

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXXV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 OTTOBRE 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	365
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (2395)	365
PRESIDENTE	365, 366, 367, 368, 369, 370
SINESIO	366, 369
BOGONI	366, 367, 370
REALE GIUSEPPE	367
COLASANTO	367
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	367, 368, 369
LOMBARDI RUGGERO	368
ADAMOLI	368, 370
BIANCHI GERARDO	370
RICCA	370
DEGLI ESPOSTI	370
Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
GIOIA ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali (<i>Urgenza</i>) (1466).	370
PRESIDENTE	370, 371, 372, 375, 377, 380
COLASANTO, <i>Relatore</i>	371, 375, 376, 377, 378
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	371, 375, 377, 380

	PAG.
GIOIA	375, 376, 380
PETRUCCI	376, 377
ADAMOLI	375, 376, 377, 378, 380
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	380

La seduta comincia alle 10,15.

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

(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Gioia sostituisce per la seduta odierna il deputato Cappugi.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (2395).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

SINESIO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi. Mi sembra opportuno, a proposito di questa importante legge che stiamo esaminando, inserire, se possibile all'articolo 2, un emendamento concernente il problema della pesca oltre lo Stretto. L'emendamento stabilisce il contributo dello Stato per costruire navi da pesca superiori a un certo tonnellaggio, per la pesca oceanica, il che contribuisce a risolvere il problema dei nostri pescatori che si trovano in difficoltà nel canale di Sicilia, nelle acque della Jugoslavia e della Corsica, e in tante altre zone di mare dove addirittura la pesca non è più possibile.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento presentato dall'onorevole Sinesio:

« Per le costruzioni di navi da pesca oceanica aventi una stazza lorda superiore a cinquecento tonnellate, apparato motore di potenza normale, non inferiore a 1.200 hp e installazioni frigorifere di congelazione con potenza non inferiore a 350 mila frigororie ora, il contributo è commisurato al 33 per cento del prezzo complessivo della nave, compresi impianti per attrezzature, determinato dal Ministero della marina mercantile ».

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo ritornare indietro, precisamente al 1954, dato che il Ministro nella precedente seduta ha ricordato il comportamento della opposizione, in occasione della votazione delle leggi precedenti, riguardanti lo stesso problema, che ora dovremmo affrontare con il disegno di legge in oggetto.

Debbo precisare che il nostro intervento, in quelle occasioni, è stato responsabile. Si dice troppo spesso che si tratta di leggi necessarie alla nostra marina mercantile, e se ne sollecita l'approvazione, purtroppo senza rendersi conto della vastità dei problemi tecnici che a volte vengono toccati. Contro questo sistema di discutere e votare troppo in fretta leggi tecnicamente complicate e di difficile discussione, contro questa abitudine di volere risolvere in una sola seduta la discussione su una legge di grande importanza, io debbo elevare la mia protesta. Questo è stato il nostro atteggiamento in occasione delle precedenti leggi, questo è il nostro atteggiamento di oggi.

Il signor Ministro ha dichiarato che è pronto ad assumersi la responsabilità di questa legge, ma anche noi dobbiamo assumere le nostre responsabilità e dobbiamo consentire anche agli altri commissari di assumere un atteggiamento e una posizione responsa-

bile. Una legge di tanta importanza, come quella che modifica la legge n. 522, ci viene posta improvvisamente davanti e si pretende che sia votata e discussa subito. Si teme che il nostro atteggiamento possa ritardarne l'approvazione ma ricordiamoci che anche una proposta di legge di notevole importanza economica, sociale e democratica come quella Sannicolò, che richiedeva un'esenzione maggiore del cinquanta per cento sui trasporti agli elettori che volessero compiere il loro dovere, è stata insabbiata e mandata in Aula su richiesta del Governo. Nello stesso periodo si poneva in discussione la spesa di 24 miliardi e si pretendeva che la legge relativa fosse discussa e approvata subito. Nella discussione della legge 17 luglio 1954, n. 522, si impiegarono tre riunioni e fu risolta in una quindicina di giorni, nel corso dei quali i commissari ricevettero una lettera, in cui si fornivano chiarimenti sulla complessità tecnica degli argomenti. Ora questa necessità l'abbiamo anche oggi e penso che i colleghi della maggioranza, come quelli della minoranza, non siano dei tecnici della marina mercantile. Nella loro maggioranza sono dei politici. Così quando ci si presenta una legge di indiscussa importanza, ma che tecnicamente è complessa, noi non ci sentiamo di poter continuare la discussione in queste condizioni. Saremo degli incapaci, dal punto di vista tecnico, ma poiché abbiamo una coscienza politica e siamo rappresentanti, nel Paese, di milioni di elettori abbiamo il dovere di votare le leggi quando le medesime rappresentano veramente la migliore delle soluzioni ai problemi che trattano. Per discutere pertanto il provvedimento ora in esame noi abbiamo bisogno di tempo per dare un giudizio preciso. Noi non ci sentiamo di votare una legge che prevede una spesa di 24 miliardi, senza avere il tempo di consultarci e di meditare, studiare a fondo la legge stessa. Io non voglio entrare nel merito dei singoli articoli, la nostra è una posizione di carattere generale nei confronti di questo sistema di legiferare in troppa fretta e senza la necessaria ponderazione e, per conseguenza, la necessaria obiettività di giudizio. Conosciamo la situazione della nostra marina mercantile e del personale della marina mercantile, come di quello dell'industria cantieristica. Ma appunto per questo motivo noi dobbiamo distribuire questi miliardi con coscienza. Noi non ci opponiamo alla legge, stiamo solo domandando, come abbiamo fatto ripetutamente ieri, di sospendere la discussione per darci il tempo materiale necessario a una rifles-

sione responsabile. Penso che un rinvio della discussione non possa danneggiare molto i cantieri. Gli illustri colleghi riflettano; noi abbiamo riflettuto e domandiamo un rinvio della discussione.

REALE GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mentre prendo per la prima volta la parola in questa sede, ringrazio per la cortesia e mi riferisco subito al vivo della discussione, da incompetente tecnico, come dalla definizione data dal collega Bogoni. Egli ha infatti affermato di non potersi procedere nell'esame ulteriore di questo disegno di legge, non essendo stato messo a disposizione sufficiente tempo per l'approfondimento dei suoi vari aspetti, e ha anche affermato che solo un numero molto ristretto di tecnici presenti in Commissione può dare un giudizio veramente informato. A me pare che le due affermazioni si contraddicano l'un l'altra, perché se è vero che i tecnici fra noi sono pochi — e io sono un incompetente dal punto di vista tecnico — a noi spetta solo un dovere di coscienza politica. Ed è chiaro che approfondendo l'esame tecnico del problema, continuando nella discussione, noi, da incompetenti tecnici quali siamo, non riusciremmo certamente a intenderci molto e a intendere più di quanto non ne sappiamo ora. E allora, se dal punto di vista tecnico è necessario e doveroso rimettersi alla esperienza dei tecnici, a noi non resta che dare un giudizio politico sulla legge. Credo che le affermazioni ieri fatte dal signor Ministro siano di tale portata e di tale attualità da non consentire un prolungamento della proposta di legge stessa. Quando il signor Ministro ha affermato che abbiamo esaurito i fondi a disposizione per un intervento da parte del Ministero nel settore specifico, è chiaro che ci troviamo dinanzi a un preciso dovere di consentire con la massima urgenza che questa possibilità di finanziamento si realizzi a favore del settore specifico. Ecco perché io penso che, al punto in cui siamo, non si possa sospendere la discussione del disegno di legge, anzi sia necessario procedere alla sua rapida approvazione. Pertanto mi pare non potersi accettare la proposta dell'onorevole Bogoni per una sospensione e chiedo che si passi senz'altro agli articoli.

COLASANTO. Concordo pienamente con quanto ha detto l'onorevole Reale e pertanto vorrei pregare l'onorevole Bogoni di non insistere nella sua richiesta e invitare la Commissione a passare senz'altro all'esame degli articoli.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Voglio assicurare l'onorevole Bogoni, anzitutto, e anche gli altri colleghi, che la mia non è una presa di posizione. Ancora una volta desidero pregare la Commissione di approvare questo disegno di legge e dirò anche le ragioni.

L'onorevole Bogoni dice che il disegno di legge è stato presentato all'ultimo momento e che quindi non si è avuto il tempo di esaminarlo. Ripeto che il disegno di legge è stato presentato il 19 luglio 1960, cioè tre mesi or sono. Come si vede c'era tutto il tempo per un esame di carattere generale anche approfondito. Per quanto riguarda il lato tecnico della questione, va considerato che si tratta di vecchi problemi. Fu presentato per la prima volta un disegno di legge per la costruzione delle navi, nel 1954, e la questione fu trattata ancora nel 1956. È quindi chiaro che la difficoltà dei motivi tecnici addotta dall'onorevole Bogoni, me lo consenta, non è del tutto fondata.

Ancora una volta devo chiedere alla Commissione di approvare il disegno di legge; vi prego col cuore sulle labbra di accogliere la mia richiesta perché ogni indugio da parte della Commissione, anche una remora di otto giorni, mette in pericolo il disegno di legge e ciò significa fermare l'attività cantieristica, significa procurare gravissimi danni a una infinità di lavoratori. Mi appello ancora una volta a quella solidarietà, a quella cordialità, consentitemi, a quella fraternità, che v'è sempre stata fra noi durante gli anni nei quali ho avuto l'onore di presiedere questa Commissione, perché la Commissione proceda all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Bogoni, ella insiste nella sua richiesta di rinvio?

BOGONI. Onorevoli colleghi, vorrei fare una precisazione. Noi non insistiamo perché il provvedimento vada in Aula, come potrebbe essere stato inteso da qualcuno, domandiamo solo un rinvio della discussione. Ripeto, ritengo che non possiamo votare così una legge di tanta importanza che potrebbe richiamare su di noi molte critiche. È stato detto che noi siamo dei politici, e come tali dobbiamo dare un giudizio politico sul provvedimento, e ci si è richiamati a delle esigenze particolari del settore e alla urgente necessità di intervenire con adeguati finanziamenti. Ma almeno come politici dobbiamo essere in grado di non imboccare un vicolo cieco che potrebbe cambiare anche le nostre buone intenzioni. Domando un rinvio e mi sembra che questo non sia danno tanto grave per il settore.

È vero, signor Ministro, che la legge è stata depositata il 19 luglio, ma lei ricorderà benissimo che in quei giorni noi parlamentari non abbiamo avuto il tempo di seguire, passo passo, la presentazione dei disegni di legge. Ecco perché noi domandiamo questo rinvio. Quanto alle remore di un eventuale ritardo, debbo dire che anche nel 1954 l'onorevole Tambroni parlò di urgenza e di pericoli. Però, in quella tornata, si trovò la possibilità di brevi rinvii e ci furono tre sedute distanti l'una dall'altra, e si fece in tempo a guardare meglio il problema e ad esaminare con più calma il provvedimento. Perché questa possibilità di meditare su un disegno di legge così importante, non ci viene data anche adesso? E inoltre, perché il provvedimento non è stato posto all'ordine del giorno della Commissione, ai primi di settembre o prima della fine dei lavori parlamentari in Aula?

PRESIDENTE. Onorevole Bogoni, le faccio presente che la Commissione Bilancio ha dato il parere soltanto il 30 settembre. Nelle sedute successive, la Commissione, come ella sa, era impegnata per il bilancio della marina mercantile.

LOMBARDI RUGGERO. Onorevoli colleghi, è ben nota la impostazione politica e tecnica della legge del 1954. Ricordo la discussione di allora e voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole Bogoni sul fatto che anche questa legge di oggi è concepita sulla base della legislazione del 1954. Appunto per questo motivo io non vedo perché si debbano prendere in considerazione motivi politici differenti da quelli che ispirarono la prima legislazione del 1954. Mi rendo conto della necessità di guardare più attentamente il problema, cioè di un riesame che riguarda la parte tecnica e non politica, ma a me pare che dal lato politico, seguendo l'impostazione del 1954, in cui — voglio ricordarlo — le tesi delle sinistre ebbero allora un accoglimento nella legge che attualmente è in vigore e che costituisce la fonte del disegno di legge odierno, seguendo quella impostazione, ripeto, noi possiamo dare un giudizio positivo.

D'altra parte il Ministro ha affermato che due considerazioni sono estremamente importanti: 1°) non c'è più denaro per fare entrare in cantiere altre navi. Noi tutti sappiamo qual'è la situazione cantieristica italiana, quali sono le condizioni della concorrenza e quali possibilità abbiamo di combattere questa concorrenza. Vorrei ricordare che sono 50 mila gli operai che lavorano nei cantieri e a questa cifra occorre aggiungere tutte quelle persone che lavorano nelle industrie

che forniscono il materiale ai cantieri; 2°) un intervento possibile delle commissioni del trattato di Roma in quanto si può pensare che ci si trovi fuori del trattato di Roma. Dobbiamo respingere ogni domanda di rinvio della discussione, specie una richiesta di discussione in Aula, che significherebbe insabbiare la legge.

Vorrei fare, comunque, una proposta conciliativa, e cioè, vista la impossibilità di evitare il rinvio, si faccia in modo che questa sospensione della discussione non sia lunga. Sarà un sacrificio, magari un sacrificio gravissimo, ma è necessario: propongo che si torni qui martedì.

ADAMOLI. Onorevole Ministro, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, noi siamo d'accordo per il passaggio agli articoli del provvedimento di legge che affronta un problema sulla cui importanza tutti siamo concordi, mentre discutiamo a proposito della impostazione della legge. Debbo affermare che in base ai risultati delle statistiche, questa legge non è operante ai fini di una felice risoluzione del problema cantieristico in Italia. C'è il fatto della riduzione delle linee di navigazione, che non è stato considerato e adeguatamente affrontato.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Adamoli, non vi è stata, però, riduzione nella costruzione di navi.

ADAMOLI. Ma alla luce delle statistiche, è chiaro che se si riduce il numero delle linee, si riduce anche il numero delle navi. Siamo arrivati oggi a trentasei linee, delle quarantuno che sono ancora in vigore, e dalle ottantaquattro che erano nel 1939. Questo naturalmente conferma la cattiva politica seguita dal Governo nel settore. D'altra parte le dichiarazioni fatte dal Ministro confermano che siamo di fronte a una situazione molto grave. Il richiamo che si fa a impegni internazionali conferma che la politica delle sovvenzioni, sulla base di come si è svolta finora, non è più possibile, perché il trattato di Roma ci mette di fronte a limiti insuperabili. E di fronte a questa situazione lo stesso Ministro ci rivolge un appello per chiedere il nostro impegno e il nostro sostegno su questo progetto di legge. Come si può andare avanti in questo modo?

LOMBARDI RUGGERO. Le ricordo, onorevole Adamoli, che altre nazioni hanno preso provvedimenti in tempo.

ADAMOLI. Nel trattato del M.E.C. c'è l'articolo 32 che consente condizioni di favore verso la Germania. Noi dovremmo batterci perché quello che oggi è concesso alla Ger-

mania venga concesso anche all'Italia. La Germania giustifica tutto questo per via di una situazione particolare in cui si trova, per la divisione del territorio nazionale. Ma noi abbiamo motivi più profondi, che riguardano direttamente la nostra struttura economica. Di fronte a questa situazione internazionale, neanche la politica delle sovvenzioni potrà servire a dar vita ai nostri cantieri; ecco i motivi del nostro richiamo a una discussione di impostazione più generale, perché venga affrontato in modo diverso il tema delle costruzioni navali.

Credo che davvero questo sia l'aspetto più amaro della situazione in cui ci troviamo. Non è possibile che non ci sia un provvedimento in Italia che riguardi investimenti dove non si ponga come primo elemento di giudizio il fatto che si dà lavoro: ma questo non basta. Ci vuole una politica. Non basta vedere solamente tutto il nostro sforzo sul piano assistenziale e sul piano del soccorso per la disoccupazione; non possiamo tutte le volte esser messi di fronte a un grosso problema di coscienza, così che ogni altra discussione deve passare in seconda linea.

In definitiva noi siamo d'accordo sul passaggio agli articoli per questo disegno di legge, confermando però il nostro giudizio: che è cioè un disegno di legge che non dà una prospettiva per la soluzione dei problemi della nostra industria cantieristica. Riaffermiamo che è necessario porre un'impostazione programmatica che tenga conto che esiste nel nostro paese un Ministero delle partecipazioni statali, che ha sotto il suo controllo l'intero settore industriale, che interessa la cantieristica, la meccanica, ecc. È assurdo pensare che il passaggio della Cornigliano alla Cantieri Navali venga fatto a prezzo di mercato, quando si fanno prezzi di favore dalla Cornigliano alla Fiat! È assurdo tutto questo.

Queste sono le considerazioni che noi abbiamo creduto ancora di dover ripetere, anche per chiarire il motivo del nostro accordo sul punto del passaggio agli articoli del disegno di legge.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Desidero fare alcune precisazioni. Innanzitutto, onorevole Adamoli, lo ripeto ancora una volta e lo dirò anche in Aula, sarei lietissimo di poter dare il massimo sviluppo a questo e ad altri problemi, però bisogna tener presenti le condizioni reali del bilancio dello Stato. Se faccio delle promesse, che so domani di non poter mantenere, mi esporrò a fare una pessima figura, oltre a non rendere certamente un buon servizio alla cau-

sa per la quale tutti noi ci interessiamo. D'altra parte il Trattato di Roma è stato approvato dal Parlamento e ci troviamo ormai di fronte a una legge dello Stato e ad un impegno internazionale, che dobbiamo rispettare, dissenzienti compresi.

Onorevole Adamoli, ho fatto fare — e questo credo sia una cosa interessante — un prospetto comparativo di tutti gli aiuti che vengono dati dai diversi Paesi del mondo alla costruzione delle navi. Salvo l'America, posso quindi dire, nessuno ci supera: siamo al secondo posto. Non mi sembra quindi che l'Italia abbia fatto qualcosa di trascurabile, come, con eccessiva leggerezza, viene ripetuto. Ella guardi questo prospetto con cortese attenzione e si renderà conto che la mia non è una affermazione retorica, bensì è una realtà inoppugnabile. Mi sono voluto rendere conto del perché ci siano certi limiti per noi e del come operano le altre nazioni. Lo ripeto, l'America è al primo posto, perché certamente ha altre possibilità, ma l'Italia non è all'ultimo. Dopo l'America viene l'Italia, quindi la Norvegia, il Giappone, la Francia, l'Inghilterra, la Germania.

C'è una sola cosa nella quale le posso dar ragione: che alcune di queste nazioni, proprio per sfuggire agli impegni assunti, danno degli aiuti che non risultano da leggi dello Stato. Ma questo non dipende certamente dalla volontà né del Ministro né del Governo; mi pare quindi che anche su questo piano noi possiamo con serenità di spirito e con piena convinzione votare il passaggio degli articoli perché, nonostante tutte le imperfezioni e magari le deficienze di questa legge, non mi pare che sia inferiore alle leggi di altri paesi.

Metto comunque questo prospetto a disposizione della Commissione e se gli onorevoli deputati vorranno studiarlo mi faranno cosa grata.

SINESIO. Pur non trascurando l'opportunità di prendere in esame il problema generale in occasione del Bilancio, ci riserviamo di discutere la questione in quella sede, passando agli articoli e facendo sì che la legge possa trovare subito attuazione per dare lavoro a coloro che da questa legge possono trarre benefici.

PRESIDENTE. Per facilitare un accordo, propongo la sospensione della seduta per cinque minuti. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

(La seduta, sospesa alle 11, riprende alle 11,05).

BOGONI. Mi permetto di insistere, ancora, per un breve rinvio, e faccio mia la proposta del collega Lombardi di riunirci la settimana prossima.

ADAMOLI. Mi sembra che l'onorevole Lombardi abbia fatto anche la proposta della nomina di un Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Sì, però mi permetto di osservare che, siccome ci sono pochi emendamenti, questo Comitato ristretto non è giustificato: cosa dovrebbe fare, infatti? Esaminare il testo del disegno di legge così com'è? Ma questo è un problema che possiamo e dobbiamo risolvere noi.

Io penso quindi, che ci si debba limitare a rinviare l'esame di questo disegno di legge a giovedì della prossima settimana.

BIANCHI GERARDO. Non voglio entrare in merito sul pro e contro della cosa. Dico però che, se non vogliamo nasconderci... dietro un dito, da qui a una settimana ne sapremo esattamente quanto oggi.

RICCA. Noi siamo tutti compresi dell'importanza della legge. Io sottopongo all'attenzione della Commissione l'esigenza di venire la settimana prossima a Roma per discutere il disegno di legge che consente l'assunzione di 5.000 ferrovieri, già presentato da tempo. Le esigenze sociali in relazione al lavoro dei cantieri sono sullo stesso piano dell'assunzione di cinquemila ferrovieri. Ora, poiché si tratterebbe di due provvedimenti di importante contenuto sociale, credo che si potrebbe tenere una seduta straordinaria, mercoledì prossimo, per discutere tutti e due i provvedimenti. Se alcuni membri della Commissione non potranno essere presenti, i gruppi provvederanno a sostituirli.

Perché noi chiediamo il rinvio? Perché qui si dànno 24 miliardi e vogliamo sapere nome e cognome dei destinatari, quali sono i contratti stipulati dal 1° luglio a oggi, ecc. Abbiamo ragioni di perplessità, dato che si vuol dare valore retroattivo alla legge; vogliamo conoscere tutti gli elementi a cui ho accennato e riteniamo che la questione possa essere chiarita. Anche noi vogliamo approvare la legge, ma diciamo che giovedì prossimo potremo essere in grado di discutere la cosa più esaurientemente.

DEGLI ESPOSTI. Io vorrei che la Commissione si compenetrasse della situazione difficile esistente nell'ambiente ferroviario per i rapporti tesi tra azienda e sindacato. Se la Commissione accetta la richiesta di fare una seduta la settimana prossima, si aiuta il Ministro e i ferrovieri a sbloccare la situazione. E siccome c'è una proposta di legge del Go-

verno sulla quale i sindacati non hanno niente da eccepire, la sua approvazione sarebbe un atto formale che metterebbe in condizioni il Ministero di far guadagnare un mese e mezzo di tempo. Alla riapertura del Parlamento il Senato potrebbe anche esso approvare la legge e dentro l'anno questi 5.500 ferrovieri potrebbero essere assunti. Io mi compenetro degli impegni politici, però vorrei pregare i colleghi di accedere a questa richiesta.

PRESIDENTE. Mi sembra che la Commissione abbia raggiunto ormai un certo accordo per una breve sospensione della discussione. Non vi sarebbe una urgenza eccezionale, se non vi fossero quegli impegni di carattere internazionale di cui ha parlato il Ministro. Tanto più che il disegno di legge, una volta approvato dalla nostra Commissione, deve andare al Senato che attualmente ha sospeso i propri lavori. Mi auguro tuttavia che anche dal Senato il Ministro riesca a ottenere la convocazione di una seduta straordinaria. Io spero che mercoledì prossimo potremo discutere anche il disegno di legge presentato ieri dal Governo sulla modifica degli organici delle ferrovie dello Stato. Domani questo disegno di legge non potrebbe essere all'ordine del giorno, perché deve essere esaminato per il parere dalla Commissione Bilancio. Io rivolgerò viva preghiera in proposito al Presidente della V Commissione, perché questo parere possa essere dato al più presto.

Se non vi sono obiezioni, può quindi rimanere stabilito che la discussione di questo disegno di legge è rinviata a mercoledì o giovedì della prossima settimana. Gli onorevoli colleghi riceveranno regolare avviso di convocazione. In caso di presentazione di emendamenti, si prega di farli avere alla segreteria al più presto.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Gioia ed altri: Costituzione dell'Ente Autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali (1466).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gioia, Petrucci, Aldisio, Romano Bartolomeo, Giglia, Mattarella, Bontade Margherita: « Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali ».

Ieri abbiamo rinviato l'esame di questa proposta di legge perché non era stato espresso il parere da parte della Commissione del Bilancio sugli emendamenti concernenti gli articoli 6 e 6-bis presentati dallo stesso proponente onorevole Gioia in precedente seduta. Abbiamo anche alcuni emendamenti presentati dall'onorevole Speciale che non è presente; ma l'onorevole Adamoli ha dichiarato di farli propri.

Lo stato della discussione della proposta di legge è il seguente: nella precedente seduta della nostra Commissione del 28 gennaio 1960 aveva riferito l'onorevole Troisi e si era iniziata la discussione generale.

Successivamente essendo stato l'onorevole Troisi chiamato a far parte del Governo fu nominato nuovo relatore l'onorevole Colasanto.

Chiedo all'onorevole Colasanto se intende integrare la precedente relazione.

COLASANTO, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione fatta dall'onorevole Troisi.

PRESIDENTE. Non essendoci nessuno che chiede la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do la parola all'onorevole Sottosegretario per la marina mercantile, onorevole Mannironi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io non posso che rimettermi alle dichiarazioni fatte precedentemente dall'onorevole Ministro. Il Governo ritiene che il movimento attuale del porto di Palermo non autorizzi la costituzione dell'Ente che viene proposto. Ad ogni modo il Governo si rimette alla decisione della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo quindi all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1, al quale non sono stati proposti emendamenti:

« È costituito l'Ente autonomo del porto di Palermo, con sede legale ed amministrativa in Palermo.

L'Ente è istituito di diritto pubblico ed è soggetto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« L'Ente ha i seguenti compiti:

a) promuovere, ai fini dello sviluppo del porto, la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore e delle relative attrezzature;

b) provvedere alla esecuzione delle opere e delle attrezzature suddette finanziate dallo Stato ai sensi delle leggi vigenti e col concorso previsto dalle norme esistenti a carico degli Enti locali interessati;

c) provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed alle riparazioni delle opere stesse e di tutti gli impianti ed arredi portuali da realizzare e di quelli già esistenti, esclusi gli impianti ferroviari, nonché ai servizi di pulizia e di illuminazione del porto;

d) promuovere il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie tra il porto e il retroterra;

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

f) amministrare i fondi e proventi assegnatigli;

g) 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;

h) gestire, nell'ambito della propria giurisdizione i beni di demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, sotto l'osservanza delle disposizioni del capo I, titolo 2º), libro I della parte I del Codice di navigazione, con facoltà di stabilire le condizioni e le tariffe per l'esercizio, esplicitato dai concessionari nell'interesse pubblico.

I contratti di concessione aventi la durata superiore a 15 anni dovranno essere approvati dal Ministero per la marina mercantile.

i) studiare, promuovere e adottare provvedimenti atti a favorire l'incremento dei traffici nel porto di Palermo, nonché quello commerciale e industriale dell'entroterra, in relazione ai detti traffici, ed in tal caso, ha la facoltà di stabilire e comunque di disciplinare, nell'interesse pubblico, le tariffe portuali di qualsiasi genere;

l) studiare, di concerto con gli Organi competenti il miglior coordinamento della attività degli Uffici che attendono a servizi interessanti il porto, promuovendo, ove occorra, opportuni provvedimenti degli Organi competenti.

L'Ente inoltre può:

m) assumere la gestione diretta dei magazzini per deposito merci, anche se in

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

regime di depositi franchi o di magazzini generali, che esistono o che sorgessero in seguito, sotto l'osservanza delle leggi doganali e marittime, nonché la gestione diretta delle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e trasporto delle merci e dei passeggeri, ed eventualmente del servizio idrico e del servizio rimorchio ».

Poiché sono stati presentati alcuni emendamenti, procederemo alla votazione per divisione. Pongo quindi in votazione l'articolo 2 fino alla lettera *a*) inclusa, non essendovi emendamenti.

(*È approvato*).

Alla lettera *b*) l'onorevole Gioia propone di aggiungere dopo la parola « finanziate » le parole « anche con il concorso dello » e di aggiungere poi alla fine del punto *b*), le parole « salva restando la competenza del Ministero dei lavori pubblici per le opere a totale carico dello Stato ».

Il che significa che l'ente provvederebbe alle opere finanziate da chiunque, comprese quelle col contributo dello Stato, mentre sarebbero riservate alla competenza del Ministero dei lavori pubblici le opere a totale carico dello Stato.

GIOIA. Il concetto è appunto questo: se lo Stato direttamente finanzia a totale suo carico un lavoro, la competenza è dell'ufficio del genio civile; viceversa se l'ente presenta un progetto e chiede un contributo dello Stato, allora è l'ente che provvede alla esecuzione dell'opera.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la lettera *b*) con gli emendamenti proposti dall'onorevole Gioia.

(*È approvata*).

Alla lettera *c*), l'onorevole Gioia propone di aggiungere dopo la parola « provvedere » le seguenti: « mediante apposita convenzione da stipularsi ai sensi dell'articolo 5 della presente legge con il Ministero dei lavori pubblici ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(*È approvato*).

Le lettere *d*), *e*), *f*), *g*), *h*), *i*), *l*) non presentano alcun emendamento. Le pongo in votazione.

(*Sono approvate*).

Alla lettera *m*) l'onorevole Gioia propone di aggiungere dopo le parole « assumere la

gestione diretta » le seguenti: « mediante apposita convenzione da stipularsi con il Consorzio per i magazzini generali della Sicilia ».

Pongo in votazione la lettera *m*) con l'emendamento di cui ho dato lettura.

(*È approvata*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso, modificato secondo gli emendamenti già approvati.

(*È approvato*).

Do lettura dei successivi articoli 3, 4, 5, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 3.

Lo Stato a norma dell'articolo 36 del regolamento al Codice della navigazione cede all'Ente, per tutta la sua durata, l'uso gratuito delle aree, delle opere, degli edifici, dei macchinari, degli attrezzi e dei mobili di sua spettanza, che esistono nel territorio di giurisdizione dell'Ente.

L'Ente riscuote e percepisce in luogo e coi privilegi dello Stato, e con le procedure di cui alle leggi in vigore, i canoni dovuti da terzi per concessione di beni demaniali e per concessioni di lavoro in porto; esso è autorizzato sia a stipulare nuove concessioni o locazioni, sia a mantenere, modificare, risolvere o riscattare quelli esistenti, ai termini delle condizioni dei rispettivi contratti.

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.

(*È approvato*).

ART. 4.

L'Ente, per disimpegnare i compiti e le attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, ha a sua disposizione e amministra:

a) i proventi dell'uso diretto e delle concessioni dei beni pertinenti al Demanio pubblico marittimo;

b) i proventi delle gestioni dirette;

c) le speciali tasse e sopratasse portuali, istituite secondo le norme vigenti;

d) somme versate da privati a titolo rimborso spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, ecc. o

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

per contravvenzione alle norme di polizia portuale;

e) i contributi dello Stato previsti dal successivo articolo 5;

f) i contributi a carico degli Enti locali interessati, da determinarsi nella misura prevista dalle norme vigenti ed in rapporto ai contributi statali fissati dal comma primo e secondo del successivo articolo 5;

g) il contributo obbligatorio che sarà stabilito con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con la Regione siciliana, a carico della Camera di commercio, industria e agricoltura di Palermo;

h) gli eventuali contributi assunti a proprio carico dalla Regione siciliana e quelli deliberati da Amministrazioni, da Enti o da Istituti interessati, direttamente o indirettamente, allo sviluppo ed all'esercizio del porto di Palermo;

i) i proventi per diritti sui certificati, attestazioni ed altri documenti rilasciati dall'Ente;

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

m) i beni e le somme che venissero all'Ente in virtù di successioni testamentarie, donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa nel presente articolo non esplicitamente considerata.

(È approvato).

ART. 5.

Per le spese di manutenzione ordinaria dei beni indicati al primo comma dell'articolo 3, non coperte dai proventi di cui al secondo comma dello stesso articolo, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a corrispondere all'Ente un contributo annuale nella misura riconosciuta necessaria, in base al preventivo presentato dall'Ente al Ministro dei lavori pubblici.

Inoltre per consentire all'Ente di fronteggiare le spese di avviamento e di organizzazione dei servizi e degli uffici il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a corrispondere un contributo annuale, nella misura che sarà riconosciuta necessaria, per ognuno dei primi cinque esercizi finanziari dell'Ente.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

« Per consentire la organica e sollecita realizzazione delle opere e delle attrezzature previste dal piano regolatore del porto se-

condo il progetto redatto dall'Ufficio del Genio Civile di Palermo per le Opere Marittime è autorizzata la spesa annua di lire 1 miliardo per cinque esercizi finanziari consecutivi a decorrere dall'esercizio 1959-60 al netto del concorso a carico degli Enti locali ai sensi delle norme vigenti.

La graduatoria delle opere e delle attrezzature da eseguire sarà disposta dal Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto.

L'esecuzione dei lavori, delle forniture e degli impianti potrà essere affidata all'Ente, che vi provvederà in base ad apposita convenzione da stipulare dal Ministro dei lavori pubblici.

Alla copertura della spesa per l'esercizio 1959-60 sarà provveduto con i fondi stanziati dalla legge relativa alla utilizzazione del ricavato dell'emissione di Buoni del Tesoro poliennali 5 per cento con scadenza 1966 di cui al decreto legge 30 giugno 1959 n. 421 ».

Al primo comma c'è una proposta di emendamento dell'onorevole Gioia, in rapporto alla copertura, per la quale ci eravamo fermati nella precedente seduta e che ha ricevuto parere favorevole dalla V Commissione Bilancio. Con l'emendamento si sostituisce il testo dalle parole « è autorizzata... » fino alla fine del testo, con le seguenti: « è autorizzata la spesa di cinque miliardi di lire in ragione di lire duecento milioni nell'esercizio 1960-61 e di lire 1.200 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1964-65.

Pongo in votazione il primo comma con l'emendamento Gioia.

(È approvato).

Al secondo comma l'onorevole Adamoli propone di aggiungere dopo le parole « con proprio decreto » le seguenti « sentito il Consiglio di amministrazione dell'Ente ».

Pongo in votazione il secondo comma con l'emendamento Adamoli.

(È approvato).

Al terzo comma non ci sono emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il quarto comma viene sostituito da un articolo aggiuntivo di diverso tenore.

Pongo in votazione il quarto comma.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 nel suo complesso.

(È approvato).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

Il problema della copertura viene risolto invece con un articolo 6-bis, anch'esso proposto dall'onorevole Gioia, sul quale ha dato parere favorevole la Commissione Bilancio. Ne do lettura:

« È ridotto di lire 200 milioni lo stanziamento del capitolo n. 61 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1960-61.

Alla copertura dell'onere di cui all'articolo 6 della presente legge si provvede per l'esercizio 1960-61 con le disponibilità derivanti dalla riduzione disposta al comma precedente.

Il Ministero dei lavori pubblici può assumere per le esigenze dei 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 ».

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo.
(È approvato).

Tutta la numerazione degli articoli successivi scala quindi di uno e a ciò si provvederà in sede di coordinamento.

Do lettura dell'articolo 7:

« Sono organi dell'Ente:

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

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.

Vicepresidente di diritto è il direttore marittimo di Palermo. Egli coadiuva il presidente e lo sostituisce, esercitandone tutte le funzioni, in caso di assenza o di impedimento.

Al presidente sarà corrisposta sul bilancio dell'Ente una indennità annua nella misura che sarà fissata dal Ministro della marina mercantile di concerto con quello delle finanze ».

Al secondo comma v'è il seguente emendamento dell'onorevole Adamoli:

« Dopo le parole: marina mercantile, aggiungere: sentiti la Giunta regionale siciliana ».

Pongo in votazione l'articolo con tale emendamento.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8, che, non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione:

« Il presidente rappresenta legalmente l'Ente sovrintendente a tutti i servizi, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione ed il Comitato direttivo; provvede alla esecuzione delle deliberazioni prese dal Consiglio e dal Comitato e dispone di propria autorità su tutte le materie che sono proprie dell'Amministrazione dell'Ente e che non sono attribuite alla competenza del Consiglio o del Comitato.

Il presidente, per l'attuazione dei servizi di competenza dell'Ente, può emettere ordinanze e può richiedere, ove occorra, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione di esse.

In caso di necessità e nell'interesse generale, può ordinare la rimozione e la vendita, nelle forme legali, di merci e di cose giacenti nelle calate o nei magazzini del porto che non siano in consegna alle Amministrazioni doganali o ferroviarie.

Le infrazioni alle ordinanze del presidente sono punite, a termini dell'articolo 1235 e seguenti del Codice della navigazione.

Il presidente rende esecutivi i ruoli annuali dell'entrata a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, nonché le note dei canoni relativi a concessioni, ad affitto e di altri atti.

Provvede a tutti gli atti cautelativi nell'interesse dell'Ente.

Autorizza nei limiti di stanziamento del bilancio, spese non eccedenti, annualmente, per ciascuna voce, l'importo di lire 500.000 per le esigenze del funzionamento dell'Ente ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 9:

« Il Consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Ministro per la marina mercantile ed è costituito come segue:

- a) il presidente dell'Ente;
- b) il direttore marittimo vicepresidente;
- c) un rappresentante del Ministero della marina mercantile funzionario con qualifica non inferiore a direttore di Divisione;
- d) un rappresentante del Ministero del tesoro con la qualifica suddetta;
- e) due funzionari con qualifica non inferiore a direttore di Divisione nominati dalla Regione siciliana in rappresentanza rispettivamente delle Amministrazioni dell'industria e commercio e delle finanze;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

f) il sindaco ed il vicesindaco di Palermo o loro delegato;

g) il capo dell'Amministrazione provinciale di Palermo o un suo delegato;

h) il direttore superiore della circoscrizione doganale di Palermo;

i) il presidente della Camera di commercio, industria e agricoltura o un suo delegato;

l) il capo compartimento delle ferrovie dello Stato della Sicilia;

m) l'ingegnere capo dell'Ufficio del Genio civile delle opere marittime della Sicilia;

n) un rappresentante della Federazione dei commercianti della provincia di Palermo;

o) un rappresentante dell'Associazione armatori liberi siciliani;

p) un rappresentante dell'Associazione dell'armamento di linea;

q) un rappresentante delle agenzie e degli spedizionieri marittimi;

r) un rappresentante della Compagnia lavoratori del porto di Palermo.

Non possono essere rispettivamente nominati o designati presidente e componenti del Consiglio, e decadono di diritto dalla carica coloro: che siano dipendenti dall'Ente o abbiano rapporti di affari, o di interessi diretti o indiretti con esso, ovvero siano parti o legali patrocinatori di queste, arbitri o consulenti tecnici in giudizi contro l'Ente».

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 9 fino alla lettera d) inclusa, per la quale non ci sono emendamenti.

(È approvata).

Alla lettera e) l'onorevole Adamoli propone di sostituire la parola « due » con la parola « tre » e di aggiungere dopo le parole « delle finanze », le altre: « e dei trasporti ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dopo le parole « e dei transitori » bisognerà anche aggiungere: « della Regione siciliana ». Poi la Regione vedrà chi deve nominare.

PRESIDENTE. È implicito che si tratta di amministrazione regionale.

GIOIA. Per il secondo emendamento sarebbe migliore la dizione: « competenti per le materie dell'industria e commercio, delle finanze e dei trasporti ».

PRESIDENTE. Il punto e) sarebbe, pertanto così formulato:

« e) tre funzionari con qualifica non inferiore a direttore di Divisione nominati dalla Regione siciliana competenti per le materie

dell'industria e commercio, delle finanze e dei trasporti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Sulle lettere f), g), h), i), l), m), n), o), p), q), non sono stati presentati emendamenti.

Le pongo in votazione.

(Sono approvate).

Alla lettera r) l'onorevole Adamoli propone i seguenti emendamenti:

« Sostituire le parole: un rappresentante, con le parole: tre rappresentanti ».

« Aggiungere le seguenti altre lettere:

« s) due rappresentanti dei lavoratori del mare;

t) due rappresentanti dei lavoratori navalmeccanici ».

COLASANTO, *Relatore*. Ritengo che possano bastare tre rappresentanti, indicati genericamente.

ADAMOLI. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la lettera r) nella seguente formulazione:

« r) tre rappresentanti dei lavoratori ».

(È approvata).

All'ultimo comma non sono stati presentati emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Metto in votazione l'articolo 9 nel suo complesso, modificato secondo gli emendamenti approvati.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10, che, non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione:

« Il Consiglio di amministrazione ha i seguenti compiti:

a) vigila sull'attività dell'Ente, fissandone le direttive di massima;

b) si pronunzia sulle eventuali varianti e integrazioni del piano regolatore del porto, per le ulteriori decisioni di competenza del Ministero dei lavori pubblici;

c) approva il bilancio preventivo e le eventuali variazioni ed il conto consuntivo;

d) delibera sulle spese preventivate in bilancio oltre i limiti della competenza attribuita al presidente e al Comitato direttivo;

e) delibera sui progetti di prestiti e di altre operazioni finanziarie;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

f) approva il regolamento del personale e l'ordinamento interno dei servizi e degli uffici;

g) nomina e revoca, a termine del regolamento, il direttore generale dell'Ente salvo il caso previsto dal secondo comma del successivo articolo 15. In tal caso il Consiglio di amministrazione potrà deliberare di proporre la eventuale revoca al Ministro per la marina mercantile;

h) nomina e revoca a termini di regolamento il personale tecnico ed amministrativo salvo i casi previsti dal successivo articolo 25 nei quali potrà deliberare la eventuale restituzione all'Amministrazione di provenienza del personale posto a disposizione dell'Ente;

i) nomina i rappresentanti dell'Ente presso altre Società, Consorzi, Enti ed Organi;

l) delibera sui ricorsi alle Autorità competenti, quando l'importo di tali atti superi la competenza del Comitato direttivo;

m) 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 l'importo di tali atti superi la competenza del Comitato direttivo;

n) delibera sulla eventuale assunzione diretta delle gestioni di cui al precedente articolo 2 e sulla esecuzione delle opere e degli impianti affidati all'Ente;

o) delibera sulle concessioni demaniali quando queste debbono avere durata superiore ai due anni;

p) esplica le funzioni di cui alla lettera g) del precedente articolo 2 e delibera sulle tariffe per gli altri servizi di competenza dell'Ente stabilendo le relative norme e modalità di applicazione, anche in funzione della economicità delle operazioni portuali.

Fatta eccezione per le materie indicate alle lettere a), d), h), i), l) le deliberazioni del Consiglio di amministrazione sono soggette alla approvazione del Ministro per la marina mercantile, al quale esse debbono essere trasmesse in copia entro dieci giorni dalla loro data. Si intendono approvate le deliberazioni in merito alle quali il Ministro non abbia fatto osservazioni nel termine di venti giorni dal ricevimento».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 11:

« Il Comitato direttivo è composto come segue:

Il presidente dell'Ente;
Il direttore marittimo, vicepresidente;

l'ingegnere capo dell'Ufficio delle opere marittime della Sicilia;

il direttore superiore della Dogana;

il capo compartimento delle ferrovie dello Stato;

il presidente della Camera di commercio, industria e agricoltura o il suo rappresentante;

il rappresentante della Compagnia dei lavoratori del porto;

il sindaco di Palermo o il suo delegato;

il presidente dell'Amministrazione provinciale di Palermo o il suo delegato».

Gli onorevoli Petrucci e Bardanzellu propongono di aggiungere tra le persone che compongono il comitato direttivo tre lavoratori del porto, in luogo del « rappresentante della Compagnia dei lavoratori del porto ».

Mi pare che bastino due. Quindi direi:

« due rappresentanti dei lavoratori nominati dal Ministro della marina mercantile tra i lavoratori facenti parte del consiglio d'amministrazione ».

Pongo in votazione l'emendamento di cui sopra.

(È approvato).

Gli onorevoli Petrucci e Bardanzellu propongono un altro emendamento:

« Dopo il sesto capoverso aggiungere: il presidente dell'organizzazione locale che inquadra gli armatori liberi o un suo delegato; un rappresentante della delegazione locale della federazione dell'armamento di linea ».

COLASANTO, *Relatore*. La categoria dei datori di lavoro è rappresentata dalla Camera di commercio; potrebbe essere sufficiente.

PETRUCCI. Abbiamo messo nel comitato direttivo i lavoratori; perché non dobbiamo mettere anche i rappresentanti dei datori di lavoro?

GIOIA. Io proporrei che, poiché nel consiglio d'amministrazione c'è un rappresentante dell'associazione armatori e un rappresentante dell'armamento di linea, nel comitato direttivo vada uno dei due su nomina del Ministro della marina mercantile.

PETRUCCI. E chi si sceglie tra l'uno e l'altro?

GIOIA. Si mettano d'accordo loro, o lo sceglie il Ministro.

COLASANTO, *Relatore*. Io sono del parere di aggiungere il rappresentante della categoria degli armatori liberi siciliani.

ADAMOLI. Noi non siamo d'accordo.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

COLASANTO, *Relatore*. Bisogna tener presente poi che tutti i componenti del Comitato direttivo sono componenti del Comitato di amministrazione. Non si può quindi chiamare gente da fuori.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mettiamoli tutti e due: quelli liberi e quelli sovvenzionati!

PRESIDENTE. Non possiamo, perché in tal caso il numero dei componenti il Comitato direttivo salirebbe a dodici, mentre invece tale numero deve necessariamente essere dispari.

PETRUCCI. Se dobbiamo metterne uno solo, allora insisto ancora perché sia inserito il rappresentante dell'armamento libero.

COLASANTO, *Relatore*. Sono disposto a che la scelta fra i due rappresentanti sia lasciata al Ministro.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se si aderisce a quest'ultima proposta, una garanzia c'è. Si ha o no fiducia nell'opera del Ministro?

PRESIDENTE. L'onorevole Petrucci non insiste nel suo emendamento. Pongo allora in votazione l'emendamento aggiuntivo: « uno dei due rappresentanti dell'armamento componenti del Consiglio di amministrazione, nominato dal Ministro della marina mercantile ».

ADAMOLI. Noi ci asteniamo.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Pongo infine in votazione l'articolo 11 nel suo complesso, con l'emendamento ora approvato.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli 12, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

ART. 12.

Il Comitato direttivo ha i seguenti compiti:

a) predispone i bilanci preventivi e i conti consuntivi da sottoporre al Consiglio di amministrazione e le eventuali variazioni da apportare al bilancio preventivo nel corso dell'esercizio finanziario;

b) delibera, nei limiti del bilancio, sulle spese di importo da lire cinquecentomila a cinque milioni;

c) delibera sugli incarichi tecnici e legali da affidare a persone estranee all'Ente;

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

e) autorizza il presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui compromessi, sulle transazioni, sui procedimenti arbitrari e sulla relativa nomina degli arbitri nonché sulle controversie con altre Amministrazioni e sui ricorsi alle Autorità competenti quando l'importo dei predetti atti non superi i 25 milioni. Si pronunzia sugli atti stessi di importo superiore da sottoporre alle decisioni del Consiglio di amministrazione;

f) studia le questioni di competenza del Consiglio che siano sottoposte dal presidente al suo preventivo esame formulando le proposte da presentare al Consiglio;

g) nei casi di urgenza e qualora non sia possibile convocare in tempo utile il Consiglio di amministrazione può adottare le decisioni di spettanza del Consiglio stesso. In tal caso, il Consiglio di amministrazione dovrà essere convocato non oltre 15 giorni dalla data delle decisioni, per la ratifica di esse;

h) delibera sui capitolati di appalto di lavori e di forniture di importo non superiore a 50 milioni quando l'appalto è conferito a licitazione privata e non superiore a 25 milioni quando è conferito a trattativa privata;

i) approva i risultati delle gare d'appalto e di forniture per qualsiasi importo;

l) esercita, in generale, tutte le funzioni di carattere esecutivo e vigila su tutti i servizi dell'Ente al fine di assicurarne il regolare svolgimento.

Le deliberazioni di cui alle lettere b), e), h), i), del Comitato direttivo vengono trasmesse, per semplice comunicazione al Consiglio di amministrazione ed al Ministero per la marina mercantile.

(*È approvato*).

ART. 13.

I componenti non facenti parte di diritto del Consiglio di amministrazione ed entrati in sostituzione di altri prima della scadenza normale, rimangono in carica fino al termine del quadriennio in corso.

A ciascun componente del Comitato direttivo come del Consiglio di amministrazione che non abbia altro assegno a carico dell'Ente viene corrisposto un gettone di presenza nella misura che sarà stabilita dal regolamento.

(*È approvato*).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

ART. 14.

Le sedute del Comitato direttivo e del Consiglio di amministrazione non sono valide se non intervengono rispettivamente i due terzi e la metà dei componenti.

In seconda convocazione che dovrà aver luogo non oltre gli otto giorni dalla prima, le deliberazioni sono valide qualunque sia il numero degli intervenuti. Le deliberazioni sono adottate a maggioranza di voti. In caso di parità ha la prevalenza il voto del presidente.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 15:

« A capo dei servizi esecutivi dell'Ente è posto un direttore generale, il quale partecipa, con voto consultivo e con funzioni di segretario, alle sedute del Comitato e del Consiglio di amministrazione.

Il direttore generale è di regola nominato mediante concorso per titoli fra persone munite di laurea in giurisprudenza o in economia e commercio, o in scienze economiche e marittime, che dimostrino di possedere particolare competenza nel campo marittimo portuale. Tuttavia per la prima applicazione della presente legge su proposta del Consiglio di amministrazione il Ministro per la marina mercantile potrà nominare a tale carica, senza concorso, persona che posseda in grado eminente le qualità necessarie a svolgere le funzioni di direttore generale.

Il rapporto di impiego e il trattamento economico del direttore generale saranno stabiliti dal Consiglio di amministrazione e le relative norme dovranno essere sottoposte all'approvazione dei Ministri per la marina mercantile e per il tesoro ».

Procediamo per divisione alla votazione di questo articolo. Pongo in votazione il primo comma.

(È approvato).

Al secondo comma l'onorevole Adamoli propone di sopprimere le parole « di regola » e poi tutto il periodo che comincia con le parole « Tuttavia per la prima, ecc. ».

COLASANTO, *Relatore*. In linea generale, io sono d'accordo su questo; però faccio osservare che l'Ente deve cominciare a funzionare, quindi modificherei piuttosto in questo senso la parte che l'onorevole Adamoli vuole sopprimere: dopo le parole « a tale carica », aggiungere le altre « per il periodo massimo di sei mesi e in attesa del relativo concorso », continuando quindi con « persona che... ».

ADAMOLI. Questo emendamento possiamo aggiungerlo alla fine.

COLASANTO, *Relatore*. Sta bene !

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione gli emendamenti soppressivi dell'onorevole Adamoli al secondo comma dell'articolo 15.

(Sono approvati).

Pongo in votazione il secondo comma, così modificato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 16, 17 e 18 non sono stati presentati emendamenti, ne do lettura e li pongo in votazione:

ART. 16.

Il Consiglio di amministrazione si riunisce in seduta ordinaria ogni due mesi; è altresì convocato in via straordinaria su iniziativa del presidente o su richiesta di almeno un terzo dei consiglieri.

Il Comitato si riunisce in seduta ordinaria una volta al mese su convocazione del presidente ed in via straordinaria ogni qualvolta egli lo ritenga opportuno.

(È approvato).

ART. 17.

Il Collegio dei revisori si compone di cinque membri effettivi e due supplenti di cui:

un membro effettivo ed uno supplente nominati dal Ministro per il tesoro;
un membro effettivo ed uno supplente nominati dal Ministro per la marina mercantile;

un membro effettivo nominato dal Ministro dei lavori pubblici;

un membro effettivo nominato dal Ministro per l'industria e il commercio;

un membro effettivo nominato dal presidente della Regione siciliana.

Il Collegio dura in carica quattro anni.

In caso di cessazione anticipata dalla carica si applica il primo comma del precedente articolo 14.

(È approvato).

ART. 18.

L'esercizio finanziario dell'Ente ha inizio col 1° luglio e termina col 30 giugno dell'anno successivo.

Dopo l'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione il bilancio preventivo e il conto consuntivo saranno rimessi per

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

l'approvazione, rispettivamente entro il mese di marzo e ottobre, ai Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici e del tesoro.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 19:

« Con appositi regolamenti da emanarsi entro sei mesi dalla data di costituzione del Consiglio di amministrazione saranno stabiliti l'ordinamento dei servizi e degli Uffici e quello del personale.

Fino a quando non saranno stati approvati i regolamenti di cui al precedente comma provvede alle materie di cui sopra il Consiglio di amministrazione con proprie deliberazioni ».

Gli onorevoli Speciale e Adamoli propongono la soppressione del secondo comma.

Pongo in votazione il primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma.

(Non è approvato).

Passiamo agli articoli successivi, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 20.

Il regolamento del personale stabilirà le norme di assunzione e lo stato giuridico, la tabella organica ed il trattamento economico di attività di servizio, di quiescenza e di previdenza.

(È approvato).

ART. 21.

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

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 Comitato direttivo, e del Consiglio di amministrazione.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile sono fissati gli emolumenti del commissario.

(È approvato).

ART. 22.

Gli utili di gestione di ciascun esercizio finanziario dovranno essere impiegati in primo luogo nel ripianamento di eventuali deficit degli esercizi precedenti; la eccedenza sarà devoluta ad opere di manutenzione e di miglioramento del porto.

Per la gestione amministrativa e contabile e per i contratti saranno osservate le norme sull'Amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato con le modalità che verranno stabilite dal regolamento dei servizi.

(È approvato).

ART. 23.

Agli effetti delle imposte di registro e delle tasse di bollo tutti gli atti compiuti dall'Ente e i contratti da esso stipulati entro i limiti e per gli scopi della presente legge sono parificati nel trattamento tributario agli atti compiuti dallo Stato.

Non è applicabile l'imposta di ricchezza mobile sugli interessi relativi ad operazioni finanziarie ed a prestiti che l'Ente contrarrà per la esecuzione di opere e per l'attrezzatura e l'arredamento portuale.

I materiali destinati alla costruzione, allo ampliamento, alle sistemazioni, manutenzione ed esercizio di opere, edifici, arredamenti ed attrezzature inerenti al porto ed ai relativi servizi sono esenti da ogni imposta o tassa a favore dell'Amministrazione comunale.

(È approvato).

ART. 24.

Alla direzione dei servizi di cui alle lettere e), g), h), dell'articolo 2 possono essere preposti ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto che saranno collocati fuori ruolo. Per gli altri servizi l'Ente, oltre che del personale direttamente assunto secondo l'organico e le norme del regolamento, potrà anche valersi di personale che lo Stato metta in modo continuativo o temporaneo a disposizione dell'Ente, ponendolo fuori ruolo.

In tal caso l'Ente provvederà a rimborsare all'Amministrazione di provenienza la spesa inerente al trattamento economico, al lordo delle ritenute, di cui fruisce, nonché

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 OTTOBRE 1960

l'importo dei contributi per il trattamento di quiescenza e di previdenza.

(È approvato).

ART. 25.

L'Ente si avvarrà dell'Ufficio del Genio civile delle opere marittime della Sicilia, nonché degli organi del Ministero dei lavori pubblici, attenendosi, per la progettazione e la esecuzione delle opere e degli impianti, alle norme in vigore per il predetto Ministero.

(È approvato).

ART. 26.

La durata dell'Ente è fissata in anni trenta, decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 27.

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

(È approvato).

ART. 28.

La gestione iniziale dell'Ente è affidata per un periodo massimo di mesi sei ad un commissario da nominarsi anche fra funzionari dello Stato con le modalità e condizioni previste nei precedenti articoli.

(È approvato).

Ora con le norme stralciate dagli articoli 15 e 19, si dovrebbe formulare un articolo per le disposizioni transitorie.

C'è anzitutto la questione della nomina del direttore generale per il periodo di sei mesi di gestione commissariale dell'ente. Il commissario potrebbe anche far tutto, senza nominare nessuno come direttore generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non credo che questo sia possibile.

ADAMOLI. Il commissario designerà un direttore per sei mesi; ma poi, se questi farà il concorso, avrà già un titolo.

PRESIDENTE. C'è poi il problema del personale. Dovremmo dire: « Il commissario si varrà dell'opera di personale provvisoriamente assunto ».

GIOIA. Si potrebbe dire che fino a regolare concorso il commissario è autorizzato a provvedere in via provvisoria.

PRESIDENTE. Ma allora può anche nominare il direttore generale.

Io credo che sia meglio non precisare nulla: valgono i principi generali per le gestioni commissariali.

Se la Commissione è d'accordo, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La proposta di legge sarà votata subito a scrutinio segreto.

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento della proposta di legge, reso necessario dai numerosi emendamenti, con particolare riguardo al combinato disposto degli articoli 10 e 15.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta sulla proposta di legge n. 1466.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge:

GIOIA ed altri: « Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali » (1466):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Colasanto, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Gioia, Lombardi Ruggero, Mancini, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Ravagnan, Ricca, Romano Bartolomeo, Schiano, Sinesio, Tonetti, Viale e Vidali.

La seduta termina alle 12,45.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI