

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XCVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (4032)	1189	PRESIDENTE 1192, 1194, 1195, 1196
PRESIDENTE	1189, 1190	BOGONI, <i>Relatore</i>
BABBI, <i>Relatore</i>	1190	DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>
DOMENIDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1190	1193, 1194 1195, 1196
Modifiche ed integrazioni del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, concernente l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3539)	1190	ADAMOLI
PRESIDENTE	1190, 1191	BARDANZELLU
AMODIO, <i>Relatore</i>	1190	SINESIO
ADAMOLI	1191	FRUNZIO
DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1191	
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		Votazione segreta:
ADAMOLI ed altri: Rivalutazione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova per la manutenzione delle opere e degli arredamenti portuali. (181)	1192	PRESIDENTE
		1196

La seduta comincia alle 9,45.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4032).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno » approvato dalla VII Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile) del Senato della Repubblica nella seduta del 25 luglio 1962.

Comunico che la V Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

Il Relatore, onorevole Babbi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BABBI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la legge 9 gennaio 1962, n. 2, concede dei contributi per le demolizioni e ricostruzioni di navi solamente a scafo metallico: sono state escluse completamente le imbarcazioni a scafo in legno. Questa lacuna è stata giudicata di una certa gravità ed importanza, ed oggi viene a noi questo disegno di legge, che è composto di un unico articolo e che serve, appunto, ad estendere anche agli scafi in legno le disposizioni della legge 9 gennaio 1962 in merito alla concessione dei contributi. Questa concessione, naturalmente, viene estesa in quanto queste imbarcazioni siano trasformate in imbarcazioni a scafo metallico, ed inoltre con delle limitazioni che sono chiaramente espresse nell'articolo:

« Le disposizioni della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono estese ai proprietari di navi mercantili a scafo in legno da carico secco e liquido nonché da passeggeri e miste, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico.

Le disposizioni della legge citata al comma precedente non si applicano a coloro che abbiano acquistato navi in legno dopo la data del 1° gennaio 1962 ».

Questo progetto di legge viene sottoposto all'esame della nostra Commissione dopo l'approvazione del Senato, ed in merito ad esso si è espressa in senso favorevole anche la V Commissione, per cui io credo che sia senz'altro da approvare, in modo da colmare quella lacuna che la succitata legge conteneva ed andare incontro anche ai proprietari delle imbarcazioni a scafo in legno.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. A nome del Governo mi associo, chiedendo l'approvazione del disegno di legge, per le stesse ragioni che sottoponemmo all'altro ramo del Parlamento, cioè in quanto con tale approvazione si integra la possibilità di applicare lo spirito originario della legge.

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

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« Le disposizioni della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono estese ai proprietari di navi mercantili a scafo in legno da carico secco e liquido nonché da passeggeri e miste, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico.

Le disposizioni della legge citata al comma precedente non si applicano a coloro che abbiano acquistato navi in legno dopo la data del 1° gennaio 1962 ».

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifiche e integrazioni del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773; convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, concernente l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3539).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche e integrazioni del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, concernente l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare.

Ho pregato l'onorevole Amodio di sostituire il relatore Viale momentaneamente assente. L'onorevole Amodio ha facoltà di svolgere la sua relazione.

AMODIO, *Relatore*. La Commissione, se ritiene di essere d'accordo sul testo modificato dal Senato, dovrà approvare una convenzione che già esiste sul piano internazionale fin dal 29 giugno 1946, e che riguarda l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare sia prima dell'imbarco che durante il periodo di navigazione. Ora, se gli onorevoli componenti della Commissione ritengono, si tratta di favorire gli accertamenti da parte della Cassa marittimi della gente di mare per le visite e il controllo; il che si traduce in un gran vantaggio per la categoria. Propongo pertanto alla Commissione di approvare il testo modificato dal Senato nella seduta del 23 dicembre 1961.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1962

ADAMOLI. Sono d'accordo, signor Presidente.

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

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile*. Mi dichiaro completamente favorevole all'approvazione, anzitutto per la salvaguardia della vita umana, e inoltre per poter adempiere ad un preciso obbligo assunto internazionalmente dal nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Gli accertamenti sanitari di cui all'articolo 1 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, debbono effettuarsi tenendo conto, oltre che degli elenchi delle infermità, imperfezioni e difetti fisici ivi previsti, anche dei seguenti elementi:

a) che le imperfezioni o malattie riscontrate non costituiscano pericolo per la salute dell'altro personale di bordo;

b) che le imperfezioni o malattie riscontrate non siano tali da venire aggravate dal servizio di bordo o da rendere il soggetto inadatto a tale servizio.

(È approvato).

ART. 2.

Agli effetti del precedente articolo si considerano pericolose per l'altro personale di bordo:

a) le malattie infettive nel periodo di contagiosità;

b) le malattie mentali che abbiano dato luogo a ricoveri in luoghi di cura, finché non siano trascorsi almeno sei mesi dalla data della incondizionata guarigione, dichiarata da un ospedale o istituto specializzato.

Non può comunque essere reimbarcato ed è dichiarato permanentemente inidoneo chi ha sofferto di stati depressivi gravi e recidivanti, di sindrome schizofrenica o di manifestazioni imputabili ad intossicazioni esogene da alcoolismo cronico o da stupefacenti;

c) l'epilessia con crisi accertata.

Agli stessi effetti si considerano malattie soggette ad aggravio con il servizio di bordo quelle malattie che abbiano più volte causato lo sbarco del marittimo, quelle croniche che sono motivo di servizio discontinuo e che, per non aggravarsi, abbiano necessità di costante regime dietetico e tratta-

mento curativo, incompatibile col regolare servizio a bordo, nonché quelle malattie o disfunzioni che abbiano avuto manifestazioni di gravità tale da rendere probabile il pericolo di vita nel corso di ripresa dell'attività di bordo.

(È approvato).

ART. 3.

Gli iscritti nelle matricole della prima e della seconda categoria della gente di mare non possono essere arruolati se non producono un certificato, conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile, attestante la loro attitudine fisica al lavoro al quale debbono essere impiegati a bordo, rilasciato da un medico della competente Cassa marittima per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie della gente di mare.

L'articolo 3 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, è abrogato.

(È approvato).

ART. 4.

In caso di riconosciuta idoneità fisica del soggetto esaminato, il certificato suddetto deve attestare, in modo specifico:

1°) che l'udito e la vista del titolare e, ove si tratti di persona da impiegarsi nei servizi di coperta (ad eccezione del personale specializzato la cui attitudine al lavoro non è suscettibile di essere diminuita per il daltonismo), la percezione dei colori, sono soddisfacenti;

2°) che il titolare non è affetto da alcuna malattia di natura tale che lo renda non idoneo al servizio di bordo, o che comporti dei rischi per la salute dell'altro personale di bordo.

Fermo restando il disposto dell'articolo 323 del Codice della navigazione, il suddetto certificato ha validità per la durata di due anni dalla data del rilascio.

Se il periodo di validità scade in corso di viaggio, il certificato resta valido fino alla fine del viaggio.

(È approvato).

ART. 5.

In relazione alle visite stabilite dall'articolo 3, su richiesta delle Casse marittime, le Autorità marittime locali possono sottoporre a vista di accertamento, presso le Casse stesse, i marittimi iscritti nei turni di col-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1962

locamento, anche prima della chiamata per l'imbarco.

Agli effetti del presente articolo le Casse marittime possono prendere visione, mediante propri funzionari, degli elenchi dei marittimi in attesa di imbarco.

(È approvato).

ART. 6.

Le Casse marittime, in occasione del rilascio del certificato di cui all'articolo 3 della presente legge, debbono compiere un esame clinico completo, con particolare riguardo agli organi già sede di malattie per le quali il soggetto è stato assistito o giudicato temporaneamente inabile. Dall'accertamento della tubercolosi può venire escluso chi presenti attestato, non anteriore a tre mesi, di dispensario antitubercolare o dell'Istituto nazionale di previdenza sociale, dal quale risulti che il soggetto non è affetto da malattie specifiche polmonari aggravabili e pericolose per gli altri.

Anche nei soggetti apparentemente sani e senza precedenti di affezioni respiratorie, alla scadenza di visita biennale deve essere sempre praticato un esame radiologico rimettendo al sanitario della Cassa la valutazione della necessità o meno che esso sia completato da una radiografia.

Quando si tratta di marittimi già prima assistiti per tubercolosi polmonare, il nuovo accertamento deve essere praticato presso i dispensari antitubercolari o presso i centri diagnostici dell'Istituto nazionale di previdenza sociale e deve essere integrato da esami sierologici oltre che da quello batterioscopico.

L'esame psichico è effettuato mediante colloquio col sanitario. Se risultino precedenti di psicopatia o segni di debolezza mentale, l'esame deve essere effettuato da uno specialista psichiatra.

Devesi, inoltre, accertare che siano state effettuate le vaccinazioni prescritte dalle autorità sanitarie competenti.

(È approvato).

ART. 7.

La visita medica d'imbarco, di cui all'articolo 323 del Codice della navigazione, deve limitarsi a constatare l'esistenza di malattie contagiose o di malattie acute in atto. Nel corso della visita medica devesi tener conto possibilmente dei particolari rischi e disagi

soprattutto climatici, inerenti alla specifica destinazione della nave sulla quale il marittimo dovrebbe imbarcarsi.

(È approvato).

ART. 8.

Contro l'esito delle visite, di cui agli articoli 3, 5 e 7 della presente legge, è ammesso ricorso alle Commissioni, di cui agli articoli 4 e 5 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, da parte dell'Autorità marittima, della Cassa marittima e del marittimo. L'Autorità marittima e la Cassa marittima hanno comunque la facoltà di rinviare al giudizio della Commissione permanente di 1° grado i marittimi che in seguito ad accertamento non ritengano fisicamente idonei ai servizi inerenti al loro titolo professionale, qualifica o specialità.

(È approvato).

ART. 9.

L'articolo 14 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, è integrato dal seguente comma:

« Può ammettersi revisione di un deliberato definitivo di inidoneità permanente solo quando si tratti di infermità o di imperfezione fisica emendabile con atto operatorio e quando questo sia stato effettivamente praticato e con buon successo ».

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Adamoli ed altri: Rivalutazione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova per la manutenzione delle opere e degli arredamenti portuali (181).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Adamoli, Novella, Barontini, Natta, Minella, Molinari Angiola, Vidali, Ravagnan, Napolitano Giorgio: « Rivalutazione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova per la manutenzione delle opere e degli arredamenti portuali ».

Leggo il parere pervenuto dalla Commissione Bilancio in merito alla proposta di legge

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1962

in discussione: « La Commissione ha preso in esame la proposta di legge in oggetto che prevede la rivalutazione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova di circa lire 4 milioni e 500.000 (legge 1° aprile 1943, n. 296) a lire 500 milioni annue a decorrere dal 1° luglio 1959.

« La Commissione ha rilevato come nessuna adeguata indicazione di copertura risulti recata dal provvedimento a fronte della maggiore spesa implicata. Poiché, peraltro, sul fondo globale 1962-63 risulta stanziata una somma pari a 95,5 milioni di lire per « aumento del contributo annuo a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova » ha deliberato di esprimere parere favorevole, a condizione che la maggiore spesa implicata risulti contenuta almeno per l'esercizio finanziario 1962-63 entro il limite di 100 milioni, salvo a considerare la possibilità di un maggiore contributo a carico dello Stato negli esercizi successivi ove una proposta di legge in tal senso — concordata con il Governo — venisse dalla Commissione di merito. Si segnala che, di conseguenza, l'articolo unico, di cui consta il provvedimento, dovrà risultare modificato per quanto attiene alla decorrenza e all'ammontare del contributo rivalutato nonché per la indicazione di copertura ».

Il Relatore, onorevole Bogoni, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BOGONI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il provvedimento che è sottoposto al nostro esame presenta un particolare carattere di opportunità e di urgenza. Infatti, il Consorzio autonomo del porto di Genova deve, per atto istitutivo, compiere non indifferenti compiti che vanno dalla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere ed arredi portuali esistenti all'esecuzione delle opere di costruzione e di arredamento anche ferroviario del bacino di Sampierdarena. Per porre in grado il Consorzio di realizzare i detti compiti la legge istitutiva ha stabilito un contributo ordinario dello Stato a titolo di rimborso di alcune delle spese che il Consorzio incontra nell'esplicazione dei suoi compiti che però è purtroppo rimasto invariato nella misura fin dal 1926. In quell'anno il detto contributo è stato aggiornato a causa dello svalutamento della moneta a lire 4 milioni e 500 mila, misura che fu poi ridotta a 4 milioni a seguito della legge 1° aprile 1943, n. 296. Considerando perciò la notevole svalutazione della moneta seguita alla seconda guerra mondiale risulta più che opportuna la proposta di legge tendente a rivalutare il con-

tributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova. Esprimendo perciò parere favorevole alla suddetta proposta di legge mi associo altresì alle osservazioni manifestate dalla Commissione del bilancio nel proprio parere in merito alla copertura finanziaria del provvedimento stesso. Quale relatore, però, non posso non nascondere la necessità che la rivalutazione del contributo debba essere fatta altresì per tutti gli altri porti le cui esigenze vanno sempre più aumentando e sono ben a conoscenza dei membri della Commissione. Nell'esprimere pertanto questo voto invito la Commissione a voler approvare la proposta di legge con le modifiche suggerite dalla Commissione del bilancio.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Debbo dichiarare che le riserve a suo tempo sollevate dal Governo non tendevano se non ad ottenere il *melius*, il più, il classico più, che non esclude il meno. Per dar prova alla Commissione della veridicità, della realtà di tale intendimento, il Governo ha predisposto uno schema di disegno di legge ampio, organico, concernente il riordinamento di tutto il Consorzio autonomo del porto di Genova nei suoi aspetti amministrativi, tecnici e finanziari.

Debbo dire poi che l'*iter* di questo schema di disegno di legge è piuttosto complesso, perché la disciplina di un consorzio investe problemi delicatissimi, che toccano e la marina mercantile, e i lavori pubblici, e il tesoro, e la difesa, e le partecipazioni statali, e i trasporti, e le finanze.

Di conseguenza, pur annunciando questo alla Commissione, anche come motivazione del mio voto favorevole alla proposta di legge, faccio questa sola riserva: che se l'*iter* attualmente in corso potesse fortunatamente andare in porto, se avessimo ottenuto il *melius*, allora evidentemente ci faremo un dovere di utilizzare tale risultato nell'esame dell'attuale proposta di legge, anche presso l'altro ramo del Parlamento.

E una sola riserva che faccio, la quale viene a convalidare l'impegno originariamente assunto dal Governo di migliorare più che possibile il trattamento finanziario nei confronti del consorzio del porto di Genova, ed altresì di migliorarne la disciplina giuridica generale.

Allo scopo, quindi, di non indugiare nell'attesa di questo *plus*, io ritengo che sia opportuno, per il buon funzionamento del consorzio del porto di Genova e per la rispondenza alle aspettative generali, provvedere

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1962

intanto nella stessa misura in cui si è espressa la Commissione finanze e tesoro.

Non ho bisogno di sottolineare che, vicino all'iniziativa parlamentare c'è l'iniziativa e la responsabilità governativa di cui, in tempi passati per gli oneri dello Stato per i problemi di investimenti pubblici, il Governo ha dato prova, interessandosi, appunto, per la copertura votata dalla Commissione finanze e tesoro.

Con questo spirito, e mantenendo la linea originariamente assunta, dichiaro di votare a favore del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni del Sottosegretario di Stato, dichiaro aperta la discussione generale.

ADAMOLI. L'approvazione di questa proposta di legge giunge quasi al termine della legislatura, mentre, come tutti possono constatare, la proposta di legge è stata presentata all'inizio di essa. Tutti questi anni non sono stati sufficienti, per il Governo, per mettere a fuoco un problema serio, quello delle sue responsabilità verso il porto di Genova.

Ora, il fatto che il Governo, nel fondo globale, abbia stanziato oltre 95 milioni che, aggiunti ai 4 milioni già previsti, portano la cifra a 100 milioni, dimostra che il Governo stesso riconosce che lo stanziamento non è adeguato, soprattutto riconosce — cosa che non ha fatto fino ad ora — che quella famosa cifra di 4 milioni del 1926 era legata a delle valutazioni effettive di oneri, e non era una cifra fine a se stessa. Infatti, tutto il tempo che si è perduto in questi anni discutendo il problema è dipeso anche dal fatto che il Governo affermava che non era necessaria la rivalutazione dello stanziamento a favore del porto di Genova.

A maggior chiarimento, affermo che questo stanziamento non è un contributo dallo esterno, è una copertura di oneri che il porto di Genova sostiene per conto dello Stato; ovvero non è un aiuto dello Stato al porto di Genova, ma è un rimborso spese. Mentre il porto si è ingrandito, è aumentata la sua attività, i suoi impegni e, di conseguenza, anche gli oneri, e invece, questo contributo è rimasto sempre alla cifra veramente irrisoria, offensiva...

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Simbolica, onorevole Adamoli, non offensiva.

ADAMOLI, ...simbolica, poiché rispetto al valore attualmente della moneta sono 40 mila lire che lo Stato dà al porto di Genova.

Quindi, sotto questo aspetto, indipendentemente dalla cifra, l'approvazione della pro-

posta di legge ammette il riconoscimento di una revisione del rapporto tra il valore della moneta e gli oneri effettivi sostenuti. Ma il parere della Commissione Bilancio, mentre riconosce questo, lascia ancora uno spiraglio, anzi ha aperto un poco di più la porta. Dice la Commissione bilancio: per questa volta noi possiamo fare uno stanziamento di 95 milioni. Qualora si ritenga dover decidere un maggior contributo per gli esercizi futuri, la Commissione Bilancio si rimette a quella di merito. Il Governo non si pronuncia ancora. Pertanto proporrei che questa proposta di legge venga modificata per quanto riguarda l'ammortamento e la copertura. Nello stesso tempo la Commissione potrebbe stabilire per l'esercizio futuro un aumento del contributo, almeno dei duecento milioni di cui si è parlato a suo tempo.

Insisto perché la proposta di legge venga approvata nei termini suggeriti dalla commissione bilancio.

BOGONI, *Relatore*. Ritengo che la proposta di legge debba essere approvata secondo il parere della Commissione bilancio, perché il valore simbolico non è più dei nostri tempi. La misura attuale del contributo è insufficiente. Il Governo poco fa ci annunciava un disegno di legge in merito.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Obiettivamente, come credo mio dovere e costume, devo dire che il concerto è di una certa complessità: noi intanto lo stiamo sospingendo al massimo grado possibile.

Lei, che cosa proponeva? Di attendere le more?

BOGONI, *Relatore*. Propongo di approvare il disegno di legge nei termini espressi dalla Commissione Bilancio. Bisogna che il contributo dello Stato non sia un punto simbolico, ma adeguabile e sostanziale.

BARDANZELLU. Do la mia adesione a questo progetto di legge, perché il porto di Genova interessa tutti gli italiani, in modo particolare interessa anche la Sardegna, perché gli scambi fra la Sardegna e Genova assumono sempre maggiore vastità.

SINESIO. Io, a nome del gruppo democristiano, sono favorevole all'approvazione della proposta di legge, anche se questa proposta deve rientrare possibilmente in un ordinamento che possa far intravedere, in prospettiva, tutte quelle che sono le esigenze dei porti italiani, specie quelli di preminente interesse per il paese.

Devo dire anche che questa rivalutazione va tenuta in considerazione soprattutto per

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1962

il fatto che esistono delle necessità per il porto di Genova, in relazione a quello che è il traffico portuale, a quelli che sono i nostri bisogni nazionali. Ma devo far presente — come abbiamo ricordato nel recente dibattito in Assemblea sul bilancio del Ministero della Marina mercantile — il primato acquisito, per la prima volta nella storia, nei traffici marittimi e mondiali, dal porto di Genova su quello di Marsiglia.

Noi prendiamo con piacere atto di un dato così importante sui traffici, in questo rinnovato spirito e in questa rinnovata tradizione marinara del nostro paese. Per questo, noi del gruppo democristiano, esprimiamo parere favorevole e ci auguriamo che tutto venga ben armonizzato, sì da risolvere il problema dei traffici portuali del nostro paese.

FRUNZIO. Vorrei dire al Sottosegretario per la Marina mercantile quello che dissi nel 1958, allorché iniziammo a parlare di ciò.

Io sono d'accordo su questa proposta di legge e voterò a favore; ma desidererei che si rivalutasse il contributo anche nei riguardi degli altri porti.

A quell'epoca, assieme all'onorevole Cafiero, sottolineai la gravità della situazione del porto di Napoli. Quindi, prego l'onorevole Sottosegretario di tenere in considerazione questa mia proposta.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'impegno del Governo è fermo, restando stabilito quanto ho già dichiarato nella prospettiva dell'ordinamento della legge.

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

Do lettura dell'articolo unico nel testo originario della proposta di legge:

« Il contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova di cui agli articoli 9, n. 3, e 13 della legge 12 febbraio 1903, n. 50, e successive modificazioni, è elevato nella misura di lire 500.000.000 annue a decorrere dal 1° luglio 1959 ».

Il Sottosegretario di Stato ha presentato, in adempimento ai rilievi mossi dalla Commissione Bilancio, il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo unico:

« Il contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova di cui agli articoli 9, n. 3, e 13 della legge 12 febbraio 1903, n. 50, e successive modificazioni, è elevato, a decorrere dall'esercizio finanziario 1962-63, nella misura di

lire 100.000.000 annue la cui copertura sarà assicurata, per l'accresciuta misura di lire 95.500.000, sulla pari somma stanziata sul fondo globale dell'esercizio finanziario 1962-63 a titolo di aumento del contributo annuo a favore del consorzio autonomo del porto di Genova ».

ADAMOLI. Desidererei che la misura del contributo sia fissata anche per gli esercizi futuri.

PRESIDENTE. A tale scopo si potrebbe compilare un ordine del giorno, salvo a considerare la possibilità di un maggiore contributo a carico dello Stato negli esercizi successivi, ove una proposta in tal senso venisse formulata dalla Commissione.

ADAMOLI. Possiamo concordare col Governo tale proposta.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io ho rinunciato al disegno di legge in corso, il quale potrebbe anche migliorare le condizioni attuali: pertanto anzi, l'intento è di andare oltre i 100 milioni nel quadro del futuro ordinamento generale. Vincolare la misura degli esercizi successivi a 100 milioni quando lo scopo è di migliorare la correzione di una corresponsione veramente simbolica, non mi sembra cosa conveniente.

ADAMOLI. Potremmo allora compilare un ordine del giorno nel quale, invitando il Governo anzitutto ad una revisione organica di tutte le questioni che riguardano i rapporti coi porti e i contributi, e quindi venendo incontro anche a tutti gli altri porti, si inviti inoltre il Governo stesso, che ha annunciato nuovi provvedimenti che riguardano l'ordinamento del porto di Genova, a tener conto che questa prima rivalutazione deve essere ancora possibilmente migliorata rispetto alle effettive attuali esigenze.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento governativo sostitutivo dell'articolo unico, nel testo testé letto.

(È approvato).

Gli onorevoli Adamoli, Sinesio, Frunzio, Bardanzellu, Bogoni, Vidali e Ravagnan hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, nel mentre approva la proposta di legge Adamoli e altri sull'aumento a lire cento milioni del contributo dello Stato a favore del porto di Genova,

invita il Governo

a una revisione organica dei suoi rapporti finanziari e amministrativi con i vari enti

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1962

portuali italiani, allo scopo di adeguarli alle attuali esigenze delle attrezzature e dei traffici portuali;

a tener conto nella elaborazione del previsto disegno di legge sul nuovo ordinamento del Consorzio autonomo del porto di Genova e di ogni altro disegno di legge riguardante gli enti portuali dell'esigenza di adeguare il più possibile il contributo dello Stato all'importanza e alle necessità attuali dei traffici marittimi ».

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accolgo l'ordine del giorno nella formulazione testé letta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Adamoli e altri.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4032):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Modifiche ed integrazioni del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, con-

vertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, concernente l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3539):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

e della proposta di legge:

Adamoli e altri: « Rivalutazione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova per la manutenzione delle opere e degli arredi portuali » (181);

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Babbi, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Canestrari, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Mancini, Marchesi, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Romano Bartolomeo, Sales, Sinesio, Spataro e Vidali.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI