la valorizzazione della funzione democratica e propulsiva degli Enti Locali dello sviluppo economico; dall'altra il modo con cui la maggioranza tende a mortificare e a svuotare il contenuto non soltanto di tale funzione ma la stessa autonomia locale.

Il modo con cui si è giunti al contrasto di fondo sulla figura del concessionario è stato contraddittorio solo in apparenza, come dimostreremo.

Infatti nella seduta del 9 febbraio della IX Commissione della Camera nel corso della discussione del disegno di legge in esame fu proposto dalla minoranza che il concessionario fosse un Ente di diritto pubblico. Con questa proposta l'opposizione riprendeva una formulazione che, mentre era consona alle iniziative che, per questo fine, sin dal lontano passato gli Enti Locali avevano adottato per lo sviluppo delle attrezzature portuali di Ravenna, si leggeva, del resto, nella stessa proposta di legge presentata dall'onorevole Zaccagnini il 29 marzo 1957, e nella quale, pur si affermava il carattere pubblico che doveva assumere l'Ente gestore per quanto fa riferimento al problema del porto di Ra-

venna. La nostra proposta non fu accolta dalla maggioranza. Venne avanzata invece quella di indicare espressamente nella legge all'articolo 2 la S.A.P.I.R. come società concessionaria. Ma di fronte alle nostre obiezioni sulla inopportunità di tale formulazione, su tale proposta non si insistette. Avendo avuto invece assicurazioni dal Governo che tra gli stessi Enti locali già partecipanti alla società privata e l'E.N.I. non vi erano contrasti circa una aperta cooperazione su tutta la materia, e, non essendovi una aprioristica posizione di sfiducia verso l'Ente di Stato bensì di critica costruttiva circa l'esigenza di un controllo sulla programmazione degli investimenti nel caso concreto dell'utilizzazione a fini non speculativi dell'esproprio di un ingente complesso di aree da destinare ai nuovi insediamenti industriali e di proprietà dello stesso comune di Ravenna; tenendo conto infine dell'urgenza con cui era necessario procedere all'attuazione delle opere portuali di porto Corsini e a quelle del porto di Venezia, la minoranza non ebbe difficoltà a sciogliere le precedenti riserve proponendo che venisse sancito con la stessa legge in modo esplicito il principio che a tutti gli Enti locali che ne facessero richiesta fosse riconosciuto il diritto di partecipare alla società privata. Nel corso del dibattito che successivamente ha avuto luogo presso la Commissione del Senato chiaramente è emersa una realtà ben diversa. È emerso, cioè, che non esisteva nessun accordo tra la società concessionaria e gli enti locali ravennati circa il prestigio e il ruolo che questi enti rivendicavano all'interno della società, che vivaci discussioni erano in corso, tali che il testo approvato dalla Camera aveva suscitato la reazione degli Enti della regione emiliana e di notevole parte delle forze politiche del ravennate. La discussione al Senato non ha potuto non tener conto di questa realtà e lo scontro è avvenuto tra due posizioni: la maggioranza decisa ad approvare il testo della Camera senza modificazioni che ne intaccassero la sostanza, l'opposizione rivolta ad emendare l'articolo 2 della legge in esame con la proposta di configurare l'Ente concessionario in un Consorzio di Enti Locali ed Enti di diritto pubblico nel cui Consiglio di Amministrazione gli Enti locali avessero la metà più uno dei seggi. Nel formulare questa proposta i colleghi senatori erano guidati da queste considerazioni:

1°) La realtà aveva dimostrato che non si era giunti ad un accordo tra l'E. N. I. e gli Enti locali di Ravenna circa il peso che gli stessi Enti avrebbero dovuto avere nella società.

2°) La possibilità di reperimento di vastissime aree da destinare allo sviluppo industriale della zona annessa al porto di Ravenna da parte di una Società privata avrebbe compromesso seriamente non soltanto la preminente funzione del Comune di Ravenna quale ente pubblico del capoluogo nell'evitare speculazioni sui *plus*-valori delle aree, ma impedito allo stesso di tutelare i propri interessi menomati dalla facoltà concessa alla società di provvedere agli espropri anche delle proprietà comunali.

3°) Il tradurre in legge le aspirazioni degli enti locali significava, in mancanza di un accordo con la controparte, dare un contenuto concreto al valore e alla funzione delle autonomie locali.

Sono note le conclusioni alle quali è giunto l'altro ramo del Parlamento. Il dibattito si è concluso sostanzialmente introducendo a maggioranza al testo dell'articolo 2 approvato dalla Camera una modificazione in forza della quale l'esecuzione delle opere pubbliche nella zona portuale di Canale Corsini ed in quella di sviluppo industriale, nonché l'esercizio degli impianti costruiti nelle aree portuali, sono affidati in concessione ad una società per azioni in cui hanno diritto di partecipare « anche in maggioranza » gli enti locali interessati che ne facciano richiesta.

È superfluo dire che questo correttivo apportato al testo della Camera, proiettato concretamente nella realtà dei contrasti esistenti tra l'E. N. I. e gli stessi Enti locali, non poteva soddisfare all'esigenza fondamentale di non alienare la possibilità di un concreto interessamento degli stessi Enti sulle scelte e nelle programmazioni dello sviluppo economico provinciale e regionale e non garantiva il Comune di Ravenna circa il carattere speculativo delle operazioni di esproprio che sarebbero avvenute anche sulle sue proprietà. È superfluo anche aggiungere che dopo l'approvazione a maggioranza da parte del Senato del testo quale è quello sottoposto al nostro esame, numerosi sono stati i voti espressi e consegnati in ordini del giorno approvati dal Consiglio provinciale di Ravenna in consessi regionali dai comuni, dalle province emiliane tutti rivolti a chiedere la modifica dell'articolo 2 del disegno di legge tale da riconoscere agli stessi enti il diritto di avere la maggioranza dei seggi nel consiglio deliberante vuoi in un ente consortile vuoi in una Società per azioni. Spinti unicamente dal doveroso rispetto di queste aspirazioni degli

Enti locali interessati, riconosciute pienamente legittime al fine di garantire il prevalere della difesa degli interessi generali su quelli privatistici e puramente aziendali, abbiamo riproposto all'attenzione dei colleghi della IX Commissione della Camera la necessità di emendare l'articolo 2 nella parte che ottiene alla figura dell'Ente concessionario sostituendo la espressione « società per azioni » con la dizione: consorzio tra enti locali e enti di diritto pubblico, nel cui Consiglio d'amministrazione gli Enti locali abbiano la metà più uno dei seggi. La maggioranza della Commissione con una speciosa interpretazione del regolamento ha fatto prevalere la tesi della improponibilità di un siffatto emendamento ritenendo doversi pronunciare la Commissione unicamente sulla espressione aggiuntiva « anche in maggioranza » introdotta dalla Commissione del Senato.

Onorevoli Colleghi, non sono certo i cavilli procedurali che possono sciogliere i nodi politici importanti quando sono in giuoco il contenuto dell'autonomia locale, la funzione del controllo democratico popolare a tutti i livelli della politica economica. In realtà è proprio questo che la maggioranza non vuole. Ne è prova il fatto che il Governo e la sua maggioranza hanno respinto una nostra proposta ultimativa con la quale togliendo la parola « anche » si affermasse nella legge il principio che gli Enti locali avessero il diritto di partecipare in maggioranza alla società per azioni. Né vale l'obiezione che il Ministro dei lavori pubblici avrebbe raggiunto un accordo con l'E. N. I. riguardante sia un nuovo ruolo che gli Enti locali dovrebbero assumere nella società una volta completate le opere interne al porto-canale Corsini e cioè fra tre anni, sia l'impegno a non elevare il capitale della società e di operare in materia di reperimento delle aree di sviluppo industriale con l'accordo del Comune di Ravenna, per tre motivi:

1°) perché gli accordi tra un ministro e l'E. N. I. non hanno valore di legge;

2°) perché non si capiscono le ragioni che spingono l'E. N. I. a non fare oggi quello che promette di attuare domani;

3°) perché mentre il Ministro dei lavori pubblici trattava con l'E. N. I. e dopo che il Senato aveva introdotto l'emendamento sopra indicato, l'assemblea della S.A.P.I.R. decideva un aumento del capitale sociale e respingeva la richiesta avanzata dall'amministrazione provinciale di Ravenna di soprassedere alla nomina del Consiglio di amministrazione in attesa della approvazione della legge.

Onorevoli Colleghi, concludendo, i motivi della opposizione sono, dunque, i seguenti:

a) La S.A.P.I.R., se non viene modificato il rapporto di forza attualmente esistente a favore della preminenza degli Enti locali, servirà interessi particolari e non generali; perpetuerà il tipo di espansione che ha caratterizzato lo sviluppo economico di questi anni, prescindendo da una politica organica di pianificazione regionale nella quale trovino il posto che spetta loro le scelte collettive nell'interesse del paese.

b Il testo di legge consegnatoci dalla VII Commissione del Senato assoggetta gli investimenti statali a scelte aziendali.

c) Lo stesso testo esautora, difatti, gli Enti locali dalla possibilità di determinare una politica economica, fatto tanto più grave nel caso del Comune di Ravenna, proprietario di terreni sui quali lo sviluppo industriale dovrebbe avvenire. Si tratta di un colpo grave dato all'autonomia comunale e quindi allo sviluppo democratico del paese.

La nostra iniziativa si propone:

a) di garantire che l'Ente concessionario subordini le sue scelte agli obiettivi dello sviluppo economico democratico della provincia di Ravenna, della regione e del paese;

b) di porre i fondi dello Stato e degli Enti locali a disposizione delle scelte di massa;

c) di fare dell'Ente locale un centro di potere effettivo di democrazia politica ed economica nell'interesse delle popolazioni, delle loro economie, del loro territorio (aumento dell'occupazione e del reddito, sviluppo equilibrato dell'economia);

d) di evitare che gravi speculazioni su aree edificabili a scopi industriali possano disfrenarsi a danno del Comune di Ravenna e della collettività.

Sensibile alla necessità che si proceda con la dovuta urgenza all'attuazione delle opere portuali di Canale Corsini e del Porto di Venezia, visto che la maggioranza si è trincerata dietro cavilli procedurali circa la improponibilità dell'emendamento col quale delineare la figura del Concessionario in un Ente Consortile, la minoranza ritiene, in ciò sorretta dai voti degli stessi comuni e province della regione emiliana, che gli obiettivi sopra indicati possano essere raggiunti se l'Assemblea accoglierà la proposta di garantire agli Enti locali per legge la maggioranza della partecipazione cioè della loro presenza azionaria, ad una Società per azioni, eliminando, quindi, dall'articolo 2 l'espressione « anche », divenendo questa garanzia la condizione ineliminabile della stessa concessione.

BUSETTO E BORGHESE, *Relatori di minoranza.*

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA VII COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

—

ART. 1.

Sono dichiarate di pubblica utilità e sono considerate indifferibili ed urgenti ad ogni effetto di legge le opere pubbliche interne occorrenti per l'ampliamento, per la sistemazione e per l'attrezzatura del Porto canale Corsini di Ravenna nonché le opere per la sistemazione dell'annessa zona di sviluppo industriale.

L'area per la costruzione delle opere del porto sarà delimitata con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con il Ministro per la marina mercantile e con il Ministro per l'industria e il commercio; l'area della zona di sviluppo industriale sarà delimitata con decreto del Ministro per l'industria ed il commercio di concerto con il Ministro per i lavori pubblici. I decreti saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

ART. 2.

L'esecuzione delle opere pubbliche nella zona portuale e in quella di sviluppo industriale è affidata in concessione con decreto del Ministro per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per l'industria e il commercio e col Ministro per la marina mercantile, ad una società per azioni alla quale hanno diritto di partecipare, anche in maggioranza, gli enti locali interessati che ne facciano richiesta. Con lo stesso decreto sono approvate le convenzioni che disciplineranno i modi i termini e le condizioni, per la esecuzione delle opere.

Alla stessa società indicata nel comma precedente può essere affidato l'esercizio degli impianti costruiti nella zona portuale, con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentiti i Ministri per i lavori pubblici e per l'industria e il commercio. Le convenzioni per disciplinare i modi, i termini e le condizioni per l'esercizio, nonché i rapporti fra il concessionario e le Amministrazioni statali interessate sono approvate con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentiti i ministri per il tesoro e per l'industria e il commercio. I rapporti tra il concessionario e le Amministrazioni locali saranno regolati da convenzioni da approvarsi dal Ministro

TESTO DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

per la marina mercantile sentito il Ministro per l'interno.

Nulla è innovato, in materia di demanio marittimo, a quanto dispongono il codice della navigazione e il relativo regolamento di esecuzione.

ART. 3.

Per la sistemazione a zona di sviluppo industriale, nonché per l'impianto di stabilimenti industriali compresi nell'area di sviluppo industriale considerati di pubblica utilità ed indifferibili ed urgenti ai sensi dell'articolo 1 la conseguente espropriazione per pubblica utilità è disposta, su richiesta della società concessionaria, con decreto del Ministro dell'industria e commercio di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, salvo il diritto degli espropriati alla restituzione qualora gli immobili non siano utilizzati nel termine di 6 anni dal decreto di esproprio.

I terreni espropriati e sistemati a zona industriale possono essere ceduti esclusivamente con destinazione ad opere e impianti industriali secondo i criteri orientativi di cui al quarto comma dell'articolo 12 della legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

ART. 4.

L'indennità di espropriazione per le opere previste dagli articoli 2 e 3 sarà ragguagliata al valore venale del terreno prescindendo da ogni incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi direttamente o indirettamente in dipendenza di opere pubbliche e di ogni altra operazione che si riconnetta, comunque, all'impianto e alla sistemazione della zona di sviluppo industriale e del porto.

ART. 5.

La spesa occorrente per la costruzione delle opere di cui all'articolo 2 è sostenuta dallo Stato fino alla concorrenza di lire 4.500 milioni.

ART. 6.

Per la esecuzione di opere destinate a deviare il traffico petrolifero dal centro storico della città di Venezia, e consentire in quel porto la discarica di petroliere di grande tonnellaggio, è autorizzata la spesa di lire 3 miliardi.

L'esecuzione delle opere previste a Venezia può essere affidata in concessione al

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.

ART. 6.

Identico.

Consorzio per lo sviluppo del porto e zona industriale di Venezia-Marghera, di cui alla legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

ART. 7.

La spesa occorrente per la esecuzione delle opere di cui agli articoli 5 e 6 è iscritta nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 500 milioni per lo esercizio 1960-61, 750 milioni per l'esercizio 1961-62, 2.250 milioni per l'esercizio 1962-63, 2.000 milioni per l'esercizio 1963-64 e 2.000 milioni per l'esercizio 1964-65.

Il Ministro dei lavori pubblici può assumere, per le esigenze ed i programmi, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio purché tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti degli stanziamenti rispettivi.

ART. 8.

All'onere di lire 500 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1960-61 e di lire 750 milioni nell'esercizio 1961-62 si provvede con corrispondente riduzione del fondo iscritto nello stato di previsione, di parte straordinaria, della spesa del Ministero del tesoro per gli esercizi medesimi destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 7.

Identico.

ART. 8.

Identico.