COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

47.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 APRILE 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Autorizzazione al Ministero del tesoro a rimborsare all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni somme concernenti il pagamento delle pensioni al personale degli uffici locali e delle agenzie (2286) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 4

GAVA ANTONIO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* 3, 4

PICANO ANGELO, *Relatore* 3

RIDI SILVANO 4

PAG.

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 6

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186) 6

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 6, 8, 9, 10

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 8

PAG.

CARTA GIANUARIO, *Ministro della marina mercantile* 6, 9
LUCCHESI PINO, *Relatore* 6, 8
RIDI SILVANO 7, 9

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988 (2309) . . 10
LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10, 12, 14, 15, 16, 18
BAGHINO FRANCESCO GIULIO 14, 16
CARTA GIANUARIO, *Ministro della marina mercantile* 13, 15, 16, 18
LUCCHESI PINO 14, 15, 17
PICANO ANGELO, *Relatore* 10, 14, 15, 16
RICCARDI ADELMO 11, 14, 15, 17
RIDI SILVANO 13, 15

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 18

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto (2540) 19
LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 19
BERNARDI GUIDO, *Relatore* 19

La seduta comincia alle 13,50.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione al Ministero del tesoro a rimborsare all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni somme concernenti il pagamento delle pensioni al personale degli uffici locali e delle agenzie (2286).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Autorizzazione al Ministero del tesoro a rimborsare all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni somme concernenti il pagamento delle pensioni al personale degli uffici locali e delle agenzie ».

Ricordo che nella seduta del 20 marzo ultimo scorso la Commissione ha deliberato il rinvio della discussione per consentire ad un gruppo di lavoro informale di esaminare gli emendamenti presentati dal Governo.

Comunico che sono pervenuti i pareri favorevoli della I, V e XIII Commissione.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Vorrei chiedere al rappresentante del Governo se intende mantenere gli emendamenti presentati.

ANTONIO GAVA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei sollecitare l'approvazione del disegno di legge nel testo originario, precisando che circa il problema della alienazione degli alloggi a riscatto da parte dell'Istituto postelegrafonici, il Governo aveva presentato una relativa norma inserita nel disegno di legge n. 1215, che è all'esame della Commissione lavori pubblici ed il cui titolo è il seguente: « Struttura e compiti degli enti pubblici operanti nel settore della edilizia residenziale pubblica. Norme relative al riscatto degli alloggi e autorizzazione all'Istituto postelegrafonici ad alienare il patrimonio immobiliare ».

In occasione dell'approvazione di questa legge io proposi al ministro Nicolazzi di accogliere le norme che sono in discussione in questa sede in qualità di emendamenti.

La Commissione lavori pubblici ha costituito, sin dal 12 settembre 1984, un Comitato ristretto. Il relatore, però, ha proposto lo stralcio delle norme che riguardano il riscatto degli alloggi di proprietà degli enti pubblici previdenziali ed assicurativi, con il proposito di riconsiderare la materia nell'ambito di un disegno di legge organico riguardante anche l'Istituto autonomo delle case popolari. Comunque, dopo la costituzione del comitato ristretto non abbiamo avuto più notizie.

Lo stesso relatore ha sottolineato l'importanza del disegno di legge in discussione ai fini del puntuale pagamento delle pensioni.

Assumo qui l'impegno di trasfondere in un provvedimento autonomo, che presenterò al Consiglio dei ministri, le disposizioni di cui agli emendamenti del Governo che, quindi, debbono intendersi ritirati.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Vorrei ricordare che l'onorevole Cominato ha presentato alcuni emendamenti soppressivi dell'articolo 1 e dell'articolo 5. In seguito,

il gruppo comunista si è dichiarato favorevole al mantenimento dell'articolo 5. Vorrei quindi chiedere al gruppo comunista se intende ritirare i suoi emendamenti.

SILVANO RIDI. Sul piano sindacale, la figura di chi ha la responsabilità della manutenzione delle gettoniere degli apparecchi telefonici installati in locali della pubblica amministrazione non è prevista nell'attuale classificazione delle mansioni. Ciò potrebbe creare alcuni problemi.

ANTONIO GAVA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Rispetto a questo problema potrebbero esservi degli interessi contrastanti. Si tratta di una gestione particolare. Lo stesso ministro del tesoro, a seguito di segnalazione da parte degli organi di controllo, ha dichiarato l'impossibilità di inserire la gestione dei gettoni telefonici nella contabilità di bilancio dello Stato e quindi ha escogitato questa formula di gestione fuori bilancio che però è riferita solo ed esclusivamente a quei servizi per i quali non sia possibile la gestione diretta da parte della SIP.

SILVANO RIDI. Come si intende risolvere il problema per i dipendenti degli uffici postali ? È previsto che sul terreno contrattuale possa avvenire una sistemazione di intesa con le organizzazioni sindacali ?

ANTONIO GAVA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Il Governo si dichiara disponibile a regolare la questione sul piano contrattuale.

SILVANO RIDI. Sulla base di tali dichiarazioni il gruppo comunista rinuncia a presentare gli emendamenti precedentemente preannunciati.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Avendo il Governo ed il gruppo comunista rinunciato a presentare gli emendamenti preannunciati, porrò direttamente in votazione gli articoli del disegno di legge dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Fermo restando quanto previsto dall'articolo 140 del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 9 agosto 1967, n. 1417, con effetto dal 1° gennaio 1985, nell'ambito della gestione del « Fondo per il trattamento di quiescenza al personale degli uffici locali, ai titolari di agenzia, ai ricevitori ed ai portalettere » è istituita una *sub*-gestione, autonoma e separata, per l'amministrazione dei beni immobili appartenenti alla gestione medesima.

Con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, emanato di concerto con quello del tesoro, è nominata una commissione ai fini degli accertamenti, delle ricognizioni e degli adempimenti contabili connessi alla istituzione della *sub*-gestione di cui al precedente comma ed alla imputazione delle attività e passività patrimoniali, alla gestione del Fondo di quiescenza ed alla *sub*-gestione dei beni immobili in relazione alla rispettiva origine.

La commissione, presieduta dal dirigente generale preposto al servizio di ragioneria centrale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, è composta da tre funzionari di detta Amministrazione, da un funzionario del Ministero del tesoro e da due funzionari dell'Istituto postelegrafonici.

All'onere derivante dalla istituzione della commissione di cui al secondo comma del presente articolo, valutato in lire sei milioni per ciascuno degli anni dal 1985 al 1987, si fa fronte con lo stanziamento iscritto nel capitolo 191 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per i medesimi esercizi finanziari.

(*È approvato*).

ART. 2.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata a concedere all'Istituto postelegrafonici un contributo straordinario, nella misura massima di lire 525 mila milioni, che l'ente versa al gestore centrale dei depositi vari dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per la reintegrazione del « conto corrente infruttifero per il movimento dei fondi inerenti ai servizi dei vaglia, dei risparmi, dei conti correnti e dei buoni postali » delle somme prelevate fino al 31 dicembre 1984 per assicurare il trattamento di quiescenza al personale iscritto al fondo di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il contributo di cui al comma precedente è concesso in venticinque annualità nella misura, rispettivamente, di lire 12.860 milioni, di lire 11.790 milioni e di lire 10.520 milioni negli anni 1985, 1986 e 1987 e nella misura costante di lire 22.265 milioni per ciascuno degli anni dal 1988 al 2009.

Le annualità sono rimborsate all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dal Ministero del tesoro con la modulazione indicata nel precedente comma e sono, pertanto, iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

(*È approvato*).

ART. 3.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata, per il triennio 1985-1987, ad assumere a carico del proprio bilancio l'onere di un contributo straordinario a favore dell'Istituto postelegrafonici in misura tale da assicurare il pareggio della gestione del « Fondo per il trattamento di quiescenza al personale degli uffici locali, ai titolari di agenzia, ai ricevitori ed ai portalettere », previsto dall'articolo 140 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 9 agosto 1967, n. 1417.

Gli importi del contributo straordinario di cui al precedente comma, valutati in lire 158 mila milioni, 173 mila milioni e 195 mila milioni, rispettivamente, per gli anni 1985, 1986 e 1987, sono iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per ciascuno degli anni sopraindicati, per essere versati a favore dell'Istituto postelegrafonici.

I relativi versamenti possono essere corrisposti in quote mensili anticipate di importo non superiore ad un dodicesimo e, comunque, nella misura massima di dieci dodicesimi della somma inscritta nello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per ciascun esercizio finanziario.

(*È approvato*).

ART. 4.

All'onere derivante dall'applicazione dei precedenti articoli 2 e 3, valutato in complessive lire 170.860 milioni per l'anno 1985, lire 184.790 milioni per l'anno 1986 e lire 205.520 milioni per l'anno 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985 all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « sovvenzione in favore della gestione pensioni dell'Istituto postelegrafonici e ripiano passività pregresse ».

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

(*È approvato*).

ART. 5.

Gli apparecchi telefonici pubblici a gettoni possono essere installati presso uffici dell'Amministrazione statale solo se forniti di apposite gettoniere la cui gestione è, di regola, effettuata dalla società concessionaria del servizio telefonico pubblico.

Nei casi di effettiva impossibilità, per la predetta società concessionaria, di gestire il servizio delle gettoniere, da riscontrarsi dal capo dell'ufficio dell'Amministrazione statale interessata, la custodia dei gettoni o del relativo controvalore è affidata, dal capo dell'ufficio stesso, al consegnatario od al consegnatario-cassiere che se ne dà carico, in deroga alla legge 25 novembre 1971, n. 1041, su apposito registro a pagine numerate nel quale vanno annotate le singole operazioni di riscossione e di pagamento a mano a mano che esse si verificano.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Autorizzazione al Ministero del tesoro a rimborsare alla amministrazione delle poste e delle telecmunicazioni somme concernenti il pagamento delle pensioni al personale degli uffici locali e delle agenzie » (2286).

Presenti e votanti . . . 25
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . 25
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Bubbico, Cannelonga, Cazora, Ciancio, Gradi, Grippo, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Picano, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Santuz, Stegagnini.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio ».

Nel dare la parola al relatore, onorevole Lucchesi, ricordo che i lavori della Commissione sono stati sospesi per lungo tempo in attesa che il Governo presentasse emendamenti al provvedimento in esame.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Come già ha ricordato il presidente, dopo lunghe discussioni, svoltesi anche in sede di Comitato ristretto, i lavori della Commissione furono sospesi in attesa che il Governo presentasse una formulazione emendativa sulla base, appunto, delle discussioni e dei dibattiti intervenuti al nostro interno.

Poiché da notizie avute sembra che il Governo sia adesso nella condizione di presentare gli emendamenti preannunciati, al momento non ho altro da aggiungere.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Mi rendo senz'altro conto che il disegno di legge n. 1186 merita un esame approfondito da parte della Commissione. Desidero precisare che

nell'occasione il Governo non è certo animato da volontà vessatoria, bensì mosso dalla particolare esigenza che i molteplici provvedimenti varati in questi ultimi tempi e concernenti la economia marittima fossero dotati di una idonea copertura finanziaria. In altre parole, lo scopo che il Governo intende raggiungere è quello di un ripianamento delle passività degli enti portuali ed un finanziamento di quelle compagnie portuali che hanno rappresentato un corposo onere per l'intera comunità, per il Parlamento ed il Governo.

Sono queste le considerazioni ed i motivi che hanno ispirato il testo dell'emendamento interamente sostitutivo dei due articoli del disegno di legge n. 1186 che il Governo presenta formalmente questa mattina.

Detto questo, desidero anche precisare che il provvedimento in ispecie non ha tanto lo scopo di aumentare le tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio, quanto molto più semplicemente di adeguarle al valore della moneta corrente, misure – del resto – che sono ferme da molti anni.

Indubbiamente, mi rendo conto che tale misura dovrà essere coerente con le altre assunte per favorire il rilancio del settore marittimo e, in particolare, della cantieristica. Gli oneri non dovranno colpire più di tanto la flotta pubblica e quella privata ma essere applicati con gradualità, in ogni caso, esclusi per il settore marittimo del meridione, delle isole e di tutte le altre zone depresse del paese, né applicati al cabotaggio.

Con l'emendamento cui ho fatto riferimento, si vuole venire incontro ad una legittima richiesta del Ministero del tesoro e di quello del bilancio, attuando una politica che preveda una idonea copertura finanziaria. Posso assicurare che con la proposta emendativa che il Governo formalizzerà questa mattina, non si correrà il rischio di uno stravolgimento della situazione attuale.

In conclusione, fatte queste considerazioni, intendo ribadire ciò che ho detto all'inizio dell'intervento e cioè che il Governo non ha alcuna difficoltà a che il disegno di legge venga esaminato più attentamente da parte della Commissione, considerando anche il fatto che il Governo stesso ha già avuto modo di stanziare 150 miliardi per far fronte alle passività degli enti portuali di Genova, Trieste e Venezia.

SILVANO RIDI. Dopo aver ascoltato lo intervento del ministro Carta, penso che sia il caso di fare alcune precisazioni, circa il problema dei porti e delle gestioni portuali.

In questi giorni, abbiamo potuto prendere atto di alcune posizioni del Governo e della Corte dei conti, indubbiamente diverse dalle nostre. Inoltre, la stessa recente decisione della Cassazione a sezioni riunite ha inciso in maniera molto pesante sul problema dei porti e delle gestioni degli enti portuali.

Non posso non chiedermi, giunti a questo punto, che senso abbia intervenire con un disegno di legge come quello oggi in discussione, che avrebbe una sua logica solo se nel comparto in questione sussistesse una situazione normale. In effetti, permanendo sempre più grave la carenza di una classificazione dei porti e prendendo atto di una proposta emendativa che il Governo sta per presentare per ridurre il « peso » dell'intervento statale nel settore, il provvedimento di legge si muove sempre con una logica di aggravio dei costi delle operazioni portuali. Dobbiamo ancora tenere presente che noi ci troviamo di fronte al fatto che a causa dell'attuale situazione di questo comparto, viene imputato all'alto costo del lavoro portuale la fuga dei traffici verso porti stranieri del nord Europa e della Iugoslavia. Lo stesso alto costo di queste operazioni portuali ha causato il disarmo della nostra flotta nazionale. Notizie e informazioni queste, comunicate da parte del ministro del tesoro al presidente del Consiglio, nonché contenute in una relazione della Corte dei conti.

Se c'è la volontà comune di fronteggiare l'attuale situazione per sostenere il settore della economia marittima, penso che occorra rifarsi all'accordo del 27 novembre scorso con le organizzazioni sindacali, accordo nel corso del quale fu definita una strategia per il settore, con la redazione del famoso piano triennale. In verità, da quella data ad oggi diversi sono stati i provvedimenti di legge approvati a favore dell'industria armatoriale privata, occorrerà – però – esaminare ed approvare anche provvedimenti a favore dell'industria armatoriale pubblica.

C'era in questo « pacchetto » di provvedimenti anche un disegno di legge riguardante la gestione portuale e la classificazione dei porti. Quindi, se vogliamo rimanere coerenti con gli impegni assunti, dobbiamo lavorare per l'attuazione completa del « pacchetto » ed in quell'ambito dobbiamo considerare gli eventuali maggiori costi. In caso contrario ci esponiamo all'attacco feroce che ci viene oggi non solo dalla magistratura, ma anche dal Governo.

Non credo sia opportuno affrontare questi problemi pezzo per pezzo, fuori da una logica globale, come era stato stabilito negli accordi del 27 novembre.

Anche per quanto riguarda le tasse di ancoraggio, di imbarco e di sbarco si dovrà procedere a dei ritocchi che noi siamo disposti a fare nel contesto degli impegni assunti ed alla luce di un disegno di legge che definisca la nuova classificazione dei porti e l'assetto delle gestioni portuali.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se noi dovessimo andare ad una riclassificazione dei porti, ad una legge-quadro o a qualcosa di completo ma complesso, dovremmo trovare un altro mezzo per « dare respiro » ai porti, in attesa di rivedere le tariffe.

PRESIDENTE. Credo che il ministro chiedesse soltanto di prendere atto della presentazione degli emendamenti.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Prendo atto della posizione espressa dal gruppo comunista che è senz'altro legittima, in genere io apprezzo i cambiamenti di opinione.

Vorrei ricordare due o tre passaggi che hanno contraddistinto il lungo *iter* parlamentare di questo emendamento.

In primo luogo questo provvedimento è conseguente all'accordo tra il Governo e le organizzazioni sindacali sull'esodo portuale. Le valutazioni complessive che noi abbiamo fatto sulla vicenda dell'esodo, includono anche una valutazione positiva su questo provvedimento.

Nell'ambito del Comitato ristretto incaricato dell'esame del progetto di legge è emerso un complesso di indicazioni che, per la verità, sono sostanzialmente recepite dall'emendamento presentato oggi dal Governo. Una di tali indicazioni riguardava la necessità di ridurre la misura degli aumenti per evitare di penalizzare le compagnie di navigazione, nell'emendamento del Governo il tasso di aumento è sostanzialmente ridotto.

Si era poi ritenuto opportuno graduare gli aumenti: anche questa misura è recepita dall'emendamento del Governo. Avevamo, infine, rilevato la necessità di escludere da questa norma le tariffe di cabotaggio (tra continente e isole) ed anche questa norma è inclusa nell'emendamento del Governo.

Sempre in sede di Comitato ristretto avevamo sottolineato la necessità che, almeno per quota parte, i denari ricavati dall'aumento di queste tariffe, venissero finalizzati ad investimenti all'interno dei porti e delle strutture portuali. L'emendamento presentato dal Governo prevede, infatti, che una quota parte dei denari incamerati vengano gestiti dall'ente porto per il miglioramento ed il funzionamento delle strutture, delle opere e dei servizi portuali. Questo rappresenta un modo nuovo di muoversi in tale vicenda, però costituisce una preoccupazione per i porti dove non esistono né aziende dei mezzi meccanici, né enti portuali; è stata quindi sottolineata l'opportunità di prevedere un fondo speciale di distribuzione per finalità di investimento. Nell'emendamento del Governo è, infatti, previsto un fondo speciale presso il Ministero del tesoro.

Il collega Ridi non se ne adombri, ma la sua tesi è la tesi del mondo armatoriale italiano; questo tipo di impostazione è lo stesso che, attraverso mille pressioni, ha impedito al Parlamento di decidere.

Io ritengo, come relatore, che sia sbagliato bloccare questa vicenda.

SILVANO RIDI. Questa affermazione è grave ed io prego l'onorevole Lucchesi di ritirarla: è una affermazione gratuita ed offensiva che io respingo.

Queste tasse erano nate come un sostegno all'esodo, ed ora vanno a finire in investimenti ai porti! Quali sono questi porti? Che senso ha continuare a sperperare « a pioggia » gli investimenti sui porti? Perché non attuare una selezione di quelli che hanno preminente interesse nazionale? Ricordo che una programmazione coerente e rigorosa è stata rivendicata in Commissione da tutti i gruppi parlamentari.

In realtà, la crisi della portualità italiana è essenzialmente dovuta al fatto che si sono attuati interventi non mirati, e ciò è accaduto malgrado gli impegni assunti affinché ciò non si verificasse più. Il Governo, infatti, avrebbe dovuto presentare un disegno di legge sulla classificazione dei porti e sulla riforma della gestione portuale.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi rendo conto che talune delle osservazioni avanzate possono sollevare reazioni da parte vostra, ma vorrei ricondurre i lavori della Commissione nell'ambito delle finalità che ci eravamo assegnate, cioè quelle di prendere atto della presentazione dell'emendamento del Governo, rinviando la discussione ad una prossima seduta.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. In relazione al tema della programmazione portuale, e rispondendo al collega Ridi, devo dire che il sottoscritto ha diramato per il concerto uno schema di legge-quadro che coordina le competenze che in materia portuale sono distribuite tra più ministeri. Desidero aggiungere, altresì, che il provvedimento è stato predisposto anche sotto la spinta del lavoro congiunto della X Commissione e delle organizzazioni sindacali.

Per quanto riguarda la riforma delle gestioni portuali, mi rendo conto dell'impatto che sul problema può avere la recente decisione della Cassazione, ma non possiamo restare – e non siamo restati – insensibili ed indifferenti: il decreto-legge sull'esodo prevede, infatti, una commissione per la modifica delle strutture portuali, dunque, problemi che al momento vengono affrontati con superficialità dai non addetti ai lavori verranno valutati da una commissione che sarà espressione di tutte le forze operanti nei porti.

Non ritengo che vi siano contrasti con le posizioni precedentemente assunte perché, in questa sede, ho inteso limitarmi alla sola presentazione di un emendamento che accoglie le preoccupazioni da più parti espresse, cioè quelle di non gravare i porti di ulteriori costi e che è pertanto diretto a migliorare l'impostazione del disegno di legge.

Considero legittime le osservazioni del Ministero del tesoro, ma altrettanto legittimo è ciò che abbiamo inteso sottolineare noi quando abbiamo detto che occorre una forza pubblica che persegua determinati obiettivi e che a tal fine necessita, per questo triennio, di interventi adeguati che le consentono di rinnovare il naviglio e di riprendere le linee, così da svolgere quel ruolo che è proprio di una flotta pubblica che sia di « volano » a quella privata e soprattutto strumento attraverso il quale un paese come il nostro possa svolgere il proprio ruolo.

Un impegno in favore della flotta pubblica non potrà non avere una ricaduta anche sui cantieri dovendo rinnovare il proprio naviglio alimentandone la domanda.

Con le prescrizioni testé esposte, prego il presidente di dar lettura dell'emendamento che ho preannunciato e che deve intendersi sostitutivo degli articoli del disegno di legge.

PRESIDENTE. L'emendamento del Governo risulta del seguente tenore:

ARTICOLO UNICO.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le misure della tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, istituita dal primo comma dell'articolo 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, in legge 16 aprile 1974, n. 117, sono aumentate del 50 per cento rispetto a quelle determinate con l'articolo 6 della legge 1° dicembre 1981, n. 692, di conversione in legge del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546. Tale aumento non si applica nei porti ubicati nel Mezzogiorno e nelle isole, nonché per il traffico di cabotaggio.

Le misure della tassa di ancoraggio e della sovratassa di ancoraggio per le merci in coperta, di cui ai capi I e II del Titolo I della legge 19 febbraio 1963, numero 82, sono aumentate rispetto alle misure in vigore, di tre volte, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, e di sei volte a decorrere dal 1° gennaio 1985.

Un terzo degli importi riscossi in applicazione della tassa di cui al primo comma e l'80 per cento degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al secondo comma del presente articolo, nei porti rientranti nell'ambito delle giurisdizioni degli enti portuali di Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste, nonché nei porti in cui insistono o sono autorizzate ad operare le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia e Messina, è devoluto ai predetti enti e alle predette aziende. Le somme devolute sono destinate ad investimenti per il miglioramento e il potenziamento delle stutture, delle opere e dei servizi portuali.

Per l'anno 1985 la devoluzione degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al secondo comma è ridotta al 60 per cento.

Le medesime percentuali di cui ai precedenti commi degli importi riscossi in altri porti e per le merci imbarcate o sbarcate nelle rade e nelle spiagge, sono accantonate in un fondo da istituirsi presso il Ministero del tesoro per il finanziamento di opere marittime e portuali, in base a programmi annuali approvati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro. Le somme affluite al predetto fondo in ciascun esercizio finanziario saranno iscritte nell'esercizio successivo in un apposito capitolo di spesa del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988 (2309).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988 ».

Comunico che sono pervenuti i pareri delle Commissioni I e V. Invito il relatore onorevole Picano, a riferire sui medesimi.

ANGELO PICANO, *Relatore*. La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sull'emendamento – ad essa tra-

smesso ad inizio di seduta - relativo alla ripartizione dei fondi di cui al primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge a condizione che alla lettera *a*) la cifra « 235 » sia sostituita dalla seguente: « 225 », e che dopo la lettera *f*) sia aggiunta la seguente: « *g*) lire 10 mila milioni per incrementare il fondo centrale di garanzia costituito presso il Ministero del tesoro ai sensi dell'articolo 13 della legge 11 dicembre 1984, n. 848 ».

La V Commissione bilancio ha altresì espresso parere favorevole sull'emendamento relativo alla Vasca navale a condizione, però, che sia così riformulato:

« Nell'ambito delle autorizzazioni di spesa di lire 25 miliardi per l'anno 1985 e di lire 35 miliardi per l'anno 1986 concernenti il rifinanziamento della legge 5 maggio 1976, n. 259 e successive modificazioni e integrazioni, il ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma, un contributo aggiuntivo annuo, per un importo non superiore rispettivamente per il 1985 a duemila milioni di lire e per il 1986 a tremila milioni di lire per gli oneri derivanti dalla esecuzione di esperienze su modelli, dalla realizzazione e completamento delle infrastrutture di ricerca, dall'acquisto di strumenti e di risorse di informatica, dallo sviluppo di rapporti di collaborazione scientifica e dalla documentazione e diffusione delle conoscenze, connessi al programma di ricerca relativo al biennio 1984-1985 ed a quello relativo all'anno 1986, di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 259 e successive modificazioni ed integrazioni. Tali oneri debbono essere esposti in allegato ai relativi programmi di ricerca.

Il Ministero della marina mercantile, successivamente all'approvazione dei suddetti programmi corrisponde, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, anticipazioni pari al 50 per cento della spesa prevista.

La liquidazione del contributo è disposta dal Ministero della marina mercantile sulla base di documenti contabili relativi ai sopraddetti oneri ».

ADELMO RICCARDI. È mia intenzione sollevare una questione sia di metodo sia di sostanza. Quanto al primo profilo, a me pare che ci troviamo di fronte ad un disegno di legge al quale, dopo che le Commissioni in sede consultiva hanno espresso il proprio parere, il relatore ed il Governo hanno presentato una mole di emendamenti tale da « stravolgere » il contenuto dello stesso.

Quanto al secondo profilo, cioè a quello di sostanza, indubbiamente il contenuto del disegno di legge fa parte di un « pacchetto » di iniziative messe a punto il 27 novembre scorso tra Governo e sindacati, dirette a favorire il rilancio dell'economia marittima. Ricorderò - anche se brevemente - che prima della suddetta data esistevano due indirizzi diversi, se non contrapposti, in materia di rilancio dell'economia marittima: il primo tendeva a ridurre l'impegno della flotta pubblica auspicando la « cessazione » delle attività da parte della FINMARE (con il conseguente licenziamento di circa 8 mila lavoratori); il secondo tendeva e tende (ad esempio, con il disegno di legge in ispecie) a rilanciare appunto l'economia marittima.

Certamente, il quesito circa la sorte della FINMARE, a mio avviso, attende ancora una risposta, soprattutto se consideriamo che, secondo indirizzi sostenuti all'interno del settore in oggetto e in determinate sedi istituzionali, di tutto si può parlare meno che di provvedimenti tendenti all'incremento dell'impegno della flotta pubblica e dell'attività della nostra cantieristica, sia con riferimento ai collegamenti nazionali con le isole sia ai collegamenti internazionali.

Ora, a mio avviso, si pone in maniera sempre più urgente il problema di un vero e proprio rilancio dell'economia marittima attraverso precipui interventi politici e, comunque, tali da non disperdere le risorse in una miriade di interventi settoriali, secondo una linea politica se-

guita da circa 40 anni che non ha assolutamente risolto alcuno dei problemi strategici.

Non posso non riconoscere che alcune misure sono state portate coraggiosamente avanti dal ministro della marina mercantile, ma il quadro del settore dell'economia marittima, flotta, porti e cantieri, appare ancora solcato da profonde preoccupazioni, non certo superate e superabili con delle « leggine » ma solo con coerenti comportamenti del Governo.

Detto ciò, dichiaro di condividere la idea che occorre risolvere il problema del finanziamento della Vasca navale. A tale riguardo, già esisteva un impegno del Governo in questo settore con il CETENA. Non dobbiamo, tuttavia, fare in modo che si creino ulteriori difficoltà, il Governo deve attuare una chiara e responsabile politica di rilancio del ruolo della marina mercantile, delle compagnie portuali (cui ha fatto anche riferimento una recente sentenza della Cassazione) e del trasporto navale, in genere, nel nostro paese. Tutti problemi questi - come si può ben vedere - che si collegano a quello della riforma organica della Vasca navale.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Per l'attuazione del processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, secondo le linee programmatiche per il triennio 1984-1986 approvate dal Comitato interministeriale per la politica industriale (CIPI) nella seduta del 19 giugno 1984, è autorizzata, per il periodo 1985-1988, la complessiva spesa di lire 1.275 miliardi, in aggiunta agli stanziamenti già recati per il settore dalle leggi 9 gennaio 1962, n. 1, 10 giugno 1982, n. 361, 14 agosto 1982, n. 598, 14 agosto 1982, n. 599, e 14 agosto 1982, n. 600 e successive modificazioni e integrazioni. La quota relativa all'anno finanziario 1985 resta stabilita in lire 515 miliardi.

Le somme di cui al precedente comma si intendono complessivamente destinate, quanto a lire 905 miliardi, agli interventi in favore dell'industria delle costruzioni navali e, quanto a lire 370 miliardi, agli interventi in favore dell'industria armatoriale.

Per le finalità di cui al primo comma sono altresì autorizzati, in aggiunta ai limiti di impegno previsti dall'articolo 10 della legge 10 giugno 1982, n. 361, i limiti di impegno di lire ottantacinque miliardi per l'anno 1985 e di lire cinquantacinque miliardi per l'anno 1986.

Con la legge di approvazione del bilancio dello Stato si provvede annualmente alla ripartizione delle somme di cui al secondo comma tra gli specifici interventi individuati sulla base delle linee programmatiche richiamate nel primo comma.

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

Dopo il terzo comma, aggiungere:

« È infine autorizzata, in aggiunta allo stanziamento previsto dalla legge 5 maggio 1976, n. 259, e successive modifiche ed integrazioni, la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1985 e di lire 35 miliardi per l'anno 1986 ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

In ottemperanza al parere espresso dalla V Commissione bilancio, il relatore, onorevole Picano, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il terzo comma dell'articolo 1, sono inseriti i seguenti:

« Nell'ambito delle autorizzazioni di spesa di lire 25 miliardi per l'anno 1985 e di lire 35 miliardi per l'anno 1986 concernenti il rifinanziamento della legge 5 maggio 1976, n. 259 e successive modificazioni e integrazioni, il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze

di architettura navale - Vasca navale - di Roma, un contributo aggiuntivo annuo, per un importo non superiore rispettivamente per il 1985 a duemila milioni di lire e per il 1986 a tremila milioni di lire per gli oneri derivanti dalla esecuzione di esperienze su modelli, dalla realizzazione e completamento delle infrastrutture di ricerca, dall'acquisto di strumentazioni e di risorse di informativa, dallo sviluppo di rapporti di collaborazione scientifica e dalla documentazione e diffusione delle conoscenze, connessi al programma di ricerca relativo al biennio 1984-1985 ed a quello relativo all'anno 1986, di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 259 e successive modificazioni ed integrazioni. Tali oneri debbono essere esposti in allegato ai relativi programmi di ricerca.

Il Ministero della marina mercantile successivamente all'approvazione dei suddetti programmi corrisponde, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, anticipazioni pari al cinquanta per cento della spesa prevista.

La liquidazione del contributo è disposta dal Ministero della marina mercantile sulla base dei documenti contabili relativi ai sopradetti oneri ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il terzo comma dell'articolo 1, sono inseriti i seguenti:

« Lo stanziamento di lire 515 miliardi, relativo all'anno finanziario 1985, di cui al primo comma, è così ripartito:

a) lire 225 mila milioni per la concessione dei contributi di cui agli articoli 3, 11, 12 e 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599;

b) lire 15 mila milioni per la concessione dei contributi di cui all'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598;

c) lire 20 mila milioni per la concessione dei contributi di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599, e dei corrispondenti contributi sui piani di investimento la cui attuazione abbia avuto inizio successivamente alla data del 1° gennaio 1984;

d) lire 5 mila milioni per la concessione dei contributi sugli immobilizzi pertinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili svolta dai cantieri maggiori;

e) lire 40 mila milioni per il finanziamento degli interventi di cui al titolo terzo della legge 11 dicembre 1984, n. 848;

f) lire 200 mila milioni per il finanziamento degli interventi di cui al titolo primo della legge 11 dicembre 1984, n. 848.

g) lire 10 mila milioni per incrementare il Fondo centrale di garanzia costituito presso il Ministero del tesoro ai sensi dell'articolo 13 della legge 11 dicembre 1984, n. 848.

Gli stanziamenti di cui allo stesso comma, relativi agli anni successivi, saranno ripartiti con decreto del Ministro della marina mercantile e del Ministro del tesoro ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

SILVANO RIDI. Prima di approvare l'articolo, vorrei chiedere al Governo se non potrebbero crearsi problemi per il CETENA ?

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercntile*. Ho potuto accertare, attraverso le varie tecniche amministrative, che per il tempo in cui questa somma viene destinata alla Vasca navale non vi sarebbe una concreta possibilità di spesa da parte del CETENA per cui questo non subirà delle conseguenze negative. Queste somme, quindi, saranno utilizzate per sostenere la Vasca navale in ordine alla quale confermo l'impegno per una legge organica riguardante, in particolare, la ricerca in questo settore.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo che si voti separatamente la scelta del capitolo riguardante i 5 miliardi, perché io intendo votare contro. Non sono contrario alla assegnazione ma alla sottrazione. Ritengo che la scelta fatta non dia sicurezza al CETENA, essendo solo una promessa.

Inoltre, questa rappresenta una correzione alla legge finanziaria ed in particolare ad una soluzione che ci era costata tanta fatica.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, con le modifiche testè apportate, tranne l'ultimo comma riguardante l'imputazione al capitolo di bilancio.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 1 riguardante l'imputazione al capitolo di bilancio.

(*È approvato*).

Il relatore, onorevole Picano, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-*bis*.

Il primo alinea e la lettera *a*) del primo comma dell'articolo 2 della legge 10 giugno 1982, n. 361, sono sostituiti nel modo seguente:

« Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1 i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni delle unità a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia vanzata, abilitate alla navigazione, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri ».

Il termine previsto dall'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, come modificato dal secondo comma dell'articolo 11 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali qualora l'istanza di proroga, corredata dalla documentazione necessaria, sia presentata entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei sapere qualche cosa circa l'articolo 7 che, con questo articolo aggiuntivo, si intende prorogare. Vorrei, inoltre, capire chi favorisce allargando l'ammissibilità al contributo.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Si intende favorire, in particolar modo, il cantiere di Trapani, il quale ha avuto una commessa ma i termini di consegna stanno per scadere.

PINO LUCCHESI. Dopo aver molto faticato per affinare questo provvedimento di legge alle direttive comunitarie, ho la impressione che questo emendamento possa suscitare qualche problema proprio in sede comunitaria. Comunque, anche ammesso che questa mia perplessità di fondo possa essere superata, ritengo che la dizione « per motivi eccezionali » debba essere meglio specificata per avere più chiare le circostanze in occasione delle quali viene ammesso questo tipo di deroga; rischieremmo, altrimenti, di adottare una definizione generica che finirebbe per mettere in difficoltà la stessa amministrazione chiamata a decidere su eventuali domande. Conosciamo e giustifichiamo il riferimento al porto di Trapani, ma temiamo che, proprio basandosi su questa eccezione, possano esserne riconosciute altre.

Per i motivi su esposti, inviterei il ministro a ritirare l'emendamento o, in via subordinata, a specificare meglio i motivi di eccezionalità cui l'emendamento stesso fa riferimento.

ADELMO RICCARDI. Concordo anch'io con le osservazioni dell'onorevole Lucchesi e mi associo alle richieste che egli ha testé avanzato al Governo.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Mi rendo conto delle perplessità che vengono sollevate in ordine a questo emendamento, ma con molta onestà debbo dire che esso è diretto a risolvere i problemi del cantiere navale di Trapani il quale in mancanza di questa concessione di proroga perderebbe una commessa, cosa che aggraverebbe ulteriormente la situazione di un porto già in difficoltà per la sua ubicazione in un'area depressa della regione siciliana.

Il Governo si rimette comunque alla Commissione, non senza aver precisato, però, che la portata della norma avrà valore solo per il succitato porto di Trapani.

SILVANO RIDI. Qual'è l'entità della commessa ?

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Al momento non sono in grado di indicarla esattamente, onorevole Ridi.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucchesi e Riccardi hanno invitato il Governo a ritirare l'emendamento in questione ritenendolo troppo estensivo dei suoi contenuti. Credo, però, che a seguito dell'impegno che il ministro ha assunto, e cioè quello di far valere il contenuto della norma solo per quanto attiene al caso di Trapani, si possa anche non insistere sul ritiro dell'emendamento.

ADELMO RICCARDI. Se il ministro non intende ritirare l'emendamento, dovrebbe, allora, specificarne meglio il contenuto.

PINO LUCCHESI. Insisto sulla richiesta di ritiro dell'emendamento.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Ho già detto di rimettermi alla Commissione, onorevole Lucchesi, ma torno a ripetere che, qualora l'emendamento fosse ritirato, il porto di Trapani non potrebbe accedere al credito navale.

ANGELO PICANO, *Relatore.* La decorrenza dei trenta giorni previsti dall'entrata in vigore della legge fa sì che per il futuro non sia più possibile beneficiare di questa norma. I pericoli di una sua estensione, quindi, vengono meno.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente subemendamento:

Sostituire le parole: « per motivi eccezionali » *con le altre*: « riconosciuta la causa di forza maggiore ».

ANGELO PICANO, *Relatore.* Sono favorevole a questo subemendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del Governo accettato dal relatore.

(*È approvato*).

Il relatore ha presentato all'articolo 1-*bis* il seguente subemendamento:

Aggiungere il seguente comma:

« I limiti di età previsti al punto 1) dell'articolo 21 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, non si applicano per le navi aventi stazza lorda uguale o inferiore a 13.000 tonnellate.

Tale disposizione si applica ai contratti di demolizione stipulati dal 1° luglio 1984 ».

Giunti a questo punto, propongo di sospendere brevemente la seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 15,25, è ripresa alle 15,55.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente subemendamento al comma aggiuntivo all'articolo 1-*bis* presentato dal relatore:

Dopo le parole: « o inferiore a 13.000 tonnellate » *aggiungere le seguenti*: « purché di proprietà alla data del 1° gennaio 1985 della stessa impresa armatoriale che provvede alla nuova costruzione ».

ANGELO PICANO, *Relatore.* Sono favorevole.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Lucchesi.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il subemendamento del relatore, aggiuntivo di un comma, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-*bis* con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, in ragione di lire 600 miliardi nell'anno 1985, di lire 615 miliardi nel 1986 e di lire 200 miliardi nel 1987 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « Misure di sostegno per il settore dell'industria navale, meccanica ed armatoriale (rifinanziamento (leggi nn. 361, 498, 599 e 600 del 1982) ».

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

Il relatore, onorevole Picano, ha presentato il seguente emendamento, tendente a recepire la condizione apposta dalla Commissione bilancio:

Sostituire l'articolo 2 con il seguente:

ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, in ragione di lire 620 miliardi nell'anno 1985, di lire 650 miliardi nel 1986 e di lire 200 miliardi nel 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando gli specifici accantonamenti « Misure di sostegno per il settore dell'industria navale, meccanica ed armatoriale (rifinanziamento leggi nn. 361, 598, 599 e 600 del 1982) » e « Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale ».

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

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Dopo la relazione del ministro e dopo le modifiche sostanziali che la Commissione bilancio ha apportato a questo provvedimento, rimangono da parte nostra notevoli perplessità tanto che per alcune parti e per un emendamento io sono stato costretto a votare contro.

Dal 1984 sono stati stipulati quattro contratti con i cantieri maggiori da parte dell'armamento nazionale. Ma non ci sembra che la legge che noi promulgammo allora abbia dato validi risultati.

Noi attendevamo che la riforma della Finmare ci fosse presentata almeno nelle linee generali, per sapere qual è l'orientamento, ma questo provvedimento, annunciato dal ministro, non è a nostra conoscenza.

Il ministro, rispondendo ad una mia interrogazione, garantiva l'emanazione di un provvedimento o per lo meno assicurava l'esame della situazione e della sorte dei cantieri di Pietra Ligure. L'indomani, appariva su *Il lavoro* di Genova un corsivo in cui la GEPI comunicava la chiusu-

ra definitiva dei cantieri. Non conosco correzioni o smentite a questa notizia, né da parte della GEPI, né del Ministero.

Tutto questo lascia molte perplessità ed incertezze e ci lascia anche la preoccupazione che tutte le iniziative prese non abbiano poi un esito positivo e giusto. Si realizzerà quanto da anni viene chiesto? Oppure torneremo ad avere dalla FINMARE dichiarazioni negative? Avremo dichiarazioni negative anche dal « solito » Basilico?

Praticamente dopo tutti questi sforzi potremmo trovarci di fronte a quello che già stiamo leggendo sui giornali circa lo acciaio di Cornigliano.

Ostacolare o astenerci? Ma è una posizione che, forse, potrebbe non essere capita. E questo è il danno e il malanno! Dunque, voteremo a favore, ma con tutti gli allarmi e le preoccupazioni espressi.

PINO LUCCHESI. Annuncio il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana sul provvedimento in discussione. Gli interventi svoltisi, anche se frammentari e confusi, hanno ulteriormente confermato l'importanza che la X Commissione dà al pacchetto di provvedimento relativi al rilancio complessivo della flotta italiana, di bandiera o non di bandiera, ed al nuovo ruolo della cantieristica nazionale.

Il provvedimento al nostro esame si muove nella logica di quella iniziativa complessiva del Governo che il Parlamento ha fatto propria, e, di conseguenza, siamo portati a valutarlo positivamente, anche perché rappresenta l'ultimo tassello di quei provvedimenti di cornice relativi al rilancio di questo importante settore della nostra economia.

Come affermava l'onorevole Baghino, la Commissione sarà chiamata ad esprimere una valutazione su aspetti specifici che attengono al ruolo delle flotte di bandiera, e presumo che in quell'occasione o nelle successive non mancheranno le possibilità di un'ulteriore verifica dello stato di attuazione della legge, e sarà altresì possibile valutare la compatibilità tra l'impostazione iniziale e la pratica realizzazione. L'augurio è comunque quello che le norme siano rispondenti alle aspettative che abbiamo comunque valutato in termini positivi.

Delineato positivamente questo ultimo tassello, una risposta favorevole dovrebbe giungerci, concretamente, da parte della cantieristica pubblica e privata, e soprattutto da parte dell'armamento pubblico e privato che ha lungamente sollecitato questo provvedimento.

E da questo punto di vista credo di poter dire che il Parlamento ed il Governo hanno compiuto il loro dovere dando una risposta complessiva a tutti i variegati aspetti attinenti alle esigenze più volte sottolineate.

Nel confermare il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana, esprimo l'augurio che tutte le remore che anche negli ultimi mesi hanno bloccato i porti nonché il pratico avvio delle costruzioni vengano finalmente ad essere superate così permettendo la realizzazione degli obiettivi che il ministro della marina mercantile si è posto.

ADELMO RICCARDI. Anche il gruppo comunista voterà a favore di questo provvedimento di legge per le ragioni che già sono state dette da altri colleghi e perché può forse contribuire a risolvere la situazione di emergenza che ancora caratterizza tutto il comparto dell'economia marittima.

Ciò premesso, dobbiamo però riconfermare preoccupazioni già espresse e riguardanti soprattutto il rischio di una dispersione delle risorse. È stato detto che gli interventi previsti sono da ritenersi consistenti per chi oggi opera nel settore dell'economia marittima, ma questi rischiano di disperdersi o di non assumere quel carattere strategico che dovrebbe invece caratterizzarli. Dai dati in nostro possesso, appare evidente, infatti, che l'attivazione della domanda è assai debole sia per le commesse assegnate alla cantieristica pubblica sia per quelle assegnate alla cantieristica GEPI ed alla cantieristica privata.

Riteniamo, inoltre, che altre grosse questioni restino tuttora aperte e che

quanto prima andrebbero almeno definite. Qual è, ad esempio, il ruolo della FINMARE, che potrebbe essere di strategica importanza nel recupero dei traffici marittimi? La FINMARE deve svolgere una funzione strategica se intendiamo recuperare un traffico marittimo a livello internazionale. Altra questione caratterizzata da aspetti drammatici, signor ministro, è quella della portualità. Per essa il problema da risolvere non è solo quello degli interventi tesi a migliorare le infrastrutture, ma anche e soprattutto di un concerto tra le varie iniziative perché, ad esempio, accade spesso che il Ministero dei lavori pubblici o il demanio marittimo non sanno cosa sta facendo la Cassa per il Mezzogiorno o questa non sa cosa stanno facendo le regioni e le regioni non sanno cosa stanno facendo le aziende o i gruppi privati. Un riordino, un ammodernamento delle gestioni portuali è quanto mai evidente e non può prescindere da una moderna classificazione dei porti. Bisogna capire meglio la differenza tra porto commerciale, industriale, nazionale, regionale o locale; bisogna capire meglio cos'è il sistema portuale di una grande area geografica, e così via.

Occorre inoltre mettere mano, in modo serio, ad una politica di intervento per la ricerca scientifica, una politica che dia un contributo decisivo alla cantieristica ed al rilancio complessivo dell'economia marittima.

Per tutti i motivi sopra esposti ed in considerazione delle situazioni drammatiche che ancora caratterizzano il settore, il gruppo comunista voterà a favore di questo provvedimento di legge.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Desidero anzitutto esprimere il mio personale ringraziamento alla Commissione per il contributo decisivo che essa ha dato alla realizzazione di quel più vasto programma del quale mi auguro di poter dare quanto prima notizie ancor più rassicuranti.

In particolare, desidero ringraziare il Presidente, il relatore ed i colleghi che sono intervenuti nel dibattito. A chi ha espresso preoccupazioni, devo dire che esse sono da me condivise, ed aggiungo che se dopo questo sforzo del Parlamento le forze produttive non riusciranno ad uscire dalla crisi ciò non andrà addebitato al legislatore.

La discussione di questo provvedimento di legge ha offerto una testimonianza dell'impegno e dello spirito di sacrificio che ha animato l'intera Commissione, e personalmente ho fatto tesoro di tutte le osservazioni critiche che sono state espresse.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del provvedimento.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

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: « Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria naval meccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima internazionale, relativamente al periodo 1985-1988 » (2309).

Presenti e votanti . . . 25
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . . 25
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Bubbico,

Cannelonga, Cazora, Ciancio, Gradi, Grippo, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Picano, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Santuz, Stegagnini.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto (2540).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto ».

GUIDO BERNARDI, *Relatore.* Colgo l'occasione per dichiarare di rinunciare alle audizioni prospettate e, per favorire la più sollecita definizione del disegno di legge, presenterò alcuni emendamenti.

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 2, sopprimere il periodo da:

« Sulla base » *a*: « Ministro del tesoro. »;

All'articolo 3, sopprimere le parole: « portata utile maggiore di 70 quintali » *al rigo 18 e 19.*

Sopprimere le parole: « portata utile maggiore di 70 quintali » *al rigo 25 e 26;*

All'articolo 7, sopprimere le parole: « a motore. »;

All'articolo 8, al punto a), *sostituire le parole*: « o un suo delegato » *con le parole*: « o un sottosegretario da lui delegato ».

Propongo alla Commissione di rinviare il seguito della discussione del provvedimento ad altra seduta.

Pongo in votazione questa proposta.
(*È approvata*).

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO