SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

33° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 20 DICEMBRE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

indi del Vice Presidente OTTAVIANI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Concessione di un contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima e della stazione traghetto » **(99)** (*D'iniziativa dei senatori Abbadessa ed altri*);

« Contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima e della stazione traghetto » **(966)** (*D'iniziativa dei senatori De Giuseppe ed altri*)
(Discussione e approvazione in un testo unificato) (1)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 384, 385, 387
BAUSI (*DC*) 386
MOLA (*PCI*) . . . . . *Pag.* 385, 386, 387
ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 387
SALERNO (*DC*), *relatore alla Commissione* 384 386, 387

« Modifiche all'articolo 22 della legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo » **(962)** (*D'iniziativa dei senatori Federici ed altri*)
(Discussione e approvazione con modificazioni (2)

PRESIDENTE 380, 381, 383
FEDERICI (*PCI*) 380, 383
MELIS (*Sin. Ind.*) 381
MOLA (*PCI*), *relatore alla Commissione* 380, 381 382 e *passim*
PISCITELLO (*PCI*) 382, 383
ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 381, 382, 383

(1) Nel corso della discussione il titolo del disegno di legge, nel testo unificato, è stato così modificato: « Concessione di un contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima ».

(2) Nel corso della discussione il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modifiche della legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo ».

La seduta ha inizio alle ore 13,20.

Presidenza del Presidente TANGA

AVELLONE, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche all'articolo 22 della legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo » (962), d'iniziativa dei senatori Federici ed altri

(*Discussione e approvazione con modificazioni*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 22 della legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo », d'iniziativa dei senatori Federici, Carri e Mola.

Prego il senatore Mola di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

MOLA, *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho già illustrato il disegno di legge in sede referente e in questa occasione vorrei limitarmi ad invitare la Commissione ad approvarlo con il seguente nuovo titolo: « Modifiche della legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo ».

Il disegno di legge riconosce il diritto alla iscrizione negli elenchi dei raccomandatari marittimi istituiti presso le Camere di commercio a un gruppo di raccomandatari che ne erano stati esclusi non per propria responsabilità, ma perchè le imprese e le società di cui sono institori, cioè agenti, non avevano tempestivamente depositato l'atto di procura. Si tratta, quindi, di un provvedimento che non comporta onere per l'amministrazione dello Stato, che ristabilisce la uguaglianza tra cittadini con medesimi requisiti e che risponde ad una esigenza sociale di giusto riconoscimento di valori professionali.

Invito, inoltre, la Commissione ad approvare i seguenti emendamenti.

Propongo di aggiungere all'articolo unico il seguente comma:

« Per gli institori di cui al primo comma dell'articolo 22 della citata legge 4 aprile 1977, n. 135, il termine per la presentazione della domanda di iscrizione nell'elenco dei raccomandatari marittimi è prorogato fino a sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge ».

Si concedono in tal modo due mesi di tempo ai raccomandatari marittimi, prima esclusi dagli elenchi, per presentare la domanda di iscrizione.

Il secondo emendamento è aggiuntivo del seguente articolo 1-*bis*:

« Il secondo comma dell'articolo 6 della legge 4 aprile 1977, n. 135, è sostituito dal seguente:

" Ove se ne ravvisi l'utilità, su richiesta della categoria dei raccomandatari marittimi, possono essere istituiti, con decreto del Ministro della marina mercantile, ulteriori elenchi presso le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui ambito territoriale abbia sede un compartimento marittimo " ».

Si vuole, cioè, fare in modo che l'utilità dell'istituzione di ulteriori elenchi di raccomandatari marittimi sia ravvisata, innanzitutto, dalla categoria interessata.

