

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

56.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 MARZO 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
CATTANEI ed altri: Modifiche ed integrazioni alla legge 1° marzo 1968, n. 173, concernente l'istituzione dell'ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'ente portuale Savona Piemonte (2694)	531
PRESIDENTE	531, 532, 533, 534
CERAVOLO SERGIO	534
CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	532, 533
MARRACCINI	534
MERLI, <i>Relatore</i>	531, 533

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge Cattanei ed altri: Modifiche ed integrazioni alla legge 1° marzo 1968, n. 173, concernente l'istituzione dell'ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'ente portuale Savona Piemonte (2694).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di inizia-

tiva dei deputati Cattanei, Amasio, Biondi, Carrara Sutour, Santi, Reggiani: « Modifiche ed integrazioni alla legge 1° marzo 1968, n. 173, concernente l'istituzione dell'ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'ente portuale Savona Piemonte ».

Il relatore, onorevole Merli, ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*: Ritengo che non vi sia nulla da aggiungere all'illustrazione che del provvedimento ho già fatto in sede referente, nella seduta del 17 febbraio scorso.

Vorrei preannunciare, invece, alcune proposte di emendamento, che tengono conto delle osservazioni avanzate dalle categorie economiche in ordine al problema degli accosti. Innanzitutto, al punto 10 dell'articolo unico, dopo le parole « concerne la sicurezza e la polizia del porto » sarebbe opportuno aggiungere la specificazione: « attraverso ordinanza del Presidente, emanata su parere conforme del comitato direttivo e pubblicata nell'albo dell'ente ». I successivi punti *a)* e *b)* rimarrebbero invariati, mentre il punto *c)* del paragrafo 10 dovrebbe risultare così formulato: « *c)* a stabilire, con l'osservanza dei criteri di cui all'articolo 62 del regolamento e del codice della navigazione, i turni di accosto delle navi e dei galleggianti ». Il punto *h)*, inoltre, andrebbe così completato: « *h)* al-

l'entrata e all'uscita delle navi e dei galleggianti, nonché all'ammarraggio e al decollo degli idrovolanti ».

Vorrei sottolineare anche l'opportunità di un altro emendamento, modificativo della prima parte dell'articolo unico. Si dovrebbe, cioè, sostituire le parole: « L'ente, nel territorio di propria circoscrizione, ha il compito di: » con le altre: « L'esercizio commerciale del porto di Savona è affidato all'Ente autonomo del porto che ha il compito di: ».

Consequente a questo emendamento è un altro tendente ad aggiungere un articolo nel quale si preveda la soppressione del secondo comma dell'articolo 23 della legge 1° marzo 1968, n. 173, che prevede la competenza del Ministero del tesoro in materia di emanazione del regolamento organico dell'Ente porto.

Non credo possano sollevarsi obiezioni a considerare l'ente come una impresa economica; il controllo di questa deve però essere affidato esclusivamente al Ministero della marina mercantile. Forse, però, la formulazione che a tal fine ho suggerito non è la più felice, ma, fermo restando il principio, potremo elaborarla meglio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Voglio ricordare che in un primo momento il Governo aveva pregato la Commissione di rinviare l'esame della proposta di legge Cattanei in quanto, essendo in preparazione la legge-quadro sui porti, avremmo desiderato armonizzare con questa il provvedimento oggi all'esame. Come risulterà da tale legge-quadro, il Governo intende attribuire agli enti portuali una autonomia speciale, senza però pregiudicare con tale attribuzione lo svolgimento di quelle funzioni specifiche che ogni porto deve essere in grado di esplicare. Il Governo non intende ora insistere per un ulteriore rinvio, ma è chiaro che la legge in discussione non può urtare contro i principi ispiratori della legge-quadro in elaborazione.

Poiché attualmente moltissimi porti non riescono a far approvare le loro delibere a causa dei rapporti spesso difficoltosi tra enti portuali e Stato, noi proporremmo di attribuire ai primi la qualifica di enti economici: solo in questo modo, nel caso in discussione,

potremmo addivenire alla modifica del secondo comma dell'articolo 23 della legge n. 173 per la parte che si riferisce alle attribuzioni del Ministero del tesoro in materia di regolamento del personale. Non potremmo invece apportare tale modifica se non attribuissimo carattere commerciale all'ente portuale, in quanto questo è attualmente equiparato ad un ente che abbia, tra le sue attribuzioni, determinati compiti di carattere pubblico, per cui il regolamento del personale deve necessariamente allinearsi con quello relativo a determinate categorie di dipendenti dello Stato.

Vorrei qui ricordare il regolamento del porto di Venezia (che rappresenta il regolamento tipo dei porti italiani) che per oltre un anno e mezzo è stato oggetto di contrattazioni, e per l'approvazione del quale i sindacati hanno dovuto sostenere una grossa battaglia. Nella legge istitutiva del porto, è precisato che esso assolve ad una funzione di carattere commerciale: si tratta, quindi, di un ente economico che, come tale, non deve essere sottoposto all'ICOP, ma all'autorità marittima. Ora, come tutti sanno, non è stato ancora approvato il regolamento del porto di Savona, per cui solo una formulazione che tenda a stabilire il carattere commerciale dell'ente può risolvere il problema dei dipendenti del porto.

Per quanto riguarda il punto 10 dell'articolo unico, credo che occorra trovare un accordo, sempre riferendoci a quella che dovrà essere la legge-quadro che regolerà questa materia. Siamo d'accordo per la parte aggiuntiva relativa all'ordinanza del presidente, ma con ciò non si risolve il problema. Secondo noi infatti, non tutte le autorità marittime debbono far parte del consiglio di amministrazione dell'ente porto, per il fatto semplicissimo che si dovranno trasformare in organi di tutela e controllo: non è quindi possibile che questi organi facciano parte dell'amministrazione portuale.

C'è tutta una serie complessa di operazioni che accompagnano l'accosto delle navi e il rigido criterio cronologico non può sempre essere rispettato, perché l'operazione dell'accosto per alcune navi può essere effettuata su una banchina con una normale attrezzatura, mentre per altre navi è indispensabile che tale operazione avvenga con determinati strumenti e quindi solo su determinate banchine.

A mio avviso dovremmo stabilire il principio secondo cui solo quando gli accosti sono di natura straordinaria debba intervenire l'autorità marittima. Si dovrebbe cioè arrivare a

un'intesa per cui la formulazione della lettera c) del n. 10 resta quella originaria della proposta di legge, ma con questa aggiunta: « il regolamento degli accosti delle navi e galleggianti e dei relativi turni è effettuato dall'autorità marittima d'intesa con l'ente ».

Fissando il criterio dell'ordinanza di cui alla prima parte del punto 10 a me sembra che venga ad essere superata la parte relativa alla lettera h) per l'entrata e uscita delle navi e dei galleggianti; l'ordinanza però non dovrebbe determinare soltanto l'accosto, ma anche il momento in cui la nave deve entrare nel porto.

Per quanto riguarda la proposta dell'articolo aggiuntivo per la soppressione delle competenze relative al Ministero del tesoro faccio rilevare che questo emendamento è conseguente al primo, relativo alla natura giuridica dell'ente.

Se, ripeto, non si stabilisce il carattere economico dell'ente portuale, non si può sopprimere la disposizione riguardante l'approvazione, da parte del Ministero del tesoro, del regolamento del personale.

Desidero infine far presente la necessità di allineare le disposizioni riguardanti il porto di Savona con quello che sarà l'orientamento generale stabilito dalla legge-quadro in materia di attività portuali; per questo motivo ritengo che gli emendamenti proposti e testé illustrati dal relatore debbano essere sottoposti all'attenzione degli uffici competenti del Ministero e del Ministro stesso.

PRESIDENTE. Noi ci troviamo di fronte a due difficoltà: una difficoltà di carattere politico, relativa alla sostanziale difformità di opinioni esistente, in merito al contenuto del provvedimento di legge, tra il relatore ed i membri della Commissione da una parte ed il Governo dall'altra; ed una difficoltà di carattere tecnico relativo alla ricerca di una valida ed esatta formulazione della proposta di legge. Io proporrei quindi di rinviare il seguito della discussione per consentire al relatore ed al Governo di formulare in modo preciso gli emendamenti che ritengono opportuno proporre, in modo da consentire un'approfondita valutazione delle questioni di principio e delle questioni formali che sono sul tappeto.

MERLI, Relatore. Gli emendamenti che ho predisposto si sforzano di conciliare posizioni emerse dalla nostra discussione con le obiezioni sollevate da alcune categorie economi-

che: a me sembra che essi siano formulati in maniera precisa e possono quindi subito essere esaminati ed eventualmente approvati. Vorrei soltanto far notare che il primo emendamento, quello che tende ad attribuire carattere di esercizio commerciale all'ente portuale, non formulato per altro in maniera del tutto felice, ha lo scopo di sottolineare il valore dell'impresa commerciale; a tale proposito vorrei aggiungere che, personalmente, ritengo che lo strumento pubblicistico sia sbagliato: nel momento in cui attribuiamo carattere di impresa commerciale all'ente, a mio giudizio sarebbe più opportuno creare un sistema di società per azioni a rilevante partecipazione pubblica.

Infine, vorrei fare qualche altra breve osservazione. La proposta di legge presentata dai parlamentari liguri tende ad allineare il porto di Savona con quello che costituisce oggi l'unico, vero modello di ente portuale esistente in Italia, cioè il consorzio autonomo del porto di Genova. È chiaro, infatti, che fino a quando non sarà emanata la legge-quadro, attualmente in via di progettazione (che ci auguriamo venga presto approvata), i porti tendono ad assumere come punto di riferimento l'organizzazione portuale genovese.

In questo senso, da parte della sezione opere marittime delle Camere di commercio sono state sollevate eccezioni nei confronti dell'autorità attribuita all'ente porto, mentre è stato mostrato un certo favore nei confronti dell'autorità del comandante di porto. È stato poi in seguito notato che, nell'ambito della legge, esisteva la possibilità, in merito a tale questione, di far riferimento alle norme del codice della navigazione e del relativo regolamento. A questo punto, le eccezioni sono state sollevate dal presidente dell'ente portuale di Genova e dal comandante della capitaneria di porto di Savona; per cui, la soluzione adottata è stata quella di stabilire che le decisioni concernenti le attività portuali siano adottate con ordinanza del presidente, sentito il comitato direttivo dell'ente.

Concludendo, quindi, ritengo che il materiale a nostra disposizione sia sufficiente a consentire il proseguimento e la conclusione dell'iter del provvedimento: comunque, se i colleghi ed il Sottosegretario ritengono necessaria una pausa di riflessione, io non mi oppongo.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo aderisce alla proposta di rinvio avanzata dal Presidente.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 MARZO 1971

Vorrei sottolineare che se non esiste chiarezza circa gli emendamenti presentati diventa difficile pronunciarsi in merito.

MARRACCINI. Dal momento che alcuni emendamenti presentati dal relatore tendono a modificare il testo della proposta, mentre altri presentati o preannunciati dal Governo tendono a modificare gli stessi emendamenti del relatore, mi pare sia opportuno rinviare la discussione, allo scopo di approfondire meglio le modifiche proposte.

CERAVOLO SERGIO. Sono d'accordo, a nome del gruppo comunista, a rinviare la discussione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO