

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

61.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 MAGGIO 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

## INDICE

	PAG.
<b>Disegni e proposte di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
Istituzione di una tassa supplementare di ancoraggio nel porto di Trieste (3061);	
Contributi a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste (3062);	
BOLOGNA: Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo del porto di Trieste ed aumento del contributo ordinario all'Ente stesso (2083);	
BARBI e BOLOGNA: Modificazioni ed integrazioni alla legge 9 luglio 1967, n. 589, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Trieste, ed alla legge 20 dicembre 1966, n. 1115 (2726)	561
PRESIDENTE . . . . .	561, 564, 567, 569, 570, 571
AZIMONTI . . . . .	570
BIANCHI GERARDO . . . . .	570
CERAVOLO SERGIO . . . . .	567, 569
CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	563, 568, 569
MANCINI ANTONIO . . . . .	566
MAROCO, <i>Relatore</i> . . . . .	562, 567
SKERK . . . . .	564, 570
ZUCCHINI . . . . .	565
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Senatori TRABUCCHI e FORMICA: Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto ( <i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (3212)	571
PRESIDENTE . . . . .	571

PAG.

## Votazione segreta:

PRESIDENTE . . . . . 572

La seduta comincia alle 9,35.

PALMIOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

**Discussione dei disegni di legge: Istituzione di una tassa supplementare di ancoraggio nel porto di Trieste (3061); Contributi a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste (3062) e delle proposte di legge Bologna: Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo del porto di Trieste ed aumento del contributo ordinario all'Ente stesso (2083); Barbi e Bologna: Modificazioni ed integrazioni alla legge 9 luglio 1967, n. 589, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Trieste, ed alla legge 20 dicembre 1966, n. 1115 (2726).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata dei disegni di legge nn. 3061 e 3062, e delle proposte di legge dei deputati Bologna n. 2083; Barbi e Bologna n. 2726, concernenti provvidenze a favore del porto di Trieste.

Come i colleghi ricordano, quando i provvedimenti ci erano assegnati in sede referente,

ne chiedemmo il trasferimento, poi concesso, in sede legislativa e avevamo demandato a un Comitato ristretto il compito di formulare, sulla base dei vari provvedimenti di legge, un testo unificato.

Il relatore, onorevole Marocco, ha pertanto facoltà di riferire anche sui lavori di tale Comitato ristretto.

MAROCOCCO, *Relatore*. Con la legge 24 dicembre 1966, n. 1278, venne concesso un contributo di lire due miliardi *una tantum* all'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste, al fine di assicurare all'Azienda medesima il pareggio del bilancio per l'esercizio 1966 e consentire così un equilibrato passaggio alla gestione dell'istituendo Ente autonomo del porto di Trieste.

In realtà, però, l'Azienda dei magazzini generali, alla chiusura dell'esercizio 1966, registrava un disavanzo complessivo di gestione di lire 2 miliardi 185 milioni, con un incremento del *deficit* rispetto al contributo di lire 2 miliardi erogati, di lire 185 milioni. Ciò si verificò in quanto l'Ente autonomo del porto di Trieste venne costituito con notevole ritardo rispetto al previsto, tanto che la vita della Azienda si protrasse fino al 1967, e in questa data si accertò un *deficit* complessivo di lire 1 miliardo 240 milioni.

Di fronte a tale situazione, si rende pertanto indispensabile provvedere al ripianamento completo del disavanzo della cessata Azienda dei magazzini generali, sollevando così l'Ente-porto da un gravame finanziario che non appare equo rimanga ancora a suo carico. Esso Ente avrà così la possibilità di programmare la propria politica finanziaria prescindendo da vincoli estranei alla propria gestione. A tale finalità s'intende pervenire con la concessione all'Ente di un contributo straordinario di 2 miliardi 200 milioni, di cui lire 1 miliardo 240 milioni destinati a sanare il *deficit* accertato alla cessazione dell'Azienda portuale dei magazzini generali, e con l'elevazione del contributo annuo a favore dell'Ente porto di Trieste previsto dall'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589, da lire 1.500 milioni a lire 2.300 milioni, a decorrere dall'anno finanziario 1971.

L'adozione di tali misure straordinarie da parte dello Stato, previste rispettivamente dagli articoli 4 e 5 della legge in esame, trovano la loro giustificazione nella necessità di consentire al porto triestino di svolgere una funzione di interesse nazionale, conservando ed incrementando quei traffici estero per estero

che altrimenti sarebbero perduti per il nostro Paese.

Ma le difficoltà in cui opera il porto di Trieste, derivanti dalla pesante concorrenza degli scambi esteri nell'acquisizione dei traffici da e per il centro-Europa; dallo squilibrio determinato dalla lievitazione dei costi che aggrava progressivamente gli oneri di gestione, collegato all'impossibilità di adeguare le tariffe agli aumenti delle varie componenti di gestione; dalla contrazione delle entrate, verificatasi in corrispondenza della progressiva flessione dei traffici, il cui andamento continua a permanere pregiudicato dalla chiusura del canale di Suez, con il conseguente dirottamento verso i porti del nord Europa, dal cambiamento politico in Cecoslovacchia, che ha determinato la deviazione di altro traffico, dalla concorrenza dei porti iugoslavi, nonché dalla carenza di impianti ed attrezzature moderne: tutte queste difficoltà suggeriscono l'opportunità di reperire nuove fonti di entrata mediante l'applicazione anche a Trieste di una tassa supplementare di ancoraggio.

Ciò consentirà, oltretutto, di tendere ad una realizzazione tempestiva di nuovi e moderni impianti tecnicamente avanzati che possano favorire una gestione economicamente vantaggiosa.

Va rilevato che la facoltà di imporre o riscuotere tale tassa supplementare è stata già conferita ai porti di Genova, Venezia, Napoli e Savona; non altrettanto, invece, è stato previsto per il porto di Trieste dalla legge 9 luglio 1967, n. 589, istitutiva dell'Ente autonomo di quel porto.

Per raggiungere gli obiettivi che ho indicato, sono stati predisposti due disegni di legge e due proposte di legge, per il cui coordinamento, relativamente ai testi, è stato formato un Comitato ristretto, cui io ritengo di dovere esprimere, come relatore, un vivo ringraziamento per il lavoro svolto. Tale Comitato è giunto alla formulazione di un testo unificato, comprendente 13 articoli, che contempla sia l'esigenza dell'aumento del contributo annuo a favore dell'Ente porto di Trieste, sia quella dell'introduzione della tassa supplementare di ancoraggio.

L'articolo 1 del nuovo testo unificato prevede la sostituzione del secondo comma dello articolo 1 della legge 9 luglio 1967, n. 589 (il quale recitava: « L'Ente ha personalità giuridica pubblica ed è soggetto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile ») con un altro del seguente tenore: « Esso è ente pubblico economico, ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile ».

L'articolo 2 intende sostituire il numero 13 dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1967, n. 589. Infatti, riguardo al problema costituito dallo onere della manutenzione dei beni demaniali marittimi, addossato all'Ente con una interpretazione restrittiva dei nn. 3 e 13 dell'articolo 3 della legge istitutiva, si rileva che, all'opposto, analizzando tali norme alla luce delle tradizionali leggi vigenti in materia, appare assai più fondata la tesi secondo cui lo obbligo dell'Ente di sostenere le spese necessarie per l'espletamento dei suoi compiti istituzionali non comprende gli oneri — come quello in esame — già posti a carico dello Stato, o di altri soggetti, da precedenti leggi. Comunque, per eliminare l'inconveniente derivato dalla citata interpretazione, si propone modificare il n. 13 dell'articolo 3 della legge, escludendo espressamente dalle spese accollate all'Ente quelle per la manutenzione dei beni demaniali marittimi.

Nell'ambito del nuovo testo proposto allo articolo 2, in sostituzione del n. 13 dell'articolo 3 della citata legge del 1967, n. 589, vorrei però proporre un'aggiunta. Cioè laddove, al terzo rigo, si dice « e per la manutenzione dei beni di cui al precedente numero 4 », io vorrei aggiungere una precisazione, in modo da dire, più esattamente « e per la manutenzione dei beni demaniali marittimi di cui al precedente numero 4 ».

Per quanto riguarda gli articoli 3, 4, 5, 6, 7, 8 mi limito ad osservare che, praticamente, essi rispecchiano norme già applicate in altri porti.

Con l'articolo 11, invece, si prevede che l'Ente possa deliberare in via temporanea la riduzione o la soppressione della tassa ad esso devoluta, anche per singole categorie di merci: e ciò appunto per quell'opera di manovra e di incentivazione nei confronti dei traffici di transito che appare necessaria per un porto come quello di Trieste, particolarmente impegnato dalla concorrenza straniera. Con tale complesso di misure si ritiene di poter alleggerire le condizioni in cui opera l'Ente del porto e migliorare la situazione dei traffici attraverso Trieste.

Con riferimento all'articolo 12, vorrei poi osservare che il problema di fondo in materia di competitività nelle operazioni di sbarco ed imbarco è quello di rinnovare nel più breve tempo possibile le attrezzature e gli impianti portuali. A tale fine sono già stati stanziati dalla legge 20 dicembre 1966, n. 1115 lire 2.500.000 che sono stati spesi in misura del tutto irrilevante a causa delle notevoli difficoltà incontrate con il Ministero dei lavori

pubblici che ha voluto avocare a sé la procedura amministrativa di esborso delle somme. Per questo motivo l'Ente, avvalendosi di quanto previsto dall'articolo 3 della legge istitutiva, ha rivolto formale domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la delega alla realizzazione delle opere e forniture di cui alla legge n. 1115; il Ministero, però, ha ritenuto di non potersi avvalere della facoltà di delega in quanto contrastante con l'espressa dizione del secondo comma dell'articolo 2 della legge stessa che demanda dette forniture specificatamente al Ministero medesimo. A tale proposito sembra invece che tale comma, interpretato alla luce delle altre norme relative alla realizzazione delle attrezzature e degli impianti e alla fornitura delle apparecchiature e dei mezzi meccanici (e più precisamente degli articoli 1, 4 e 8 della legge 27 ottobre 1965, n. 1200, dell'articolo 1 della legge n. 1115 del 1966 e degli articoli 2 e 3 della legge istitutiva dell'Ente), non escluda la possibilità di una delega all'Ente stesso da parte del Ministero dei lavori pubblici per la realizzazione di dette forniture; senza aggiungere che la norma in questione potrebbe ritenersi implicitamente abrogata, dagli articoli 2 e 3 della successiva legge istitutiva dell'Ente. Anche qui, per eliminare le divergenze di natura interpretativa, si propone l'abrogazione espressa della norma in questione.

Concludendo, confido nella sensibilità della Commissione per la sollecita approvazione del provvedimento in esame e mi riservo di esprimere in sede di replica il mio parere sugli emendamenti che eventualmente venissero presentati.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero innanzitutto ringraziare il relatore per il suo diligente ed esauriente lavoro.

Il Governo aderisce al testo elaborato dal Comitato ristretto ed ampiamente illustrato nella seduta odierna dal relatore in quanto esso contempera due esigenze che il Ministero stesso, in sede di studio di leggi-quadro, relative ai trasporti marittimi, terrà ben presenti. Questo provvedimento, cioè, tende ad avvicinare la normativa che disciplina la gestione dell'Ente porto di Trieste alla normativa generale, mantenendo salve le caratteristiche specifiche del porto stesso.

L'aumento del contributo ordinario di 800 milioni sembrerebbe, allo stato attuale dei fatti, poter favorire la soluzione del problema; si era naturalmente pensato di aumentarlo,

ma pare che siano emerse delle difficoltà. Pertanto, come rappresentante del Ministero della marina mercantile, ritengo sia opportuno approvare, in via sperimentale, il testo che ci viene sottoposto, salvo ritornare sul problema del finanziamento nel caso si presentassero nuove esigenze.

Per quanto riguarda poi la tassa supplementare di ancoraggio, si tratta soltanto di allineare la situazione del porto di Trieste a quella già esistente in altri porti del Paese. In particolare, poi, con la modifica che ci viene proposta degli articoli 1 e 3 della legge n. 589 del 1967, s'intende operare per questo caso quanto già facemmo a favore del porto di Savona, e ordinare un po' tutta questa materia. Con l'articolo 3 del nuovo testo, si vogliono risolvere questioni che sappiamo già da lungo tempo pendenti, per dare ai dipendenti del porto di Trieste l'atteso regolamento organico.

Con le norme previste da altri articoli, tra i quali l'articolo 11, si tende a rendere concorrenziale il porto di Trieste, e ad aumentare il traffico delle merci.

Per tutti questi motivi mi dichiaro pienamente favorevole all'approvazione del provvedimento, e concordo altresì con l'emendamento proposto dal Relatore all'articolo 2 del nuovo testo.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**SKERK.** Desidero illustrare i nostri tre emendamenti migliorativi al testo unificato della legge che stiamo discutendo, e ci accingiamo a votare, che riguarda, tra l'altro, l'aumento del contributo governativo all'Ente autonomo del porto di Trieste e l'istituzione della tassa supplementare di ancoraggio da applicarsi su certi tipi di navi che fanno scalo nello stesso porto.

Il testo di questi emendamenti alla legge recante « Provvidenze a favore del porto di Trieste », dei quali vi chiedo l'approvazione, è il seguente:

all'articolo 5 sostituire la cifra « 2.300 milioni » con la cifra « 3.000 milioni »;

all'articolo 6 il comma secondo viene sostituito con il seguente: « L'entità della tassa supplementare di ancoraggio viene stabilita dal consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Trieste »;

dopo l'articolo 11 includere il seguente articolo 11-bis: « L'onere degli interessi passivi annui derivanti dalla ritardata disponibili-

lità dei contributi dello Stato, di cui all'articolo 5 della presente legge, sarà a carico dell'organo erogante ».

In linea generale il nostro gruppo è favorevole all'approvazione di questa legge, poiché la consideriamo abbastanza buona, seppure un po' tardiva: infatti in essa trovano oggi posto dei problemi e delle questioni già da noi avanzate e sostenute sin dal 1967. Fin da allora ritenevamo che il contributo ordinario di un miliardo e mezzo fosse troppo basso, per cui facemmo la proposta — che oggi rinnoviamo — di portarlo a tre miliardi.

I colleghi certamente conoscono quale è la situazione del porto di Trieste. Sappiamo infatti che il traffico delle merci è stagnante, e non supera quello registrato nel 1913, cioè avanti la prima guerra mondiale, quando Trieste era il porto dell'impero austro-ungarico. Dal 1913 il porto di Trieste si è avviato a un lento decadimento, e tale situazione continua ad aggravarsi sempre più. Un notevole passo avanti si è registrato solo relativamente al settore del trasporto degli idrocarburi, in quanto esso comporta un traffico molto denso: ma occorre anche tener presente che a causa di ciò si sono verificati notevoli danni, quale l'inquinamento delle acque dell'intero golfo, al punto che in esso sono stati proibiti i bagni. La presenza dell'oleodotto ha infatti aumentato la già esistente situazione di inquinamento, elevando anche il pericolo per la salute pubblica.

Per quanto concerne poi le opere e le attrezzature portuali, ricordo che esse sono addirittura arcaiche, poiché risalgono all'impero austro-ungarico. Il molo VII, per il quale sono stati impegnati molti miliardi, non è stato ultimato, e mancano tutte le attrezzature per i trasporti a *containers*. Lo stesso « piano azzurro » non prevede opere di rilievo per il porto di Trieste. Le infrastrutture di collegamento con l'Austria e la Jugoslavia sono carenti; la cantieristica sta morendo.

E tutto questo avviene proprio mentre constatiamo che stanno rifiorendo i porti del nord Europa, per una diversa politica che quei governi stanno attuando riguardo ad essi, spendendo moltissimi miliardi per il loro ammodernamento e per le necessarie attrezzature, sebbene essi siano già ora molto più funzionali del porto di Trieste.

D'altra parte, ci troviamo anche a dovere affrontare una concorrenza spietata dei porti jugoslavi di Fiume e Capodistria, i cui traffici aumentano continuamente, mentre quelli

del porto di Trieste ristagnano per le ragioni che sono state qui ricordate.

Vorrei poi avanzare una critica al comportamento del Governo verso le attività portuali in genere. Nel nostro golfo si stanno estendendo le cosiddette autonomie funzionali, che vanno provocando vive proteste. Ultimamente, ad esempio, è stata concessa dal Ministero dei trasporti un'autonomia funzionale alla Cartiera del Timavo, che arrecherà un danno enorme al porto di Monfalcone, che è vicinissimo al nostro. Questo fatto ha provocato vivaci reazioni, sia nel porto, dove si sono avuti degli scioperi, sia presso il consiglio comunale di Monfalcone, che ha assunto una presa di posizione molto energica. Lo stesso consiglio provinciale di Gorizia ed il Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia hanno protestato contro questa concessione di autonomia funzionale.

Tenendo conto di tutto questo, noi abbiamo cercato di alleviare tale situazione presentando i tre emendamenti, dei quali io sono primo firmatario, che ho precedentemente letto. Con il primo intendiamo elevare il contributo ordinario al porto di Trieste da un miliardo e mezzo a tre miliardi annui. Riteniamo che tale modifica sia opportuna, e pensiamo che se una proposta del genere fosse stata accolta già sin dal 1967, oggi non saremmo qui a discutere ancora di quest'argomento: riteniamo anche che se oggi approvassimo un aumento di soli 800 milioni, qual'è previsto dal testo unificato in esame, noi saremmo costretti a ritornare fra uno o due anni nuovamente su questo discorso, mentre il porto di Trieste continuerà soltanto a vivacchiare come ha fatto sinora.

Secondo una affermazione del defunto ministro Mannironi, il pareggio del bilancio è stato conseguito grazie alla riduzione delle spese di manutenzione degli impianti portuali, ecc. Ora, noi riteniamo che il provvedimento all'esame si prefigga innanzitutto di conferire maggiore competitività al porto di Trieste mediante il potenziamento delle sue attrezzature: ma gli stanziamenti che esso prevede, a nostro giudizio, non sono assolutamente sufficienti e quindi proponiamo un aumento degli stessi a tre miliardi, convinti però che anche tale somma si rivelerà, all'atto pratico, inadeguata.

Con il secondo emendamento, invece, noi intendiamo rendere più autonoma l'attività dell'Ente porto attraverso l'attribuzione allo stesso della facoltà di stabilire l'entità della tassa supplementare di ancoraggio. Questa norma non colpirebbe tutte le navi indiscri-

minatamente ma, in particolare, le petroliere: da un nostro calcolo, risulta che l'Ente porto non potrà incassare più di cento milioni all'anno (compreso il pagamento della tassa da parte delle petroliere). Si tratta di una somma veramente esigua, insufficiente persino a ripulire le acque del greggio che queste navi spandono. Naturalmente, il Ministero della marina sarebbe chiamato ad approvare o meno le delibere assunte dal consiglio d'amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Trieste.

Con il terzo emendamento noi tendiamo ad includere nel testo del provvedimento un altro articolo, l'articolo 11-*bis*. L'organo erogante i contributi concessi dallo Stato, cioè il Ministero del tesoro, interviene con mesi di ritardo, creando così delle enormi difficoltà per l'Ente, il quale è costretto a ricorrere spesso al credito e di conseguenza ad affrontare delle spese molto rilevanti (arrivando perfino a pagare più di cento milioni all'anno) per interessi passivi. Quindi, con questo articolo aggiuntivo noi desideriamo stabilire che il contributo sia erogato nella misura determinata dalla legge — e non in misura inferiore come è avvenuto finora — e che gli interessi passivi vengano posti a carico del Ministero del tesoro, allo scopo anche di sollecitare la burocrazia di questo dicastero ad agire con maggiore puntualità.

Nella convinzione che l'approvazione di queste nostre proposte possa contribuire a migliorare la situazione precaria in cui deve operare il porto della mia città, vi invito a dare il vostro voto favorevole e vi ringrazio.

ZUCCHINI. Vorrei innanzitutto premettere che il nostro voto sarà favorevole. È stato detto che il provvedimento ha come scopi essenziali quelli di introdurre una normativa uniforme sulla gestione dei porti, rendere più competitive le strutture portuali (per la maggior parte arcaiche ed inadeguate al volume odierno dei traffici: persino gli stanziamenti disposti dalla legge n. 1115 del 1966 sono rimasti inutilizzati) e regolare il trattamento del personale. Vorrei però sottolineare — come ho già avuto modo di fare in sede di Comitato ristretto — l'opportunità di estendere l'applicazione di questi criteri anche a quei porti che, attualmente, non sono gestiti da un Ente ed a quelli per i quali sono già state elaborate delle proposte di legge. In sede di esame di queste ultime, potremo portare avanti il nostro sforzo in attesa della legge-quadro relativa alla gestione dei porti, cui il sottosegretario ha fatto riferimento in sede di Comitato

ristretto. È stato del resto affermato che sarebbe opportuno impostare la soluzione del problema, anche negli altri porti, sulla base degli stessi criteri che sorreggono la legge elaborata per il porto di Trieste. Per concludere, su questo punto, invito il rappresentante del Governo a portare il problema delle carenze esistenti nel settore delle infrastrutture portuali (da tutti denunciate, ma per l'eliminazione delle quali non mi pare sia in atto alcuno sforzo) all'esame degli organi competenti, affinché esso possa essere affrontato globalmente. È in questo spirito, e animati dal desiderio di raggiungere livelli concorrenziali — per quanto riguarda sia la gestione, che il miglioramento delle attuali strutture — che noi dobbiamo portare il nostro contributo, volto a superare le difficoltà che si sono presentate, alcune delle quali determinate da quei nuovi fattori che ha richiamato l'onorevole relatore: chiusura del canale di Suez, mutati rapporti con tutti i paesi dell'Est europeo, e così via.

Occorre inoltre fare anche uno sforzo — e qui la responsabilità e la competenza non sono esclusivamente del Ministero della marina mercantile — per il miglioramento dello *hinterland* del porto di Trieste, e non solo di quello europeo ed internazionale. Infatti, nonostante che da alcune statistiche risulti che la città di Trieste si trova al settimo posto nella graduatoria nazionale, per quanto attiene al reddito *pro capite* prodotto dai cittadini, credo di poter affermare che tale statistica falsifica un po' la realtà dei fatti, in quanto l'*hinterland* del porto di Trieste è in condizioni notevolmente depresse. Occorre quindi portare su di esso la nostra attenzione, e provvedere al potenziamento di quelle infrastrutture (ferrovie, strade, ecc.) che consentano più celeri contatti con gli altri Paesi.

Tutto ciò concorrerà senz'altro a rendere veramente competitivo il porto di Trieste rispetto a quelli iugoslavi e del nord Europa, e ad aprire una prospettiva di reale sviluppo alla città e al suo immediato *hinterland*.

MANCINI ANTONIO. Devo innanzitutto esprimere il mio compiacimento all'onorevole relatore per l'esposizione lucida e persuasiva che ci ha fatto poc'anzi, e al Comitato ristretto per il notevole miglioramento apportato ai testi originariamente proposti alla Commissione.

Il nuovo testo unificato mi trova infatti pienamente consenziente per quanto riguarda la sostanza, salvo l'opportunità di apportare, eventualmente, in sede di discussione degli

articoli, delle lievissime modificazioni di carattere tecnico-linguistico.

Devo anche dichiararmi d'accordo con i concetti espressi dall'onorevole Zucchini nel suo intervento. Il problema dei porti va cioè guardato nell'ambito regionale, al fine di raggiungere l'unificazione della normativa: è vero però il fatto che, per quanto concerne il porto di Trieste in particolare, qualcosa di non completamente rispondente alla normativa generale deve rimanere.

Non so, invece, se potrò esprimere ugualmente parere favorevole all'anticipazione — rispetto allo schema generale della legge quadro — delle soluzioni di problemi di altri porti, che non si trovano nelle condizioni eccezionali del porto di Trieste, condizioni dovute a fatti storici e geografici ben noti. Trieste godette di un periodo di splendore quando fu il porto dell'impero austro-ungarico, e quindi sbocco sul mare del centro Europa. A seguito del successivo spostamento della linea di confine, Trieste ha poi subito, in due periodi, dei gravissimi danni, nel primo dopoguerra, e dopo l'ulteriore cessione di territorio alla Jugoslavia.

Occorre inoltre tener presente che la città di Trieste è stata creata dal porto, e proporzionata alla capacità produttiva di questo. Ora, se si vuole ridare vitalità al porto di Trieste, adeguandone il funzionamento alle dimensioni della città, è necessario prevedere uno *status* particolare, e la possibilità di speciali agevolazioni, tenendo anche presente le necessità del vicino *hinterland*. Ma, soprattutto cercando di superare la barriera dei confini e delle norme differenziate, occorre dare a Trieste la funzione di porto del centro Europa, che può essere l'unica giustificazione della sua esistenza.

Il testo che ci viene presentato tende all'aumento del contributo già precedentemente previsto per il porto di Trieste, e all'introduzione della tassa supplementare di ancoraggio. A proposito di quest'ultima, è chiaro che se si potesse rinunciare ad ogni forma di contribuzione da parte delle navi che attraccano al porto sarebbe senza dubbio meglio, ma nelle condizioni attuali non possiamo non introdurre questo espediente già in vigore in altri porti del Paese.

Non posso esprimere invece parere favorevole agli emendamenti che vogliono l'aumento degli stanziamenti previsti nel testo in esame. Infatti su quest'ultimo abbiamo già ottenuto il parere favorevole della V Commissione, e rinviare questa nuova proposta alla Commissione Bilancio, significherebbe perde-

re ancora del tempo, proprio nel momento in cui il porto di Trieste non può più a lungo attendere. Ma a parte questa osservazione, c'è poi un problema molto più serio. Il Governo, la V Commissione ed il Comitato ristretto hanno cercato di fare uno sforzo per raggiungere il massimo livello di contribuzione possibile, attraverso le modificazioni che si sono apportate al testo originariamente proposto? Se si ha fiducia nell'impegno messo dai membri del Comitato ristretto per raggiungere ogni possibile miglioramento, tenendo presente che, com'è logico, una maggiore disponibilità di contributo sarebbe stato un elemento positivo, allora io penso che sarebbe una cosa sterile palleggiare e riportare avanti e indietro questo testo. Pregherei pertanto i rappresentanti del gruppo comunista di evitare un atteggiamento del genere, tenendo presente che la situazione finanziaria è quella che è, e quella che essi stessi hanno avuto modo di acclarare in sede di Comitato ristretto.

Per quanto riguarda alcuni rilievi che sono stati avanzati in merito al funzionamento del porto di Trieste in generale, e al movimento di carburanti, occorre tener presente che oggi la gran massa di trasporti marittimi si riferisce a questi tipi di merce. Ora, se anche lo scarico della nafta e degli idrocarburi produce purtroppo degli inconvenienti, occorre ricordare che sono proprio queste merci a determinare le dimensioni dei porti, e certi flussi commerciali; si tratta insomma di un pedaggio da pagare perché un porto sia considerato veramente efficiente, e attuare una politica che ostacoli il funzionamento dei porti in questo settore sarebbe, a mio giudizio, estremamente pericoloso. Certo questo non implica rassegnazione passiva di fronte a certe operazioni di ripulitura delle petroliere, che si effettuano in spregio della conservazione dell'ambiente biologico marino, e a danno della comunità umana che vive su quel mare.

Ma questo è un problema direi quasi di polizia portuale internazionale e va affrontato e risolto in quella sede.

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

**MAROCCO, Relatore.** Voglio rispondere molto brevemente ad alcune osservazioni espresse dall'onorevole Skerk.

La situazione di stasi del molo VII noi tendiamo a superarla con l'articolo 12 che prevede l'abrogazione del secondo comma del

l'articolo 2 della legge 20 dicembre 1966, n. 1115, in modo da dare la possibilità di operare con maggiore rapidità e di utilizzare i due miliardi e mezzo già stanziati per l'opera di completamento del porto di Trieste. È evidente che tale porto è sottoposto ad una continua concorrenza e noi sappiamo che i porti jugoslavi operano in una condizione molto diversa. Diversi provvedimenti di natura sociale, poi, mentre hanno migliorato sensibilmente la situazione dei lavoratori portuali e dei dipendenti dell'Ente hanno, però, influito negativamente sulla gestione finanziaria nell'ultimo periodo. Basti accennare all'accordo sindacale in sede nazionale del dicembre 1968 sul conglobamento e sulla unificazione zonale; all'accoglimento, nell'aprile 1969, della piattaforma rivendicativa dei lavoratori portuali in sede nazionale e, infine, all'entrata in vigore della legge 10 dicembre 1969, n. 1000, che, nello stabilire il mantenimento in vigore del precedente contratto collettivo fino alla emanazione del regolamento organico, ha esteso automaticamente ai dipendenti dell'Ente porto i miglioramenti stabiliti in campo nazionale per il personale dell'industria metalmeccanica. Questi fatti in Jugoslavia non avvengono e noi sappiamo che gli addetti ai porti jugoslavi hanno compensi molto ridotti e quindi tali porti hanno la possibilità di mantenere un traffico molto vasto.

**CERAVOLO SERGIO.** Le pare che questo sia essenziale? I finanziamenti disposti a loro favore hanno ottenuto ai porti jugoslavi di diventare dei porti moderni, mentre prima rappresentavano ben poca cosa. Ella tocca un argomento che non è assolutamente essenziale, ignorando il fenomeno più grosso. Siamo all'assurdo che si aumentano i costi di trasporto complessivi, mentre devono essere diminuiti e dobbiamo votare questo provvedimento, perché siamo costretti a rispettare questa logica maledetta, in quanto mancano piani di investimento seri da parte del Governo per ammodernare i porti.

**MAROCCO, Relatore.** Io dico che questa è una concausa, perché è evidente che i porti non hanno avuto la possibilità di aumentare il traffico in rapporto ai costi di gestione. Mi pare che questo sia un elemento che renda meno agevole la vita dei porti.

In merito agli emendamenti presentati dall'onorevole Skerk, mi associo a quanto ha già affermato l'onorevole Mancini. Siamo in presenza di un provvedimento di legge che deve

essere approvato con urgenza, perché dobbiamo mettere in condizione l'Ente porto di operare con la massima sollecitudine possibile e a tal fine noi abbiamo presentato alcuni articoli migliorativi della legge istitutiva. Ciò ci consente di realizzare una tonificazione immediata di quella che è la situazione economica dell'Ente porto e di favorire una ripresa economica finora stentata.

Io sarei d'accordo sull'accoglimento degli emendamenti comunisti, sono, per altro, consapevole che dovremmo rimandare nuovamente il provvedimento alla V Commissione, ritardandone l'iter e senza avere la certezza che sugli emendamenti sarà espresso parere favorevole. Poiché sono persuaso che la legge-quadro dell'Ente porto di Trieste dovrà essere riesaminata con una logica diversa e dovrà ritornare in questa Commissione, che dovrà tener conto di nuove esigenze per la situazione particolare in cui si trova il porto di Trieste, direi di approvare il testo così come è stato presentato dal Comitato ristretto, rinviando ad un successivo esame tutte le modifiche migliorative che gli onorevoli intenderanno apportare.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei precisare alcune cose, in modo particolare rispondendo all'onorevole Skerk.

È vero che il porto di Trieste per motivi storici, che non starò qui a ricordare, non ha avuto un boom di traffico di merci, mentre ha avuto naturalmente un grosso bilancio per lo sbarco di greggio e di idrocarburi in genere; tuttavia anche considerando il capitolo merci varie in aumento e tenendo distinte le due partite in termini globali, alla fine ci accorgiamo che vi è stata un'espansione generale dei traffici.

La discussione sul traffico degli idrocarburi ci porterebbe molto lontano e questa questione si potrebbe approfondire quando il ministro, aderendo all'invito rivoltogli dal signor Presidente, verrà in Commissione per aprire una discussione al riguardo.

In merito al problema delle autonomie funzionali, ella sa, onorevole Skerk, che da ormai tre anni il Ministero della marina mercantile non ne ha concessa alcuna. Per quanto riguarda l'autonomia funzionale specifica di Monfalcone, il Ministero della marina mercantile ha preso contatti con il Ministero dei trasporti per determinare le competenze.

Sulla questione MEC-porti, mentre si faceva in sede comunitaria la discussione sul

regolamento della pesca che, come loro sanno, è stato approvato, ebbi l'onore, a nome del Governo italiano, di chiedere al vicepresidente Mansholt di mettere all'ordine del giorno il problema portuale, problema che mi sembra debba essere affrontato con la massima urgenza.

Per quanto riguarda la tassa di ancoraggio, noi possiamo prevedere 100 milioni, mentre gli uffici ne possono prevedere anche 200. Nella dinamica del testo coordinato che il Comitato ha presentato, si prevede un aumento di traffico al quale deve corrispondere un incremento di entrate.

In merito al problema di fondo, e cioè le attrezzature portuali, ho avuto possibilità di comunicare altre volte che il Ministero della marina mercantile ha chiesto al CIPE, ottenendone l'assenso, di affrontare questo problema in sede di elaborazione del programma di sviluppo 1970-1974 e noi pensiamo che si debba concedere una forte somma, prelevandola dalle attuali disponibilità, per fare una politica programmatica.

Ma, per quanto riguarda in particolare il porto di Trieste, qualcosa è stato fatto: il molo VII, uno dei più grandi non solo del Mediterraneo, ma d'Europa, è stato realizzato con criteri molto ampi, ma non è ancora in attività. È esatto quanto afferma il relatore, onorevole Marocco, riferendosi all'articolo 12: il molo VII non è stato completato non per mancanza di fondi, ma perché il Ministero dei lavori pubblici non ha dato in sub-concessione i lavori necessari per porre in piena efficienza un'opera che dovrebbe essere in grado di incrementare il volume dei traffici nel porto di Trieste.

Per quanto concerne poi il problema dell'inquinamento delle acque, noi impegnamo le società petrolifere, mediante concessioni, a fare tutto il possibile affinché questo inconveniente venga eliminato; inoltre, si è costituita da alcuni mesi la commissione centrale degli inquinamenti che ci ha inviato uno studio dei piani di prevenzione e di intervento predisposti nel tentativo di risolvere il problema.

Esiste poi un'altra questione, relativa ai contributi che annualmente le ferrovie dovrebbero rimborsare all'Ente porto. Tale problema sarà esaminato in una riunione che si terrà presso il Ministero della marina mercantile, alla quale interverranno i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti. Quindi, io credo che aumentando gli stanziamenti, imponendo una tassa di ancoraggio nei modi stabiliti, incre-

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1971

mentando i traffici e ultimando il molo VII, l'Ente porto potrà accrescere la sua competitività nei confronti degli altri grandi porti del nord: in caso contrario, potremo in seguito adottare altre misure, ove quelle di cui stiamo discutendo non si rivelassero idonee a raggiungere lo scopo che ci prefiggiamo.

CERAVOLO SERGIO. Lo sapete già che non saranno sufficienti!

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei dire al collega Ceravolo che, allo stato attuale delle cose, il Comitato ristretto aveva espresso l'opportunità di aumentare da due miliardi e duecento milioni a tre miliardi e duecento milioni gli stanziamenti previsti dal progetto di legge. Ma, dinanzi alle limitate disponibilità finanziarie, si è preferito — anziché rimandare ulteriormente l'adozione di misure a favore del porto di Trieste — dare immediata esecuzione al provvedimento, per quanto esso possa apparire incompleto ed inadeguato alle necessità reali del porto stesso.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del testo unificato predisposto dal Comitato ristretto. Poiché all'articolo 1 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 1.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 9 luglio 1967, n. 589, è sostituito dal seguente:

« Esso è ente pubblico economico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

## ART. 2.

Il numero 13 dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1967, n. 589, è sostituito dal seguente:

« provvedere alle spese necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate, escluse quelle per i servizi idrici, di pulizia e di illuminazione e per la manutenzione dei beni di cui al precedente numero 4, che restano a carico dell'Amministrazione dei lavori pubblici ed escluse altresì, quelle relative all'esercizio ferroviario portuale, e cioè le ope-

razioni di scalo, le manovre ferroviarie, la manutenzione ed illuminazione degli impianti ferroviari, che sono a carico dell'Amministrazione ferroviaria ».

Il relatore, onorevole Marocco, ha presentato il seguente emendamento:

*Dopo la parola: beni, aggiungere le altre: demaniali marittimi.*

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 3.

Il primo comma dell'articolo 25 della legge 9 luglio 1967, n. 589, è sostituito dal seguente:

« Con apposito regolamento, da sottoporre all'approvazione del Ministero della marina mercantile, saranno stabiliti la consistenza numerica, lo stato giuridico ed il trattamento economico di attività, a qualsiasi titolo, e di quiescenza e di previdenza del personale — compreso il direttore generale — comunque necessario alle esigenze funzionali dell'Ente ».

(È approvato).

## ART. 4.

È autorizzata la concessione a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste di un contributo straordinario di lire 2.200 milioni per l'anno 1971.

Sul contributo previsto dal comma precedente, lire 1.240 milioni saranno destinate al ripianamento del disavanzo accertato nella cessata gestione dell'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5. Ne do lettura:

## ART. 5.

Il contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste, di cui all'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589, è elevato, a decorrere dall'anno finanziario 1971, da lire 1.500 milioni a lire 2.300 milioni.

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1971

Gli onorevoli Skerk, Ceravolo Sergio e Ballarin hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire le parole: 2.300 milioni, con le altre: 3.000 milioni.*

I presentatori insistono per la votazione del loro emendamento?

SKERK. Sì, signor Presidente, in quanto riteniamo che due o tre mesi di ulteriore attesa non possano arrecare pregiudizio alla realizzazione delle opere che ci stanno a cuore.

AZIMONTI. Parlerò brevemente, per dichiarazione di voto. Mi dichiaro contrario a questo emendamento, non per un motivo sostanziale, ma per considerazioni di carattere politico. Infatti, se dovessimo approvare questa proposta di modifica, saremmo poi costretti a rinviare il progetto alla Commissione V in seno alla quale, come il Comitato ristretto ha già avuto modo di constatare, esistono alcune difficoltà in merito agli stanziamenti richiesti per il provvedimento all'esame. Per questa ragione, se le argomentazioni di urgenza addotte dai colleghi nel corso della discussione rispecchiano la realtà effettiva, io credo che commetteremmo un errore nel rinviare ancora una volta l'approvazione del provvedimento, per quanto incompleto esso risulti.

BIANCHI GERARDO. Mi associo alle considerazioni espresse dal collega Azimonti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione di massima l'emendamento Skerk ed altri.

*(È respinto).*

Pongo quindi in votazione l'articolo 5 nel testo predisposto dal Comitato ristretto.

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 6. Ne do lettura:

## ART. 6.

Le navi che compiono nel porto di Trieste operazioni di commercio possono essere assoggettate dall'Ente porto al pagamento della tassa supplementare di ancoraggio di cui all'articolo 23 della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

La tassa è dovuta nella misura non superiore a lire 10 per ogni tonnellata di stazza netta ad ogni approdo, salvo quanto disposto al successivo articolo 8.

Gli onorevoli Skerk, Ceravolo Sergio e Ballarin hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il secondo comma con il seguente: « L'entità della tassa supplementare di ancoraggio viene stabilita dal Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Trieste ».*

AZIMONTI. Vorrei preannunciare il mio voto contrario perché, se le osservazioni avanzate nel corso della discussione corrispondono alla realtà, io credo che ampliare ulteriormente la facoltà attribuita all'Ente porto di determinare l'entità della tassa di ancoraggio non comporterebbe necessariamente un incremento della disponibilità finanziarie dell'Ente stesso. Anzi, direi che sarebbe opportuno invitare gli amministratori del consorzio del porto di Trieste ad applicare questo articolo del testo unificato con molta cautela, tenendo presenti le esperienze non del tutto positive degli altri porti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Skerk ed altri.

*(È respinto).*

Pongo quindi in votazione l'articolo 6 nel testo predisposto dal Comitato ristretto.

*(È approvato).*

Poiché ai successivi articoli 7, 8, 9, 10 e 11 non sono stati presentati emendamenti, e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

## ART. 7.

L'ammontare della tassa di cui al precedente articolo è determinato dal consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Trieste con delibera soggetta all'approvazione del Ministero della marina mercantile, ai sensi dell'articolo 14 della legge 9 luglio 1967, n. 589.

*(È approvato).*

## ART. 8.

Per le navi di stazza netta non superiore a 100 tonnellate e per quelle addette ai servizi del porto la tassa supplementare è pagata una sola volta ed ha validità fino alla scadenza della tassa di ancoraggio. Essa parimenti è pagata una sola volta dai rimorchiatori unitamente alla tassa di ancoraggio ed è liquidata con il criterio indicato nell'articolo 7 della legge 8 febbraio 1963, n. 82.

*(È approvato).*

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1971

## ART. 9.

La tassa supplementare di ancoraggio non è dovuta per le navi che nel porto di Trieste compiono solo operazioni di imbarco o di sbarco di passeggeri né per le navi addette ai servizi marittimi del porto, quando siano esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio.

(È approvato).

## ART. 10.

Il provento della tassa supplementare di ancoraggio nel porto di Trieste è devoluto al locale Ente autonomo del porto. Esso è accertato dall'autorità marittima; riscosso a cura dell'amministrazione della dogana e corrisposto all'Ente al netto delle spese di esazione da versare all'erario.

(È approvato).

## ART. 11.

L'Ente può deliberare in via temporanea la riduzione o la soppressione della tassa di cui all'articolo 27 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, per le merci in transito nel porto di Trieste. Il provvedimento può essere adottato anche per singole categorie di merci.

La deliberazione è soggetta all'approvazione di cui al quarto comma dell'articolo 14 della legge istitutiva, e diviene esecutiva con le modalità e nei termini di cui ai commi successivi dello stesso articolo.

(È approvato).

Gli onorevoli Skerk, Ceravolo Sergio e Ballarin, propongono il seguente emendamento:

*Aggiungere, dopo l'articolo 11, il seguente articolo:*

## ART. 11-bis.

« L'onere degli interessi passivi annui derivanti dalla ritardata disponibilità dei contributi dello Stato, di cui all'articolo 5 della presente legge, sarà a carico dell'organo erogante ».

Vorrei pregare l'onorevole Skerk e gli altri proponenti di ritirare questo articolo aggiuntivo. Infatti, pur comprendendo lo spirito che ha ispirato l'emendamento medesimo, ritengo che esso potrebbe suscitare dei problemi e delle perplessità, dal punto di vista della tecnica legislativa.

SKERK. Accediamo alla richiesta del Presidente e ritiriamo il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Poiché agli articoli 12 e 13 non sono stati presentati emendamenti, e nessuno chiede di parlare li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

## ART. 12.

Il secondo comma dell'articolo 2 della legge 20 dicembre 1966, n. 1115, è abrogato.

(È approvato).

## ART. 13.

All'onere di complessive lire 3.000 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1971 si provvederà mediante riduzione, per un corrispondente importo, dello stanziamento del capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il detto esercizio.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Pongo in votazione il titolo del testo unificato: « Provvidenze a favore del porto di Trieste ».

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del testo unificato.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il testo unificato dei disegni e delle proposte di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Seguito della discussione della proposta di legge Senatori Trabucchi e Formica: Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3212).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Trabucchi e Formica: « Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto », già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Avverto i colleghi che — come mi ha fatto anche presente il relatore onorevole Azimonti — non siamo in condizione di procedere nell'esame della proposta di legge poiché non ci è ancora pervenuto il parere, per noi vincolante, della V Commissione Bilancio.

---

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1971

---

Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del testo unificato dei disegni e delle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Testo unificato dei disegni di legge 3061 e 3062 e delle proposte di legge BOLOGNA n. 2083 e BARBI e BOLOGNA n. 2726: « Provvidenze a favore del porto di Trieste ».

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	20
Astenuti . . . . .	8
Maggioranza . . . . .	11
Voti favorevoli . . . . .	20
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

#### **Hanno preso parte alla votazione:**

Alessandrini, Amodio, Azimonti, Bassi Aldo, Bianchi Gerardo, Brizioli, Guerrini Giorgio, Ianniello, Mancini Antonio, Marocco, Marraccini, Merli, Palmiotti, Reale Giuseppe, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Squicciarini, Volpe e Zucchini.

#### **Si sono astenuti:**

Ballarin, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Cicerone, Damico, Foscarini, Skerk e Tripodi Girolamo.

**La seduta termina alle 11.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO