

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

54.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 LUGLIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Rinvio della discussione):		MASCIADRI	799
Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918)	796	PETRUCCI	798
PRESIDENTE	796	POLI	798
BAGHINO	796	VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	797
GUGLIELMINO	796	Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
MARZOTTO CAOTORTA	796	MERLI ed altri: Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno (2581)	799
MASCIADRI	796	PRESIDENTE 799, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 808	
POLI, <i>Relatore</i>	796	BAGHINO 801, 803, 804, 807	
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	796	CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 802, 804, 808	
Disegno di legge (Rinvio della discussione):		CERAVOLO 803, 806	
Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia — Linee aeree italiane — alla gestione della « Somali Airlines » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3076)	796	FOSCARINI 804	
PRESIDENTE	796	MAROCCO, <i>Relatore</i> 799, 801, 802, 803, 804, 805	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		MARZOTTO CAOTORTA 807	
Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato (2940)	796	MERLI 802, 803, 804, 805	
PRESIDENTE 796, 797, 798, 799		VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . 801, 802, 804, 805, 806	
BAGHINO 797, 798		Votazione segreta:	
FIORIELLO 798		PRESIDENTE 808	

La seduta comincia alle 11,30.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 aprile 1974.

La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole, ma condizionato, mentre la V Commissione bilancio ha rinviato ad oggi l'esame del provvedimento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In ordine a quanto deciso ieri dalla I Commissione affari costituzionali, il Governo, mio tramite, chiede un breve rinvio nell'esame di questo provvedimento.

GUGLIELMINO. D'accordo.

MASCIADRI. Il gruppo socialista è d'accordo per un breve rinvio.

BAGHINO. Ovviamente anche noi siamo d'accordo per il rinvio; a me interessa, per la precisione, richiamare l'attenzione dei colleghi su quanto deciso nella precedente seduta, allorché approvammo alcuni articoli ed emendamenti, con la riserva del parere delle Commissioni competenti. Ciò avrebbe significato, a mio avviso, che, ove la I e la V Commissione non avessero approvato gli emendamenti, si sarebbero dovuti considerare approvati gli articoli nel testo originario.

A noi interessa comunque la speditezza dei lavori al fine di evitare che possano crearsi, successivamente, problemi regolamentari.

Siamo favorevoli, quindi, alla proposta di un breve rinvio avanzata dal rappresentante del Governo qualora vi sia l'intenzione di arrivare all'approvazione del progetto di legge nel testo approvato dal Senato.

MARZOTTO CAOTORTA. Esprimo parere favorevole alla proposta di rinvio.

POLI, *Relatore*. La tesi del collega Baghino è suggestiva ma vi è una proposta ragionevole da parte del Governo perché si trovi, in questo periodo di tempo, una soluzione alternativa alle modifiche suggerite dalla I Commissione. Quindi, come relatore, esprimo parere favorevole al rinvio della discussione.

GUGLIELMINO. Debbo far rilevare che è stato il Governo a proporre alcune modificazioni al testo pervenuto dal Senato. La Commissione, poi, su proposta del Governo, ha approvato una serie di emendamenti, per i quali è stato chiesto il parere della I e della V Commissione.

PRESIDENTE. 'Questo è vero. Ad ogni modo, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta, in attesa che pervenga il parere della V Commissione bilancio sugli emendamenti a suo tempo trasmessile.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia - Linee aeree italiane - alla gestione della « Somali Airlines » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3076).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia - Linee aeree italiane - alla gestione della « Somali Airlines », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 giugno 1974.

Poiché non è ancora pervenuto il parere della V Commissione bilancio, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato (2940).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato ».

La V Commissione bilancio e la VI Commissione finanze e tesoro hanno espresso parere favorevole.

Nella seduta del 18 luglio 1974 è stata chiusa la discussione sulle linee generali ed è sta-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

to inviato alla V Commissione bilancio, per il parere, un emendamento dell'onorevole Petrucci all'articolo 3. Questo parere non ci è ancora pervenuto.

BAGHINO. L'onorevole Petrucci si è recato presso la V Commissione per accertarsi se sia stato preso in esame il suo emendamento. Prego quindi di voler sospendere la seduta per qualche minuto in attesa del ritorno dell'onorevole Petrucci.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 12, è ripresa alle 12,20.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Per il finanziamento dei maggiori oneri relativi alla totale esecuzione dei lavori di costruzione, previsti dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, di una ferrovia metropolitana in Roma da Prati a Termini e Osteria del Curato è autorizzata una ulteriore spesa di lire 46.000 milioni, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 5.000 milioni per l'anno finanziario 1974, lire 18.000 milioni per l'anno finanziario 1975, lire 15.000 milioni per l'anno finanziario 1976, lire 5.000 milioni per l'anno finanziario 1977, e lire 3.000 milioni per l'anno finanziario 1978.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, dopo le parole: stato di previsione, *le altre:* della spesa.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

All'onere di lire 5.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1974 si farà fronte mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo 5381 del bilancio del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire al primo comma le parole: del bilancio, *con le parole:* dello stato di previsione della spesa.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Le disposizioni degli articoli 4, 5 e 6 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, si applicano anche in sede di attuazione della legge 19 febbraio 1970, n. 82, relativa al finanziamento delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea A della ferrovia metropolitana di Roma di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145, salvo quanto previsto dal comma seguente.

In sede di attuazione della legge 19 febbraio 1970, n. 82, la garanzia dello Stato sui mutui e sulle obbligazioni viene concessa per l'importo dell'investimento complessivo per la realizzazione del progetto delle opere di completamento e forniture di prima dotazione approvato ai sensi della legge medesima, dedotto il valore attuale del concorso dello Stato calcolato al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

L'onorevole Petrucci ha presentato il seguente emendamento:

Alla fine del secondo comma, aggiungere il seguente periodo: « revisionabile da parte del Ministero del tesoro, di concerto con quello dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione interministeriale per le metropolitane, sulla base dell'effettiva onerosità delle operazioni di provvista dei capitali occorrenti ».

PETRUCCI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

FIORIELLO. Il gruppo comunista ha espresso un giudizio positivo su questo provvedimento perché ritiene che, a questo punto dei lavori, la metropolitana non possa che essere portata a termine con questo ulteriore finanziamento. Non può però fare a meno di esporre, per mezzo mio, alcune considerazioni. È certo che allo stato attuale delle cose questo ulteriore finanziamento non poteva essere evitato, ma è necessario risalire a quelle che sono state le responsabilità politiche di chi ha amministrato il denaro pubblico. Noi siamo convinti che tutti gli sprechi che si sono verificati potevano essere evitati. Basti pensare che il progetto del tratto Termini-Osteria del Curato risale al 1960 e prevedeva una determinata spesa. Dopo tre anni fu completato un piano e dati in appalto i lavori; a distanza di due anni, il comune di Roma avvertì che non sarebbe stato possibile costruire a cielo aperto in quanto ciò aveva comportato una sollevazione da parte degli abitanti delle zone interessate. Venne quindi elaborato un ulteriore programma di costruzione, ma anche questo non andò bene; infatti, a distanza di anni, nel 1968, venne presentata una ulteriore variante, ma anche questa si rivelò sbagliata. Di qui la continua richiesta da parte del Governo di ulteriori stanziamenti, come questo di 46 miliardi di lire.

Di conseguenza, una domanda: siamo sicuri che questo stanziamento consentirà di completare l'opera? Se guardiamo al passato, dovremmo esprimere dei fondati dubbi. Se guardiamo al futuro, non vorremmo che il Governo, fra qualche anno, si ripresentasse in Parlamento per chiedere un ulteriore finanziamento per il completamento di questa opera.

Non dimentichiamo che, a distanza di 13 anni, il comune di Roma continua a fare pro-

poste di variante, ma non sappiamo con certezza quali possano essere i costi, così come non sappiamo quando queste varianti potranno essere completate. In questo modo, non facciamo altro che turare delle falle e continuare sulla stessa strada senza alcuna certezza né per il passato né per il futuro. Noi, quindi, diamo un giudizio positivo per quanto riguarda questo provvedimento, ma nettamente negativo sia per quanto accaduto nel passato — e mi riferisco alle responsabilità ai vari livelli —, sia per quanto riguarda il futuro, perché non abbiamo alcuna certezza circa l'esistenza di un valido programma di lavori per portare a termine questa opera.

POLI. Nel dichiarare che voterò a favore di questo disegno di legge, prendo atto con soddisfazione della volontà di risolvere finalmente il problema della metropolitana di Roma. Comunque è interessante mettere in risalto il proposito dello Stato di affrontare questo problema in modo radicale, anche se vi sono state, in passato, manchevolezze da parte dei vari enti preposti alla sua soluzione.

BAGHINO. Nella precedente seduta, durante la discussione sulle linee generali di questo disegno di legge, noi facemmo varie osservazioni ed esprimemmo alcune preoccupazioni per il ritardo notevole nell'esecuzione dell'opera in questione, che ha portato ad un aumento dei costi di costruzione della metropolitana. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà ovviamente a favore perché si tratta di un'opera che bisogna realizzare al più presto, ma mantiene le osservazioni fatte in precedenza circa gli errori, le disfunzioni, le complicazioni burocratiche che hanno ritardato la realizzazione di un'opera così necessaria a Roma e che, dal 1959 ad oggi, è ancora incompiuta. Pertanto, intendiamo avanzare, attraverso la dichiarazione di voto, una nostra istanza al Governo, agli enti e alle varie autorità interessate perché siano evitati ritardi burocratici, intralci di pratiche, alterazioni e noncuranza nella predisposizione di piani e di progetti e, possibilmente, siano emanate norme precise per perseguire responsabilmente chi, ritardando la realizzazione dei progetti, ne provoca l'aumento dei costi.

PETRUCCI. Il gruppo democristiano voterà a favore di questo provvedimento per i motivi che sono stati esposti anche dal relatore e che sono emersi durante la discus-

sione sulle linee generali svoltasi nella precedente seduta. Debbo però fare alcune precisazioni in merito ai vari ritardi affinché sia chiaro come si sono svolti i fatti. È necessario chiarire che tutta la progettazione e gli appalti furono espletati dal Ministero dei trasporti di intesa con il Ministero dei lavori pubblici. La legge venne approvata nel 1959 ma i lavori, in via Tuscolana, vennero iniziati l'11 marzo del 1964, cioè 5 anni dopo. Vi furono, allora, molte polemiche e l'amministrazione comunale di Roma intervenne nel 1965 per chiedere la modifica delle modalità di lavoro che avevano trovato impreparate sia le ditte vincitrici degli appalti del primo tratto, sia — mi perdoni l'onorevole sottosegretario — la stessa amministrazione statale. Infatti, l'ufficio speciale della metropolitana del Ministero dei trasporti si trovò ad affrontare, per la prima volta, un lavoro abbastanza complesso perché complessa è la struttura della città di Roma, specie nei tratti in cui doveva passare la metropolitana. Per tale ragione, pur rendendoci conto che i vari ritardi sono stati onerosi, essi trovano giustificazione nella complessità delle opere che sono state affrontate.

MASCIADRI. Dichiaro il voto favorevole del gruppo socialista, con la speranza che, in avvenire, sia da parte dello Stato sia da parte del comune, si tragga insegnamento da questa vicenda e si provveda ad ovviare a ritardi e passività.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione della proposta di legge Merli ed altri: Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno (2581).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Merli, Piccinelli, Marocco, Cattanei e Lucchesi: « Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno ». Ricordo che nella seduta del 3 luglio il seguito della discussione fu rinviato per consentire al gruppo di lavoro di elaborare alcuni emendamenti.

Il relatore, onorevole Marocco, ha facoltà di riferire al riguardo.

MAROCO, *Relatore*. Ho già avuto modo di fare la relazione in sede referente, per cui voglio aggiungere solo alcune considerazioni che meritano di essere rilevate.

Le aziende dei mezzi meccanici dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina sono state formalmente istituite con la legge 9 ottobre 1967, n. 961, con l'intendimento di dettare le norme fondamentali sulla loro organizzazione amministrativa, finanziaria e tecnica, volte nella sostanza a favorire, in maniera più adeguata, lo sviluppo dei porti di media importanza rispetto agli altri porti maggiori di interesse nazionale, i quali alla entità del traffico aggiungono una effettiva complessità e varietà di funzioni tale da richiedere un regime coordinatore particolare e, cioè, la costituzione di enti autonomi.

La legge istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici, finalizzata anche a realizzare una conduzione il più possibile unitaria, snella ed operativamente efficiente, si è rivelata carente sotto alcuni aspetti e necessita quindi di essere modificata alla luce delle mutate esigenze della materia e delle più recenti esperienze in campo di amministrazione autonoma portuale.

È ciò che ci si propone, in parte, di raggiungere con gli emendamenti che sono stati apportati in sede referente alla proposta di legge Merli ed altri, e sui quali hanno espresso, in linea di massima, consenso i componenti del gruppo di lavoro a suo tempo nominato.

L'articolo 1 della proposta di legge apporta alcune modifiche all'articolo 1 della citata legge n. 961, nel senso di precisare espressamente la natura di enti pubblici economici delle aziende anzidette. Infatti, successivamente alla istituzione delle aziende, si è avuto in sede legislativa un nuovo indirizzo sugli enti portuali di Savona e di Trieste, che ha espressamente riconosciuto la natura economica di tali enti. Nel contempo si è accolto il principio che i regolamenti del personale degli stessi enti siano sottoposti alla sola approvazione del Ministero della marina mercantile. Per quanto concerne i regolamenti organici del personale delle aziende è da tener presente che le disposizioni attualmente in vigore prevedono che i regolamenti stessi, una volta deliberati dai comitati direttivi aziendali, siano sottoposti all'approvazione, oltre che del Ministero della marina mercantile, anche di quelli del tesoro e del lavoro e della previdenza sociale (articolo 9, primo comma, della legge istitutiva).

Non può non riconoscersi pertanto che la natura economica delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini portuali si presenta con caratteristiche ancor più appariscenti che negli enti portuali e, conseguentemente, non possono, per quanto attiene alla disciplina del dipendente personale, non applicarsi gli stessi criteri dianzi accennati, cui è ispirato il citato nuovo indirizzo legislativo.

Con l'articolo aggiuntivo 1-*bis* si prevede l'aggiunta, dopo la parola: « precedenti », delle parole: « indicata dal regolamento di cui al successivo articolo 16 », e la sostituzione dell'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 9 ottobre 1967. Con queste modificazioni, mentre si conferma la possibilità per le aziende di gestire mezzi ed impianti non di proprietà dello Stato, già prevista dall'articolo 2 della legge originale n. 961, subordinatamente, per altro, all'autorizzazione del Ministero della marina mercantile, viene integrato l'ultimo comma di detto articolo 2 conferendosi la facoltà alle aziende di istituire ed esercitare altri servizi commerciali nell'ambito portuale, nonché — e in questo soprattutto consiste l'innovazione — di espletare i compiti di istituto anche in altri porti rientranti nella circoscrizione territoriale del compartimento marittimo presso il quale la azienda ha sede.

Tale innovazione appare di particolare utilità, sulla base dell'esperienza acquisita nel settore dell'amministrazione della marina mercantile, in quanto consentirebbe una snella ed efficace forma d'esercizio delle attrezzature demaniali nei porti in cui non esiste l'azienda e dove, per altro, l'organizzazione *ex novo* di un ente simile non sarebbe necessaria né opportuna, in relazione alle effettive esigenze dei traffici portuali, quali attualmente sono, e quali si prevedono nel futuro, mentre a dette esigenze potrebbe soccorrere agevolmente l'organizzazione della azienda già costituita nel porto sede del compartimento in cui rientrano gli anzidetti porti minori.

È un'esigenza che si è manifestata, per esempio, per Milazzo, a cui dovrà far fronte l'organizzazione del porto di Messina.

L'articolo aggiuntivo 1-*ter*, stanti le note difficoltà di interpretazione e di attuazione delle vigenti disposizioni della legge n. 961 del 1967 circa le spese per l'installazione di nuove opere e impianti, fatte a carico del Ministero della marina mercantile, precisa il procedimento mediante il quale il Ministero stesso può provvedere a somministrare alle aziende le somme occorrenti per le spese sopra indicate.

Con l'articolo aggiuntivo 1-*quater* ci si limita a prevedere l'aumento delle spese entro le quali il comitato direttivo è chiamato a deliberare. Ciò si è reso necessario, tenendo conto che la legge istitutiva è stata varata nel 1967 e che oggi le condizioni sono certamente variate.

Sempre con l'articolo aggiuntivo 1-*quater* si è ritenuto di suggerire che, nella nuova configurazione che le aziende vengono ad assumere, a seguito del loro riconoscimento, il presidente di detti enti non sia il comandante del porto su cui l'azienda insiste, ma una persona scelta dal ministro, al di fuori perciò di qualsiasi rapporto di subordinazione, come di fatto attualmente avviene.

Con l'articolo aggiuntivo 1-*quinquies* viene modificata la composizione del comitato direttivo di ciascuna azienda — previsto dall'articolo 6 della legge istitutiva — aggiungendo a questo un ultimo comma, diretto a stabilire, nei casi in cui l'azienda intenda svolgere i compiti istituzionali in altri porti, secondo la modifica di cui all'articolo aggiuntivo 1-*bis*, che a far parte di questo comitato sia chiamato un rappresentante degli agenti marittimi e uno dei lavoratori portuali per ogni ulteriore porto ove agisce l'azienda.

A completamento di questa mia relazione, vorrei preannunciare alcuni subemendamenti all'articolo 1-*quinquies*, che si rendono necessari anche in considerazione delle proposte fatte da alcuni colleghi. Se mi è consentito, onorevole presidente, vorrei preannunciarli.

Dopo il punto 11 dell'articolo aggiuntivo 1-*quinquies*, aggiungere: « da un rappresentante del consiglio regionale »; dopo il punto 13, aggiungere: « da un rappresentante degli armatori », e dopo il punto 14, aggiungere: « da un rappresentante degli industriali utenti del porto ». Necessariamente dovrà anche essere variato, quindi, il comma successivo, modificando il numero dei rappresentanti alla nomina dei quali provvederà il ministro. Inoltre, aggiungerei, sempre a questo comma, dopo le parole: « organizzazioni sindacali », le parole: « più rappresentative ».

Vi è, infine, un mio emendamento sostitutivo del titolo della proposta legge, in conformità alle altre modificazioni da me proposte, a nome del gruppo di lavoro.

Devo aggiungere che mi è pervenuto il testo di alcuni emendamenti dell'onorevole Alessandrini, sui quali esprimo sin da ora parere contrario. Il primo di tali emendamenti è riferito al titolo della proposta di legge e lo considero superato dai miei emendamenti. Riguardava, in sostanza, il titolo

della proposta di legge, e tende ad inserirvi il riferimento alla città di Messina.

V'è poi un altro emendamento Alessandrini all'articolo 1, inteso ad aggiungere, al secondo comma dell'articolo 1 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, le parole: « esse operano in parità di diritti con i privati ». Tale emendamento mi pare superfluo perché si sa che in tutti gli enti portuali i privati operano comunque con parità di diritti. Pertanto, sono contrario all'emendamento.

Vi è poi un altro emendamento Alessandrini all'articolo 2, inteso ad aggiungere all'articolo 19 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, le parole: « di concerto con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, sentiti i ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici ».

Anche questo emendamento è in contraddizione con lo spirito della proposta di legge perché, nel momento in cui sosteniamo di voler elevare le aziende dei mezzi meccanici al rango di enti pubblici economici proprio per sottrarle al controllo del Ministero del tesoro, non possiamo reintrodurre tale controllo con un siffatto emendamento. Per questo motivo sono contrario.

BAGHINO. Abbiamo bisogno di un chiarimento nei riguardi dei preannunciati emendamenti del relatore al titolo della proposta di legge e, cioè, se il nuovo titolo sia comprensivo anche dell'azienda dei mezzi meccanici del porto di Catania, di cui al disegno di legge n. 1575, che noi avevamo sin dall'inizio intenzione di trattare insieme con questo provvedimento.

Noi abbiamo a suo tempo discusso ed accolto infatti una proposta dell'onorevole Guglielmino volta a far sì che, nel corso della discussione di questa proposta di legge, si apportasse ad essa un emendamento che riguardasse anche il porto di Catania.

MARÓCCO, *Relatore*. Quando è stata svolta la relazione per la istituzione di queste aziende dei mezzi meccanici noi abbiamo detto che non era possibile prevedere la istituzione di nuove aziende di mezzi meccanici nel contesto del progetto di legge di modifica della legge riguardante le aziende medesime. Prima avremmo varato questa proposta di legge e, in un secondo tempo, avremmo provveduto alla istituzione della azienda dei mezzi meccanici del porto di Catania.

PRESIDENTE. Dopo la precisazione del relatore, dichiaro chiusa la discussione sulle

linee generali. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« Esse sono enti pubblici economici e sono sottoposte alla vigilanza del Ministero della marina mercantile ».

Il deputato Alessandrini ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma dell'articolo 1 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, nel testo sostituito dal progetto di legge, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

« Esse operano in parità di diritti con i privati ».

Poiché il deputato Alessandrini non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione.

Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Il relatore, a nome del gruppo informale di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo 1-bis:

ART. 1-bis.

Al punto 3), primo comma, dell'articolo 2 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, dopo la parola: « precedenti », sono aggiunte le seguenti: « indicata dal regolamento di cui al successivo articolo 16 ».

L'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« Le aziende possono essere autorizzate ad istituire ed esercire altri servizi commerciali relativi al porto e ad assumere la gestione di mezzi e impianti non di proprietà dello Stato, nonché ad espletare tutti i compiti sopra menzionati anche in altri porti rientranti nella circoscrizione territoriale delle capitanerie di porto presso le quali le aziende stesse hanno sede ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-bis del relatore, accettato dal Governo, di cui ho testé dato lettura.

(È approvato).

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 1-ter:

ART. 1-ter.

All'articolo 3 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, sono apportate le seguenti modificazioni.

Il terzo comma è sostituito dal seguente:

« All'installazione di nuovi impianti e mezzi meccanici fissi e mobili e alla costruzione di nuovi manufatti provvedono le aziende in conformità di quanto disposto dall'articolo 2, primo comma, n. 2), con il relativo finanziamento posto normalmente a carico del Ministero della marina mercantile, nel cui stato di previsione saranno annualmente stanziati i fondi necessari su apposito capitolo di spesa ».

Dopo il terzo comma sono aggiunti i seguenti:

« All'appalto dei lavori e delle forniture, alla direzione e sorveglianza dei lavori medesimi e al collaudo degli impianti e delle attrezzature suddetti, che siano stati approvati dal Ministero della marina mercantile ai sensi dell'articolo 9, secondo comma, provvederanno le aziende secondo quanto stabilito nell'articolo 18, e l'erogazione delle somme occorrenti verrà disposta, mediante ordinativi diretti sulla tesoreria dello Stato, dal Ministero medesimo a titolo di anticipazione, su richiesta delle aziende interessate, cui competono l'accertamento e la liquidazione delle spese.

Le anticipazioni non possono eccedere i nove decimi dell'ammontare complessivo della spesa. L'erogazione dell'ultimo decimo sarà effettuata dal Ministero della marina mercantile in sede di liquidazione finale alla scadenza del periodo di garanzia della fornitura.

Le relative contabilità e tutti i documenti giustificativi verranno trasmessi al Ministero della marina mercantile per la compilazione del rendiconto complessivo da sottoporre alla ragioneria centrale per il controllo di competenza e successivamente da inviare alla Corte dei conti per la dichiarazione di regolarità.

Qualora l'importo complessivo delle forniture eseguite risulti inferiore alle anticipazioni ricevute, le aziende verseranno l'eccedenza ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata per l'anno finanziario 1974 e ai corrispondenti capitoli degli anni finanziari successivi ».

MERLI. Questo articolo aggiuntivo comporterebbe una nuova richiesta di parere alla V Commissione bilancio. Sarebbe pertanto opportuno che il relatore lo ritirasse.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Ministero può intervenire in sede di regolamento; penso, pertanto, che il suggerimento dell'onorevole Merli possa essere accolto.

MAROCCO, *Relatore*. Ritiro l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 1-quater:

ART. 1-quater.

Il primo comma dell'articolo 5 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« Il presidente di ciascuna azienda è nominato dal ministro della marina mercantile. In caso di assenza o impedimento è sostituito da un ufficiale di porto a ciò delegato dal comandante della capitaneria di porto ».

La lettera f) di cui al secondo comma dell'articolo 5 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituita dalla seguente:

« f) dispone la dismissione per inservibilità e l'alienazione dei beni mobili di proprietà dell'azienda il cui valore di mercato non superi due milioni cinquecentomila lire ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-quater del relatore, accettato dal Governo, di cui ho testé dato lettura.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 1-quinquies:

ART. 1-quinquies.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« Il comitato direttivo è composto, oltreché dal presidente dell'azienda, che lo presiede, dai seguenti membri:

1) dal comandante della capitaneria di porto o da un ufficiale di porto da lui delegato;

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

2) dal direttore dell'ufficio del lavoro portuale;

3) da un funzionario in rappresentanza dell'ufficio del genio civile opere marittime;

4) da un funzionario in rappresentanza dell'intendenza di finanza;

5) da un funzionario in rappresentanza dell'ufficio provinciale del lavoro;

6) da un funzionario in rappresentanza dell'ufficio provinciale dell'industria e commercio;

7) da un funzionario in rappresentanza del compartimento delle ferrovie dello Stato;

8) dal capo della circoscrizione doganale o da un suo delegato;

9) dal presidente della camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato o da un suo rappresentante;

10) dal sindaco del comune dove risiede l'azienda o da un suo rappresentante;

11) dal presidente dell'amministrazione provinciale o da un suo rappresentante;

12) da un rappresentante degli agenti marittimi;

13) da un rappresentante degli spedizionieri;

14) da un rappresentante della compagnia lavoratori portuali;

15) da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali territoriali maggiormente rappresentative nell'ambito del settore portuale ».

Il secondo comma dell'articolo 6 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« I componenti del comitato direttivo sono nominati con decreto del ministro della marina mercantile, su designazione delle amministrazioni od enti rispettivamente rappresentati. Il ministro provvede alla nomina dei rappresentanti di cui ai nn. 12), 13), 14) e 15), su terne presentate dalle rispettive organizzazioni sindacali a base nazionale ».

Dopo il secondo comma dell'articolo 6 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è aggiunto il seguente:

« Qualora venga data attuazione all'ipotesi prevista dall'ultimo comma dell'articolo 2, nel testo sostituito dalla presente legge, per l'espletamento dei compiti di istituto in altri porti rientranti nella circoscrizione territoriale della capitaneria di porto presso la quale ha sede l'azienda, il comitato direttivo è integrato da un rappresentante degli agenti marittimi e da uno dei lavoratori portuali per ognuno di detti altri porti ».

CERAVOLO. Secondo me questo comitato direttivo diventa uguale a quello degli enti portuali: è troppo vasto. Intanto, sono troppi i rappresentanti ministeriali e pochi quelli degli enti locali.

MERLI. Ma erano già previsti nella proposta di legge.

CERAVOLO. Per quanto concerne la rappresentanza regionale, questa dovrebbe essere offerta anche alle minoranze; inoltre, la rappresentanza degli imprenditori mi sembra eccessiva rispetto a quella dei lavoratori: vi è già un rappresentante della camera di commercio. Bisognerebbe sfolire questo comitato e renderlo così più funzionale, con una rappresentanza più equilibrata.

BAGHINO. Questo inconveniente si verifica quando si cerca di fare le cose alla perfezione, in quanto, in definitiva, alle 14 voci ne sono state aggiunte altre quattro. A me preoccupa, per la verità, l'ultima voce, che è collegata con il secondo comma dell'articolo 6 della legge n. 961, in quanto le organizzazioni portuali sindacali rappresentative variano da porto a porto. Vi sono infatti dei porti in cui i sindacati autonomi sono in maggioranza. Ritengo, pertanto, che sarebbe opportuno elevare il numero dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali da tre a quattro unità. Solo così si potrebbe tener conto delle posizioni di forza che hanno alcune rappresentanze di determinati porti. Non posso pertanto condividere l'emendamento del relatore al secondo capoverso.

Inoltre, al punto 15) porterei a 4 i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, proprio per tenere presenti le particolari esigenze di determinati porti.

PRESIDENTE. Credo che le impostazioni date dall'onorevole Ceravolo e dall'onorevole Baghino debbano essere tenute presenti, per la contraddizione che vi è tra le due disposizioni. Bisognerebbe trovare il modo di concordare queste due definizioni.

MAROCCO, *Relatore*. Si tratta di una formula presente in tutti i regolamenti portuali. Si presume, infatti, che le organizzazioni sindacali, sia pure a livello nazionale, indicheranno, in definitiva, i rappresentanti suggeriti, a loro volta, dalle federazioni provinciali. Non credo perciò che vi sia una incongruenza nella formulazione.

MERLI. Vorrei proporre di eliminare i punti 4), 5) e 6) in cui sono indicati i funzionari dello Stato, ma vorrei in pari tempo pregare gli amici del gruppo comunista che si sopprimesse anche il rappresentante della amministrazione provinciale di cui al n. 11). Si potrebbero poi unificare i rappresentanti degli agenti marittimi e degli spedizionieri in una sola categoria e togliere gli armatori, cioè il punto 13-bis.

FOSCARINI. Se viene tolto il presidente dell'amministrazione provinciale, bisogna aumentare la rappresentanza del comune.

PRESIDENTE. Al punto 10) potremmo dire: « Da due rappresentanti eletti dal consiglio comunale dove risiede l'azienda, di cui uno in rappresentanza della minoranza ».

BAGHINO. Chiedo di portare a 4 i rappresentanti dei lavoratori proprio perché vi sono località dove i sindacati autonomi hanno una certa efficienza e, quindi, debbono essere adeguatamente rappresentati. Il resto mi è indifferente.

MAROCCO, *Relatore*. Ritengo che tre rappresentanti siano sufficienti.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è contrario alla proposta dell'onorevole Baghino perché la legge contempla che siano nominati rappresentanti sindacali di organizzazioni a carattere nazionale che, in un determinato luogo, siano veramente rappresentative in un notevole numero di lavoratori.

PRESIDENTE. Il deputato Merli ha presentato il seguente emendamento all'articolo aggiuntivo 1-*quinquies* del relatore:

Sopprimere i nn. 4), 5), 6) e 11).

MAROCCO, *Relatore*. Sono d'accordo.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione i numeri 4), 5), 6) e 11) dell'articolo aggiuntivo, di cui è stata proposta dal deputato Merli la soppressione, accettata dal relatore e dal Governo.

(Sono respinti).

I nn. 4), 5), 6) e 11) sono pertanto soppressi, mentre si intende approvato l'emendamento Merli.

Il deputato Merli ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il n. 10) con il seguente:

« 10) da due rappresentanti eletti dal consiglio comunale del comune ove risiede l'azienda, di cui uno in rappresentanza della minoranza; »

MAROCCO, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Merli di cui ho testè dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il n. 11) aggiungere il seguente: « n. 11-bis) da un rappresentante dei consigli o assemblee regionali; ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*: Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato testè lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il n. 13) aggiungere il seguente: « n. 13-bis) da un rappresentante degli armatori; ».

MAROCCO, *Relatore*. Lo ritiro, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il n. 14), aggiungere il seguente: « n. 14-bis) da un rappresentante degli industriali utenti del porto; ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato testè lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

Il deputato Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al n. 15), sostituire la parola: « tre » con la parola: « quattro ».

MAROCCO, *Relatore*. Sono contrario.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Baghino di cui ho dato testé lettura, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo capoverso, sostituire le parole: « di cui ai nn. 12), 13), 14) e 15) » con le seguenti: « di cui ai nn. da 9) a 13); ». Si tratta di una modifica di coordinamento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore testé letto, accettato dal Governo.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo capoverso, dopo la parola: « sindacali » aggiungere le parole: « più rappresentative ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato testé lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Il deputato Merli ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo capoverso, sopprimere le parole: « Qualora venga data attuazione all'ipotesi prevista dall'ultimo comma dell'articolo 2, nel testo sostituito dalla presente legge ».

MERLI. Si tratta di una modifica puramente formale, data la pleonasticità di tale periodo.

MAROCCO, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il periodo del terzo capoverso di cui il deputato Merli ha chiesto la soppressione, accettato dal relatore e dal Governo.

(È respinto).

L'emendamento soppressivo s'intende pertanto approvato.

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-*quinquies* nel suo complesso con gli emendamenti approvati, che risulta pertanto del seguente tenore:

ART. 1-*quinquies*.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« Il comitato direttivo è composto, oltreché dal presidente dell'azienda, che lo presiede, dai seguenti membri:

- 1) dal comandante della capitaneria di porto o da un ufficiale di porto da lui delegato;
- 2) dal direttore dell'ufficio del lavoro portuale;
- 3) da un funzionario in rappresentanza dell'ufficio del genio civile opere marittime;
- 4) da un funzionario in rappresentanza del compartimento delle ferrovie dello Stato;
- 5) dal capo della circoscrizione doganale o da un suo delegato;
- 6) dal presidente della camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato o da un suo rappresentante;
- 7) da due rappresentanti eletti dal consiglio comunale del comune ove risiede l'azienda, di cui uno in rappresentanza della minoranza;
- 8) da un rappresentante dei consigli o assemblee regionali;
- 9) da un rappresentante degli agenti marittimi;
- 10) da un rappresentante degli spedito-nieri;
- 11) da un rappresentante della compagnia lavoratori portuali;
- 12) da un rappresentante degli industriali utenti del porto;

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

13) da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali territoriali maggiormente rappresentative nell'ambito del settore portuale ».

Il secondo comma dell'articolo 6 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« I componenti del comitato direttivo sono nominati con decreto del ministro della marina mercantile, su designazione delle amministrazioni od enti rispettivamente rappresentati. Il ministro provvede alla nomina dei rappresentanti di cui ai numeri da 9 a 13, su terne presentate dalle rispettive organizzazioni sindacali più rappresentative a base nazionale ».

Dopo il secondo comma dell'articolo 6 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è aggiunto il seguente:

« Per l'espletamento dei compiti di istituto in altri porti rientranti nella circoscrizione territoriale della capitaneria di porto presso la quale ha sede l'azienda, il comitato direttivo è integrato da un rappresentante degli agenti marittimi e da uno dei lavoratori portuali per ognuno di detti altri porti ».

(E approvato).

Il relatore ha presentato, a nome del gruppo di lavoro, il seguente articolo aggiuntivo 1-sexies:

ART. 1-sexies.

Le lettere b) e c) del primo comma dell'articolo 7 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, sono sostituite dalle seguenti:

a) sulle spese di qualsiasi genere, il cui importo singolo superi due milioni cinquecentomila lire;

b) sulla dismissione per inservibilità e sulla alienazione di beni mobili dell'azienda il cui valore di mercato sia compreso tra due milioni cinquecentomila lire e dieci milioni di lire, con l'osservanza delle norme di cui all'articolo 98 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, modificato dall'articolo 1 della legge 10 dicembre 1953, n. 936; ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-sexies del relatore, di cui ho dato testé lettura, accettato dal Governo.

(E approvato).

Do lettura dell'articolo 2 della proposta di legge:

ART. 2.

Il primo comma dell'articolo 19 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« Il ministro della marina mercantile approva il regolamento per il personale di ciascuna azienda, con il quale sono stabilite le norme relative all'organico del personale, al rapporto d'impiego e allo stato giuridico, nonché al trattamento economico di attività, a qualsiasi titolo, e di quiescenza ».

L'onorevole Alessandrini ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, dopo la parola: mercantile, *le altre:* di concerto con il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentiti i ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici.

Poiché il presentatore non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo della proposta di legge.

(E approvato).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il titolo della proposta di legge con il seguente: « Modifiche ed integrazioni alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, riguardante l'istituzione in alcuni porti delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore al titolo della proposta di legge, accettato dal Governo.

(E approvato).

CERAVOLO. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo comunista a questo provvedimento, non posso non riconfermare un rilievo che avemmo già occasione di fare. Anche con questa proposta di legge stiamo mettendo una « pezza » al sistema delle gestioni portuali che non va assolutamente. Da tempo noi abbiamo chiesto che il Governo presenti un provvedimento organico per sistemare tutta questa materia.

Riprendiamo questo discorso anche in considerazione del fatto che pochi giorni fa si è

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

ricostituita la nostra Commissione ed è cambiata la sua presidenza. In passato, era stato preso un impegno preciso da parte di questa Commissione per l'iscrizione all'ordine del giorno delle note proposte di legge sul riordino delle gestioni portuali, che costituiscono uno degli elementi qualificanti dei problemi che affliggono il Ministero della marina mercantile.

Vi fu anche un preciso impegno da parte del ministro competente, in seguito alla richiesta della nostra Commissione, di presentare entro la fine di giugno un disegno di legge in merito. Ebbene, ancora una volta il tempo è scaduto e non abbiamo notizia di questo provvedimento.

Onorevole presidente, a nome del mio gruppo chiedo formalmente che le proposte di legge presentate, a cui ho fatto riferimento, vengano inserite subito all'ordine del giorno dei lavori della nostra Commissione in modo che si possa procedere al loro esame. Se il Ministero della marina mercantile vorrà adeguarsi, presentando un proprio progetto di legge, tanto meglio; in caso contrario andremo avanti con le iniziative parlamentari presentate da parlamentari del nostro gruppo e da parlamentari della democrazia cristiana.

Noi comunisti dobbiamo prendere nei confronti di questo Governo la stessa posizione che prendemmo nei confronti di quello presieduto dall'onorevole Andreotti, che presentava, invece che disegni di legge seri ed organici, solamente delle « leggine ». Annuncio formalmente al ministro della marina mercantile che se non verremo messi in condizione di discutere la questione delle gestioni portuali, noi non faremo più approvare nessuna « leggina ».

Abbiamo appreso che il ministro Coppo si è recato all'estero, ha preso dei contatti anche con i rappresentanti degli armatori, i quali gli hanno rappresentato l'esigenza di un aggiornamento del contributo governativo per il credito navale. L'ultimo ministro della marina mercantile è riuscito a far passare delle « leggine » che sono andate incontro ai gruppi armatoriali e non all'economia marittima; ricordo, infatti, le leggi sul credito navale e sulle demolizioni, mentre è rimasta ferma la insufficiente legge sui porti, e non si parla più nemmeno della legge per la FINMARE.

Non è possibile continuare su questa strada, se vogliamo cambiare lo stato delle cose nel settore dei trasporti. Ribadisco, quindi, quanto ho avuto modo di dire: non faremo

passare più alcuna legge se non si provvederà a colmare questa lacuna inerente la gestione dei porti.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale potrebbe votare a favore o contro questa legge perché, essendo in assoluta minoranza nel calcolo aritmetico, il nostro voto non ha un peso determinante. Però qui la questione va al di là del calcolo aritmetico, dato che i proponenti di questo progetto di legge intendono normalizzare una situazione che riveste una certa importanza per il ruolo assunto dalle aziende dei mezzi meccanici, alle quali si vuole conferire la qualifica di enti pubblici economici, magari per poter far ottenere loro le sovvenzioni dello Stato.

Invece, con la trasformazione di questo provvedimento non si pensa soltanto a dare questa qualificazione, ma si tenta la correzione di alcuni articoli della legge precedente riguardanti solo alcuni porti, per cui si assume una iniziativa settoriale mentre si lascia da parte il problema essenziale, che è quello della revisione di tutta la legislazione in materia di porti.

Questo era anche l'intendimento del ministro Coppo, il quale aveva assicurato alle varie categorie impegnate nel settore il proposito di addivenire alla regolamentazione di tutta la materia. Pare, invece, che si preferisca andare avanti con provvedimenti settoriali, senza pensare ad un complesso organico di norme che possano regolare tutta la materia portuale.

Ci uniamo pertanto alle giuste richieste fatte da altri componenti di questa Commissione per suggerire al ministro della marina mercantile di voler ascoltare anche i rappresentanti del Parlamento, invitandoli magari uno per uno nel suo studio qualora non abbia il tempo di spostarsi, affinché, dopo aver conosciuto il pensiero di tutti gli operatori interessati ai porti, possa conoscere anche il pensiero dei rappresentanti del Parlamento. Ciò consentirebbe anche a noi di poter conoscere il pensiero del Governo nel settore della marina mercantile.

MARZOTTO CAOTORTA. Questa proposta di legge, onorevoli colleghi, ritengo che segni un passo avanti nella razionalizzazione del nostro sistema portuale. Noi abbiamo fatto un buon lavoro portandone a termine l'iter in quanto essa, con le modifiche oggi apportate, riuscirà ad unificare, in tutti i porti italiani, la normativa che si riferisce alle aziende dei mezzi meccanici. Inoltre costitui-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 LUGLIO 1974

sce un segno positivo di controllo democratico della gestione di questi pubblici servizi, con l'inserimento delle rappresentanze che abbiamo testè votato.

In questo senso esprimo il voto favorevole del gruppo democristiano, auspicando ulteriori passi in avanti nella razionalizzazione legislativa del sistema portuale ed esterno un vivo apprezzamento, sempre a nome del gruppo che ho l'onore di rappresentare e mio personale, per la fattiva collaborazione prestata dal proponente, onorevole Merli, e dal relatore, onorevole Marocco.

CALDORO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. In sede di dichiarazione di voto sono state poste questioni di carattere generale.

Desidero qui ricordare quanto il ministro della marina mercantile ha avuto modo di far presente all'onorevole Catella, che da poco ha lasciato la presidenza della nostra Commissione. Il ministro, infatti, aveva manifestato la necessità di un disegno di legge di iniziativa governativa da presentare al Parlamento per la riorganizzazione generale dei sistemi portuali italiani. Ciò ha maggior valore oggi che il Governo è sempre più impegnato con le organizzazioni sindacali dei lavoratori. È noto, infatti, che il problema dell'organizzazione e dello sviluppo di tutto il sistema portuale, soprattutto dal punto di vista economico ed amministrativo, è alla base della piattaforma rivendicativa delle organizzazioni portuali. Esso ha un grande valore sociale e politico, per cui il Governo è molto sensibile nel favorire l'iter di questo provvedimento.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale della proposta di legge.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Autorizzazione di una ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato » (2940):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Damico, Di Leo, Fioriello, Fortuna, Foscari, Galasso, Guglielmino, Ippolito, Korach, Lombardi Giovanni, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Miotti Carli Amalia, Petrucci, Pezzati, Piccinelli, Pisanu, Poli, Skerk, Venturini e Volpe.

Proposta di legge MERLI ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, riguardante l'istituzione in alcuni porti delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini » (2581):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Ceravolo, Dal Maso, Fioriello, Fortuna, Foscari, Galasso, Guerrini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Miotti Carli Amalia, Petrucci, Pezzati, Piccinelli, Pisanu, Skerk, Venturini e Volpe.

La seduta termina alle 14.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO