

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

32.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 DICEMBRE 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PICCINELLI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):		SERRENTINO e QUILLERI: Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno (1435)	475
Istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1167)	464	PRESIDENTE	475, 477, 478, 479
PRESIDENTE	464, 472, 473, 475	BAGHINO	476, 477, 479
ALESSANDRINI	469	CERAVOLO	477
BAGHINO	468	FOSCARINI	476, 479
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	474	MERLI, <i>Relatore</i>	475, 476, 477
CIACCI	464	PICCINELLI	477
GUGLIELMINO	470	SPINELLI	477
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i>	464, 473	VENTURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	478, 479
PANI	472	Sull'ordine dei lavori:	
PICCINELLI	466	BAGHINO	480
POLI	471	Votazione segreta:	
VENTURINI	471	PRESIDENTE	479
Disegno e proposte di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):			
Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (2512);			
MERLI ed altri: Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni per l'esercizio del credito navale (1046);			

La seduta comincia alle 10,50.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada (1167).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il gruppo di lavoro istituito dopo la discussione sulle linee generali avvenuta sul provvedimento al nostro esame, ha elaborato un testo che è stato sottoposto, per la seconda volta, al parere della Commissione affari costituzionali, la quale lo ha ripreso in esame nella mattinata e nel tardo pomeriggio di ieri.

In Commissione affari costituzionali è stato esposto il punto di vista del relatore, il quale ha sostenuto la tesi della costituzionalità del nuovo testo del provvedimento, che recepisce altresì il contenuto degli altri provvedimenti sull'autotrasporto e ha dato atto che il gruppo di lavoro aveva recepito le osservazioni dello stesso relatore e di altri membri della Commissione. Si è sospesa quindi la seduta dopo un intervento di un membro del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale. I lavori sono stati ripresi nella tarda serata, poiché le votazioni in Assemblea, succedutesi fino alle 19,30, hanno impedito alla Commissione di potersi riunire alle 18. Vi è stato l'impegno di terminare i lavori entro le ore 20, così che la discussione è durata soltanto mezz'ora. Vi sono stati interventi su questioni regolamentari, quindi la replica del relatore e la riserva del presidente della Commissione di decidere in merito. Nel frattempo però lo stesso relatore, riprendendo il discorso iniziato la mattina, entrava nel merito circa l'obiezione di fondo, già avanzata l'altra volta, per quanto riguardava la costituzionalità del provvedimento.

Questi i fatti su cui mi correva l'obbligo di informare la Commissione.

Al punto in cui siamo, bisognerà attendere che la Commissione affari costituzionali esprima il suo parere, che è vincolante. Se esso sarà favorevole, potremo proseguire nella discussione del disegno di legge in sede legislativa. In caso contrario, dovremo procedere in sede referente per le parti di esso che recepiscono i progetti di legge nn. 1165 e 1166.

CIACCI. Mi corre l'obbligo di puntualizzare la nostra posizione in merito a questi

provvedimenti che riguardano l'autotrasporto.

Innanzitutto vorrei riprendere quanto brevemente ha detto l'onorevole Lombardi circa le posizioni emerse in seno alla Commissione affari costituzionali. L'onorevole Lombardi ha affermato che il relatore di quella Commissione avrebbe espresso parere favorevole perché il nostro gruppo di lavoro avrebbe recepito le precedenti osservazioni della Commissione affari costituzionali, mentre a me, che faccio parte del gruppo di lavoro, questo non risulta. Non mi risulta, cioè, che il gruppo di lavoro abbia recepito le osservazioni della Commissione affari costituzionali, le quali sostanzialmente erano contrarie all'albo, sia pure con diverse motivazioni.

Sempre a proposito di quanto dichiarato dall'onorevole Lombardi sui lavori della Commissione affari costituzionali, debbo rilevare che i dettagli qui riferiti sono probabilmente riferiti a titolo personale, non ufficialmente, perché, per quanto ne so io, gli orientamenti emersi in quella sede sarebbero stati molto diversi. A me risulta, per esempio, che i vari gruppi sarebbero contrari alla istituzione dell'albo. Dico questo perché il relatore si è un po' avventurato sui pareri, espressi o non espressi, dalla Commissione affari costituzionali, riferendo cose un po' nebulose.

Sempre a proposito di quanto ha affermato il relatore, è chiaro che bisogna attendere il parere della I Commissione per potere procedere.

Detto questo, vorrei innanzitutto puntualizzare che noi avevamo proposto l'unificazione dei tre noti provvedimenti, facendo risultare quello sulla disciplina dell'autotrasporto di cose e quello sull'albo come emendamenti al disegno di legge sulle tariffe a forcilla. Avevamo fatto questa proposta per accelerare i lavori sia del gruppo di lavoro, sia della Commissione in sede legislativa.

Avevamo anche espresso alcune riserve — e lo ricordo appunto perché resti agli atti della Commissione — nel caso in cui lo spirito della relazione Belci non fosse stato recepito nel nuovo testo del gruppo di lavoro. Per noi, infatti, quella relazione non è — come si usa dire — acqua fresca, anche se si rimprovera all'onorevole Belci di aver fatto una relazione teorica, non calata nel merito dell'articolato. Ad ogni modo, ripeto, per noi acqua fresca non era e non è, visto che contiene indicazioni molto precise, che condividiamo.

È poi accaduto che il gruppo di lavoro ha lavorato a ritmo serrato — e di questo diamo atto all'onorevole Lombardi e all'onorevole Piccinelli — ma ha alla fine approvato a mag-

gioranza un testo che noi in larga parte non condividiamo, soprattutto per quanto concerne l'albo.

Ci eravamo così ripromessi di presentare emendamenti: oggi li abbiamo presentati e posso anche dire che sono molti, perché riguardano tutta la parte del disegno di legge che si occupa dell'albo e molte altre parti formalmente legate a questa.

Al momento attuale il nostro atteggiamento è di attesa, nel senso che valuteremo, sulla base della posizione assunta dalla maggioranza nei confronti dei nostri emendamenti, l'opportunità di mantenere o ritirare l'assenso alla sede legislativa. Né si può sostenere che questa nostra posizione non sia coerente.

Le ragioni della nostra contrarietà all'albo sono talmente note che non vi è nessun bisogno che io le ripeta in questa sede. Del resto, anche la I Commissione affari costituzionali ha definito anticostituzionale il testo originario del provvedimento, in quanto limitativo della libertà dei cittadini sancita chiaramente dalla Costituzione.

Siamo oggi in attesa di un nuovo parere della I Commissione sul testo predisposto dal gruppo di lavoro. Visto però che in pratica i due testi sono praticamente identici, non ci sembra possibile che il parere possa essere diverso. Comunque vedremo.

Circa la storia dei vari provvedimenti in esame, vorrei ricordare che il gruppo del partito comunista è sempre stato favorevole ad una disciplina dell'autotrasporto di cose ed anche al sistema delle tariffe a forcilla, salvo osservazioni del tutto marginali. Nel contempo, però, il nostro gruppo è sempre stato decisamente contrario alla istituzione dell'albo: se qualcuno può aver capito che noi ne facessimo soltanto una questione nominalistica (nel senso di sostituire la parola « albo » con la parola « registro »), si è sbagliato, perché più volte abbiamo chiarito che cosa in realtà intendiamo quando parliamo di registro.

Va inoltre rilevato che negli ultimi tempi sono state presentate al Parlamento numerosissime proposte di legge per la istituzione di albi professionali di ogni genere. Se dovessimo seguire questa strada, ci troveremo fra non molto con un albo dei maestri di sci, uno degli assicuratori, uno dei massaggiatori, uno dei periti chimici e così via.

Vogliamo riflettere un momento su questa tendenza? Mi sembra che vi sia addirittura una proposta di legge liberale che si

schiera decisamente contro questa tendenza alla inflazione degli albi. Di questo passo, infatti, potrebbe darsi che — forse inavvertitamente e sotto la pressione di spinte che sul momento si reputano legittime — ci troveremo di fronte a tutta una serie di « corporazioni », ad uno Stato che pian piano cambia natura e non è più quello prefigurato dalla Costituzione.

Non mi sembra esagerato fare una previsione del genere, visto anche che — venendo al merito di questo provvedimento — un albo degli autotrasportatori creerebbe (e lo dimostreremo tra poco) un'autentica corporazione, in quanto, così come proposto, esso contiene delle vere e proprie mostruosità, per la eliminazione delle quali non si è voluto dare ascolto ai nostri rilievi.

A noi poco importa se in questa sede vi è qualcuno che non ha capito o che finge di non capire: siamo pronti ad assumerci tutte le nostre responsabilità. Tanto per dirne una, questo albo degli autotrasportatori si prefigura, in primo luogo, come una specie di tribunale. Esso infatti, stabilisce addirittura che un cittadino non possa esercitare questa professione nel caso in cui sia pendente un procedimento penale nei suoi confronti. E ciò mentre, per fortuna, la nostra Costituzione prevede che un cittadino non possa essere considerato colpevole fino a quando non sia stato definitivamente condannato. Si parla poi di provvedimenti disciplinari, di restrizioni, di sanzioni, limitazioni relative all'albo ed alla composizione del comitato (che può benissimo prestarsi a diventare uno strumento settoriale di categoria, uno strumento corporativo).

La nostra posizione, signor Presidente, era tanto giusta che venne recepita dal relatore Belci e dalla I Commissione. A questo punto, la sostituzione di relatore operata dalla democrazia cristiana non può passare sotto silenzio. Essa non costituisce un fatto tecnico, come ci è stato detto, ma un fatto sostanziale, un mutamento di linea. Consteremo nei prossimi giorni se queste affermazioni sono o meno esatte; vedremo quale sarà il parere della Commissione affari costituzionali. Debo dire che ci meraviglia che altri gruppi politici insistano sull'albo, e soprattutto ci sbalordisce l'atteggiamento del gruppo democristiano che non solo sostituisce il relatore, ma muta indirizzo e tira diritto verso uno strumento che, per quanto riguarda le condizioni economiche e di lavoro della massa della autotrasportatori, non ha una incidenza se non negativa.

Alla democrazia cristiana - chiediamo - interessa quel 92 per cento di autotrasportatori costituito da piccoli proprietari e da piccoli artigiani, o interessa la rimanente parte? Anche qualora il suo interesse fosse rivolto a questa piccola percentuale di autotrasportatori, credo che essa dovrebbe tornare sulle sue posizioni. L'albo, infatti, non porta se non limiti, non conduce ad alcun vantaggio economico.

Diversa è la nostra posizione sugli altri due provvedimenti, sui quali concordiamo. Si dice che esiste oggi una particolare situazione, rappresentata da quella serrata che tanto danno ha causato e può causare all'economia nazionale in un momento assai difficile come il presente. Anche noi - e credo che i colleghi possano darcene atto - abbiamo questa preoccupazione, questa forte preoccupazione per la situazione che il paese sta attraversando. Abbiamo appena concluso la discussione su un provvedimento governativo sulla cui votazione finale ci siamo astenuti, tanta è la nostra cautela circa alcuni problemi di questo momento. Intendiamo continuare in questo atteggiamento e siamo sostanzialmente preoccupati per il fermo degli autotrasportatori, quello che vi è già stato e quello che si dice potrebbe ripetersi (abbiamo saputo, attraverso alcuni canali, che è previsto per la prossima settimana un altro fermo degli autotrasporti). Non per questo, per altro, siamo disposti a cedere a richieste che riteniamo ingiuste e pericolose. Andremo anche noi alle assemblee degli autotrasportatori; li convocheremo e spiegheremo loro come stanno effettivamente le cose. Perché spiegazioni non dovrebbe darne il Parlamento, nei confronti di una categoria che contro il Parlamento è stata indirizzata da gruppi ben individuati? Se veramente siamo preoccupati, perché non ci adoperiamo insieme per spiegare alla massa degli autotrasportatori come stanno esattamente le cose? Dell'albo non importa niente a nessuno, anche se potranno riscontrarsi atteggiamenti apparentemente contraddittori con tale affermazione. Se, onorevoli colleghi della maggioranza, andaste a discutere, come noi abbiamo fatto, con gli autotrasportatori e con alcuni dei loro dirigenti, potreste constatare che quel che loro in realtà interessa sono gli altri due provvedimenti e che essi ritengono anzi pericolosa la istituzione dell'albo. Ripeto, quel che interessa la massa degli autotrasportatori è la disciplina dell'autotrasporto di cose e l'istituzione delle tariffe a forcella, sulle quali anche

noi concordiamo. I problemi veri dell'autotrasporto non sono certo quelli dell'albo.

Non solleviamo, quindi, o almeno non contribuiamo a sollevare proprio noi un polverone attorno alla questione dell'albo, al fine di non contribuire involontariamente al crearsi di problemi che potrebbero essere di grave danno per l'economia del paese e non soltanto per essa, ma per l'intera situazione politica. Altrimenti rischieremo di contribuire al deterioramento di un quadro politico che è già molto delicato e che richiede da tutti particolare attenzione. Concludendo, nessun polverone, nessun clima di dramma, non farsi prendere la mano da chi si agita con particolare facilità; comportarsi invece con fermezza e con chiarezza su alcuni determinati problemi. A mio avviso, le situazioni più drammatiche possono essere chiarite, ma con fermezza, saldezza di nervi, chiarezza di idee. Quel che importa è dare una disciplina all'autotrasportatori di svolgere un lavoro remunerativo. Quel che interessa è andare verso altri provvedimenti per l'autotrasporto, quali quello relativo al gasolio, che possono essere facilmente individuati (associazionismo, e via di seguito). Quel che importa, infine, è la sostanza delle cose cui ho accennato.

In ordine a tali questioni noi siamo assolutamente irremovibili. Qualora la maggioranza consentisse su queste nostre posizioni e fosse disposta a discutere i provvedimenti da noi indicati, si potrebbe innescare un procedimento inverso a quello che abbiamo iniziato un paio di settimane fa, ed approvare misure legislative sulle quali il consenso della Commissione potrebbe essere unanime.

PICCINELLI. Mi sia consentito fare una doverosa premessa, quale presidente del gruppo informale di lavoro, per ringraziare il segretario ed i componenti dello stesso per la fatica cui si sono sobbarcati, al fine di mantenere l'impegno, che collegialmente avevamo preso di fronte al Governo e di fronte agli autotrasportatori, di agevolare al massimo i nostri lavori. Credo, inoltre, che nel discutere su questo provvedimento si debba doverosamente tener conto del fatto che la discussione svoltasi in seno al gruppo informale di lavoro ha sempre avuto come obiettivo quello dell'approfondimento del disegno di legge, ma contemporaneamente anche quello di poter sottoporre alle Commissioni competenti, entro il giorno di martedì, il testo unificato dei tre disegni di legge che erano all'esame della nostra Commissione.

A questo punto, sento il dovere di ringraziare particolarmente il relatore, perché se la fatica dei membri del gruppo informale di lavoro è stata grande, indubbiamente la fatica del relatore è stata enorme, in quanto egli ha dovuto lavorare per alcuni giorni con ritmo eccezionale. Dico questo non solo perché mi sembra doveroso, ma anche per sottolineare che nessuno ha mai pensato (in particolar modo, il gruppo democristiano) di far licenziare dal gruppo informale di lavoro un provvedimento perfetto; tutto è perfettibile, e soprattutto ciò che è fatto sotto la pressione del tempo. Il gruppo democristiano — l'onorevole Ciacci mi consenta di dirlo — non ha inteso tirar dritto, ma tener presente una situazione particolare ed eccezionale, insieme con gli interessi del paese, il quale, nel momento in cui discutevamo, non poteva subire un blocco degli autotrasporti, per il pericolo di carenze sia di generi di prima necessità sia di gasolio, proprio quando una parte dell'Italia era stretta dalla morsa del freddo.

I disegni di legge che erano stati presentati al nostro esame rappresentavano il frutto di una lunghissima discussione tra Governo e categorie interessate, delle quali avevano incontrato il consenso unanime. Il problema dell'albo, sul quale si discusse e si continuerà a discutere, perché è il punto nodale del provvedimento al nostro esame, non è scaturito dalla fantasia di qualche legislatore o membro del Governo ma dalla richiesta annosa di tutte le categorie degli autotrasportatori. Mi sia consentito dire che il gruppo informale di lavoro, nel redigere il nuovo testo, non ha pensato di modificare, almeno per quanto riguarda l'albo, l'indirizzo dell'onorevole Belci, il quale non aveva proposto modifiche sostanziali, tali da snaturare quella parte dei provvedimenti.

Vorrei che ci intrattenessimo sulla questione dell'albo per vedere quali possibilità esistono di creare i presupposti per dar vita ad una serie di corporazioni, tra cui in particolare quella degli autotrasportatori. È chiaro che il termine di albo di per sé dice poco; infatti, potremmo tranquillamente sostituirlo con il termine di elenco o, al limite, con quello di registro. Albo, però, nel nostro paese è sinonimo di norme di ordinamento professionale, di organizzazioni giuridiche di determinate professioni. I primi albi professionali sorti nel nostro paese sono quelli delle organizzazioni giuridiche delle cosiddette professioni liberali, dagli avvocati ai notai, ai medici, ai farmacisti. È chiaro anche, però, che,

in ordine successivo di tempo, accanto all'organizzazione giuridica delle cosiddette professioni liberali, si è aggiunta l'organizzazione professionale di altre categorie: geometri, periti industriali e persino infermieri.

Comunque, il problema non è questo; il problema è quello di vedere quali sono le norme che disciplinano l'organizzazione delle varie categorie, vedere se noi stabiliamo norme che consentano una autoregolamentazione, un'autodisciplina piena della categoria degli autotrasportatori, così come si verifica per le professioni liberali, oppure se noi, nello stabilire la creazione di questa organizzazione professionale, non intendiamo limitarlo, e notevolmente. I colleghi sanno che in tutte le leggi sugli ordini professionali esistono norme che regolano condizioni di esercizio, limiti, strutture, rapporti con i terzi e rapporti interni. Per poter parlare di corporazioni, dobbiamo vedere se queste norme si limitano soltanto ad incorniciare il potere di autoregolamentazione e il potere di autodisciplina o se, invece, lo intaccano.

Vi sono, nel nostro paese, funzioni pubblicistiche riconosciute dallo Stato a causa del rilievo sociale che l'esercizio di determinate professioni comporta, e vi sono ordini (ho citato prima quelli dei geometri e dei periti industriali) che svolgono solo funzioni attinenti alla tutela degli interessi delle categorie professionali e che mirano unicamente a mantenere e tutelare il decoro e gli interessi materiali e morali del lavoro. Ora, è indubbio che, nell'istituire l'albo degli autotrasportatori, noi non abbiamo pensato minimamente a riconoscere all'ordine degli autotrasportatori — se vogliamo usare un termine improprio — alcune funzioni pubbliche o pubblicistiche, a riconoscere alcuni privilegi particolari, quali incaricati dell'esercizio di pubbliche funzioni, ma abbiamo soltanto inteso permettere loro (accogliendo una precisa istanza della categoria) di garantire in modo migliore i propri interessi materiali e morali. A me sembra che soltanto da un esame comparato delle norme che abbiamo predisposto con quelle relative ad altre organizzazioni professionali sia possibile raggiungere lo scopo di chiarire la portata delle stesse norme che stiamo per approvare. In primo luogo, qui non vi è alcun potere di autodisciplina e di autoregolamentazione al di fuori della legge; in secondo luogo, ci troviamo di fronte ad organi non solo non formati elettivamente, ma nemmeno formati completamente dai rappresentanti della categoria interessata. È chiaro che non può esistere una organizzazione professionale in

senso stretto se non vi è la possibilità non solo di eleggere direttamente i propri organi ma di far sì che siano la rappresentanza completa della categoria stessa. Vi è qualche altro esempio ancora. Mentre gli ordini professionali hanno poteri latenti in materia di tariffe professionali (tanto che, ad esempio, gli ordini degli avvocati e dei medici si pronunciano in merito alle controversie in materia di applicazione delle tariffe professionali tra appartenenti all'ordine e clienti) vediamo, invece, che, per quanto riguarda le norme che stiamo predisponendo, ben diverso è il caso dell'albo degli autotrasportatori, così come nessuna norma è prevista, dalla legge che noi stiamo predisponendo, in materia di controversie tra gli iscritti, che è uno dei poteri particolari degli ordini professionali.

Ma, se scendiamo un attimo ad esaminare il testo che è stato predisposto, notiamo come il pericolo della creazione della corporazione sia stato evitato apportando modifiche sostanziali al testo che era stato presentato. Non vi è, cioè, alcuna prevalenza di appartenenti alla categoria in seno agli organi, al comitato centrale, al comitato regionale e ai comitati provinciali. Vi è soltanto una rappresentanza — fra l'altro, e tengo a sottolinearlo, di natura indiretta — delle organizzazioni categoriali e sindacali. Viene così fugato ogni pericolo che si possa arrivare alla corporazione.

Vi è anzi in tali organi una maggioranza di estranei alla professione, in quanto essi sono composti pariteticamente da rappresentanti appartenenti alle professioni e da pubblici funzionari, e sono presieduti da un magistrato.

Ma vi è di più: vi sono le attribuzioni di cui all'articolo 9, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi. Praticamente, il comitato centrale per l'albo — e analogicamente, poi, il comitato regionale e i comitati provinciali per le materie di rispettiva competenza — ha compiti che sono specificati tassativamente dalla legge e che sono estremamente limitati.

Possiamo per un attimo fare astrazione da alcune questioni particolari, su cui poi mi intratterò, come quelle relative alle sanzioni disciplinari e alla loro portata; è infatti evidente che, nel momento in cui si crea l'albo, l'elenco o il registro, si rende necessario dare agli organi quanto meno le competenze previste dalla prima lettera dell'articolo 9 e dagli altri articoli che riguardano questi organi.

Un punto sul quale desidererei intrattenermi — perché ritengo che, a prescindere dal parere che sarà reso dalla Commissione affari costituzionali, potrà formare oggetto di un nostro attento esame in sede di discussione degli articoli — è quello relativo alla materia di cui agli articoli 14, 22 e 24, cui mi sembra si sia riferito anche il collega che mi ha preceduto.

L'articolo 14, al n. 8), stabilisce che è requisito per l'iscrizione all'albo anche quello di non avere in corso procedimenti penali. I colleghi che hanno fatto parte del gruppo informale di lavoro ricorderanno che io stesso avevo sollevato qualche obiezione al riguardo, e ritengo tuttora che questa norma debba essere oggetto di approfondimento.

Se ben ricordo, onorevole Lombardi, avevamo inserito questa norma riservandoci, però, di approfondire la materia e di proporre eventualmente un emendamento in Commissione. Ebbene, non possiamo che ribadire ora questo nostro atteggiamento. Lo stesso dicasi per quanto riguarda gli articoli 22 e 24, relativi alle sanzioni disciplinari e particolarmente alla radiazione dall'albo e ai termini per la reiscrizione. Mentre, cioè, non può esistere alcun problema per quanto riguarda le imprese riconosciute in regola quanto ai requisiti, è chiaro che potrebbe essere prevista una formulazione diversa delle sanzioni disciplinari, soprattutto per quanto riguarda la durata della sospensione nel caso di infrazioni meno gravi.

Un problema che ha lasciato perplessi molti colleghi — e anche su questo ci riserviamo di riesaminare il testo in sede di Commissione — è quello relativo al termine di 3 anni per la reiscrizione. Desidero ricordare a coloro che hanno partecipato al gruppo informale di lavoro che all'inizio era fissato un termine di 5 anni, che fu ridotto a 3 a seguito di alcune perplessità che erano state manifestate. Anche questo punto, ripeto, può formare oggetto di ulteriore esame.

Dette queste cose, si può tranquillamente attendere il parere della I e della V Commissione; in sede di discussione degli articoli potremo vedere cosa può essere fatto onde evitare che l'elaborato possa dar luogo alla nascita di una corporazione.

BAGHINO. La mia iniziale preoccupazione, che ritengo sarà stata condivisa anche da altri colleghi quando fummo chiamati ad intensificare il nostro lavoro in sede di gruppo di lavoro, permane tuttora. Mi riferisco al fatto che provvedimenti analoghi a

quelli in esame erano già stati presentati nel corso della precedente legislatura, ed erano stati concordati con il Governo e con le categorie interessate, nessuna esclusa.

Abbiamo sentito dire che quando le categorie interessate, cioè i rappresentanti di tutte le associazioni, compresi i cosiddetti padroncini, avevano partecipato a quegli incontri a livello ministeriale, avevano puntato essenzialmente sull'albo, considerando prioritaria la disciplina della categoria.

Concordo sul fatto che tutti possano cambiare parere ed interpretare certi fatti diversamente da altri; ma proprio per questo noi decidemmo di sentire tutti i rappresentanti delle categorie interessate, e tutti - ad esclusione forse di uno - sostenere che il punto di partenza per una disciplina era appunto la istituzione dell'albo.

Se effettivamente le cose stanno così, non dobbiamo far altro che affrontare l'articolato e vedere se da questo può essere tolto quello che ancora preoccupa il collega Ciacci ed altri, perché o noi variamo un provvedimento che è stato concordato, richiesto, presentato, reclamato dalla categoria degli autotrasportatori (è un discorso che va avanti almeno da sette anni), oppure non possiamo, improvvisamente, accantonarne una parte, anche perché abbiamo già fatto impegnare a nostro nome chi era in grado di farlo nei confronti degli autotrasportatori, facendo promettere che si sarebbe attuata concretamente questa fase e che sarebbero state accolte le loro istanze.

Io non ho la preoccupazione che si possa formare una corporazione; qui siamo di fronte a tutti i rappresentanti di una categoria che esplica una determinata attività produttiva: noi difendiamo una categoria e un settore perché li riteniamo validi.

Per la verità - lo ho detto anche altre volte - se c'è qualcuno che non vuole decidere sotto la pressione della piazza, questo sono io ed il gruppo che rappresento. Non dobbiamo infatti procedere in fretta per timore di eventuali serrate, ma unicamente perché riteniamo che dopo otto anni sia giusto rendere giustizia a chi la richiede dopo tante promesse non mantenute. In caso contrario, non faremmo altro che compiere un atto di ingiustizia nei confronti di una benemerita categoria di lavoratori.

Mi permetto di chiedere a questo punto al gruppo comunista perché mai ritenga di dover difendere con tanta tenacia le compagnie uniche dei portuali, che sono più organizzate di quanto lo possa essere un albo, ma non

faccia altrettanto nei confronti del settore degli autotrasportatori, che è certamente più omogeneo.

Non dimentichiamo inoltre la garanzia, che è stata richiesta dal nostro gruppo e che è stata recepita nell'articolato del provvedimento in esame, rappresentata dalla pariteticità della composizione dei comitati, la quale esclude che vi possa essere la prevalenza in tali organi dei rappresentanti degli autotrasportatori ed impedisce così la formazione di un circolo chiuso, in cui potrebbero prosperare prevaricazioni o discriminazioni.

Non è che io sia soddisfatto di tutti gli articoli, né che abbia dei sostenitori; dico soltanto che dobbiamo cercare di varare questo provvedimento, togliendo dal nostro animo la preoccupazione che gli autotrasportatori rappresentino un certo orientamento o un certo pericolo.

So soltanto che quando abbiamo ascoltato i vari rappresentanti, io chiesi se in mezzo a loro vi fossero anche dei padroncini. Ed infatti ve ne erano (ne ricordo uno di Bergamo). Non possiamo dunque pensare che questo provvedimento non corrisponda alla volontà degli interessati; ecco perché suggerirei, dopo che ognuno avrà espresso il proprio parere, che si esaminino gli articoli, non escludendo un loro eventuale miglioramento, con l'animo sgombro da ogni preoccupazione eccessiva e non fondata, in modo da giungere al più presto all'approvazione del provvedimento. Questo è il mio augurio.

ALESSANDRINI. Sono oramai 8 o 10 anni che le questioni relative agli autotrasportatori si trascinano da una legislatura all'altra, disattese ai vari livelli responsabili, ed obiettivamente devo riconoscere che questo settore operativo, che dà lavoro a 350 mila dipendenti e, considerando l'operatività indotta, a ben 700 mila - assorbendo il 75 per cento del trasporto medio nazionale - è stato trascurato. Devo anche sottolineare che è la prima volta che tutti i gruppi politici si interessano concretamente di questi problemi. Tutti i ministri che si sono succeduti, in questa e nella precedente legislatura, ci hanno parlato di visite ai depositi ferroviari, postali, aeroportuali e alle metropolitane, ma di questo settore tanto vitale ci hanno sempre parlato poco. Ora invece tutti i gruppi, ripeto, si sono trovati concordi nell'approntare questo primo « pacchetto » di provvedimenti e devo dire che, per la prima volta, la stessa concordia è stata manifestata da parte dei piccoli, medi e grandi imprenditori e da parte dei la-

voratori, delle utenze e delle ferrovie dello Stato.

Vorrei aggiungere che questo è uno dei pochi provvedimenti che non costano nulla all'erario e nei quali sia presa in considerazione primaria l'utenza, come è stato dimostrato nelle laboriose sedute del gruppo di lavoro, cui con particolare competenza ha partecipato il relatore.

Mi auguro che si passi rapidamente all'esame degli articoli perché dopo 10 anni una categoria che ha notevolmente contribuito alla ricostruzione del paese, tutto dando e nulla chiedendo, ha diritto di vedere regolamentato il proprio settore in quelle forme che avremo modo di valutare ed aggiornare.

GUGLIELMINO. Sebbene l'onorevole Ciaci abbia già esposta la posizione del gruppo comunista in ordine ai tre provvedimenti, intervengo per puntualizzare alcuni aspetti particolari. Noi non facciamo una questione di sigle, ma il nostro dissenso è sul merito del provvedimento, perché vogliamo impedire che si crei uno strumento che tenda ad irregimentare l'autotrasporto, a conferire ad esso poteri di coercizione nei confronti degli autotrasportatori, ad affidare addirittura poteri straordinari di polizia sostituendo gli organi statali all'uopo preposti, a limitare il libero esercizio degli autotrasportatori, data l'importanza che sarebbe assegnata all'albo, per quanto riguarda l'iscrizione, sospensione e cancellazione degli scritti, secondo la impostazione che ha dato la maggioranza.

Confortati anche dal parere contrario della I Commissione affari costituzionali, avevamo chiesto, quando si iniziò la discussione, di modificare la funzione dell'albo in quella di semplice registrazione, in ciò confortati dalle conclusioni dell'onorevole Belci, il quale rilevò come nel sistema proposto si configurasse la netta distinzione fra la pubblica autorità preposta all'autorizzazione e l'albo, strumento di documentazione e di vaglio dei requisiti richiesti. L'albo doveva, cioè, servire solo a vagliare i requisiti richiesti per la registrazione; ma le cose sono andate diversamente.

Su un altro aspetto qualificante desidero soffermarmi: la presenza delle regioni. Al tempo della presentazione dei provvedimenti alle Camere le regioni non erano ancora una realtà operante e si attendeva perciò che il relatore, onorevole Belci, prendesse atto della nuova realtà; ma il relatore, per decisione della democrazia cristiana, fu sostituito, mentre il testo del provvedimento inviato per il parere ad altre commissioni si ricollega alla

vecchia struttura del disegno di legge per quanto riguarda l'albo. Né si parli di ritardo, perché non possiamo comportarci come i rappresentanti del Movimento sociale italiano-destra nazionale, che si mettono a posto la coscienza sostenendo in questa sede, per bocca dell'onorevole Baghino, che non si deve perdere tempo ma in sede di I Commissione, per bocca dell'onorevole Pazzaglia, sostengono di essere contrari all'albo. Non possiamo cioè comportarci come un gruppo che non ha nulla da perdere, perché non è impegnato per lo sviluppo economico e sociale del paese.

Io desidero dire ai parlamentari della democrazia cristiana che essi sono tornati indietro e si vogliono fare carico delle spinte e sollecitazioni che oggi vengono da parte della confindustria e dei gruppi di potere che agiscono in settori tanto delicati come quello in questione, di quei gruppi che parlano di benessere del paese, ma si muovono in modo da scardinare le strutture democratiche dello Stato sorto dalla Repubblica, per la quale noi tutti ci battemmo. Di fronte a recenti agitazioni sindacali e serrate, che vengono ad aggravare le difficoltà del paese, oggi, secondo noi, la maggioranza fa un passo indietro, manifestando un grave cedimento alle pressioni di quei gruppi che vogliono un albo che consenta loro un controllo in tutto il settore, per poter liquidare prima o poi tutti i piccoli e medi autotrasportatori, favorendo le grandi concentrazioni che operano in questo campo così delicato sul piano nazionale.

Vi è un grave malessere tra gli autotrasportatori, è vero, ma esso non è determinato dal fatto che il Parlamento ha ritardato l'approvazione dell'albo, di quell'albo che dovrebbe limitare i diritti costituzionali di questi cittadini, ma dalla protesta contro i provvedimenti del Governo in merito alla circolazione, contro le difficoltà di approvvigionamento di carburante, e così via. Sono queste le cause del malcontento della categoria, con particolare riferimento ai piccoli operatori; sono queste cause che hanno determinato il clima di collera esistente. Noi siamo andati in mezzo agli autotrasportatori, e ci ritorneremo per spiegare che siamo contrari all'albo, in quanto essi debbono essere cittadini liberi di uno Stato democratico.

Il richiamo agli altri ordini professionali non ci convince, anche perché noi siamo contrari a questi albi. Pertanto, ribadisco, ancora una volta, che il nostro gruppo è pronto ad approvare subito il tanto atteso provvedimento relativo alle tariffe a forcilla, con qualche piccolo ritocco; siamo pronti anche ad ap-

provare immediatamente tutta la disciplina inerente l'autotrasporto, tanto attesa dalla categoria. In merito presenteremo alcuni emendamenti che abbiamo già elaborato e che sono qualificanti. Tra l'altro, con essi chiediamo che non si parli più di albo, ma di semplice registrazione. Se la maggioranza respingerà questi nostri emendamenti, sin da ora annuncio che il gruppo comunista ritirerà il suo assenso alla sede legislativa per la parte del disegno di legge relativa alla istituzione dell'albo e chiederà un dibattito in aula.

POLI. Mi rendo conto che ci troviamo di fronte un provvedimento che è notevolmente atteso nel paese e che occorrerebbe venisse approvato subito. Debbo dare atto al relatore della pazienza e della competenza con cui ha seguito questi lavori, e per il lavoro che ha svolto, che deve essere indubbiamente apprezzato, anche se, come tutte le cose, può essere modificato e reso più perfetto. Comunque, non c'è dubbio che, di fronte all'urgenza e all'importanza del problema, si è cercato di fare tutto il possibile, da parte di tutta la Commissione, per arrivare in porto. Il mio augurio è quello che ci si possa arrivare sollecitamente, anche se, purtroppo, vi sono stati degli interventi che non lasciano presagire un incontro facile tra le diverse posizioni.

Mi rendo conto delle esigenze dei colleghi del gruppo comunista, che essendo portatori di certe istanze, desiderano di vederle sanzionate in via legislativa, però vorrei pregarli, anche in considerazione del fatto che hanno dimostrato la loro adesione per una sollecita approvazione del disegno di legge, di voler rivedere il loro atteggiamento.

Vorrei far osservare che si tratta di una questione di metodo; bisogna rendersi conto che quando si tratta di problemi di questo tipo, vi è la necessità di adattarsi alla ricerca di un compromesso. Desidererei che i colleghi del gruppo comunista si affidassero alla dialettica, impostando il problema e cominciando subito la discussione. Non si possono prendere delle posizioni così rigide; non possiamo mortificare un lavoro di tutti e che non può non essere apprezzato.

VENTURINI. Concordo con i colleghi che affermano che occorre fare presto, in quanto vi è una grande attesa nella categoria per questo provvedimento, anche se vi è da fare qualche distinzione. Infatti, alcune categorie di autotrasportatori non hanno corrisposto al nostro senso di responsabilità con altrettanto senso di responsabilità. Malgrado il lavoro in-

cessante ed encomiabile del gruppo di lavoro e del relatore, la serrata si è verificata ugualmente, e i danni sono stati, più o meno, quelli previsti. Ciò ha contribuito ad aggravare la situazione di questi giorni.

Procediamo celermente, questo sì, ma quelle associazioni non debbono pretendere di poterci ricattare; se vi fosse della comprensione reciproca, le cose andrebbero diversamente. Dobbiamo, però, tener conto delle esigenze delle grandi centrali sindacali che hanno dimostrato di avere un grande senso di responsabilità. Faccio solo notare che vi è una certa graduazione nell'urgenza rivestita dai noti provvedimenti. Per quanto riguarda infatti quello sull'albo non mi lascerò prendere dalla fretta. Abbiamo svolto un buon lavoro e cerchiamo di risolvere in modo unitario almeno questa questione, rispetto alla quale non possiamo lasciarci sopraffare da pressioni o ricatti.

Ritengo che oggi non si possa esaurire la discussione sulle linee generali perché dobbiamo attendere che pervenga il parere della I Commissione affari costituzionali, che può lumeggiare in modo diverso il merito di tutte le questioni e le conclusioni; se il parere fosse nuovamente sfavorevole il problema infatti si riproporrebbe.

In secondo luogo, non si tratta di questioni formali o terminologiche, ma si tratta di dare all'albo un certo carattere o meno, ed un punto di incontro non si trova lanciando appelli ai colleghi, ma accordandosi sul merito: la buona volontà della Commissione si sperimenterà durante l'esame degli articoli, verificando se saranno, o meno, accolti certi emendamenti. In effetti noi possiamo anche continuare a parlare di albo, ma se gli conferiamo determinati contenuti, esso potrà perdere quel carattere di rigosità lamentato dal gruppo comunista, mentre all'opposto potremmo anche parlare di « registrazione » pur conservando all'istituto un carattere rigido.

Spero che nell'esame dell'articolato la buona volontà di tutti i membri della Commissione permetta di trovare un compromesso, perché sarebbe davvero un peccato sciupare tutto il lavoro che abbiamo fatto.

Il gruppo socialista si riserva quindi di valutare, dopo il parere della I Commissione affari costituzionali, gli emendamenti presentati, per trovare il modo di smussare gli angoli, arrivando ad un compromesso che ci permetta di andare incontro ai desideri degli autotrasportatori con quelle forme di cautela che la categoria nell'attuale situazione potrà ritenere sagge.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1973

PANI. Desidero ricordare, poiché si parla di ritardi, che se ci siamo trovati di fronte ai progetti di legge nn. 1165, 1166 e 1167 all'inizio del 1973; la colpa non è certo imputabile a chi, come noi, ha fatto di tutto per arrivare rapidamente alla loro discussione. Abbiamo sollecitato in sede di Ufficio di presidenza e in Commissione una rapida discussione, perché volevamo arrivare ad una definizione dei vari problemi in tempi brevi. Vi è quindi, da un lato, la responsabilità del Governo di avere presentato in ritardo provvedimenti concordati già nel 1970. Ricordo altresì che il relatore, onorevole Belci, formulò alcuni dubbi circa la corrispondenza dei provvedimenti in questione alla struttura costituzionale dello Stato e, in particolare, ai poteri delle regioni a statuto speciale e a quelli delle regioni a statuto ordinario, conferiti in materia di trasporti con il decreto delegato n. 5. Richiesta del parere, la I Commissione affari costituzionali si espresse negativamente sui disegni di legge nn. 1165 ed 1166. La questione è stata ora nuovamente sollevata in seno alla Commissione predetta, come ricordava l'onorevole Lombardi all'inizio della seduta, dando notizia del parere favorevole alla costituzionalità del nuovo testo del provvedimento che sarebbe stato espresso in quella sede dal relatore e da alcuni membri della Commissione stessa. L'onorevole Lombardi ha ommesso però di ricordare che l'analogo parere favorevole a suo tempo espresso dal relatore della I Commissione, onorevole Codacci Pisanelli, non era stato da questa condiviso, tanto è vero che una proposta di rinvio del parere fu respinta dalla Commissione stessa, la quale si pronunciò negativamente sui provvedimenti, non considerati rispondenti allo spirito degli articoli 5 e 41 della Costituzione. Questo va messo in rilievo, dato che si è sollevata da alcuni una questione di responsabilità. Ebbene, dopo questo parere, il relatore, onorevole Belci, con il quale fummo d'accordo, presentò una relazione scritta ed ebbe da noi il mandato di formulare un nuovo articolato. Il gruppo di lavoro all'uopo nominato si è trovato però ad un certo momento di fronte alla sostituzione del relatore, onorevole Belci e ad un orientamento della maggioranza completamente diverso, come abbiamo avuto modo di constatare.

Ora, il punto che va sottolineato è questo: le responsabilità del ritardo nell'*iter* sarebbero molto gravi se, data la situazione, la I Commissione affari costituzionali esprimesse nuovamente un parere negativo. È infatti nostra fondata impressione che la I Commis-

sione esprimerà nuovamente un parere non favorevole per un motivo molto semplice e cioè in quanto si trova di fronte al testo precedente e sul quale era stato già espresso un parere negativo. Se ciò avverrà, significherà che il testo del provvedimento dovrà essere rimesso in Assemblea.

A questo punto però le responsabilità dovranno essere messe in chiaro, in quanto la maggioranza, con il suo cambiamento di linea, ha provocato un ritardo che sarà senza dubbio notevole e che determinerà effetti negativi, almeno per quegli aspetti del provvedimento che potevano essere approvati.

La modifica di linea della maggioranza ha portato questo grave rischio. In ogni modo, a parte la questione delle responsabilità del ritardo (non entro nel merito delle questioni concernenti il fatto se noi dobbiamo agire rapidamente sulla base di spinte, la cui sostanza non è soltanto quella di ottenere l'albo), avendo esaminato il merito dei provvedimenti e considerando che, per quanto riguarda quello sulla disciplina delle tariffe a forcilla e quello degli autotrasporti di merce in conto proprio e per conto terzi, può essere trovata rapidamente un'intesa per giungere così rapidamente alla loro approvazione, anche in sede legislativa, si tratterebbe di esaminare la possibilità di scorporarli nuovamente da quello sull'albo, accogliendo così la proposta del collega del gruppo socialista, che mi sembra avesse questo significato.

Si tratta ora di valutare questa possibilità. Quanto alla sostanza del provvedimento sull'albo, occorre ancora dire qualcosa. L'onorevole Piccinelli ha fatto alcune osservazioni che possono anche essere interessanti, relative al carattere degli albi professionali e ai loro poteri, precisando che, soprattutto per quanto riguarda la composizione degli organi, in questo caso non vi sarebbe una prevalenza numerica dei rappresentanti della categoria. Ma uno dei momenti fondamentali dell'albo non è soltanto quello della formazione degli organi — e in questo caso la presenza della categoria può influenzarne gli orientamenti — ma anche quello dei poteri e dell'esercizio degli stessi, con la disciplina conseguente. Ebbene, nel provvedimento vi sono delle condizioni che riteniamo eccessivamente pesanti per riuscire a conservare la qualifica di autotrasportatore. Soprattutto sono previste alcune violazioni che possono determinare la espulsione, a cui andranno senz'altro incontro molti rappresentanti di questa categoria.

Ritengo che sarebbe interessante conoscere il pensiero della categoria su questo articola-

to. A noi è accaduto di ascoltare qualche rappresentante e dobbiamo dire che essi sono rimasti molto perplessi di fronte a questa disciplina.

In realtà, nell'attuale situazione italiana, non possiamo pensare che l'introduzione di un sistema di tariffe a forcilla possa rappresentare, in poco tempo, l'orientamento di tutti gli autotrasportatori; pertanto, almeno inizialmente si verificherebbero violazioni piuttosto numerose, con la conseguente cancellazione dall'albo dei trasportatori.

In questo modo, i poteri dell'albo finirebbero per essere molto incisivi e significativi. Chi potrà determinare la volontà collegiale nell'ambito del comitato per l'albo, potrà anche determinare una continua cernita nel settore degli autotrasportatori. A noi sembra che sia questo l'obiettivo al quale tendono le grandi imprese, in modo da ottenere il controllo del settore e determinare condizioni tali da conseguire l'espulsione dall'albo di questo o quel piccolo autotrasportatore reputato scomodo.

Si tratta di una questione di fondo che merita una riflessione e che deve essere discussa all'interno della categoria, anche perché questa discussione potrà favorire un processo di maturazione democratica che potrà servire anche a noi per poter lavorare con maggiore tranquillità, e nello stesso tempo impedire certe spinte che non sono certamente opportune.

Vorrei sottolineare anche un altro aspetto che mi pare che sia stato sfiorato da qualcuno, per raggiungere la maggiore chiarezza possibile, ricordando che, quando abbiamo accettato di partecipare al gruppo di lavoro, non abbiamo mai cercato di rallentare l'iter del provvedimento, al contrario. Nella nostra posizione vi era la volontà di individuare un tipo di albo che prevedesse la obbligatorietà dell'iscrizione, ma anche la sua automaticità una volta accertata l'esistenza dei requisiti necessari. L'albo doveva quindi avere solo una funzione di accertamento dei requisiti necessari per essere autorizzati all'esercizio dell'autotrasporto. Noi comunisti abbiamo collaborato nel miglior modo possibile, ma, di fronte ad una modifica sostanziale che ci riporta allo stesso tipo di strumento legislativo che avevamo prima avversato, credo che ci sia consentito di riflettere ancora sulla questione. Dovremmo anche valutare seriamente la proposta qui avanzata circa un eventuale stralcio dei due altri provvedimenti sulla disciplina del trasporto in conto proprio e in conto terzi e sulle tariffe a forcilla, con preoccupazione

in separata sede dell'iter di quello sull'istituzione dell'albo, per salvaguardare gli interessi degli autotrasportatori e soprattutto dei piccoli operatori del settore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LOMBARDI GIOVANNI, Relatore. Circa le osservazioni dell'onorevole Ciacci in merito a quanto è avvenuto nella discussione svolta ieri in seno alla I Commissione affari costituzionali, debbo confermare che il relatore di quella Commissione, onorevole Codacci Pisanelli, ha affermato che la nostra Commissione, nell'elaborare il nuovo testo del provvedimento n. 1167, aveva recepito tutte le sue osservazioni, in parte attinenti a questioni costituzionali ma prevalentemente a questioni di diversa natura. Non è poi vero, allo stato dei fatti, che i vari gruppi della citata Commissione sarebbero stati contrari al provvedimento; lo stesso onorevole Pazzaglia, quando molto sinceramente volle esprimere il suo punto di vista sotto il profilo costituzionale, disse testualmente che, poiché il testo era farraginoso, doveva ritenersi anticostituzionale. Il parere espresso dalla I Commissione nel mese di marzo si riduce in effetti alle seguenti parole: « parere contrario ». Certo, se essa avesse fornito le motivazioni di tale parere, avrebbe dato anche a noi il modo di risolvere la questione prima di questa data. Ho cercato di ricavare dal *Bollettino* di quella seduta tutte le osservazioni che erano state fatte. Quale è stata la posizione del gruppo comunista? Si sostiene che la posizione del relatore Belci in merito alla regionalizzazione dell'albo sarebbe stata rovesciata, ma su quella posizione desidero esprimere il mio dissenso. Avendo infatti riesaminato il tema ho trovato che, per ragioni di costituzionalità e di praticità, i problemi relativi al trasporto per conto di terzi non si possono ingabbiare o inglobare in soluzioni regionali.

Si dice che vi siano modifiche da apportare e che io non avrei apportato. Mi riferisco all'articolo 14, n. 8, relativo ai casi in cui l'interessato non abbia subito una condanna definitiva; ma io mi riservavo appunto di riesaminare il problema con coloro che sono maggiormente competenti, cioè con i membri della Commissione giustizia, che in proposito aveva manifestato alcuni dubbi.

Si chiede che non si parli di albo, ma di registro di iscrizione; ma — onorevole Guglielmino — l'esigenza dell'albo è legata ad

altri due provvedimenti che richiedono una tariffa per il trasporto. È certo che debbono sussistere determinati requisiti e qualcuno deve stabilire quali; e non si tratta solo di requisiti per l'iscrizione. Un organo deve infatti controllare se i requisiti sono mantenuti e decidere sulla sospensione e sulla cancellazione dall'albo, anche se riconosco che il rigore di certe norme può essere attenuato, io stesso essendo disponibile perché si dia vita ad una buona legge.

Circa la serrata degli autotrasportatori, noi siamo orientati nel senso di non subire ricatti. Credo che nessuno al di fuori del Parlamento ci possa accusare di non avere fatto il nostro dovere. Invitiamo quindi le categorie interessate a sapere attendere le decisioni del Parlamento.

All'onorevole Pani rispondo che numerose violazioni potranno inizialmente verificarsi ad opera di chi non avrà ancora letto la legge. Debbo però ricordare che sono stati previsti dei termini che non permetteranno l'applicazione di questo provvedimento prima di due o tre anni.

Circa la questione dello stralcio, debbo dire che io inizialmente ero favorevole; poi, è venuta la proposta di unificazione da parte del gruppo comunista, e adesso ritengo che sia un po' difficile tornare indietro.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La risposta del relatore, che ringrazio per il lavoro svolto con i membri del gruppo di lavoro, mi consente di essere molto breve, anche se le argomentazioni che sono state portate meriterebbero una più ampia trattazione. Ma non voglio ripetere quanto è già stato detto in questa sede, anche se qualche argomento merita di essere puntualizzato.

Debbo ricordare che i testi all'esame della Commissione sono il frutto di una lunga trattativa con tutti i rappresentanti della categoria degli autotrasportatori (CGIL, CISL, UIL e altri sindacati); si è giunti così alla elaborazione di un testo, certamente non perfetto, attraverso accorgimenti particolari e compromessi, convinti, come si era, che poi il Parlamento avrebbe tenuto conto degli orientamenti espressi e sarebbe stato libero di legiferare.

Questa la cronistoria degli avvenimenti che ci hanno portato a questo testo; è stato, come ho detto, un lavoro lungo e faticoso, portato avanti con la collaborazione delle categorie, le quali ci chiedono di legiferare su tutto il « pacchetto » delle richieste, anche se

uno schema di provvedimento, già deliberato da una apposita commissione ministeriale per ora è stato accantonato, in quanto elemento di dissenso. Mi riferisco al provvedimento inerente i pesi e le dimensioni che ritengo sarà quanto prima sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri.

Quello che prima ho cercato di sottolineare era il fatto che noi ci troviamo davanti questi provvedimenti dopo un esame portato avanti anche con le categorie interessate, e pronti, come siamo, a recepire le diverse esigenze che si sono manifestate, anche perché quando giungemmo al termine dei lavori di quella commissione le regioni non erano ancora operanti, né conoscevamo gli intendimenti della CEE in ordine a questi provvedimenti.

Abbiamo detto che eravamo disponibili a recepire la realtà regionale ed anche le norme della Comunità economica europea; tutto ciò è avvenuto nell'ambito del lavoro portato avanti in sede di gruppo di lavoro. Tenuto conto del lavoro fatto ed avendo recepito alcune osservazioni — così come ha fatto presente poco fa il relatore —, si è giunti a dare al nuovo testo una diversa dimensione, tale da consentire alla I Commissione affari costituzionali della Camera di esprimere, ci auguriamo nella prossima settimana, il proprio parere favorevole.

Però, vi sono alcuni fatti che non possono essere dimenticati. Dinnanzi al ritardo, ci siamo impegnati nei confronti della categoria a seguire una certa procedura, e in proposito ricordo l'invito espresso dalla Commissione per mezzo dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Marzotto-Caotorta affinché fosse evitato lo sciopero. In quella occasione mi sono premurato di mettermi in contatto con i rappresentanti degli autotrasportatori per tentare di scongiurare la serrata che, invece, si è verificata ugualmente.

In sede di gruppo di lavoro ho potuto registrare la volontà unanime di compiere ogni sforzo per giungere alla conclusione dell'iter legislativo di questi provvedimenti entro la corrente settimana. Ciò mi ha consentito di esplicitare un ulteriore tentativo per evitare l'irrigidimento che si era verificato nell'ambito di alcune categorie degli autotrasportatori, tentativo che, sorretto dalla dichiarata disponibilità di tutti i gruppi politici della Commissione, ha indotto una delle più grandi associazioni a prender atto dell'impegno preso da tutti noi a dissociarsi dalla serrata che altre associazioni, invece, hanno proclamato. Dobbiamo stare attenti, dunque, ad evitare che una ritardata appro-

vazione di questi provvedimenti dia ragione a coloro che hanno mantenuto la serrata, dichiarando di non fidarsi del Governo e della buona volontà della Commissione trasporti, e contemporaneamente a non punire chi ha creduto nella buona volontà di tutti i gruppi.

Queste sono le considerazioni che sottopongo alla valutazione di tutti i gruppi, perché ho ascoltato con una certa sorpresa le dichiarazioni rese da alcuni deputati a nome del gruppo comunista, anche se la loro posizione era stata anticipata da un articolo apparso sull'organo ufficiale del partito comunista italiano. Quando infatti si chiede lo scorporo dei tre provvedimenti perché non si è d'accordo su una presunta nuova linea (ma si tratta di un'affermazione che contesto per quanto concerne l'albo), si chiede una cosa che, forse, è possibile fare sul piano tecnico, ma che è di difficile realizzazione su quello politico perché i provvedimenti rappresentano parte integrante di un unico « pacchetto » di misure richiesto dalle categorie interessate. La richiesta di stralcio non può quindi trovare il consenso del Governo per questa precisa ragione politica, anche se a questa considerazione debbono essere aggiunte le considerazioni del relatore circa l'impossibilità di approvare provvedimenti, come quello sulle tariffe a forcella, mancanti di riferimenti precisi a determinati requisiti.

Questa è l'opinione del Governo, il quale ritiene altresì che non si possa legiferare sotto le pressioni della piazza. Se pertanto si dovessero ripetere agitazioni sindacali nel settore, i vari gruppi sarebbero liberi di contenere o menò il lavoro iniziato, ma è mia convinzione che a quel punto l'iter legislativo si dovrebbe interrompere, perché, ripeto, il Parlamento deve essere libero di legiferare senza la spinta di pressioni esterne. Un ulteriore ritardo potrebbe però fornire a coloro che desiderano serrate e manifestazioni di piazza un argomento di giustificazione. Invito quindi il gruppo comunista a rivedere le proprie posizioni anche alla luce del parere della I Commissione, perché se esso dovesse essere negativo, saremmo costretti a chiedere la rimessione in Assemblea e le responsabilità di ulteriori ritardi si individuerebbero in quella sede.

Concludo affermando che abbiamo tutta la possibilità di fare delle valutazioni, anche sul piano dei contenuti. La disponibilità dichiarata dall'onorevole Piccinelli e dal relatore trova consenziente il Governo nell'augurare un punto d'incontro sull'articolato.

Non vi è stata alcuna inversione di tendenza e — per quanto ne so — la rinuncia dell'onorevole Belci all'incarico di relatore non ha sotfondi politici, ma dipende da impegni da lui assunti nell'ambito della direzione del partito della democrazia cristiana. Lo dico per fugare ogni diversa interpretazione circa i motivi della sostituzione del relatore. In attesa del parere della I Commissione, i gruppi sono pregati di riflettere per consentire a ciascuno di assumere le proprie responsabilità e per avere chiara la strada su cui opera, perché se il gruppo comunista dovesse mantenere fermo il suo atteggiamento, il Governo chiederà che si proceda rapidamente in sede referente per arrivare alla discussione in Assemblea e dare una risposta positiva alle attese dei 700 mila interessati al settore degli autotrasporti, che legittimamente chiedono che il Parlamento, sul piano dei loro problemi, giustamente si pronuncii al più presto.

PRESIDENTE. In attesa del parere della I Commissione affari costituzionali, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (2512); e delle proposte di legge Merli ed altri: Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni per l'esercizio del credito navale (1046) e Serrentino e Quilleri: Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno (1435).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2512, concernente integrazione della legge 9 gennaio 1961, n. 1 e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale, già approvato dalla VI Commissione del Senato nella seduta del 13 novembre 1973, e delle concorrenti proposte di legge Merli ed altri n. 1046 e Serrentino e Quilleri n. 1435.

MERLI, *Relatore*. Il gruppo di lavoro che si è riunito ieri ha studiato le vie più agevoli

per giungere ad un sollecito varo del disegno di legge sull'esercizio del credito navale, così come auspicato dal ministro della marina mercantile, il quale ha ricordato come il progetto sia stato assegnato in sede legislativa a seguito di decisione unanime dell'Assemblea. Sono anche stati raggiunti accordi con i gruppi parlamentari del Senato perché vi sia un margine di tempo tale da consentire di apportare al testo eventuali modificazioni e potere giungere, prima delle vacanze natalizie, all'approvazione definitiva da parte di quel ramo del Parlamento.

All'articolo 1 è stato proposto dal gruppo di lavoro un emendamento aggiuntivo relativo all'aggiornamento delle disposizioni regolamentari, reso necessario dalla pluralità degli istituti autorizzati introdotta dal primo comma dello stesso articolo e dalle mutate condizioni tecnico-economiche dell'industria armatoriale. È parso opportuno dare al Ministero 6 mesi di tempo per poter disporre in proposito.

È stato poi proposto un articolo aggiuntivo 1-bis, riguardante l'estensione dei benefici di legge a navi e galleggianti a scafo metallico destinati ad attività di ricerca industriale. Devo infatti precisare che l'articolo 2 della nuova convenzione di Londra, sottoscritta anche dall'Italia, intende per navi non solo quelle propriamente dette, ma anche le piattaforme galleggianti e quelle fisse. Alla V Commissione bilancio è stato chiesto, ai fini dell'approvvigionamento di energia, l'estensione anche a questo tipo di galleggianti dei benefici derivanti dal progetto di legge.

L'articolo aggiuntivo 1-ter tende all'abrogazione dell'articolo 2 della legge 30 maggio 1970, n. 379 e stabilisce che l'importo dei finanziamenti non può eccedere il 70 per cento del prezzo indicato dalle imprese interessate. Attualmente il limite massimo del finanziamento era del 50 per cento in 10 anni, del 60 per cento in 15 e del 70 per cento in 20 anni.

Tutti i grossi armatori tenderanno a chiedere, quasi in forma esclusiva, il finanziamento per il 70 per cento del prezzo-nave, da restituire in dieci anni. Invece, le autorizzazioni annuali di spesa per contributo di interesse sono concesse per 15 anni.

La diversificazione indicata comporta che le richieste per dieci anni non consentono l'utilizzo delle autorizzazioni di spesa per gli anni dall'undicesimo al quindicesimo compreso; vi è inoltre il fatto che le richieste, concentrate su dieci anni, portano a ridurre,

in relazione ai limiti di impegno, il numero dei beneficiari.

È per ovviare a tale inconveniente che si è proposto il suddetto articolo aggiuntivo, che tende ad uniformare la durata dei finanziamenti a quella delle autorizzazioni annuali di spesa per contributo di interesse.

Altri due articoli aggiuntivi proposti, l'1-*quater* e l'1-*quinqes*, riguardano, rispettivamente, i criteri per l'assegnazione dei contributi da parte del Ministero della marina mercantile e l'obbligo per il medesimo di presentare periodicamente al Parlamento un documento riepilogativo delle operazioni di credito navale effettuate, mentre con un ultimo articolo aggiuntivo, l'1-*sexies*, si è proposta una integrazione della composizione della sezione del credito prevista dall'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, comprendendovi anche tre membri designati dal ministro della marina mercantile, di cui uno su indicazione dell'armamento e due delle organizzazioni aziendali più rappresentative su scala nazionale.

Abbiamo seguito, nella designazione di questi altri rappresentanti, la stessa via usata dal Ministero. Ritengo che si potrebbe aggiungere anche un rappresentante della cantieristica.

BAGHINO. Dobbiamo tener presente una esigenza di qualità, di competenza. Infatti, ritengo che, per quanto concerne le organizzazioni sindacali, dovremmo indicare a quali categorie questi rappresentanti debbono appartenere. D'altronde, questa è la via che abbiamo seguito in altre occasioni.

FOSCARINI. Il riferimento è alle organizzazioni sindacali centrali. Saranno poi queste a decidere chi designare.

MERLI, *Relatore*. La precisazione richiesta dall'onorevole Baghino è superflua. È chiaro infatti che le organizzazioni sindacali designeranno come rappresentanti persone appartenenti alle categorie interessate.

L'onorevole Baghino intendeva che fosse precisato che le rappresentanze sindacali debbono essere espressione della categoria dei marittimi, e quindi costituite da esperti dei problemi del settore. Mi pare peraltro che tale concetto sia già stato affermato dal relatore. Questa parte del testo dell'articolo aggiuntivo 11-*sexies* potrebbe essere così formulata: « fanno altresì parte degli organi

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1973

della sezione quattro membri indicati dal Ministro della marina mercantile e designati dall'armamento e dalle organizzazioni cantieristiche più rappresentative e due dalle organizzazioni sindacali più rappresentative su scala nazionale ».

BAGHINO. Non capisco per quale motivo questi rappresentanti dovrebbero essere indicati dal ministro, se poi vengono designati dalle organizzazioni sindacali.

MERLI, *Relatore*. Potremmo allora adottare la seguente formulazione: « ... fanno altresì parte degli organi di tale sezione quattro membri designati dal ministro della marina mercantile su indicazione eccetera... ».

BAGHINO. Io credo che, se ci troviamo di fronte ad una questione di competenza tecnica, i rappresentanti di cui si parla debbano appartenere alla categoria dei marittimi perché altrimenti, ad esempio, qualsiasi organizzazione potrebbe inviare il proprio segretario generale. Mi pare quindi che nel testo debba essere inserita una precisazione in tal senso, al fine di garantire la preparazione tecnica dei membri degli organi di cui ci stiamo occupando.

CERAVOLO. Non mi pare che esistano leggi contenenti indicazioni di questo genere. Mi pare evidente, comunque, che la nomina dei membri spetti al ministro ma, in ogni caso, le organizzazioni sindacali dovranno indicare a quest'ultimo i nominativi delle persone più competenti in quel settore specifico. Poiché ci stiamo occupando di credito navale, può darsi che le organizzazioni ritengano opportuno inviare come proprio rappresentante un esperto che non risulti ad esse iscritto. Non dobbiamo quindi porre limiti all'autonomia di scelta delle organizzazioni sindacali per quanto riguarda le persone cui affidare questi compiti di vigilanza e di controllo.

MERLI, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione, pur riconoscendo l'esistenza di due precise esigenze: la prima riguardante la preparazione specifica dei prescelti e la seconda la necessità di non limitare le possibilità di scelta dei sindacati.

PICCINELLI. Io penso che si potrebbe risolvere la questione in questo modo: i rappresentanti sindacali non debbono necessaria-

mente appartenere all'una od all'altra categoria, ma potrebbero anche essere degli esperti nominati dalle organizzazioni stesse. Che tipo di esperienza essi debbono portare in seno alla sezione? A questa domanda daranno una risposta le organizzazioni sindacali: esse decideranno, cioè, se dare maggior peso al fattore della competenza in materia di tecnica del credito, oppure al fattore della conoscenza dei problemi del settore navale. Lasciamo quindi alle organizzazioni sindacali la più completa libertà in materia. Si tratterà poi di decidere quali tra esse dovranno fare le designazioni al ministro. Il punto è questo: le indicazioni dovranno provenire dalle confederazioni o dalle organizzazioni di categoria? A me sembrerebbe più logico affidare tale incombenza alle organizzazioni di categoria, salvo poi stabilire quale tipo di scelta debbano effettuare le organizzazioni nell'ambito confederale.

SPINELLI. Ma non possiamo inserire la formula « organizzazioni sindacali di categoria » perché bisognerebbe conoscere esattamente quali sono le organizzazioni interessate a questo problema. Io credo che ci si debba riferire alle confederazioni sindacali. Nello stesso tempo vorrei sottolineare che, affermando il principio del sindacato di categoria, si creerebbe un cattivo precedente, privilegiando un sindacato anziché un altro.

PICCINELLI. Possiamo fare riferimento alle organizzazioni sindacali.

BAGHINO. Preannuncio un emendamento aggiuntivo della parola « categoria ».

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Le operazioni di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modifiche e integrazioni, potranno essere effettuate anche dalle aziende e istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949.

Mediante convenzioni da stipularsi con il Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero del tesoro, saranno regolati i rapporti tra lo Stato e le aziende ed istituti di credito finanziatori, per l'attuazione di quanto disposto al comma precedente.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1973

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, alla fine il seguente comma:
Le disposizioni regolamentari di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 maggio 1963, n. 987, saranno modificate entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge per adeguarle alla pluralità degli istituti autorizzati di cui al primo comma e alle mutate condizioni tecnico-economiche dell'industria armatoriale ».

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con l'emendamento testè approvato.
(È approvato).

Il relatore a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-bis.

Il primo comma dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni della presente legge sono applicabili: alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale; ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa; alle navi da pesca oceanica, nonché alle navi ed ai galleggianti a scafo metallico, anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale ».

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-bis, accettato dal Governo.
(È approvato).

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-ter.

È abrogato l'articolo 2 della legge 30 maggio 1970, n. 379.

Il primo comma dell'articolo 3 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è sostituito dai seguenti:

« L'importo dei finanziamenti non può eccedere il 70 per cento del prezzo dei lavori indicato dalle imprese interessate e che sia ritenuto attendibile dal ministro della marina mercantile.

La disposizione del precedente comma non si applica ai finanziamenti deliberati anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge ».

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-ter, accettato dal Governo.
(È approvato).

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-quater.

Nell'accordare i contributi di interesse sui finanziamenti il ministro della marina mercantile terrà conto prioritariamente delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati alla esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-quater, accettato dal Governo.
(È approvato).

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-quinquies.

Il ministro della marina mercantile è tenuto a presentare al Parlamento, entro il 31 luglio di ogni anno e contestualmente alla presentazione dello stato di previsione di spesa del suo dicastero, un documento riepilogativo delle operazioni di credito navale effettuate con il contributo dello Stato nel precedente esercizio finanziario.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1973

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-*quinquies*, accettato dal Governo.

(È approvato).

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-*sezies*.

« All'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è aggiunto il seguente comma:

” Faranno altresì parte degli organi di tale sezione quattro esperti designati dal ministro della marina mercantile, uno su indicazione dell'armamento, uno dell'organizzazione rappresentativa dei cantieri navali e due delle organizzazioni sindacali più rappresentative su scala nazionale ».

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-*sezies*, accettato dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, dalla legge 30 maggio 1970, n. 430, convertito in legge 4 agosto 1971, n. 594, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno annuali di lire 4.500 milioni per l'anno 1974, di lire 5.600 milioni per l'anno 1975 e di lire 6.000 milioni per l'anno 1976.

Le somme eventualmente non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

All'onere di lire 4.500 milioni derivante dall'attiva parte della presente legge, nell'anno finanziario 1974, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

FOSCARINI. Il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento in considerazione degli emendamenti approvati nel corso della discussione, che dimostrano che quando vi è davvero buona volontà si possono ottenere i risultati positivi che si desiderano.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2, al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno che recepisce il contenuto dell'emendamento che aveva preannunciato:

La X Commissione permanente della Camera,

impegna il Governo,

nella fase di applicazione del disegno di legge per l'esercizio del credito navale, a richiedere, per la rappresentanza sindacale prevista nella legge stessa, che essa sia espressione della categoria dei marittimi.

(0/2512/1/10).

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

BAGHINO. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Baghino.

(È respinto).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto. Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modifi-

cazioni, per l'esercizio del credito navale». (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato). (2512).

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 2512, risultano assorbite le concorrenti proposte di legge Merli ed altri n. 1046 e Serrentino e Quillieri n. 1435.

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Foscarini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Pani, Piccinelli, Pumilia, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk, Spinelli e Venturini.

Sull'ordine dei lavori.

BAGHINO. Chiedo la parola per auspicare che la X Commissione possa occuparsi quanto prima, magari in occasione dell'esame dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, del bilancio della RAI-TV, non essendo ammissibile un esproprio delle sue competenze in materia da parte della speciale Commissione di vigilanza, come è invece purtroppo avvenuto.

La seduta termina alle 13,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO