COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

15.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 GIUGNO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto merci per conto terzi (1428) . . . 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10

BERNARDI GUIDO, *Relatore f.f.* . . 3, 7, 8, 10

BOCCHI FAUSTO 7

DUTTO MAURO 6, 8, 10

RIDI SILVANO 8, 10

RONZANI GIANNI VILMER 6, 7, 8

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 6, 7, 8

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 12

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1735) 10

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10, 12

GRIPPO UGO, *Relatore* 10, 11, 12

LUCCHESI PINO 12

RICCARDI ADELMO 12

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 12

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12,20.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto merci per conto terzi (1428).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto merci per conto terzi ».

Prego l'onorevole Guido Bernardi di sostituirsi al relatore, che mi ha comunicato di non poter partecipare alla seduta odierna.

L'onorevole Bernardi ha facoltà di svolgere la relazione.

GUIDO BERNARDI, *Relatore f.f.* Sul disegno di legge al nostro esame, molto atteso dalle categorie interessate, la I e la V Commissione hanno espresso i rispettivi pareri aderendo sostanzialmente al testo del Governo. In particolare, la I Commissione affari costituzionali ha dato parere favorevole a condizione che l'articolo 3 venga formulato nel senso di consentire l'accesso alla garanzia del Fondo previsto dal disegno di legge anche alle imprese titolari autorizzate al trasporto di merci per conto terzi da meno di due anni e che all'articolo 12 siano previste procedure che garantiscano obiettività nel reclutamento del personale. La V Commissione bilancio, invece, ha espresso parere favorevole a condizione che il primo comma dell'articolo 11 preveda il concerto del ministro del tesoro per l'emanazione del decreto del ministro del lavoro e della previdenza sociale. A mio avviso, queste osservazioni possono trovarci tranquillamente d'accordo e senza dubbio rappresentano un grosso ausilio per la sollecita approvazione del disegno di legge all'ordine del giorno.

Preannuncio che presenterò tre articoli aggiuntivi. Il primo riguarda una modifica dell'articolo 12 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, concernente il trasporto delle merci pericolose: tale emendamento è volto a precisare la franchigia per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose sul peso complessivo a pieno carico. Il secondo articolo aggiuntivo riprende una norma che fa parte di una proposta di legge che io avevo presentato autonomamente, relativa al risarcimento per perdita o avarie delle cose trasportate. In questo campo esiste una situazione difficile perché le responsabilità dei vettori ferroviario, aereo, marittimo sono regolate o dal codice della navigazione o da convenzioni internazionali e sono molto più leggere di quanto non siano oggi la responsabilità del vettore stradale: con il mio articolo aggiuntivo io propongo di compiere un'opera di giustizia a favore di quest'ultimo. Se però questa proposta di modifica non dovesse trovare concordi tutti i gruppi politici e dovesse quindi rappresentare un ostacolo alla rapida approvazione del disegno di legge, io non avrei alcuna difficoltà a ritirarla. Vorrei però che tutte le forze politiche qui presenti meditassero prima di dire di no, perché si tratta di provvedimenti che certamente occorre mandare avanti eventualmente con iniziative autonome se non sarà possibile attraverso il progetto di legge in esame (ed in tal caso prego l'ufficio di presidenza di inserire all'ordine del giorno, nei tempi più brevi, tali iniziative).

Vi è poi una terza proposta di modifica concernente il regime autorizzatorio: infatti, il 30 giugno scade la validità del decreto presidenziale che rinvia di sei mesi in sei mesi, dal 1971 in poi, la normativa delle autorizzazioni al trasporto merci. L'articolo aggiuntivo che preannuncio tende a renderne inutile un'ulteriore proroga tramite un altro decreto presidenziale, anche se probabilmente, essendosi ormai al 7 giugno ed essendo quindi poco probabile che il Senato entro il 30 di questo mese approvi definitivamente il provvedimento in esame, la mia proposta risulterà vana in quanto sta andando avanti la procedura per l'emanazione di un nuovo decreto presidenziale. I colleghi, quindi, valuteranno l'opportunità o meno di accogliere questo articolo aggiuntivo che è di carattere puramente tecnico; eventualmente, io potrei rinunciare a presentarlo formalmente per non pregiudicare la speditezza dell'*iter* del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché ai primi cinque articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

TITOLO I.

ISTITUZIONE DEL FONDO CENTRALE DI GARANZIA PER LA COPERTURA DEI RISCHI CONNESSI AI FINANZIAMENTI A MEDIO TERMINE ACCORDATI DA AZIENDE E ISTITUTI DI CREDITO ALLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

ART. 1.

È istituito presso l'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) il Fondo centrale di garanzia per la copertura di rischi connessi ai finanziamenti a medio termine accordati, ai sensi della legge 27 novembre 1980, n. 815, da istituti ed aziende di credito ad imprese di trasporto iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose in conto terzi.

La garanzia del Fondo di cui al comma precedente opera fino a 50 milioni di lire e può essere accordata dal Mediocredito centrale agli istituti ed aziende di credito di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949 e successive modificazioni ed integrazioni.

La garanzia copre il 90 per cento della perdita subita dall'istituto finanziatore a fronte del capitale.

Il Fondo centrale di garanzia di cui al precedente primo comma opera, altresì, a copertura del 90 per cento della perdita subita dall'istituto finanziatore a fronte del capitale e fino a 50 milioni di lire in relazione ai finanziamenti accordati da istituti ed aziende di credito di cui al precedente secondo comma per l'acquisto di un solo veicolo, o complesso di veicoli, da parte dell'impresa di trasporto, in sostituzione di precedente veicolo, o complesso di veicoli, già in disponibilità dell'impresa stessa.

(*È approvato*).

ART. 2.

Il Fondo centrale di garanzia previsto dall'articolo 1 della presente legge è amministrato da un Comitato nominato con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro composto da sette membri di cui uno designato dal Ministro dei trasporti, con funzioni di presidente, uno dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro dell'industria, commercio e artigianato, uno dal Mediocredito centrale, tre dal Comitato centrale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi fra i rappresentanti degli autotrasportatori.

Il Comitato di cui al precedente comma ha il compito di deliberare in ordine ai criteri ed alle modalità degli interventi del Fondo centrale di garanzia, nonché in ordine ai limiti di intervento del Fondo stesso.

Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del Fondo centrale di garanzia.

(*È approvato*).

ART. 3.

Alla garanzia del Fondo di cui all'articolo 1 della presente legge possono accedere le imprese esercenti attività di autotrasporto che risultano iscritte in via definitiva nell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, titolari da almeno due anni di autorizzazioni al trasporto di merci per conto di terzi e che non sono in grado di offrire idonee garanzie oltre quelle iscrivibili sui beni acquistati con i finanziamenti garantiti ai sensi dell'articolo 1 della presente legge.

Per ciascun operatore l'esposizione complessiva del Fondo non può superare l'importo di lire 200 milioni.

L'articolo 10 della legge 27 novembre 1980, n. 815, e successive modificazioni, è abrogato.

(*È approvato*).

ART. 4.

La domanda di accesso al Fondo centrale di garanzia deve essere presentata dai soggetti beneficiari contestualmente alla richiesta di finanziamento.

L'istituto o azienda di credito trasmette al Mediocredito centrale domanda di garanzia e concede il prestito dopo aver esperito tutte le procedure ritenute utili, d'intesa con il Mediocredito, per la concessione del prestito medesimo.

(*È approvato*).

ART. 5.

La dotazione del Fondo è costituita:

a) dall'importo di lire 5 miliardi da prelevare dalla gestione speciale istituita presso la sezione di tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a « Gestione Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi »;

b) dall'importo di lire 15 miliardi da prelevare dal Fondo di cui alla legge 27 novembre 1980, n. 815;

c) dal 50 per cento dell'importo complessivo dei contributi versati annualmente dagli iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi sulla base della misura annuale stabilita dal Ministro dei trasporti ai sensi dell'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, tenendo conto anche di tale contribuzione;

d) dagli interessi maturati sulla disponibilità del Fondo;

e) dalle somme che gli istituti ed aziende di credito dovranno versare quale corrispettivo della trattenuta dello 0,50 per cento che gli istituti e le aziende di credito medesimi sono tenuti ad operare, una volta tanto all'atto dell'erogazione, sull'importo originario dei finanziamenti concessi;

f) dai contributi degli istituti ed aziende di credito che saranno determinati dal Comitato di cui all'articolo 2 sull'ammontare complessivo delle operazioni in essere alla fine dell'anno precedente;

g) dagli eventuali contributi di enti pubblici e privati o di associazioni interessate allo sviluppo ed all'ammodernamento del trasporto merci su strada.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

TITOLO II.

DISPOSIZIONI DI CARATTERE FISCALE

ART. 6.

Ai fini della determinazione del reddito, le imprese di cui all'articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive

modificazioni, i cui titolari sono intestatari di autorizzazioni all'autotrasporto di merci per conto di terzi, possono dedurre, a titolo di costi ed oneri non documentati, un importo forfettario di lire 15.000 o di lire 30.000 per i trasporti personalmente effettuati dal titolare dell'autorizzazione, rispettivamente, oltre il comune in cui ha sede l'impresa ma nell'ambito della regione o di quelle confinanti, ovvero oltre tale ambito. La deduzione spetta una sola volta per ogni giorno di effettuazione del trasporto, indipendentemente dal numero dei viaggi.

Alla dichiarazione dei redditi deve essere allegato apposito prospetto sottoscritto dal dichiarante in cui sono indicati i viaggi effettuati e le rispettive località di destinazione, la loro durata, nonché gli estremi delle relative bolle di accompagnamento delle merci o, in caso di esonero dall'obbligo di emissione di queste, delle fatture o delle lettere di vettura di cui all'articolo 56 della legge 6 giugno 1974, n. 298. Gli esemplari delle bolle di accompagnamento, delle fatture e delle lettere di vettura devono essere conservati dal dichiarante fino al termine indicato nell'articolo 43 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Le disposizioni del presente articolo si applicano a partire dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge con riferimento ai trasporti effettuati dopo tale data.

Gli onorevoli Ridi, Bocchi e Ronzani hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sopprimere le parole: o di quelle confinanti.

6. 1.

Al terzo comma, sopprimere le parole: con riferimento ai trasporti effettuati dopo tale data.

6. 2.

GIANNI VILMER RONZANI. Abbiamo presentato questi due emendamenti perché abbiamo l'esigenza di rendere questo disegno di legge il più adeguato possibile all'intesa raggiunta tra il Governo e i rappresentanti degli autotrasportatori. In sede di trattativa, infatti, era emersa con forza la esigenza di meglio precisare la questione delle detrazioni delle spese non documentabili. Da qui la nostra proposta emendativa di sopprimere la frase: « o di quelle confinanti ». Riteniamo che se dovesse rimanere la formulazione così come contenuta nel disegno di legge, si creerebbe lo spazio per degli equivoci. Quindi, la *ratio* di questo emendamento è di rendere più chiaro il disposto normativo dell'articolo 6.

Il secondo emendamento che abbiamo presentato è mosso dallo spirito di far entrare in vigore la legge sin dal 1° gennaio.

Qualora il primo emendamento da noi presentato non venisse accolto, ci riserviamo la possibilità di presentare un subemendamento sempre teso a meglio precisare la portata di questo articolo.

MAURO DUTTO. Mi permetto di rammentare il fatto che la nostra Commissione non ha acquisito il parere della VI Commissione finanze e tesoro. Infatti, da un esame degli emendamenti testé presentati non posso non chiedermi come il ministro delle finanze sia in grado di valutare i problemi di minore entrata che deriverebbero appunto da un'eventuale approvazione dei suddetti emendamenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Dutto sa che per regolamento gli unici pareri vincolanti sono quelli espressi dalla I Commissione affari costituzionali e dalla V Commissione bilancio. Mi rendo conto che sarebbe stato molto opportuno acquisire il parere della VI Commissione ma purtroppo sono scaduti infruttuosamente i termini regolamentari per l'espressione di detto parere.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Mi permetto di invitare i presentatori degli emendamenti a ritirarli. Perché (e con ciò rispondo anche all'onorevole

Dutto) l'articolo 6 è un articolo concordato fin nei minimi particolari con il ministro delle finanze. Ed è proprio perché il disposto normativo di detto articolo comporta problemi di minori entrate che non posso non invitare gli onorevoli Ridi, Bocchi e Ronzani - ripeto - a ritirarli. Infatti, qualora noi spostassimo alla data del 1° gennaio l'applicazione normativa contenuta nell'articolo 6, rischieremmo di allargarne l'incidenza al di là di quanto convenuto. La stessa cosa avverrebbe se approvassimo l'emendamento al primo comma dell'articolo 6 circa l'applicabilità della detrazione. Quindi, prendendo spunto proprio dalle considerazioni contenute nell'intervento dell'onorevole Dutto, colgo la occasione per sollecitare la Commissione ad approvare l'articolo 6 del disegno di legge nel testo che stiamo esaminando. Inoltre, qualora la Commissione dovesse approvare uno di questi emendamenti non potrebbe che farlo in linea di principio, dovendosi necessariamente a quel punto acquisire anche il prescritto parere della V Commissione bilancio sulle conseguenze finanziarie.

FAUSTO BOCCHI. Prenderò lo spunto della dichiarazione testé fatta dal ministro per fare alcune osservazioni in relazione alla esigenza della copertura finanziaria e delle intese concordate con gli altri ministri presentatori del disegno di legge. A me non sembrano puntuali i motivi di preoccupazione espressi dal ministro. A me, infatti, non sembra affatto chiara la dizione del primo comma dell'articolo 6 del testo del disegno di legge. In secondo luogo, l'emendamento al terzo comma dell'articolo 6 a me sembra che si inquadri nel rispetto degli accordi assunti fra il Governo e le categorie.

Quanto alla questione dell'onere finanziario, l'articolo 13 prevede la copertura di due oneri derivanti sia dall'articolo 1 sia dall'articolo 12 del provvedimento in esame. Non vi è alcun inserimento di aggravamento di oneri in altri articoli. Il che significa che non corrisponde esattamente alle preoccupazioni espresse. D'altra parte, per la prima volta per provvedimenti di questo genere, dobbiamo dare atto al ministro della corretta copertura.

Mi sembra dunque che questo provvedimento rappresenti il meritato riconoscimento a questa categoria per aver sospeso le agitazioni e il blocco delle attività ed aver pazientato in modo considerevole.

GUIDO BERNARDI, *Relatore f.f.* Anch'io nutro delle perplessità sul primo comma. Proprio il presidente della FITA, che ha sede a Viterbo e dunque confina con la Toscana, ha rilevato che si potrebbe avere un'indennità maggiore per il solo fatto di valicare il confine rispetto ad un viaggio ben più lungo ma tutto nell'ambito della stessa regione. Sarebbe allora preferibile stabilire un limite di chilometraggio.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* L'uso della frontalietarietà è un caso eccezionale.

GUIDO BERNARDI, *Relatore f.f.* Il clima politico è così carico di nubi che le decisioni vanno assunte con rapidità. Forse dunque è il caso di approvare il testo così come ci viene presentato dal Governo, al fine di evitare ritardi che potrebbero essere pregiudizievoli per il provvedimento stesso. In tal caso spero che la soluzione al problema che ho prima sollevato potrebbe essere trovata, se non nella lettera, nello spirito degli accordi raggiunti.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Il testo dell'accordo non pone limiti del tipo di quelli da lei proposti.

GIANNI VILMER RONZANI. In sede di trattativa questi problemi sono emersi; infatti i rappresentanti di categoria contestano questo disegno di legge.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Contesteranno se non verrà approvato.

GIANNI VILMER RONZANI. Lo contestano anche nel merito.

GUIDO BERNARDI, *Relatore f.f.* Ne contestano solo alcuni aspetti.

GIANNI VILMER RONZANI. Sì, ad esempio contestano il criterio adottato.

GUIDO BERNARDI, *Relatore f.f.* Se questo provvedimento è il frutto di un accordo anche con il Ministero del tesoro, per cui sono stati esaminati svantaggi e vantaggi di questa formulazione, vorrei far rilevare che ogni modifica alla soluzione raggiunta può richiedere il parere della V Commissione e quindi comportare gravi ritardi.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Il Governo deve valutare le conseguenze finanziarie degli emendamenti. Comunque, qualora essi venissero ritirati, mi impegnerei a prenderli in considerazione, sollecitando il concerto del ministro delle finanze, presso l'altro ramo del Parlamento.

SILVANO RIDI. Tenuto conto delle dichiarazioni del ministro, ritiriamo gli emendamenti.

MAURO DUTTO. Mi asterrò dalla votazione sull'articolo 6.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi quattro articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 7.

A decorrere dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge la deduzione dal reddito d'impresa prevista dall'articolo 13 della legge 19 marzo 1983, n. 72, si applica altresì ai redditi d'impresa dei titolari di autorizzazioni all'autotrasporto, soci di organismi cooperativi esercenti l'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, ai quali sono applicate le forme e le modalità previdenziali di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602.

(*È approvato*).

ART. 8.

Il secondo e il terzo comma dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 627, sono sostituiti dai seguenti:

« Se nei documenti indicati nel comma precedente risultano mancanti o inesatte alcune delle altre indicazioni previste dagli articoli 1, 2, 3 e 4, ultimo comma, del presente decreto, si applica al soggetto tenuto ad annotare tali indicazioni la pena pecuniaria da lire 500.000 a lire 1.500.000. Al vettore che non sottoscrive per ricevuta gli esemplari del documento di cui all'articolo 1 o li sottoscrive pur se in esso siano riportate indicazioni incomplete o inesatte, limitatamente a quanto previsto dall'ultima parte del terzo comma dell'articolo 1, si applica la pena pecuniaria da lire 150.000 a lire 300.000.

Il conducente del veicolo che, durante l'esecuzione del trasporto, non è in grado di esibire gli esemplari dei documenti che debbono accompagnare il trasporto è soggetto alla pena pecuniaria da lire 50.000 a lire 180.000. La stessa pena si applica se il documento di trasporto non risulta sottoscritto ai sensi del terzo e del nono comma del precedente articolo 1 ».

Le nuove misure delle pene pecuniarie previste dai precedenti due commi si applicano anche alle violazioni commesse anteriormente all'entrata in vigore della presente legge e non ancora definitivamente accertate alla stessa data. Non si fa luogo a rimborsi di pene pecuniarie corrisposte prima dell'entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

TITOLO III
DISPOSIZIONI VARIE

ART. 9.

I concessionari di cui al n. 6 dell'articolo 29 del codice postale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, sono tenuti a corrispondere, in luogo dei diritti previsti dalle vigenti disposizioni, un canone annuale.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento saranno determinati, con il decreto interministeriale previsto dall'articolo 7 della legge 26 aprile 1983, n. 130, i criteri e le modalità per la determinazione, la revisione periodica ed il pagamento del canone di cui al precedente comma.

In sede di prima applicazione, il canone sarà fissato in misura tale da assicurare all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni un'entrata almeno pari, in ragione d'anno, all'ammontare dei diritti accertato per l'anno 1983, maggiorato o diminuito nella stessa misura percentuale delle variazioni eventualmente apportate durante l'anno 1984 alle tariffe per il servizio di trasporto dei pacchi gestito direttamente dall'Amministrazione.

Il trasporto dei pacchi e dei colli di peso fino a 20 chilogrammi eseguito dai concessionari senza il pagamento del canone annuale determinato ai sensi del precedente secondo comma è assoggettato ad una sanzione amministrativa variabile da dieci a sessanta volte l'importo del canone stesso.

L'Amministrazione può inoltre sospendere la concessione per un periodo non superiore a sei mesi o anche, in caso di recidiva, revocarla, senza che il concessionario abbia diritto ad alcuna indennità.

Chiunque trasporti pacchi o colli senza averne ottenuta la concessione è soggetto ad una sanzione pecuniaria in misura da dieci a sessanta volte la tariffa dovuta per i pacchi postali di peso corrispondente a quelli trasportati.

È abrogato l'articolo 60 del codice postale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156.

(*È approvato*).

ART. 10.

Gli importi del diritto fisso di cui all'articolo 1, primo e secondo comma, della legge 28 dicembre 1959, n. 1146, sono rispettivamente elevati a lire 18.000 e lire 12.000.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

L'indennità di trasferta spettante ai dipendenti da imprese di autotrasporto è esclusa, anche se corrisposta con carattere di continuità, dalla retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi di previdenza e assistenza ai sensi dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, sulla base di una quota determinata annualmente con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentite le rappresentanze degli imprenditori e dei lavoratori.

La misura di detta quota non potrà essere maggiore di quella esente dall'imposta sul reddito delle persone fisiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni ed integrazioni.

L'onorevole Guido Bernardi, accogliendo la condizione posta dalla V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo le parole: « e della previdenza sociale », *aggiungere le altre*: « di concerto col Ministro del tesoro ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 11 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

MAURO DUTTO. Preannuncio che mi asterrò dalla votazione sull'articolo 12.

PRESIDENTE. Poiché ai successivi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 12.

Per assicurare il funzionamento degli uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione nei valichi di confine di cui all'articolo 13 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere, per un periodo non superiore a tre mesi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276, personale straordinario da applicare a mansioni impiegatizie e di operaio entro il limite massimo di centoventi unità da destinare agli uffici anzidetti.

(*È approvato*).

ART. 13.

All'onere derivante dall'articolo 1 della presente legge pari, per l'anno 1984, a 20 miliardi di lire si fa fronte quanto a lire 15 miliardi mediante corrispondente riduzione del capitolo 7295 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, intendendosi all'uopo corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa per l'anno finanziario 1984 di cui alla legge 27 novembre 1980, n. 815, e quanto a lire 5 miliardi mediante corrispondente prelevamento dalla gestione speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a « Gestione Albo degli autotrasportatori per conto di terzi ».

All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 12 della presente legge, pari a lire 400 milioni per l'anno 1984, si fa fronte mediante corrispondente prelevamento dalla gestione speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a « Gestione Albo degli autotrasportatori per conto di terzi ».

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

(*È approvato*).

GUIDO BERNARDI, *Relatore f.f.* Il gruppo della democrazia cristiana preannuncia il voto favorevole al disegno di legge n. 1428.

SILVANO RIDI. Preso atto delle dichiarazioni del ministro, che si impegna a rivedere il testo dell'articolo 6 presso l'altro ramo del Parlamento, ed in considerazione dell'urgenza del provvedimento, il gruppo comunista preannuncia il proprio voto favorevole al disegno di legge n. 1428.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

La seduta, sospesa alle 13, riprende alle 14.

Discussione del disegno di legge: Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto (Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (1735).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 maggio 1984.

L'onorevole Grippo ha facoltà di svolgere la relazione.

UGO GRIPPO, *Relatore*. La situazione di crisi del settore cantieristico, determinata dal *surplus* dell'offerta e della depressione dei noli, nonché dalla perdita di

capacità concorrenziali (i soli disarmi hanno registrato il 20 per cento del tonnellaggio complessivo) la contrazione dei volumi dei carichi di lavoro (nel 1983 sono state acquistate solo 16 commesse per un totale di 33.300 tonnellate di stazza) è ancora di notevole gravità e certo non riguarda soltanto il nostro paese, ma tutto il mondo.

Nel 1974 il carico di lavoro dei cantieri era di 120 milioni di tonnellate di stazza lorda; nel 1979 è stato di 17 milioni di tonnellate, con ampia prevalenza dei paesi emergenti nel settore, quindi Giappone, Corea, Formosa, Brasile. Alcuni di questi paesi, in prevalenza il Giappone, hanno da tempo avviato un piano di riconversione della propria offerta di naviglio ed oggi registriamo un differenziale del prezzo del prodotto nave del 40, 50 per cento rispetto ad altri paesi europei. Nella Comunità europea, nell'ultimo decennio, si sono registrate demolizioni o disattivazioni di almeno 70 navi.

Costi di produzione elevati, oneri di gestione, limiti imposti dalla Comunità economica europea, i cui aiuti alla produzione dovrebbero essere compatibili solo se accompagnati da interventi diretti a promuovere la ristrutturazione del settore, sono le cause fondamentali di questa crisi. Per superare la visione ristretta di un esercizio di tipo portuale occorre percorrere la strada di una seria programmazione di settore. La stessa azienda di Stato ha registrato in questi anni massicci esodi che io non definirei tanto leggermente « spontanei ».

Con i provvedimenti in esame si intende prorogare al 30 giugno 1984, modificandole, le leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, aventi per oggetto rispettivamente provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto, abbinato alla creazione di nuove unità, in attuazione del piano di settore navalmeccanico 1981-1983, anche se i due momenti (piano e provvidenze) erano sfasati.

Con questi provvedimenti il Governo, in attesa di elaborare un sostanziale intervento nel settore, avvia il rilancio della economia di questo settore. Certo, un intervento più razionale si impone con urgenza, sia per combattere spinte localistiche, sia per consolidare la quota di traffico assicurata alla nostra sosta, cercando anche di superare ogni ambiguità tra piano di settore e interventi che dovrebbero essere ad esso conseguenti; ci auguriamo che tale piano di settore sia sollecito e che non trascuri adeguati interventi anche nel settore della ricerca applicata al settore della costruzione e propulsione navale, attraverso opportune intese tra il Ministero della ricerca scientifica e quello della marina mercantile, nonché tra i programmi CNR e quelli del CETENA.

In quest'opera vanno coinvolti anche altri ministeri, in modo particolare quello delle partecipazioni statali. L'onorevole Lucchesi, nella passata legislatura, suggerì un'indagine conoscitiva per approfondire ciò che non aveva funzionato nel settore, quali fossero stati gli errori del *management*, a cosa fosse dovuto il problema degli alti costi differenziali tra i cantieri delle aziende di Stato, dei privati, della GEPI. Ciò proprio per passare da misure, come questa, di puro sostegno finanziario a razionali interventi strategici di piano per l'industria cantieristica; forse percorrendo questa strada si potranno anche evitare quelle discrezionalità del ministro che oggi spesso vengono lamentate.

Abbiamo bisogno di difendere l'occupazione e di preservare un minimo di capacità produttiva. Il disegno di legge in esame prevede di utilizzare le disponibilità residue delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 1982 e perciò nessun altro stanziamento a carico del bilancio dello Stato; con tale provvedimento si prevedono solo alcune variazioni, specie per le grandi trasformazioni, per la fruizione di alcuni incentivi e per adeguare la nostra normativa ai rilievi sollevati in sede CEE. L'impegno deve comunque essere rivolto ad un intervento razionale, attraverso un processo pianificatorio che riqualifichi l'offerta nazionale per renderla effettivamente competitiva a livello nazionale, con partico-

lare riferimento a costi e qualità del prodotto.

In attesa di giungere dunque a questo intervento organico, ritengo che oggi, seppure di fronte ad interventi che costituiscono solo un rimedio parziale, la Commissione possa esprimere un parere favorevole.

PRESIDENTE. Prima che si vada avanti nella discussione, ricordo ai colleghi che siamo in attesa dei pareri della V e della VI Commissione. Ringrazio inoltre il ministro che ci ha consentito di procedere nella discussione del disegno di legge in sede legislativa.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI. Se il problema si pone nei termini indicati, è accettabile, per un verso, che la discussione sulle linee generali sia rinviata a dopo l'acquisizione dei prescritti pareri. Pur condividendo in linea di massima l'impostazione enunciata dal relatore, sono dell'avviso che il provvedimento in discussione necessiti di talune modifiche e pertanto ritengo di dover presentare alcuni emendamenti che, sul piano dell'impegno finanziario, hanno una grande rilevanza. Infatti, il testo governativo sostanzialmente esclude dall'ambito delle provvidenze di cui si tratta l'industria delle demolizioni navali, il che costituisce una misura alquanto azzardata. Sono del parere che il regime delle provvidenze anche nei confronti dell'industria delle demolizioni navali dovrebbe essere mantenuto in vita: gli emendamenti che intendo presentare, quindi, non sono di scarso rilievo rispetto all'impianto del disegno di legge.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Il Governo, anche di fronte alle dichiarazioni dell'onorevole Lucchesi, si riserva di valutare la compatibilità degli emendamenti che saranno presentati con le finalità del disegno di legge. Pertanto, sono dell'avviso che si possa seguire la procedura indicata dal presidente, acquisire, cioè, i pareri della V e della VI Commissione e, successivamente, presentare emendamenti al disegno di legge, in modo che la discussione sulle linee generali possa svolgersi su tutti gli aspetti del provvedimento globalmente considerati.

ADELMO RICCARDI. Colgo l'occasione per sollecitare la conclusione dell'audizione dei ministri della marina mercantile, delle partecipazioni statali e del presidente dell'IRI, a suo tempo avviata dalla Commissione.

PRESIDENTE. Sottoporrò tale richiesta all'ufficio di presidenza.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto merci per conto terzi » (1428).

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

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodeo, Artese, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Caldoro, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Dutto, Gradi, Grippo, La Penna, Ligato, Lucchesi, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Sanguineti, Santuz, Stegagnini, Tempestini.

La seduta termina alle 14,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO