

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

I

SEDUTA DI MARTEDÌ 14 LUGLIO 1992

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, *AD INTERIM*, DELLA MARINA MERCANTILE, DOTTOR GIANCARLO TESINI, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEL SETTORE DELLA PORTUALITÀ

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e, <i>ad interim</i>, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	2, 7, 8
Angelini Giordano (gruppo PDS)	8
Caprili Milziade (gruppo rifondazione comunista)	8
Lucchesi Giuseppe (gruppo DC)	8
Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	8
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	2

La seduta comincia alle 18,55.

Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini — al quale rivolgo un cordiale saluto ed un augurio di buon lavoro — sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità.

Prima di dare avvio ai nostri lavori devo fare una precisazione in merito alla deliberazione dell'ufficio di presidenza, che, nel definire il calendario dei lavori per la settimana dal 13 al 17 luglio, aveva deciso di ascoltare oggi il ministro dei trasporti e domani quello delle poste e telecomunicazioni. Ho avuto personalmente un colloquio con il ministro Tesini dal quale è emerso che, dovendo egli far fronte nel corso della settimana ad una serie di impegni internazionali, non gli sarà possibile partecipare in modo compiuto all'audizione prevista. Abbiamo pertanto convenuto di discutere nella seduta odierna il problema della portualità, tema peraltro affrontato già questo pomeriggio al Senato. Devo quindi scusarmi con i colleghi se, rispetto alla più ampia materia prevista dall'audizione deliberata dall'ufficio di presidenza, l'intervento odierno del ministro sarà limitato al settore della portualità. Auspicando che comprendiate questa decisione, che ho dovuto assumere

insieme al ministro, confermo fin d'ora che mercoledì prossimo, 22 luglio, il seguito dell'audizione interesserà l'intero sistema dei trasporti e della marina mercantile.

Nel ringraziare il ministro per la sua disponibilità, gli do subito la parola.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor presidente, la ringrazio per il saluto e l'augurio rivoltomi, nonché della comprensione dimostrata nei miei confronti. L'incarico che ricopro, infatti, mi ha portato ad assumere le responsabilità prima affidate a due ministri e a cinque sottosegretari.

Mi auguro di trovare comprensione da parte della Commissione per la difficoltà di far fronte, in questa fase di avvio del mio lavoro, ad ogni evenienza ed emergenza, nonché alle questioni ordinariamente oggetto del mio ufficio, tra le quali considero importante più di ogni altra quella del confronto con il Parlamento e, in particolare, con le sue Commissioni competenti in materia di trasporti.

Una trattazione più generale dei problemi necessita di un rinvio di qualche giorno, ma già nell'odierna seduta sono in grado di affrontare una serie di tematiche, sulle quali potrò quindi evitare di tornare la prossima settimana, allorquando affronteremo più diffusamente la materia.

Desidero fin d'ora formulare una promessa di carattere generale in ordine al significato politico della scelta compiuta dal Governo di avviare un processo di accorpamento dei dicasteri dei trasporti e della marina mercantile. Questo orientamento risponde all'esigenza di prevedere una guida politica che affronti unitaria-

mente ed organicamente i problemi dei trasporti, nei diversi ambiti: terrestre, aereo e marittimo.

L'illustrazione che mi avvio ad effettuare in questa sede rifletterà pertanto l'ottica complessiva ed unitaria secondo la quale intendo operare alla guida dei due dicasteri.

Non vi è dubbio che l'efficienza e la funzionalità del sistema portuale italiano assumono un rilievo strategico nel quadro generale dei trasporti. Gli avvenimenti che hanno caratterizzato in questi giorni il porto di Genova hanno ulteriormente richiamato l'interesse dell'opinione pubblica su queste tematiche.

Ho cercato di affrontare la situazione guardando non soltanto a Genova, ma all'intero sistema portuale e al quadro più generale delle problematiche inerenti ai trasporti del nostro paese. In materia ho riferito alla competente Commissione VIII del Senato, rispondendo anche alle interrogazioni presentate in Assemblea.

Desidero anzitutto esprimere la mia soddisfazione, che ritengo sarà condivisa dalla Commissione e dai colleghi che hanno seguito più da vicino le vicende di Genova, per il fatto che, come il prefetto della città mi ha confermato pochi minuti or sono, la nave dell'armatore Musso ha potuto compiere le operazioni di sbarco grazie ad un accordo raggiunto tra le organizzazioni sindacali e la compagnia armatoriale con la mediazione delle autorità portuali.

Questo risultato suscita in me particolare soddisfazione perché, essendo falliti quattro tentativi di risolvere la vicenda, un ulteriore esito negativo, stante anche il contenuto della circolare recentemente emanata con spirito costruttivo in materia portuale, avrebbe rappresentato un insuccesso non solo per il Governo ma per tutti coloro che hanno a cuore una pacifica soluzione dei conflitti che eviti alle autorità di intervenire per assicurare il rispetto della legalità.

È prevalsa la buona volontà delle parti interessate e ritengo che l'azione del Governo, attenta a recepire ogni istanza degna di considerazione ma ferma nell'appli-

cazione delle scelte di principio, abbia contribuito alla positiva conclusione della vicenda.

Nell'ottica che ho preliminarmente richiamato, desidero sottolineare l'impegno dedicato dal Parlamento europeo ai problemi portuali. Fino dal 1988, infatti, con la risoluzione n. 215, l'Assemblea di Strasburgo ha posto l'accento sul fatto che gran parte del traffico delle merci comunitarie passa attraverso i porti dei paesi della CEE, le cui possibilità di sviluppo nel campo delle importazioni e delle esportazioni sono largamente collegate all'efficienza del sistema portuale ed al risparmio di tempi e di costi che da essa può derivare.

La conformazione geografica del nostro paese, ed in particolare l'estensione delle sue coste, esalta il nostro interesse a poter fare affidamento su un sistema portuale dinamico, armonicamente sviluppato e competitivo. Ebbene, negli incontri che ho avuto questi giorni con i rappresentanti dei sindacati e delle imprese, ma anche dalle informazioni che ho assunto e dall'esame che ho svolto dei problemi, ho avuto modo di appurare come, per la vantaggiosa posizione geografica del nostro paese, una reale competitività del nostro sistema portuale potrebbe consentirci di convogliare nei nostri porti, a partire da quello di Genova, il 50 per cento delle merci oggi sbarcate negli scali marittimi del nord Europa.

Emerge quindi la rilevanza strategica del problema dei porti, anche in considerazione del fatto che l'entrata in vigore del mercato unico comporterà un aumento della domanda globale di trasporti in ambito europeo, facendo prevedere che, entro la fine del secolo, tale incremento risulterà non inferiore al 50 per cento dei valori attuali. In questa prospettiva di sviluppo, si evidenzia quindi ancor più il ritardo del nostro sistema portuale rispetto a quello degli altri paesi europei. Tale incremento si rifletterà soprattutto in termini di aumento dei valori assoluti del trasporto via mare, che già oggi copre circa il 90 per cento dell'interscambio complessivo della

CEE con il resto del mondo ed il 25 per cento di quello infracomunitario.

Credo che debbano essere tenute presenti le influenze che sullo sviluppo dei trasporti avranno avvenimenti politici di straordinaria importanza, come quelli che hanno visto, attraverso la caduta del muro di Berlino, il superamento di una contrapposizione che divideva l'est e l'ovest europeo. Si apre così una prospettiva di nuovi rapporti est-ovest che pone problemi di traffico, di trasporti. Proprio in questi giorni ho avuto occasione di incontrare il mio omologo collega tedesco, il quale ha sottolineato la priorità dell'impegno del suo paese nella ricerca di una soluzione del problema dei collegamenti con i paesi dell'est.

Al di là di questa rivoluzione, non vi è dubbio che la grande prospettiva dello sviluppo sia legata al rapporto esistente tra i paesi occidentali più ricchi, un'Europa che comprenda anche paesi dell'est, e le aree più povere del terzo mondo.

Rispetto a tale prospettiva, la posizione ed il ruolo che l'Italia può giocare nell'ambito di una politica di trasporti sono enormi, soprattutto nel contesto della Comunità europea.

Per il nostro paese l'emarginazione da questa crescita non produrrebbe solo effetti di crisi settoriale ma penalizzerebbe l'intero apparato produttivo nei confronti del processo di integrazione.

In Italia vi sono attualmente 36 porti di competenza statale (porti di prima classe), 60 scali di competenza regionale (porti di seconda e terza classe) e numerosi altri approdi minori non espressamente classificati e considerati porti commerciali di quarta classe. Complessivamente i porti italiani sono 146.

Dal punto di vista geografico è interessante notare come nelle aree del centro-nord (Liguria, Toscana, Lazio, Marche, Emilia-Romagna, Veneto e Friuli-Venezia Giulia) sia localizzato il minor numero di porti statali (17) e regionali (ugualmente 17). Non può essere però ignorato che proprio tra questi ultimi vi sono i porti più importanti per qualità e quantità di strutture e per quantitativi e tipologie di merci

imbarcate e sbarcate, oltre che per prospettive di rilancio e di sviluppo (soprattutto per quanto riguarda Genova e Trieste).

Sul piano delle strutture, il porto deve costituire non un'organizzazione avulsa dal resto del territorio, bensì un polo integrato verso il quale far convergere diverse tipologie di trasporto, in modo da realizzare con la contiguità dei servizi l'obiettivo della massima riduzione dei tempi di trasferimento dei carichi.

L'esigenza tante volte richiamata – sottolineata anche dalla scelta politica dell'unificazione dei due ministeri – di dare all'investimento portuale un taglio multimodale, prevedendo e pianificando la banchina e la sua connessione con la rete viaria e ferroviaria, i varchi e le aree di sosta portuali e retroportuali, è condizione essenziale per ogni ulteriore sviluppo.

Per quanto riguarda la gestione, è evidente che la prevista trasformazione degli attuali enti portuali, frutto di una legislazione vecchia, in parte riconducibile al periodo fascista, in società per azioni di diritto privato (in conformità della delibera CIPE del 25 marzo 1992 in attuazione della legge cosiddetta sulle privatizzazioni) e la prevista trasformazione in imprese delle attuali compagnie portuali – di cui poi parleremo in maniera più specifica – dovranno procedere di pari passo con un potenziamento ed una maggiore valorizzazione dell'amministrazione pubblica.

Dovrà essere definito il modello d'intervento, sia che venga articolato sotto forma di *port authority*, come da più parti è stato proposto per i porti di maggiore importanza, ovvero in una diversa struttura operativa dell'amministrazione, purché non venga meno il momento istituzionale come garanzia irrinunciabile del corretto svolgimento delle attività portuali.

Per quanto concerne l'organizzazione dei mezzi e l'utilizzo razionale delle risorse disponibili, non può sottacersi che il sistema portuale italiano non è ancora uscito dalla crisi strutturale che ha penalizzato il traffico marittimo rispetto ad altri sistemi di trasporto. La crisi potrà

essere superata solo con l'adeguamento delle strutture ai nuovi modelli tecnologici richiesti dal settore.

Desidero ora fare riferimento ad un aspetto strettamente connesso alla circolare che ho recentemente firmato, quello relativo all'occupazione degli addetti portuali.

Le misure finora attuate sono andate nel senso del ridimensionamento degli organismi operatori e quindi della riduzione del numero degli addetti. Si è fatto ricorso al pensionamento anticipato dei dipendenti degli enti, delle aziende nonché dei lavoratori soci delle compagnie portuali.

Tali misure sono state più volte prorogate e ultimamente fino al 31 dicembre 1992. Dal 1980 ad oggi il personale dipendente degli enti e delle aziende si è ridotto di circa il 55 per cento, essendo passato da 8.217 unità a 3.630 e, per effetto dei prepensionamenti programmati fino al 31 dicembre 1992, si ridurrà a 3.400. Peraltro la situazione economico-finanziaria, che con la legge n. 26 del 13 febbraio 1987 era stata condotta in pareggio, sta nuovamente presentando un andamento deficitario, in particolare per i porti di Genova e Trieste.

Del resto è a tutti ben noto quanto costino allo Stato le operazioni di prepensionamento, che in questa fase non rappresentano uno strumento apprezzabile, anche se necessario.

Per quanto concerne i lavoratori portuali — circa 6.800 unità — occorre dire subito che non sarà possibile garantire a tutti la continuazione della loro attività presso le compagnie trasformate in imprese. Almeno per alcuni porti a scarso traffico, non circondati da aree industrializzate e siti prevalentemente nel Mezzogiorno, potranno presentarsi difficoltà. I rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria, pur rendendosi conto dell'esigenza di una riforma che porti all'abbattimento dei costi e all'economicità delle gestioni d'impresa, chiedono che la modifica del sistema sia graduale ed accompagnata da appositi interventi di carattere sociale, tra i quali lo strumento della cassa integrazione guadagni straor-

dinaria ed il collocamento in pensionamento anticipato di almeno mille unità.

Gli interventi di sostegno vanno diretti, quindi, sia ai lavoratori sia alle compagnie portuali che presentino gestioni deficitarie legate ad alcuni istituti contrattuali, come le pensioni integrative di invalidità, i trattamenti di fine rapporto ed altri istituti previdenziali.

È certo che per agevolare la trasformazione delle compagnie in imprese e per realizzare, dove necessario, la fusione tra compagnie di porti vicini, è necessario anche un intervento a copertura, almeno parziale, delle gestioni deficitarie. È questo un aspetto su cui il ministro ha fornito garanzie affinché la circolare, in fase attuativa, possa soddisfare esigenze che afferiscono alla tutela dei diritti dei lavoratori attualmente occupati.

Per gli interventi a favore dei lavoratori, il fabbisogno finanziario dovrebbe aggirarsi intorno a 350 miliardi; invece la copertura delle gestioni deficitarie delle compagnie portuali è attualmente prevista dall'articolo 31 del decreto-legge 10 luglio 1992, n. 324, di cui si auspica la rapida conversione in legge. Le somme stanziare, pari a lire 183 miliardi, non fanno fronte a tutte le occorrenze delle compagnie portuali, dovendosi preventivamente coprire i fabbisogni finanziari emersi in sede di liquidazione del fondo gestione soppresso con il decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6 (convertito nella legge n. 58 del 1990).

Le mie parole tendono a sottolineare ulteriormente che quanto oggi si sta facendo è solo una condizione per rilanciare il sistema portuale, perché le prospettive sotto il profilo occupazionale non sono negative. Per esempio, le industrie del porto di Genova, il quale sta attraversando un periodo critico, nonostante i vari interventi delle partecipazioni statali, registrano una gravissima crisi.

Il porto torna ad essere per Genova l'unico punto di certezza per lo sviluppo dell'economia locale. Se sapremo utilizzare nel modo migliore le attuali condizioni di rilancio del porto genovese, potranno realizzarsi le previsioni relative all'assunzione

di circa un migliaio di lavoratori, consentendo così un'inversione di tendenza rispetto al passato.

Occorre tener presente l'attuale contesto, altrimenti non si comprenderanno le ragioni che hanno guidato la scelta politica da me operata in qualità di ministro durante i primi giorni del mio mandato.

Nel contesto sopra delinato si è inserita anche la sentenza della Corte di giustizia della CEE del 10 dicembre 1991 che, chiamata a pronunciarsi sull'interpretazione di taluni articoli del Trattato di Roma, ha statuito l'incompatibilità con il Trattato medesimo della normativa di uno Stato membro che conferisca ad una impresa, con sede nello Stato stesso, il diritto esclusivo all'esercizio delle operazioni portuali e imponga ad essa di servirsi, per l'esecuzione di dette operazioni, di una compagnia portuale composta esclusivamente di maestranze nazionali.

L'applicazione della sentenza ha efficacia diretta nell'ordinamento positivo: questo lo dico in riferimento alle polemiche insorte — come ho chiarito anche al Senato — a causa del contrasto tra la direttiva del Governo e la sentenza del giudice di Genova, seguita a quella del giudice di La Spezia. Si tratta di procedimenti differenti: infatti, per quello in atto, sul piano della giustizia ordinaria, il carattere è interlocutorio poiché non esiste una sentenza definitiva, di competenza della Corte di cassazione; mentre per ciò che concerne l'iniziativa adottata dal ministro sul piano amministrativo, vi è una sentenza della Corte di giustizia che ha carattere definitivo.

Poiché si richiedeva l'eliminazione di un grave ed accertato contrasto con il diritto comunitario, era necessario adottare un opportuno strumento normativo. Dico questo in quanto la sentenza della Corte non ha « fatto cadere » le norme del codice della navigazione in contrasto con il Trattato di Roma: non si è verificata una caducità della norma, ma la Corte ne ha sentenziato la non applicabilità.

Ripeto, ci siano trovati dinanzi ad un contrasto la cui soluzione non poteva che essere legislativa. Il ministero, quindi, ha

chiesto il parere del Consiglio di Stato per sapere se, in attesa dell'adeguamento legislativo, fosse possibile un'attuazione amministrativa della sentenza.

Il Consiglio di Stato, dal canto suo, è stato estremamente esplicito nell'affermare che « per effetto dei principi generali, in attesa dell'auspicata riforma legislativa della materia, è legittima un'attuazione amministrativa della sentenza, che consenta di eliminare le situazioni di grave ed accertato contrasto con il diritto comunitario ».

Aggiungo anche, ad ulteriore conferma delle decisioni assunte, che l'autorità garante della concorrenza del mercato, in una lettera inviata al Presidente del Consiglio e al ministro della marina mercantile, ha sostenuto che « in considerazione della gravità del danno che continua ad essere arrecato dalla situazione attuale alla portualità italiana in termini di perdita di competitività, questa autorità auspica l'intervento tempestivo da parte di codesto ministero, al fine di assicurare il pieno rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a tutela della concorrenza, riservandosi in alternativa di impiegare a questo scopo tutti gli strumenti di intervento attribuiti dalla legge ».

L'organo consultivo, ossia il Consiglio di Stato — come ho detto — « ha condiviso l'esigenza dell'attuazione amministrativa della sentenza, pur avvertendo che la giurisprudenza della Corte di giustizia considera insufficiente l'esecuzione del diritto comunitario attraverso atti amministrativi, circolari o altre prassi amministrative »: in sostanza, la norma può essere sostituita solo da un altro atto con valore di legge.

Sulla base di tale parere, tenuto conto che ci si è rimessi alla discrezione dell'autorità politica, che da mesi da parte del ministero si cercava di addivenire ad un accordo tra le parti (senza però riuscirvi), e considerato altresì l'exasperarsi del conflitto sociale, si è ritenuto opportuno agire come si è detto. Vorrei precisare, anche in relazione alle notizie riportate dalla stampa, che non ho dichiarato guerra ai camalli, né al console Batini, con il quale mi sono incontrato: ho solo tentato di

individuare il binario giusto per ovviare ad una *impasse*, il cui mancato superamento avrebbe non solo esasperato ulteriormente il conflitto sociale, ma anche comportato un indebolimento dell'autorità a tutti i livelli, vuoi per l'assenza di un'indicazione precisa, vuoi per il mancato rispetto del principio di legalità.

Prima di provvedere all'emanazione della circolare, ho ascoltato le parti sociali; mi sono recato a Genova per incontrare le autorità interessate, la compagnia e i sindacati di quella città, nonché tutti i rappresentanti sindacali, in quanto si trattava di dare direttive riguardanti non esclusivamente il porto di Genova, ma tutti i porti italiani. Ho incontrato anche le organizzazioni imprenditoriali oltre alle autorità che in qualche misura potessero fornire un contributo, non solo conoscitivo, per la definizione di una direttiva in grado di consentire uno sbocco positivo alla situazione.

Richiamo l'attenzione del Parlamento sul fatto che il primo ad essere consapevole che la circolare non rappresenta lo strumento per la soluzione dei problemi che affliggono i porti italiani è lo stesso ministro della marina mercantile. Con questa circolare, tuttavia, credo che sia stato fissato un « paletto » con il quale, pur chiudendosi un capitolo, se ne apre un altro, certamente di carattere transitorio, poiché lo strumento definitivo è costituito dalla legge di riforma del sistema portuale italiano.

Non è stata compiuta alcuna prevaricazione con l'atto amministrativo emanato. Qualcuno aveva chiesto la presentazione di un decreto-legge che sarebbe stato — quello sì — una prevaricazione! Non è comunque a tale indicazione che si è ispirata la scelta del ministro, perchè in materia il Consiglio di Stato faceva chiaramente riferimento ad un atto di carattere amministrativo.

Mi fermo qui, signor presidente; ritengo importante fornire i chiarimenti che verranno richiesti in ordine all'atto compiuto, non senza ribadire che la circolare — in

ossequio ad una richiesta proveniente da tutte le parti — doveva avere carattere di temporaneità.

Ho cercato anche di tener conto dell'elasticità della direttiva circa la soluzione dei problemi occupazionali, per cui, pur nel rispetto delle esigenze poste dalla compagnia, era necessario immaginare, a fronte di ipotesi di rottura del rapporto di lavoro con la compagnia medesima, posizioni più morbide e quindi anche l'eventuale ricorso alle norme sulla mobilità.

In conclusione mi sembra di poter dire che, proprio per il suo carattere di transitorietà — in base al quale nella circolare il ministro si riserva di emanare ulteriori direttive — la fase che si apre potrà risultare tanto più utile quanto più rapidamente verrà conclusa. Mi impegno quindi a predisporre ed a presentare al massimo entro un mese un disegno di legge il cui esame potrà essere abbinato con le proposte già presentate a questa Camera, nonché di altre che eventualmente interverranno. Non vi è dubbio però che, non appena disporremo degli strumenti idonei a pervenire ad una soluzione, questa non potrà che essere rappresentata dall'approvazione della legge.

Al Senato peraltro mi è stato chiesto — e sul punto mi impegno per la responsabilità individuale che mi compete — di invocare la corsia preferenziale per l'esame del disegno di legge.

È necessario certamente pervenire al più presto alla soluzione del problema dei porti con l'approvazione del disegno di legge di riforma, per rispondere alle esigenze non solo del sistema portuale, ma dell'intero comparto dei trasporti italiani.

PRESIDENTE. Come ho già detto all'inizio della seduta, avevamo concordato con il Ministro Tesini che egli avrebbe soltanto iniziato la sua relazione partendo dal tema della portualità, rinviando il seguito della relazione e il relativo dibattito alla prossima settimana, in modo da integrare il suo intervento con ulteriori indicazioni sulle altre materie di sua competenza.

Nonostante i suoi impegni, il ministro è disponibile a rispondere subito a brevi domande su quanto ha riferito. Personalmente ritengo che il dibattito dovrebbe essere aperto, per un confronto a tutto campo, nel momento in cui il ministro avrà completato la sua relazione, allorché la Commissione disporrà di tutti gli elementi che riguardano il settore in oggetto.

MILZIADE CAPRILI. Abbiamo bisogno di tempo per esprimerci sulla pessima iniziativa del ministro.

FRANCESCO MARENCO. Desidererei porre una domanda.

PRESIDENTE. Poiché si deve operare una scelta, mi sembra conveniente rinviare a mercoledì prossimo l'apertura del dibattito. Ripeto che, avendo già concordato il seguito dell'audizione per la prossima settimana, in quell'occasione, disponendo dell'integrazione del ministro sulle altre materie di sua competenza, saremo in grado di sviluppare un dibattito senza limiti di tempo.

FRANCESCO MARENCO. Signor presidente, accetto questa forzatura, ma vorrei osservare che, dopo aver udito le informazioni del ministro ed in base ad un certo ottimismo che circola nel settore, forse non tutti sanno come abbia fatto ad attraccare a Genova la famosa nave dell'armatore Musso e che cosa si sia trovata dinanzi. Tra l'altro, non è stato detto — o forse io non ho capito e me ne scuso con il ministro — che l'accordo in base al quale la suddetta nave ha potuto attraccare era limitato alla giornata di oggi.

MILZIADE CAPRILI. Con 400 poliziotti...

FRANCESCO MARENCO. Altroché: 2000. Ebbene, martedì prossimo in che situazione ci troveremo? Di nuovo con 2000 poliziotti, con natanti in mare che tentano di impedire l'attracco, o ancora con qualcosa di diverso?

PRESIDENTE. È meglio non entrare nel merito, rinviando senz'altro il dibattito alla prossima settimana.

GIUSEPPE LUCCHESI. Vorrei chiedere alla presidenza di acquisire la relazione del ministro al fine di poter predisporre nel modo migliore i nostri quesiti per la prossima settimana.

GIORDANO ANGELINI. Occorrerebbe anche disporre del parere del Consiglio di Stato e della lettera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

PRESIDENTE. Posso assicurare che la Commissione acquisirà i documenti cui si è fatto riferimento.

Il seguito dell'audizione è pertanto rinviato a mercoledì 22 luglio prossimo.

La seduta termina alle 19,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 23.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO