

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

38° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 AGOSTO 1982

Presidenza del Presidente VINCELLI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

« Modifiche ed integrazioni alla legge 1° marzo 1968, n. 173, già modificata e integrata con le leggi 14 luglio 1971, n. 535, e 17 dicembre 1971, n. 1157, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Savona » (1851), d'iniziativa dei senatori Urbani ed altri

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . .	Pag. 247, 248, 249 e <i>passim</i>
GUSSO (DC), relatore alla Commissione .	248, 249 251 e <i>passim</i>
LIBERTINI (PCI)	249
MASCIADRI (PSI)	249
MORANDI (PCI)	248, 249, 251 e <i>passim</i>
PATRIARCA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	249, 250, 251 e <i>passim</i>

I lavori hanno inizio alle ore 9,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche ed integrazioni alla legge 1° marzo 1968, n. 173, già modificata e integrata con le leggi 14 luglio 1971, n. 535, e 17 dicembre 1971, n. 1157, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Savona » (1851), d'iniziativa dei senatori Urbani ed altri

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 1° marzo 1968, n. 173, già modificata e integrata con le leggi 14 luglio 1971, n. 535, e 17 dicembre 1971, n. 1157, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Savona », d'iniziativa dei senatori Urbani, Cipellini ed Amadeo.

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

G U S S O, *relatore alla Commissione*.
Va premesso che dispiace dover discutere di modifiche, sia pure parziali, a leggi istitutive di enti portuali, in quanto sarebbe stato più congruo discutere invece di una riforma generale dell'assetto portuale del nostro Paese. Risulta che presso il Ministero si stanno elaborando provvedimenti in questa direzione; tuttavia, poichè credo che tali provvedimenti avranno un lungo *iter*, mi sembra che l'unica strada da percorrere per il momento sia quella di ritocchi sia pure parziali dei provvedimenti in atto.

Voglio qui ricordare che non molti anni fa, nel 1978, in applicazione dei provvedimenti conseguenti al Trattato di Osimo si procedette per l'Ente autonomo del porto di Trieste ad alcuni ritocchi della legge istitutiva. Quindi, quella che oggi percorriamo non è una strada che non abbia precedenti. Nel merito, credo che vi sia poco da dire in quanto il disegno di legge è piuttosto chiaro e la relazione che lo accompagna chiarisce ulteriormente le disposizioni che vengono proposte. Mi limiterò, pertanto, a riassumere quelle che ritengo siano le disposizioni principali.

Mi sembra che la più importante sia quella dell'articolo 2, che prevede la possibilità da parte dell'Ente di esprimere parere vincolante sulle tariffe dei servizi non rientranti nella competenza dell'Ente stesso, ma che comportino comunque oneri a carico della utenza. Il problema investe la parola « vincolante », sulla quale si potrà meditare maggiormente più avanti.

Altro punto abbastanza importante è l'articolo 3 che riguarda il metodo di correzione della tassa di alcune tariffe, che sono però accertate e riscosse dalla dogana. Gli altri articoli concernono le questioni relative alle competenze da attribuire al Presidente, anzi i valori maggiori per i quali il Presidente ha competenza, oppure riguardano la composizione del Consiglio di amministrazione. Cose, queste, sulle quali non mi trattengo anche perchè nella relazione sono sufficientemente chiarite.

Anche l'articolo 8 si muove in questa direzione, sia per quanto riguarda i maggiori valori monetari di competenza del Consiglio di

amministrazione, sia per quanto riguarda le spese vere e proprie, l'appalto dei lavori.

Mi sembra in definitiva di aver detto quello che doveva dirsi. Resta il problema di un emendamento che è stato proposto dal senatore Urbani e che riguarda la possibilità da parte del Consiglio di amministrazione di applicare una tassa sul movimento passeggeri, a somiglianza di quanto avviene in altri porti. Tale norma non era prevista nella legge istitutiva dell'Ente portuale di Savona in quanto allora non c'era un movimento passeggeri; ma mi si dice che un movimento del genere comincia a notarsi per cui, forse, non è male che venga applicata una tassa, la cui misura sia determinata dal Consiglio di amministrazione. In questo senso, pertanto, si dovrebbe aggiungere all'inizio dell'articolo 3 un comma del seguente tenore: « Al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° marzo 1968, n. 173, è aggiunto il seguente punto: " 12) una tassa sul movimento passeggeri la cui misura sarà determinata dal Consiglio di amministrazione " ».

Per quanto riguarda, invece, l'articolo 2 del disegno di legge, cioè la possibilità per l'Ente portuale di Savona di esprimere parere vincolante sulle tariffe dei servizi non rientranti nella competenza dell'Ente, ma che comportino comunque oneri a carico della utenza, c'è un parere della Commissione bilancio il quale dice che tale proposta non sembra corrispondere alla tutela delle prerogative degli organismi operanti nel settore.

Ora, io non sono in grado di esprimere un giudizio su questo particolare aspetto, ma mi sembra che la proposta contenuta nell'articolo 2 debba essere accolta. Perciò concludo proponendo l'approvazione del disegno di legge così com'è (salvo il diverso avviso del Governo), con l'emendamento all'articolo 3 per quanto riguarda la tassa sul movimento passeggeri.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il senatore Gusso e dichiaro aperta la discussione generale.

M O R A N D I. Innanzitutto desidero ringraziare il senatore Gusso per la sua re-

8^a COMMISSIONE

38° RESOCONTO STEN. (5 agosto 1982)

lazione, scusandomi se, non essendo presente il senatore Urbani, cercherò di sostituirlo per quanto mi è possibile.

Condivido nel discorso del relatore due considerazioni. La prima è che le modifiche proposte attraverso l'articolato del disegno di legge non alterano la situazione della normativa complessiva che attiene a questa materia. La seconda considerazione è che, se ho ben capito, in attesa di una soluzione più organica e generale della situazione dei porti, l'adeguamento predisposto da questo disegno di legge consente di far compiere i necessari passi avanti all'Ente portuale di Savona in relazione anche alle nuove esigenze che si sono determinate. E in questa direzione mi pare che s'inserisca anche la proposta del senatore Urbani (condivisa dal relatore) perchè il Consiglio di amministrazione possa applicare una tassa sul movimento passeggeri.

Sull'articolo 2 il relatore ha richiamato il parere formulato dalla Commissione bilancio, che, se ho ben capito, non è così tassativamente contrario come da una prima lettura potrebbe sembrare.

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È contrario nettamente il Governo!

M O R A N D I . Aspetto allora con interesse di conoscere le motivazioni che il rappresentante del Governo vorrà darci, perchè, per quanto riguarda il parere della Commissione bilancio che mi pare assai sfumato, ritengo che non sia vincolante e che, così come si è fatto in altre occasioni, la Commissione sarebbe in grado — stante anche il parere del relatore — eventualmente di non tenerne conto.

M A S C I A D R U . Ringrazio anch'io il relatore per la sua esposizione. Le modifiche ed integrazioni che qui vengono proposte non mi pare che siano fondamentali. Non si tratta di istituire un nuovo ente portuale, ma di modifiche ed integrazioni sulla base di una esperienza che ormai dovrebbe essere stata acquisita sino in fondo.

D'altra parte, il Gruppo socialista è interessato al sistema portuale dell'Alto Tirre-

no, che investe porti certamente in concorrenza anche con gli altri porti del Mediterraneo.

La domanda è la seguente: si parla di prospettive di sviluppo. Esistono prospettive di sviluppo? Quale è stato il movimento del porto di Savona negli ultimi anni? È aumentato rispetto agli anni precedenti, oppure c'è stata una stagnazione? Queste sono le domande che rivolgo all'onorevole Sottosegretario nell'esprimere il voto favorevole del Gruppo socialista.

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

G U S S O , *relatore alla Commissione*. Mi pare che non ci sia molto da replicare. Non ho qui i dati dell'andamento del traffico del porto di Savona negli ultimi anni, ma mi pare di ricordare che non sono dati negativi, anzi sono piuttosto positivi. È uno dei pochi porti retti da un ente portuale che funziona abbastanza bene, contrariamente a quanto accade a Genova, Napoli, Venezia e Trieste, in cui i porti funzionano decisamente male. Non dico che tutta la responsabilità del loro andamento negativo sia attribuibile al fatto che sono retti da enti portuali, ma credo che almeno una parte della responsabilità derivi da questo.

Non apro qui la polemica con le compagnie portuali, alle quali attribuisco la maggior parte delle responsabilità del cattivo funzionamento del sistema portuale italiano.

L I B E R T I N I . Anche perchè ci sarebbe poi da spiegare la situazione del porto di Livorno.

G U S S O , *relatore alla Commissione*. È soltanto una questione di titolarità del potere. Siccome le compagnie portuali hanno molto potere a Livorno, il porto funziona bene, contrariamente a quanto accade a Genova proprio perchè tale potere è minore. Questo è veramente immorale.

Entrando nel merito, mi sembra che il problema (ammetto che i pareri possono essere discordi ed il Governo ha già prean-

nunciato il suo parere contrario) sia se attribuire o meno all'Ente portuale savonese la possibilità di esprimere un parere vincolante. La questione non investe l'espressione del parere, ma se questo debba essere vincolante o meno. Vincolante su che cosa? Non su tariffe di competenza dell'ente, ma su tariffe che sono di competenza del Ministero. Vediamo alcune di queste tariffe di competenza ministeriale: ad esempio, il pilotaggio, cioè il costo dei piloti per fare entrare ed uscire le navi dal porto. Questa è una tariffa la cui determinazione spetta al Ministero della marina mercantile. Altro esempio è quello dei costi di rimorchio, cioè i rimorchiatori, oppure quello dell'ormeggio, per non parlare di esempi minori.

Mi sono posto il problema del perchè si debba attribuire all'Ente savonese la possibilità di esprimere un parere vincolante. La prima risposta, signor Sottosegretario, dovrebbe riguardare il fatto che si tratta di tariffe di stretta competenza dell'ente portuale. In questo caso, perchè devono essere stabilite dall'alto?

Ogni porto ha problemi di pilotaggio, di ormeggio, di rimorchio che sono diversi uno dall'altro. Un conto è fare entrare ed uscire le navi dal porto di Genova; un altro conto è far entrare ed uscire le navi dal porto di Venezia, in quanto si tratta di situazioni ambientali, tecniche, fondali e di segnalamento — cioè tutta una serie di condizionamenti — in base alle quali le tariffe devono essere diverse una dall'altra.

Perciò, concordo con il disegno di legge circa il fatto che se l'Ente deve esprimere un parere questo deve essere vincolante. Non voglio adombrare sospetti su nessuno, ma non vorrei che si arrivasse in sede ministeriale a recepire acriticamente nella sostanza le proposte di coloro che esprimono questo parere come purtroppo è già avvenuto nel passato. Cito il caso dei rimorchiatori di Venezia, che proprio in questi giorni hanno chiesto un aumento del 45 per cento del costo del rimorchio.

Può darsi che la dizione del disegno di legge non sia perfetta; comunque è necessario trovare un temperamento tra una decisione autoritativa in sede ministeriale ed un parere in sede locale. È questa la

ragione per cui credo si debba prestare attenzione all'articolo 2 di questo disegno di legge.

Mi viene riferito, ma non ho potuto accertarlo, che questa possibilità prevista nel disegno di legge esiste per il porto di Trieste. Se esiste per Trieste, non capisco perchè non debba esistere per gli altri porti. Il porto di Trieste ha avuto questa possibilità in conseguenza della serie di decreti-delegati provenienti dal Trattato di Osimo. Sembrò utile che il porto di Trieste avesse la possibilità non solo di esprimere un parere, ma di stabilire la tariffa anche per quelle parti che sono di competenza ministeriale.

Per questi motivi, salvo che il rappresentante del Governo non mi convinca del contrario, insisto sull'approvazione del disegno di legge con l'emendamento che ho illustrato.

P A T R I A R C A, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Desidero anzitutto sottolineare quanto ha riferito in premessa il relatore. Il Governo ha alcune perplessità nel portare avanti questo disegno di legge, anche perchè più volte è stato richiamato, anche in sede parlamentare, sulla necessità di evitare ritocchi di carattere formale che attengono alla gestione dei porti, in attesa di una più generale riforma delle gestioni portuali che è ormai imminente. Questa volta il Governo avrebbe dovuto rovesciare il richiamo ai presentatori del disegno di legge, dato che la portata delle modifiche è puramente parziale. Si tratta, come è stato rilevato, di alcuni ritocchi ed adeguamenti di competenze.

Il Governo ritiene, comunque, che il disegno di legge vada portato avanti, però pensa che se si dovesse accettare la dizione dell'articolo 2 così come proposta dai presentatori del disegno di legge andremmo veramente a scalfire uno dei cardini della riforma delle gestioni. L'anticipare parzialmente una parte di tale riforma solamente per il porto di Savona-Vado sarebbe certamente uno squilibrare il disegno generale che è in preparazione.

Per quanto attiene specificatamente al merito dell'articolo 2, il Governo fa rilevare

che questa norma darebbe vita ad una ingerenza estremamente accentuata dell'ente sulle competenze dell'amministrazione centrale e periferica della Marina mercantile.

Il Governo, in ogni caso, sarebbe favorevole alla modifica della dizione « parere vincolante » in « parere obbligatorio », perchè il parere vincolante toglie al potere centrale qualunque potestà di intervento in ordine alla determinazione delle tariffe, per cui ci sarebbe un potere decisionale concorrente che altererebbe complessivamente l'equilibrio in una materia dove vi è conflittualità di inestressi.

Se l'ente deve tutelare gli interessi dell'utenza, il Ministero deve equilibrare anche altri interessi che sono in campo, che sono stati giustamente richiamati dal senatore Gusso e che si riferiscono sia ai problemi dei rimorchiatori che a quelli degli ormeggiatori e degli altri servizi strutturati all'interno della realtà portuale.

Come ho detto prima, il Governo potrebbe ritirare il proprio parere negativo se si modificasse la dizione parlando di parere « obbligatorio » anzichè « vincolante ».

È stato detto dal senatore Gusso che per il porto di Trieste si è determinata una variazione in questa materia. Egli giustamente ha detto che non ha elementi per confermare questa sua affermazione. D'altra parte, il Governo, in presenza anche di un appunto redatto dai propri uffici legislativi, ritiene invece che l'introduzione di questa modifica creerebbe certamente una posizione di privilegio per il solo Ente portuale di Savona, che risulterebbe oltretutto in concorrenza con gli altri enti portuali del bacino dell'Alto Tirreno.

Non ho elementi sufficienti per poter confermare che per Trieste si sia effettivamente introdotta questa modifica. Il senatore Gusso ha spiegato che, qualora sussistesse questa particolare situazione, la *ratio* atterrebbe alla specificità complessiva della situazione di Trieste. Ritengo, come ho già detto, che questa norma determinerebbe una posizione di effettivo privilegio e di sperequazione rispetto a tutte le altre realtà portuali in un settore dove, come voi stessi avete rilevato, le sperequazioni sono già fortemente accentuate.

Si impone ormai drammaticamente una riconsiderazione generale dei soggetti interessati all'attività portuale, riconsiderazione che attiene anche alla particolare situazione delle compagnie portuali che in questi giorni darà luogo a gravi disagi, se si tiene conto che sono in corso presso il Ministero della marina mercantile una serie di riunioni con i sindacati e con i responsabili della gestione del Fondo lavoratori portuali per un necessario adeguamento di questo Fondo che, nel corso degli ultimi esercizi, ha presentato un *deficit* di oltre 47 miliardi. Questo *deficit* non può essere risanato dall'erario, attesa anche la natura privatistica del Fondo stesso, per cui sono in corso una serie di discussioni con l'utenza portuale, con i competenti organi del Ministero e con i sindacati per trovare i mezzi necessari, anche di carattere giuridico, onde fronteggiare la drammatica situazione del gravissimo *deficit*, che investe poi il comportamento complessivo della maggior parte delle compagnie portuali esistenti nel nostro Paese.

G U S S O , *relatore alla Commissione*. Bisognerebbe curare le condizioni affinché il traffico aumenti; in questo caso aumenterebbero anche i soldi destinati al Fondo.

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Intanto, aumentando le tariffe per adeguare il Fondo diminuisce il traffico; ma diminuendo il traffico il Fondo deve intervenire maggiormente. È come il cane che si morde la coda!

Si tratta di un problema enorme che stiamo cercando di affrontare in questi giorni e che rappresenta una spinta risolutiva, questa volta, per risolvere con coraggio e determinazione tutto il più complesso problema delle gestioni portuali del nostro Paese.

M O R A N D I . Debbo dire con estrema chiarezza che da quando sono entrato a far parte di questa Commissione ho sempre sentito parlare di imminente presentazione della riforma delle gestioni portuali. Ora, siccome anche il relatore, ritenendo improprorabile questa imminente presentazione, ha

8ª COMMISSIONE

38° RESOCONTO STEN. (5 agosto 1982)

sviluppato un ragionamento ed è giunto ad una logica conclusione e siccome mi è sembrato che lo stesso rappresentante del Governo non ne fosse così sicuro perchè ha parlato di fasi preparatorie, eccetera, penso che il Parlamento non dovrebbe avere perplessità nell'esprimersi a favore di una situazione che ha tutte le caratteristiche di poter funzionare meglio in attesa della imminente riforma.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

L'Ente autonomo del porto di Savona costituito con legge 1° marzo 1968, n. 173, in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte istituito con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 dicembre 1947, n. 1697, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, è denominato « Ente autonomo del porto di Savona-Vado ».

E approvato.

Art. 2.

Al punto 14) dell'articolo 3 della legge 1° marzo 1968, n. 173, come modificato dall'articolo 2 della legge 14 luglio 1971, n. 535, e dall'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1157, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ed in particolare esprimere parere vincolante sulle tariffe dei servizi non rientranti nella competenza dell'Ente, ma che comportino, comunque, oneri a carico dell'utenza ».

A questo articolo è stato presentato dal Governo un emendamento tendente a sostituire la parola « vincolante » con l'altra « obbligatorio ».

M O R A N D I . Il rappresentante del Governo ha fatto presente, con argomenti che secondo me non sono convincenti, che il Governo stesso è disponibile ad accettare il parere obbligatorio anzichè il parere vincolante.

Ora, a prescindere dai precedenti per il porto di Trieste ai quali ha fatto riferimen-

to il relatore e che mi sono stati confermati dallo stesso senatore Ubbani (il quale certamente si sarà documentato anche per far fronte ad obiezioni di questo tipo), vi sono argomenti che dimostrano che inevitabilmente, in attesa della imminente riforma, si è determinata una situazione che ha creato condizioni obiettivamente diverse nelle gestioni dei porti. Perciò insisto sul mantenimento della dizione « vincolante », facendo mie le argomentazioni del relatore.

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Per la verità avrei dovuto esprimere parere contrario al provvedimento; ma tenendo conto della pregnanza delle argomentazioni ho proposto la dizione « obbligatorio ».

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Mi trovo ovviamente in imbarazzo facendo parte della maggioranza dalla quale si è sempre condizionati. Tuttavia sono contrario alla proposta del Governo, innanzitutto perchè la possibilità di regolamentare le tariffe all'interno dei porti è un'antica aspirazione di tutti gli enti portuali. Se facesse un'indagine sulla situazione tariffaria dei 7-8 porti retti da enti portuali, credo che troveremmo condizioni diverse l'una dall'altra, perchè in alcuni porti le tariffe sono regolate dal Consiglio di amministrazione, in altri non lo sono. Quindi, una unificazione in questa materia rappresenta un'antica aspirazione degli enti portuali.

Debbo aggiungere, peraltro, che la proposta contenuta nell'articolo 2 non prevede la possibilità per l'ente di regolamentare le tariffe oggi determinate dal Ministero della marina mercantile, bensì di esprimere un parere. Il problema, quindi, è se tale parere debba essere vincolante o meno. Io sono sempre convinto che debba essere vincolante; ma mi trovo in imbarazzo nel mantenere questa posizione, per cui mi rimetto alla Commissione per quanto riguarda l'emendamento proposto dal Governo.

P R E S I D E N T E . A questo punto vorrei chiedere al rappresentante del Governo se intende ritirare l'emendamento.

8ª COMMISSIONE

38° RESOCONTO STEN. (5 agosto 1982)

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Lo ritiro, ribadendo il parere contrario del Governo e rimettendomi alla Commissione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Art. 3.

L'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 1° marzo 1968, n. 173, è sostituito dal seguente:

« I proventi di cui ai punti 9), 10) e 11) sono accertati e riscossi a cura dell'amministrazione della dogana al netto, per quanto riguarda i punti 10) e 11), delle spese di esazione da versare all'erario ».

Il relatore ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, all'inizio dell'articolo 3, il seguente comma: « Al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° marzo 1968, n. 173, è aggiunto il seguente punto: "12) una tassa sul movimento passeggeri la cui misura sarà determinata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente" ».

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3 nel suo insieme, con l'emendamento testé accolto.

È approvato.

Art. 4.

Al primo comma dell'articolo 7 della legge 1° marzo 1968, n. 173, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; provvede, inoltre, nei

limiti di bilancio, alle spese indifferibili di ordinaria amministrazione sino a lire 10 milioni sottoponendole alla ratifica del comitato direttivo nella riunione successiva ».

È approvato.

Art. 5.

All'articolo 8, primo comma, della legge 1° marzo 1968, n. 173,

dopo il punto 5) è inserito il seguente:

« 5-bis) un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica; »;

dopo il punto 10) è inserito il seguente:

« 10-bis) il sindaco di Bergeggi o un suo delegato; »;

il punto 12) è sostituito dal seguente:

« 12) i presidenti delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Cuneo, Savona e Torino o, rispettivamente, un loro delegato ».

Il secondo comma del medesimo articolo 8 è sostituito dal seguente:

« I rappresentanti di cui ai punti 3), 4), 5) e 5-bis) devono essere designati dai rispettivi Ministri e scelti tra funzionari di qualifica non inferiore a primo dirigente o equiparata ».

È approvato.

Art. 6.

All'articolo 9 della legge 1° marzo 1968, n. 173, è aggiunto in fine il seguente punto:

« 9) esprime altresì i pareri di cui al punto 14) dell'articolo 3. ».

È approvato.

Art. 7.

Il punto 5) dell'articolo 10 della legge 1° marzo 1968, n. 173, è sostituito dal seguente:

« 5) il presidente della Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Savona o un suo delegato ».

8ª COMMISSIONE

38° RESOCONTO STEN. (5 agosto 1982)

Allo stesso articolo 10, dopo il punto 6) è aggiunto il seguente:

« 6-bis) il sindaco di Vado Ligure o un suo delegato; ».

È approvato.

Art. 8.

Il punto 4) dell'articolo 11 della legge 1º marzo 1968, n. 173, è sostituito dal seguente:

« 4) delibera, nei limiti del bilancio, sulle spese di importo fino a lire 50 milioni »;

il punto 8) dello stesso articolo 11 è sostituito dal seguente:

« 8) autorizza il presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui compromessi e sulle transazioni, sui provvedimenti arbitrari e sulla nomina dei relativi arbitri, nonché sulle controversie con altre amministrazioni, entro il limite di valore di lire 50 milioni indicato al precedente punto 4) »;

il punto 9) del medesimo articolo è sostituito dal seguente:

« 9) delibera sui progetti dei lavori e sulle modalità e sull'ordine della loro esecuzione, quando la relativa spesa non ecceda l'importo di lire 500 milioni e si provveda con asta pubblica o licitazione privata od appalto concorso, ovvero l'importo di lire 150 milioni e si provveda a trattativa privata od in economia ».

È approvato.

Art. 9.

Il primo comma dell'articolo 12 della legge 1º marzo 1968, n. 173, è sostituito dal seguente:

« Il consiglio d'amministrazione si riunisce, in sessione ordinaria, almeno tre volte l'anno e può essere convocato, in via straordinaria, su iniziativa del presidente o di almeno un terzo dei componenti ».

Il secondo comma dello stesso articolo 12 è sostituito dal seguente:

« Il comitato direttivo si riunisce, in seduta ordinaria, di norma una volta al mese su convocazione del presidente e, in via straordinaria, ogni qual volta egli lo ritenga opportuno; o su iniziativa di almeno un terzo dei suoi componenti ».

È approvato.

Art. 10.

Il primo comma dell'articolo 21 della legge 1º marzo 1968, n. 173, è sostituito dal seguente:

« All'espletamento dei compiti di cui ai punti 4) e 5) dell'articolo 3, l'Ente può chiedere che siano preposti, nel limite di due unità, impiegati della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile, di qualifica non superiore a primo dirigente, che saranno collocati fuori ruolo, ovvero ufficiali di porto, di grado non superiore a capitano di vascello, che saranno collocati in soprannumero all'organico dei rispettivi quadri, applicando i criteri previsti dall'articolo 46 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 ».

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

L I B E R T I N I . Nel dichiarare il voto favorevole del Gruppo comunista ringrazio il relatore per il modo costruttivo con cui ha portato avanti la discussione ed esprimo un apprezzamento nei confronti dell'atteggiamento del Governo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel testo modificato nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,20.