Aggiungo, infine, che la Commissione giustizia, esaminato il disegno di legge, ha espresso parere favorevole per quanto di sua competenza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FEDERICI. Per quel che riguarda il nostro Gruppo, confermiamo il parere che avevamo già espresso durante la discussione in sede referente. Riteniamo, come abbiamo

già detto, che il provvedimento sani una ingiustizia, che si è creata oggettivamente non per colpa degli interessati, così come si era già potuto fare per i procuratori doganali per i quali si è adottato lo stesso meccanismo. Siamo, pertanto, favorevoli all'articolo unico, così come siamo favorevoli agli emendamenti presentati dal relatore. Vorrei ricordare che ci eravamo intrattenuti non solo sull'argomento specifico, ma che avevamo parlato anche della presentazione di un disegno di legge che, in qualche modo, chiarendo meglio i compiti professionali della categoria, andasse anche incontro ad una serie di esigenze riguardanti complessivamente il commercio e il traffico marittimo. Pertanto, ripeto, poichè un certo miglioramento in questo campo ci sembra opportuno, siamo favorevoli al disegno di legge.

M E L I S . Vorrei sapere se la decorrenza della sanatoria, cioè lo *status* di raccomandatario, ha effetto dalla promulgazione di questa legge o dal 4 aprile 1977, cioè dall'entrata in vigore della legge a cui si fa riferimento.

M O L A , *relatore alla Commissione.* Dalla data di entrata in vigore di questa legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo in un primo momento aveva avuto perplessità circa il disegno di legge rifacendosi evidentemente alle ragioni che furono alla base della legge n. 135, sui raccomandatari marittimi, il cui articolo 22 affermò il diritto alla iscrizione negli elenchi dei raccomandatari di tutti gli institori che avessero esercitato l'attività di raccomandazione e che fossero risultati in possesso della procura rilasciata ai sensi dell'articolo 2206 del codice civile da almeno un anno. Il motivo di questa cautela era, evidentemente, quello di proteggere i raccomandatari marittimi che avevano titolo e di dare una certa garanzia a coloro che avessero concretamente esercitato e dimostrato attitudini professionali oltre ad una esperienza in materia. Tale esigenza era stata avvertita dalla stessa commissione costituita presso il Ministero della marina mercantile, cui facevano capo diverse categorie non escluse quelle dei lavoratori interessati. Il relatore propone di modificare, senza travolgere il significato della legge n. 135, il termine di un anno per il diritto all'iscrizione all'albo dei raccomandatari marittimi in quanto vi sono aventi diritto, almeno sul piano morale, che stante il condizionamento di questi limiti temporali non potrebbero esercitare la raccomandazione marittima. Accogliamo questa motivazione e, quindi, diamo il nostro assenso al disegno di legge, riservandoci, per quanto riguarda gli emendamenti, al momento dell'esame dell'articolo unico, di sollevare qualche eccezione riguardo all'articolo aggiuntivo 1-*bis*.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

Al primo comma dell'articolo 22 della legge 4 aprile 1977, n. 135, sono soppresse le parole: « da almeno un anno ».

A questo articolo il relatore ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere il seguente comma:

« Per gli institori di cui al primo comma dell'articolo 22 della citata legge 4 aprile 1977, n. 135, il termine per la presentazione della domanda di iscrizione nell'elenco dei raccomandatari marittimi è prorogato fino a sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge ».

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Sono favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal relatore, di cui ho testè dato lettura.

È approvato.

Il relatore ha proposto, inoltre, un secondo emendamento tendente ad aggiungere il seguente articolo:

« Il secondo comma dell'articolo 6 della legge 4 aprile 1977, n. 135, è sostituito dal seguente:

"Ove se ne ravvisi l'utilità, su richiesta della categoria dei raccomandatari marittimi, possono essere istituiti, con decreto del Ministro della marina mercantile, ulteriori elenchi presso le Camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura nel cui ambito territoriale abbia sede un compartimento marittimo" ».

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, desidero spiegare il significato di questo emendamento.

Come sappiamo, l'articolo 6 della legge 4 aprile 1977, n. 135, prevede la formazione degli elenchi soltanto presso le camere di commercio, sedi di direzioni marittime.

Ora, siccome il provvedimento vuole rispondere ad un'esigenza di ordine e quindi di migliore funzionalità e di maggiore efficienza nel lavoro di questa categoria, in effetti è necessario, prevedere la possibilità di fare esprimere la categoria interessata laddove essa abbia osservazioni da muovere.

Quindi, come principio generale va bene che gli elenchi siano formati complessivamente presso le camere di commercio, sedi di direzioni marittime; ma evidentemente, qualora motivi particolari, ragioni di utilità — come dice già il secondo comma dell'articolo 6 — lo consigliano, come in questo caso, ciò non dovrebbe essere lasciato solo al potere discrezionale, che non è evidentemente del Ministro e del Sottosegretario (la cui saggezza talora a noi può anche apparire fuori causa), ma anche degli uffici burocratici, come è avvenuto, ad esempio, per la Sicilia, dove vi sono due direzioni marittime per Messina e Milazzo. Entrambe le città, infatti, sono state autorizzate ad avere elenchi presso la Camera di commercio di Messina. Siracusa, invece, è stata autorizzata, mentre Augusta dovrebbe fare parte della direzione marittima di Catania, nel senso che bisogna andare alla camera di commercio di Catania con gravissimi disagi, anche perchè, poi, questi operatori sono le stesse persone a Siracusa e ad Augusta. Per tale motivo, quindi, la categoria ha avanzato questa richiesta. Ed io, per parte mia, mi permetto di pregare l'onorevole Sottosegretario di intervenire perchè si proceda, adoperando i poteri discrezionali del Ministero.

Concludendo, dal momento che l'onorevole Sottosegretario ha dichiarato di essere disponibile ad accogliere il senso di questo emendamento, mi permetterei di proporne una migliore formulazione. Siccome in esso si dice: « su richiesta della categoria » genericamente intesa, io proporrei di dire, invece: « su richiesta delle associazioni locali dei raccomandatari marittimi ». Questa è la mia proposta, onorevole Presidente, auspicando che l'onorevole Sottosegretario esprima parere favorevole.

M O L A , *relatore alla Commissione.* Sono favorevole, onorevole Presidente, al subemendamento presentato dal senatore Piscitello perchè costituisce una precisazione dello scopo che volevamo raggiungere con l'emendamento.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Vorrei richiamare l'attenzione sia del proponente, sia del senatore Piscitello su una perplessità che è sorta in me, ma che non è un fatto ostativo, poi, per l'accoglimento dell'emendamento. Dire: « su richiesta delle associazioni locali dei raccomandatari marittimi » potrebbe farci entrare in un gioco di interessi di categoria. Potrebbe accadere inavvertitamente, per una valutazione molto soggettiva della categoria stessa, che si entri in un concetto di corporativismo, sicchè molti presentando domande, da accogliere per giusto diritto potrebbero trovarsi in difficoltà. Non vorrei che affidando il compito della proposta alla stessa associazione dei raccomandatari si potesse incorrere nel pericolo di una difesa dell'organizzazione stessa, disattendendo i giusti diritti di coloro che hanno i requisiti per poter accedere all'esercizio della raccomandazione marittima.

Pertanto, più che far partire la proposta dalla categoria, che indubbiamente ha un

suo interesse nella questione, sarebbe preferibile farla partire da un ente che garantisca sia la categoria che gli interessati.

Ed allora proporrei di dire: « su richiesta delle Camere di commercio interessate ».

P I S C I T E L L O . La preoccupazione che può sorgere con questa dizione, onorevole Sottosegretario, è che poi si crei un conflitto.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* La parola « interessate » ha un significato puramente geografico.

P I S C I T E L L O . Questo deve essere ben chiaro; altrimenti, rifacendomi a quanto ho detto prima, nella fattispecie potrebbe sorgere un conflitto irrisolvibile tra Siracusa e Catania. La sua proposta, quindi, onorevole Sottosegretario, sarebbe quella di dire: « su richiesta delle associazioni e delle Camere di commercio... »?

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* No, soltanto su richiesta delle camere di commercio. Si potrebbe aggiungere magari « territorialmente competenti », perchè le associazioni, a mio avviso, sono troppo interessate. Si potrebbe incorrere inavvertitamente nel pericolo di corporativismo.

F E D E R I C I . Si potrebbe aggiungere, a maggiore garanzia del collega Piscitello, che i raccomandatari marittimi sono all'interno delle camere di commercio!

P I S C I T E L L O . Le camere di commercio possono essere interessate a trattenerseli nel proprio seno. Quindi, se ci fosse il consenso congiunto e la richiesta congiunta delle associazioni locali delle categorie e delle camere di commercio interessate, a mio avviso sarebbe la cosa migliore.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Entriamo in un meccanismo complesso.

P I S C I T E L L O . Si potrebbe dire: « su richiesta delle associazioni locali dei raccomandatari marittimi e delle camere di commercio territorialmente competenti ».

F E D E R I C I . Sarei anch'io del parere di limitarci a dire: « su richiesta delle camere di commercio territorialmente competenti ».

P R E S I D E N T E . In tal modo, però, vi sarebbe una ripetizione, perchè subito dopo si dice: « presso le camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura... ».

M O L A , *relatore alla Commissione.* Per concludere, l'articolo 1-*bis* che proponiamo di aggiungere potrebbe essere così formulato:

« Il secondo comma dell'articolo 6 della legge 4 aprile 1977, n. 135, è sostituito dal seguente:

" Ove se ne ravvisi l'utilità, possono essere istituiti, con decreto del Ministro della marina mercantile, ulteriori elenchi di raccomandatari marittimi presso Camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura nel cui ambito territoriale abbia sede un compartimento marittimo su richiesta di queste ultime " ».

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1-*bis* nel testo proposto dall'onorevole relatore.

È approvato.

In relazione agli emendamenti introdotti nel testo, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « Modifiche della legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo ».

Poichè nessuno fa osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Concessione di un contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima e della stazione traghetto » (99), d'iniziativa dei senatori Abbadessa ed altri;

Contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima e della stazione traghetto » (966), d'iniziativa dei senatori De Giuseppe ed altri

(*Discussione e approvazione in un testo unificato*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima e della stazione traghetto », d'iniziativa dei senatori Abbadessa, Crollalanza e Nencioni, e del disegno di legge: « Contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima e della stazione traghetto », d'iniziativa dei senatori De Giuseppe, Miraglia e De Matteis.

Avverto gli onorevoli colleghi che, non facendosi osservazioni, si procederà alla discussione congiunta dei due disegni di legge, aventi un testo pressochè identico. Faccio presente, altresì, che sui due provvedimenti è pervenuto il parere della 5ª Commissione.

Prego il senatore Salerno di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, con legge n. 49 del 4 febbraio 1958 fu autorizzata la concessione di un contributo annuale massimo di lire 3 milioni al Consorzio del porto di Brindisi per la gestione della locale stazione marittima, ad integrazione delle modeste entrate relative alla subconcessione di locali a terzi.

Dal 1958 ad oggi si è verificato un imponente sviluppo del traffico, sono aumentate le esigenze e vi è stata anche una notevole lievitazione dei costi: basti pensare che le unità imbarcate e sbarcate sono passate dalle 64.190 del 1958 alle 400.000 attuali.

Alle maggiori spese il Consorzio in questione ha fatto sino ad ora fronte addebitando gli oneri di circa 25 milioni annui agli enti consorziati, i quali hanno dichiarato di non essere assolutamente più in grado di sostenere un impegno così consistente. Il Consorzio pertanto è propenso a rinunciare all'incarico di gestire la stazione marittima, ove, da oltre dieci anni, è stata realizzata anche una stazione terminale per traghetti.

La rinuncia da parte del Consorzio alla gestione in questione comporterebbe il passaggio delle spese relative a carico dello Stato.

Già nella VI legislatura i senatori Attaguile ed Agrimi, per venire incontro alle maggiori spese sostenute dal Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi, ebbero a presentare un disegno di legge che prevedeva l'adeguamento del contributo da concedere all'Ente; purtroppo, però, per la fine anticipata della legislatura, il provvedimento non venne esaminato.

Ora, con il disegno di legge n. 966 del 27 ottobre 1977 i senatori De Giuseppe, Miraglia e De Matteis e, precedentemente, con il disegno di legge n. 99 del 5 agosto 1976 i senatori Abbadessa, Crollalanza e Nencioni hanno riproposto al Parlamento la necessità che il contributo in favore del Consorzio del porto di Brindisi venga elevato a lire 25 milioni annui dalla somma di lire 3 milioni annui prevista nella legge n. 49 del 4 febbraio 1958. Entrambi i disegni di legge inoltre prevedono che il contributo in questione sia elevato a lire 50 milioni annui perchè il Consorzio possa provvedere anche alla gestione della stazione traghetto a partire dall'esercizio nel corso del quale tale gestione sarà affidata al Consorzio medesimo.

La Commissione bilancio, dopo aver esaminato i due disegni di legge oggi in esame, ha espresso parere favorevole al loro ulteriore corso, a condizione però che il contributo annuo sia fissato in lire 20 milioni

annui, anzichè 25, a partire dall'anno 1977. Inoltre ha chiesto la soppressione dell'articolo 2 che prevede appunto — come ho detto — l'elevazione del contributo a lire 50 milioni per la gestione della stazione traghetto.

L'articolo 1, pertanto, sulla base del parere formulato dalla 5ª Commissione, dovrebbe essere emendato come segue: « A partire dall'anno 1977 » (nel disegno di legge n. 99 peraltro era previsto che il contributo venisse erogato fin dal 1976) « la misura del contributo annuo disposto con legge 4 febbraio 1958, n. 49, da corrispondere al Consorzio del porto dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per la gestione della locale stazione marittima è elevato a 20 milioni ». L'articolo 2 dovrebbe essere soppresso e conseguentemente l'articolo 3 risulterebbe così modificato: « L'ammontare specifico dei contributi da erogare negli anni successivi, entro il limite di importo indicato nel precedente articolo 1, verrà stabilito annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, sulla base delle risultanze dell'anno precedente ». Ugualmente, l'articolo 4 dovrebbe essere formulato nel modo seguente: « All'onere di lire 17 milioni derivante dall'applicazione della presente legge negli anni finanziari 1977 e 1978 si provvede, rispettivamente, a carico e mediante riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per i medesimi anni finanziari. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Invito pertanto la Commissione a voler approvare i due disegni di legge in esame, in un testo unificato, con gli emendamenti proposti dalla Commissione bilancio.

Presidenza del Vice Presidente OTTAVIANI

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M O L A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, noi siamo favorevoli all'approvazione dei disegni di legge in esame, nonchè alle modifiche proposte dal senatore Salerno sulla base delle indicazioni date dalla 5ª Commissione. L'esigenza di dare i mezzi strettamente necessari per la gestione della stazione marittima e per l'attivazione e la gestione della stazione terminale per traghetti del porto di Brindisi è un'esigenza avvertita già da alcuni anni, tanto è vero che nella precedente legislatura era stato presentato — come peraltro ha ricordato lo stesso relatore — un disegno di legge dei senatori Attaguile ed Agrimi sulla stessa materia. Si tratta anche di una esigenza avvertita unanimemente, tanto è vero che in questa legislatura sono stati presentati e sono oggi al nostro esame due disegni di legge: uno, firmato unitariamente da colleghi dei Gruppi democratico cristiano, socialista e comunista, ed un altro, firmato da senatori del Movimento sociale italiano.

Vorrei però cogliere l'occasione per sottolineare che si tratta di un'esigenza non soltanto del porto di Brindisi, ma di una esigenza di diversi porti italiani. Difatti è in discussione alla Camera dei deputati un provvedimento di riforma generale della gestione dei porti, che dovrà regolamentare anche la questione del finanziamento della attività dei porti stessi. Io stesso in alcune occasioni (per ultima quella della discussione sul bilancio della Marina mercantile) ho sollecitato il Governo a presentare, fintanto che non sarà approvata la legge generale di riforma della gestione portuale, un disegno di legge che riguardasse la gestione di alcuni porti italiani, tra cui quello di Napoli. Poichè il Governo non ha ritenuto, almeno per il momento, di presentare un proprio provvedimento, sono stati presentati sia alla Camera che al Senato alcuni disegni di legge d'iniziativa parlamentare. Così, per quanto riguarda il finanziamento della gestione del Consorzio autonomo del porto di Napoli, sono stati presentati qui al Senato due disegni di legge (uno sottoscritto da me, dal collega Federici e da altri senatori comunisti, ed un altro firmato dal senatore democristiano Barbi). Al riguardo c'è una sollecitazione da parte del Consorzio autonomo

del porto di Napoli, da parte dei parlamentari napoletani e da parte della locale camera di commercio affinchè tale disegno di legge venga esaminato ed approvato al più presto possibile. Anzi, posso dire che nel corso di una riunione che si è svolta ieri mattina a Napoli è stata adottata la decisione di chiedere un incontro con il ministro del tesoro Stammati, con il Ministro della marina mercantile e con i presidenti delle due Commissioni competenti della Camera e del Senato per esporre le esigenze che premono perchè sia discussa ed approvata al più presto possibile una legge per il finanziamento del porto di Napoli.

Colgo quindi l'occasione per sollecitare — ripeto — e sottolineare la necessità di una discussione e di una approvazione rapida del disegno di legge che noi abbiamo presentato, auspicando nel contempo che, da parte del Parlamento, sia varata nei tempi brevi la legge generale di riforma della gestione dei porti.

Concludo questo mio intervento affermando che anche i disegni di legge in esame dovrebbero essere considerati provvedimenti transitori, in previsione del varo appunto della legge generale di riforma della gestione dei porti: questo peraltro dovrebbe, a mio avviso, risultare anche dal testo del provvedimento che andiamo ad approvare. Annuncio pertanto la presentazione di un emendamento tendente ad aggiungere all'articolo 1 del disegno di legge n. 966, dopo le parole « A partire dall'anno 1977 », le altre: « e fino all'entrata in vigore della legge di riforma generale sulla gestione dei porti ».

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* A me pare che l'emendamento proposto dal senatore Mola sia pleonastico; in effetti non ce n'è alcun bisogno.

M O L A . D'accordo; si tratta comunque di un modo per sottolineare la transitorietà del disegno di legge. Al riguardo vorrei fare osservare al senatore Salerno che quando approvammo quella che è diventata la legge n. 513, includemmo una norma sul canone sociale, una norma transitoria, che avrebbe dovuto avere efficacia « fino all'applicazione della legge sull'equo canone », di una legge cioè la cui discussione era appena iniziata in Senato e che infatti è stata approvata solo pochi giorni fa ed ora è all'esame della Camera dei deputati. Ad ogni modo non ne faccio una questione di fondo; l'importante infatti è che risulti dalla odierna discussione sui disegni di legge in esame l'esigenza di varare al più presto una legge di riforma generale della gestione dei porti che preveda anche la regolamentazione del finanziamento degli enti portuali, nonchè l'esigenza che il problema del finanziamento delle attività dei porti non sia risolto in maniera disarticolata, con un provvedimento singolo per i vari porti, ma venga finalmente approvata — ripeto — una legge generale che regolamenti tutta la materia del finanziamento delle attività portuali.

B A U S I . A me sembra che le osservazioni conclusive testè fatte dal senatore Mola siano quanto mai proprie. In effetti la preoccupazione che abbiamo quando ci troviamo di fronte a provvedimenti come quelli in esame è appunto quella di dar vita ad una serie di reazioni a catena che possono, nella loro casualità, determinare dei presupposti che domani potrebbero rendere più difficile una sistemazione generale, organica e razionale dell'intera materia.

Ciò detto, mi sembra di dover osservare che l'episodio del provvedimento attualmente in esame e concernente il porto di Brindisi presenti caratteristiche tali da poter effettivamente considerare in modo positivo una forma di intervento quale quella prevista dal provvedimento stesso, anche nei limiti imposti in sede di 5ª Commissione e nonostante che le riduzioni apportate siano notevoli; particolarmente se si tiene conto dei dati fornitici dal relatore, che ci sembrano particolarmente significativi, cioè una moltiplicazione in pochi anni di circa otto volte del traffico cui fa fronte il porto di Brindisi e la revisione, che ha già trovato attuazione concreta in modo sensibile, del *terminal* dei traghetti, che ormai assolve ad un servizio di notevole entità, intensità ed

interesse, anche sotto il profilo di economia generale, visto al di là del sistema portuale.

Perciò, per un verso, credo si debba apprezzare il disegno di legge n. 966 quale ci è stato presentato, e, dall'altro, essere d'accordo col collega Mola sull'opportunità che rimanga il segno, negli atti della nostra Commissione, dell'impegno per una soluzione organica del problema.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Sono senz'altro d'accordo con l'orientamento emerso dalla discussione, perchè i problemi di tutti i porti siano esaminati al più presto in modo organico. Vorrei pregare però il collega Mola di non insistere sull'emendamento preannunciato, perchè mi sembra pleonastico: quando sarà varata la legislazione organica sulla materia, le presenti norme non saranno, evidentemente, più in vigore.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* L'esigenza dell'aumento del contributo al porto di Brindisi è condivisa anche dal Governo, che fa proprie le motivazioni del relatore e che esprime quindi avviso favorevole al disegno di legge numero 966.

P R E S I D E N T E . Il senatore Mola intende insistere sull'emendamento preannunciato?

M O L A . Non presenterò l'emendamento preannunciato, poichè mi sembra che sia il collega Bausi sia il relatore abbiano colto lo spirito del problema da me sollevato.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora all'esame degli articoli. Propongo di adottare come testo base il disegno di legge n. 966.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Do pertanto lettura dell'articolo 1 del predetto disegno di legge:

Art. 1.

A partire dall'anno 1977 la misura del contributo annuo disposto con legge 4 febbraio 1958, n. 49, da corrispondere al Consorzio del porto dell'ASI di Brindisi per la gestione della locale stazione marittima è elevato a 25 milioni.

La Commissione bilancio ha proposto un emendamento tendente a sostituire, nell'ultimo comma, la parola « 25 » con l'altra: « 20 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 2.

Il contributo di cui all'articolo 1 viene elevato a lire 50.000.000 annui per provvedere anche alla gestione della stazione traghetto a partire dall'esercizio nel corso del quale tale gestione sarà affidata al Consorzio medesimo.

La Commissione bilancio ha proposto un emendamento tendente alla soppressione dell'intero articolo.

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti il mantenimento dell'articolo predetto.

Non è approvato.

Art. 3.

L'ammontare concreto dei contributi da erogare negli anni successivi, entro i limiti degli importi rispettivamente specificati nei precedenti articoli 1 e 2, verrà stabilito di anno in anno con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello

del tesoro, sulla base delle risultanze dell'anno precedente.

La Commissione bilancio, come conseguenza della soppressione dell'articolo 2, propone un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo 3 con il seguente:

« L'ammontare specifico dei contributi da erogare negli anni successivi, entro il limite d'importo indicato nel precedente articolo 1, verrà stabilito annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, sulla base delle risultanze dell'anno precedente ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 4.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'esercizio 1977 si provvederà con il fondo speciale previsto sul bilancio del Ministero del tesoro e per gli esercizi successivi con stanziamenti nei bilanci del Ministero della marina mercantile.

La Commissione bilancio propone un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

« All'onere di lire 17 milioni derivante dall'applicazione della presente legge negli anni finanziari 1977 e 1978 si provvede rispettivamente a carico e mediante riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per i medesimi anni finanziari.

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Propongo che, a seguito degli emendamenti approvati, il nuovo testo prenda il seguente titolo: « Concessione di un contributo annuo al Consorzio del porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi per le spese di gestione della stazione marittima ».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ora ai voti nel complesso il disegno di legge che, in seguito alle deliberazioni adottate, risulta dall'unificazione dei disegni di legge n. 99 e n. 966.

È approvato.

La seduta termina alle ore 14,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI