COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

61.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio con disabbinamento della proposta di legge n. 1955):

Norme sui miglioramenti economici al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3041);

GRADI ed altri: Integrazione alla legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1955) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 5, 7, 8

BERNARDI GUIDO 7, 8

CANNELONGA SEVERINO 5, 6

GRADI GIULIANO 5, 8

PICANO ANGELO, *Relatore* 3, 4, 5, 6, 7

RIDI SILVANO 6, 7

SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 5, 6

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifiche degli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (2579) 8

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 8, 9

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 9

CIANCIO ANTONIO 8

GRIPPO UGO, *Relatore* 8

LUCCHESI PINO 8, 9

PAG.

Proposta di legge (Discussione e rinvio):

Senatori SPANO ed altri: Disposizioni in materia di provvidenze per l'industria armatoriale *(Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3133) 9

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 9, 10, 11

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 10

CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 11

LUCCHESI PINO, *Relatore* 9, 10, 11

RICCARDI ADELMO 10

La seduta comincia alle 10,20.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Norme sui miglioramenti economici al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3041) e della proposta di legge Gradi ed altri: Integrazioni alla legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1955).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Norme sui miglioramenti economici al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gradi, Cannelonga, Bocchi, Ridi, Bernardi Antonio, Ciancio, Cominato, Grottola, Pernice, Proietti, Riccardi, Ronzani: « Integrazioni alla legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Picano ha facoltà di svolgere la relazione.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame reca norme in favore del personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, norme di contenuto essenzialmente economico volte a dare soluzione legislativa alle istanze contrattuali della categoria limitatamente agli anni 1984-1985.

Obiettivo di fondo è quello di provvedere (per gli anni considerati) all'adeguamento retributivo della professione ferroviaria a difesa e salvaguardia del salario dai cedimenti del processo inflattivo, ricollegandolo al precedente periodo contrattuale scaduto sin dal 31 dicembre 1983. Il Governo aveva emanato un decreto presidenziale, ma la Presidenza della Repubblica ha ritenuto che fosse opportuno approvare tale normativa mediante provvedimento legislativo. Con tale provvedimento si sanzionano gli accordi intervenuti tra il Governo e le organizzazioni sindacali di categoria, accordi che riguardano un contratto atipico di soli due anni (1984-1985), anziché il normale periodo di cadenza triennale.

Si è inteso dare soluzione alle rivendicazioni del personale escludendo l'anno 1986 che, in relazione alla legge 17 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'Ente delle ferrovie dello Stato, sarà definito sul piano economico su base contrattuale collettiva.

Il provvedimento in esame comporta incrementi tabellari e miglioramenti economici volti a valorizzare talune componenti operative tipiche del personale ferroviario. Tali miglioramenti, per evidenti necessità di bilancio, ed entro rigorosi limiti, sono ancorati a distinte decorrenze programmate nel tempo; in particolare gli incrementi tabellari comportano un aggiustamento retributivo a recupero di appiattimenti derivati dalle direttrici economiche generali, nonché miglioramenti economici che costituiscono sia il giusto

riconoscimento alle responsabili attività di lavoro (non disgiunte da componenti di disagio e di rischio che sono proprie del personale ferroviario), sia il necessario supporto incentivante finalizzato ad incrementi produttivistici.

In definitiva l'assetto ora previsto sul piano economico per il personale ferroviario si colloca quale necessario, residuale momento di chiusura delle rivendicazioni del personale nel periodo considerato per assicurare, nel quadro istituzionale dell'Ente delle ferrovie dello Stato e del nuovo rapporto di lavoro dato alla categoria, un sostanziale apporto di garanzia e di certezza.

In particolare, l'articolo 1 del presente provvedimento prevede ai commi primo e quarto le nuove liste degli stipendi iniziali annui lordi che, a decorrere rispettivamente dal 1° gennaio 1984 al 1° gennaio 1985, competono al personale ferroviario, escluso quello con qualifiche dirigenziali. Il premio di produzione previsto dalla legge 1° agosto 1978, n. 448, a partire dal 1° gennaio 1985 viene conglobato nello stipendio iniziale per un importo di lire 50 mila. La maggioranza degli stipendi iniziali lordi non comporta per altro il ricalcolo delle classi successive, né degli aumenti periodici. Il comma quarto dell'articolo 1 stabilisce che, con effetto dal 1° gennaio 1984, la tabella 2 degli stipendi allegata alla legge n. 292 del 1984 è sostituita dalla tabella 1 allegata al presente disegno di legge e, con effetto dal 1° gennaio 1985, quest'ultima tabella è sostituita dalla tabella 2 allegata alla legge medesima.

All'articolo 2 è previsto l'aumento del 50 per cento delle misure stabilite dall'articolo 6 della legge 1° agosto 1978, n. 448, delle indennità di reperibilità per il personale incluso in appositi turni, a decorrere dal 1° settembre 1984. Inoltre lo stesso articolo dispone che le suddette indennità, vigenti al 31 dicembre 1983, siano ulteriormente maggiorate del 50 per cento con decreto del ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, previo parere del consiglio d'amministrazione.

L'articolo 3 prevede l'aumento del 50 per cento, a decorrere da 1° settembre 1984, della misura oneraria del soprassoldo per servizio notturno. Un altro 50 per cento di aumento decorrerà dal 1° novembre 1985.

L'articolo 5 prevede due successivi aumenti del 50 per cento del soprassoldo per il lavoro domenicale. L'articolo 5 prevede inoltre l'aumento della indennità di pernottamento e di quella del supplemento orario.

L'articolo 6 demanda al ministro dei trasporti la facoltà di rivalutare dal 1° gennaio 1984, con proprio decreto, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e previo parere del consiglio d'amministrazione, il premio industriale corrisposto al personale ferroviario, nel limite di spesa previsto dall'articolo stesso.

Con l'articolo 7 vengono estesi al personale ferroviario con qualifica dirigenziale miglioramenti previsti nella presente legge per il restante personale, dei compensi corrisposti per prestazioni rese in turno di reperibilità, per servizio notturno e domenicale, con rivalutazioine degli importi giornalieri del premio industriale, previsto per lo stesso personale dirigente dalla legge 22 dicembre 1980, n. 885.

Trattasi perciò di aggiustamenti retributivi che interessano il personale dirigente la cui funzione costituisce il primario, incisivo supporto all'operatività del personale ferroviario nel suo complesso.

Con l'articolo 8 viene data soluzione legislativa ai problemi insorti sul titolo degli aumenti del premio di produzione già corrisposti nell'anno finanziario 1979.

Con l'articolo 9 si quantifica l'onere finanziario e vengono indicati, per gli anni 1984-1985, i relativi mezzi di copertura.

Raccomando alla Commissione di voler rendere spedito l'*iter* del provvedimento al nostro esame, in quanto si approssima la scadenza ed il personale ferroviario ha finora ricevuto soltanto acconti sulle proprie competenze.

Per quanto riguarda l'aggravio della spesa, la Commissione bilancio ha già espresso parere negativo sulla proposta di legge n. 1955: pertanto sarebbe il caso, onorevole Gradi, di cercare di reperire gli oneri quantificati nella legge finanziaria in discussione, oppure di predisporre un apposito provvedimento.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, le ricordo che il ministro del tesoro aveva manifestato ripetutamente la disponibilità del Governo a reperire la somma necessaria per far fronte alla proposta dell'onorevole Gradi, la quale dai 130 miliardi quantificati in un primo momento è passata a 13 miliardi.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche se manca il prescritto parere della V Commissione bilancio, come ha notato giustamente il relatore, il contratto dei ferrovieri non può subire ulteriori proroghe; propongo pertanto di discutere separatamente il disegno di legge n. 3041 dalla proposta di legge n. 1955, approvando oggi stesso il primo e rinviando l'esame della seconda, in attesa di ricevere il parere della V Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

SEVERINO CANNELONGA. Per quanto riguarda il contratto dei ferrovieri, siamo senz'altro favorevoli alla sua rapida approvazione, dobbiamo soltanto lamentare il ritardo con il quale è stato portato in discussione in Parlamento. Sono infatti passati diversi mesi dall'accordo raggiunto fra i sindacati ed il ministro dei trasporti e soltanto oggi questo provvedimento viene discusso in Commissione.

Devo dichiarare che la posizione assunta dal Governo questa mattina a proposito della proposta di legge n. 1955 mi sembra incredibile e quasi scandalosa. Ancora una volta non ci si è pronunciati chiaramente ed ufficialmente su questo problema, il sottosegretario non ha fatto altro che proporre lo sdoppiamento dell'esame dei due provvedimenti, cosa che non mi sembra assolutamente soddisfacente.

La questione è diventata molto seria: si tratta di rendere giustizia ad una larga parte dei pensionati delle ferrovie dello Stato, come tutti hanno riconosciuto, dal Governo al ministro dei trasporti in lettere private alle organizzazioni sindacali. Le dichiarazioni rese alla stampa si sono poi risolte, al momento di decidere, in un palleggiamento di responsabilità tra il Ministero del tesoro e quello dei trasporti, che sta portando alla paralisi la situazione.

È da due anni circa che della questione si sta occupando il Parlamento e ritengo che non si possa andare oltre: occorre un pronunciamento chiaro di questa Commissione, non prima di aver sentito il parere degli altri gruppi al fine di trovare una soluzione possibilmente unitaria.

GIULIANO GRADI. Desidero innanzitutto sapere se negli incontri preliminari alla stesura del contratto non sia mai stata rilevata l'incongruità contrattuale determinatasi per i 10 mila e più ferrovieri andati in pensione dal 1979; inoltre non si è parlato mai di una modifica dell'assetto pensionistico di una parte dei dipendenti pubblici, ma di una correzione contrattuale dovuta ad un disguido originario.

Chiedo se nel corso della trattativa non sia venuta avanti questa ipotesi; sappiamo infatti (da fonte sindacale) che era possibile, verosimile e giustificato, pensare a tale risanamento all'interno della trattativa medesima.

È ben lontana da noi l'idea di intralciare l'approvazione del contratto, ma vorremmo sapere se si è pensato seriamente a risolvere il problema di cui la mia proposta di legge si fa carico all'interno della contrattazione e, se ciò non è stato fatto, se sia possibile realizzare oggi tale soluzione. Riteniamo infatti che ciò sia ancora possibile.

Per quanto riguarda l'onere, crediamo che lo stesso non possa essere quantificato in 100 miliardi di lire.

Ricordo ancora che il ministro dei trasporti si era impegnato a risolvere tale questione dichiarandosi favorevole alla soluzione da noi prospettata, relativa all'inserimento nella legge finanziaria. Richiamiamo pertanto l'attenzione su tale impegno chiedendo che si faccia un accertamento concreto relativamente alla quantificazione dell'onere.

SILVANO RIDI. Vorrei tentare di capire i reali termini della questione. Ricordo che il ministro dei trasporti aveva inviato nel giugno scorso una lettera formale al presidente di questa Commissione, lettera con la quale assumeva l'impegno a risolvere la questione dei pensionati, dichiarando, anzi, che la questione era formalmente risolta. In tale lettera vi erano addirittura precise considerazioni finali che, per correttezza, tralascio di ricordare.

Di fronte ad una dichiarazione « firmata » dal ministro mi chiedo come mai il sottosegretario chieda oggi il disabbinamento del provvedimento relativo all'impegno del ministro stesso. Il sottosegretario giustifica tale richiesta sostenendo che continuare la discussione abbinata dei due provvedimenti comporterebbe lo slittamento dell'approvazione definitiva del contratto dei ferrovieri. Ci chiediamo se la vicenda sia risolta o meno.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Allo stato dei fatti non è risolta.

SILVANO RIDI. Una delle ragioni del parere negativo della Commissione bilancio era la seguente: per sanare la vicenda occorrono 26 miliardi, non vi è un capitolo di spesa al quale si possa agganciare tale richiesta di finanziamento. La Commissione bilancio ha sostenuto in quella sede che la soluzione del problema di cui alla proposta di legge n. 1955 si sarebbe potuta trovare nell'ambito della contrattazione del personale ferroviario. Il ministro del tesoro avrebbe potuto trovare copertura necessaria nell'ambito di tale quadro.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta dell'esercizio 1986; è più complicato di quanto sembri far entrare il finanziamento in questione nell'ambito di un contratto che arriva sino al 1985.

SILVANO RIDI. Il Governo deve trovare la copertura di un onere che deriva da una trattativa sindacale, cioè dall'applicazione di un contratto nazionale di lavoro, nello stesso tempo, per aderire alle richieste della Commissione bilancio, dovrà quantificare tale onere. Ripeto, si tratta di un appuntamento al quale il Governo non può mancare proprio per una questione di giustizia.

Siamo convinti che il ricalcolo dell'onere comporterebbe un ritardo, nella definizione del disegno di legge relativo all'approvazione del contratto, di soli due o tre giorni; sinceramente non ci sembra un aspetto da tragedia, soprattutto se si tiene presente che il contratto è stato firmato un anno fa. Propongo pertanto di proseguire il nostro esame con un testo unificato dei due provvedimenti.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Vorrei chiarire che per il contratto dei ferrovieri la copertura finanziaria riguarda gli esercizi 1984 e 1985; per la proposta di legge n. 1955 il ministro Signorile si è impegnato nel senso di prevedere la copertura nella legge finanziaria 1986. Se si invia per il parere alla Commissione bilancio un provvedimento la cui copertura è prevista nella legge finanziaria per il 1986, la risposta di detta Commissione non può che essere prevedibile: non si può esprimere parere favorevole all'ulteriore *iter* di un provvedimento la cui copertura è prevista in una norma che ancora non si sa se verrà approvata.

Potremmo quantificare, come ha suggerito il rappresentante del Governo, in 15 miliardi l'onere derivante dalla proposta di legge n. 1955, in modo da poter successivamente chiedere alla Commissione bilancio il riesame del parere. Sono del parere che sia opportuno tenere distinti i due provvedimenti, proprio per

evitare che la revisione del contratto dei ferrovieri causi un rallentamento nell'*iter* della proposta di legge riguardante le integrazioni economiche per il personale in quiescenza.

GUIDO BERNARDI. Devo rilevare che la lettera del ministro Signorile porta la data del 17 giugno scorso; è perciò evidente come allora vi fosse disponibilità da parte del ministro del tesoro a trovare una copertura per la perequazione prevista nella proposta di legge Gradi. Non mi stupisco se all'atto della stesura della legge finanziaria non si sia più riusciti a far fronte a quella promessa che il ministro, forse con eccessivo ottimismo, aveva creduto di poter mantenere.

Sul piano formale vi è il rischio di far slittare di qualche mese l'approvazione del provvedimento, dal momento che certamente la Commissione bilancio non può esprimere il parere su una proposta che è ancora da introdurre nella legge finanziaria. Mi associo, pertanto, alla proposta del rappresentante del Governo di procedere al disabbinamento dei provvedimenti al nostro esame.

SILVANO RIDI. Vorrei chiarire che la lettera cui mi sono riferito nel mio precedente intervento è del seguente tenore: « Si informa che nella seduta della X Commissione, tenuta il 12 giugno ultimo scorso in merito alla citata proposta di legge n. 1955, è stato tra l'altro ribadito l'impegno da parte del ministro del tesoro di prevedere nella prossima legge finanziaria l'istituzione di un accantonamento nell'ambito del fondo speciale di parte corrente al fine di cui trattasi ».

Probabilmente esiste un'altra lettera alla quale si è riferito il collega Bernardi. Tuttavia, poiché ci troviamo in presenza di un preciso impegno da parte del ministro del tesoro, siamo del parere che occorra guadagnare tempo; sono convinto, infatti, che la Commissione bilancio potrebbe esprimere parere favorevole soltanto sull'approvazione di un nuovo contratto per i ferrovieri e non anche sulla proposta di legge n. 1955, la cui copertura va prevista nella legge finanziaria. Propongo pertanto di procedere alla quantificazione dei relativi oneri e di trasmettere tempestivamente alla Commissione bilancio i due provvedimenti per l'espressione del prescritto parere.

PRESIDENTE. Ritengo che la proposta del relatore, alla quale si è associato anche l'onorevole Ridi, sia la più realistica. Dobbiamo sollecitare la Commissione bilancio ad esprimere un nuovo parere, in quanto sul testo della proposta di legge Gradi è stato già espresso parere negativo per mancanza di copertura ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Occorre, pertanto, formulare, come ha proposto il relatore onorevole Picano, un nuovo testo con la quantificazione degli oneri e chiedere alla Commissione bilancio un nuovo parere.

GUIDO BERNARDI. La risposta della Commissione bilancio è talmente prevedibile da essere addirittura certa. Sappiamo che sulla proposta di legge Gradi, qualunque sia la quantificazione degli oneri, la Commissione non potrà esprimere parere positivo, in quanto dovrà attendere l'approvazione della legge finanziaria.

A questo punto, o il nostro emendamento assume un valore puramente simbolico (ma allora dovremmo entrare nel merito della legge per vedere fino a che punto esiste il consenso), oppure non capisco quali preoccupazioni possano esservi...

PRESIDENTE. Vorrei riprendere la proposta precedentemente avanzata dal rappresentante del Governo, sulla quale credo potrà convergere il consenso di tutti i gruppi, anche per venire incontro alla richiesta del Governo, di procedere al disabbinamento dei provvedimenti al nostro esame. In questo modo sarebbe possibile arrivare ad una rapida definizione del contratto dei ferrovieri. Per non lasciar « cadere » la propo-

sta di legge n. 1955 si potrebbe riformulare la parte relativa all'onere finanziario chiedendo alla Commissione bilancio il riesame di tale proposta.

GIULIANO GRADI. Per quanto riguarda l'onere in questione ricordo che le organizzazioni sindacali avevano chiesto un finanziamento di 13 miliardi di lire.

GUIDO BERNARDI. Vorrei fosse chiarita la paternità di tale richiesta; non è la prima volta che si apre una voragine nel bilancio dello Stato per stanziamenti non bene identificati. A mio avviso, per evitare il solito « balletto delle cifre », sarebbe necessario un atteggiamento più serio di quello usato quando si dice « ci hanno detto che la richiesta è questa ».

PRESIDENTE. Sono d'accordo con quest'ultima osservazione, sarà comunque cura del ministro del tesoro indicare la quantificazione esatta. Da parte nostra, per richiedere il parere della V Commissione si potrebbe riformulare l'onere prevedendo uno stanziamento di 13 miliardi.

Pongo in votazione la mia proposta di disabbinare i provvedimenti all'ordine del giorno richiedendo, dopo aver riformulato l'onere finanziario, il riesame della proposta di legge n. 1955, alla V Commissione bilancio.

(È approvata).

Il seguito della discussione del disegno di legge n. 3041 è rinviato alla prossima settimana. In attesa del prescritto parere, il seguito della discussione della proposta di legge n. 1955 è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche degli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (2579).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche degli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare ».

Proseguiamo la discussione del disegno di legge.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Il Governo si accinge a presentare una serie di emendamenti sul provvedimento al nostro esame, emendamenti che riguardano essenzialmente i compiti della Guardia di finanza. Per accelerare l'*iter* dei provvedimenti propongo di sottoporre tali emendamenti all'esame di un gruppo informale di lavoro, che potrebbe riunirsi martedì 15 ottobre alle 17, cioè prima della prossima convocazione della Commissione.

ANTONIO CIANCIO. Concordo con tale proposta proprio perché trovo opportuno un esame approfondito degli emendamenti governativi. Ricordo per altro che non ci è ancora pervenuto il parere della I Commissione, che ha ritenuto di rinviare il pronunciamento sul provvedimento in questione in relazione al fatto che è in corso di esame la proposta di istituzione del Ministero per l'ecologia. Credo che la nostra Commissione debba tener conto di questa opinione. Ricordo inoltre che durante la prima fase del dibattito sul provvedimento oggi al nostro esame il Governo sottolineò la necessità di un approfondimento della legislazione relativa alla difesa del mare in relazione ai raccordi di questa con la legislazione internazionale, soprattutto per quanto riguarda la difesa del Mediterraneo (considerate le caratteristiche di questo mare) dai rifiuti e dagli scarichi industriali. Questo approfondimento non c'è stato. Sono del parere che sia opportuno costituire un Comitato ristretto il quale, oltre all'esame degli emendamenti, proceda all'approfondimento delle questioni di cui si è parlato fin dall'inizio del dibattito.

PINO LUCCHESI. Il gruppo della democrazia cristiana concorda con la proposta formulata dal relatore in quanto più volte, anche all'interno di questa Com-

missione, ci siamo soffermati sulla mancata operatività della legge sulla difesa del mare. Con il presente disegno di legge e con gli emendamenti che verranno proposti ci viene data l'opportunità di avviare la materia su binari positivi.

Siamo del parere che sia opportuno procedere alla costituzione di un Comitato ristretto per un esame il più rapido possibile del provvedimento, ferma restando la possibilità di inserire successivamente le modifiche che si rendessero necessarie. Per il momento si tratta di rendere possibile il concreto utilizzo di stanziamenti di bilancio inoperanti da vari anni.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non conosco la proposta del Governo, e vorrei sapere se con essa si approntano modifiche al disegno di legge n. 2579; dovremmo infatti attenerci alle modifiche degli articoli 16 e 17 e, pertanto, se gli emendamenti dovessero interessare anche altri articoli, conseguentemente dovrebbe essere cambiato anche il titolo del disegno di legge.

In secondo luogo, vorrei che si studiasse il modo di evitare la consuetudine di tenere discussioni di carattere generale su argomenti di tale importanza prima dell'acquisizione dei pareri delle Commissioni I e V; sono del parere di sollecitare attraverso la presidenza l'espressione di detti pareri, aggiornando per il momento la discussione del provvedimento al nostro esame.

Infine vorrei far presente l'esigenza di stabilire la data della prossima seduta in un momento compatibile con gli impegni già precedentemente assunti dai gruppi, in particolare quelli minori, che devono essere presenti in varie sedi parlamentari con un numero di deputati inferiore alle esigenze.

UGO GRIPPO. Ciò non toglie che fino alla riunione fissata per la prossima settimana ciascun componente della Commissione possa procedere alla formulazione degli emendamenti che riterrà opportuni.

Per quanto riguarda il riferimento alla I Commissione affari costituzionali, il suo presidente ha avanzato una proposta che non è stata accolta, perché è stato deciso di aggiornare i lavori al momento in cui il Senato perverrà all'approvazione definitiva della legge istitutiva del Ministero per l'ecologia.

PRESIDENTE. Ritengo che il modo migliore di procedere sia quello di costituire un gruppo informale di lavoro per l'esame degli emendamenti, così che la Commissione affari costituzionali possa esprimere un parere articolato sul complesso della materia in esame.

Propongo pertanto di affidare ad un gruppo di lavoro informale, coordinato dal relatore, l'esame degli emendamenti preannunciati dal Governo, gruppo che potrà riunirsi martedì prossimo alle ore 16, rinviando il seguito della deiscussione ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge senatori Spano Roberto ed altri: Disposizioni in materia di provvidenze per l'industria armatoriale (Approvata dalla VIII Commissione del Senato) (3133).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Spano Roberto, Patriarca, Visso: « Disposizioni in materia di provvidenze per l'industria armatoriale », già approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 31 luglio 1985.

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCESI, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame è abbastanza semplice; ho chiesto espressamente di poter svolgere la relazione su questo argomento poiché ritengo di avere, almeno in parte, responsabilità circa l'approvazione di una normativa di non felice intuizione nei confronti dell'industria armatoriale.

Mi riferisco alla legge 22 marzo 1985, n. 111, nel cui quadro fu approvato un emendamento che recava la mia firma che imponeva alle imprese di demolizione di naviglio il requisito della proprietà della unità da demolire alla data del 1° gennaio 1985. Di fatto è risultato che questa norma è inapplicabile e rischia di provocare problemi aggiuntivi alla industria cantieristica, che attraversa un periodo di consistente crisi.

Per correggere questa stortura si è reso necessario presentare un provvedimento legislativo, che reca anche il consenso del Governo. Tale provvedimento è stato approvato alla unanimità dal Senato con l'aggiunta di un emendamento circa le norme relative alla certificazione dei bilanci delle imprese che intendono ricorrere ai mutui erogati dalla Banca europea per gli investimenti.

Ritengo pertanto che si possa procedere rapidamente all'approvazione del testo che ci è stato trasmesso dal Senato che, a mio avviso, dovrebbe rappresentare un contributo alla ripresa del settore delle demolizioni navali, settore che rappresenta una parte importante dell'intera struttura economica cantieristica.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ADELMO RICCARDI. Desidero esprimere consenso sul provvedimento oggi al nostro esame. Senza frapporre ostacoli all'approvazione del medesimo desidero però fare osservare che l'inserimento di un termine di riferimento sarebbe stato necessario. Del resto sarebbe buona norma, in occasione di approvazione di provvedimenti destinati al rilancio dei comparti dell'economia marittima, documentarsi sulle eventuali possibilità di ricaduta relative alla normativa in questione. A mio avviso, approvando emendamenti che riguardano comparti dell'economia un approfondito esame è oltre modo necessario proprio per non incorrere in quei provvedimenti cosiddetti « a pioggia ».

Fatte queste osservazioni di carattere generale ribadisco il mio consenso favorevole all'approvazione del provvedimento oggi al nostro esame.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Anch'io mi dichiaro favorevole all'approvazione della legge al nostro esame. Desidero però far notare che, a mio avviso, la disposizione adoperata per modificare la normativa precedentemente approvata ha carattere anomalo, direi che manca di correttezza formale. Ho molte perplessità per la dizione relativa ai territori di competenza della Cassa per il Mezzogiorno. Non so se questo ultimo è proprio necessario; per l'applicazione del criterio di cui al comma precedente si considerano ubicati nel Mezzogiorno. A parte le competenze della Cassa per il Mezzogiorno – morta, moritura o commissariata che dir si voglia – ci dovremmo anche chiedere se sia corretto emanare un provvedimento rispetto ad un ente che deve essere comunque corretto o trasformato.

Sto soltanto ponendo dei quesiti perché nutro delle perplessità a proposito dell'articolo 2 del disegno di legge, ma comunque sono disposto ad assicurare il mio voto favorevole purché si giunga rapidamente all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro ha chiesto di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Le preoccupazioni cui ha fatto riferimento il collega Riccardi erano quelle che avevano mosso, come il collega Ridi certamente ricorderà, l'introduzione di questo emendamento.

Ritengo che dobbiamo riconoscere con grande franchezza che, allo stato degli atti, tutta una serie di possibili ordini che avrebbero fatto aggio anche sui contributi aggiuntivi alla demolizione di naviglio vetusto non scattano perché la norma che abbiamo introdotto relativa alla data del 1° gennaio 1985 impedisce agli armatori di comprare vecchie « car-

rette »; il risultato finale è, comunque, che non vengono ordinate nuove navi.

L'impostazione dell'onorevole Riccardi è valida e la condivido in linea di principio perché produce questo risultato finale.

In questo modo vengono fugate anche le preoccupazioni dell'industria italiana impegnata nel settore delle demolizioni navali sul fatto che, se non scattasse il meccanismo dell'ordinazione di nuove navi in connessione con la demolizione di vecchie imbarcazioni, si avrebbero pesanti ripercussioni sull'occupazione. Abbiamo in passato varato provvedimenti che lasciano spazio a qualche perplessità ma, poiché ora ci si sta muovendo nella direzione di un rilancio complessivo di questo settore, ritengo che si debba pervenire rapidamente all'approvazione della proposta di legge al nostro esame.

Per quanto riguarda le giuste obiezioni sollevate dal collega Baghino, ritengo che l'approvazione della proposta di legge Spano ed altri possa rappresentare una corretta soluzione. Sono del parere che non sia il caso di apportare correzioni, anche formali, che pure sarebbero opportune, per non rischiare di perdere altro tempo a causa della *navette* con l'altro ramo del Parlamento.

Conformemente alle esigenze prospettate anche negli interventi dei colleghi, chiedo pertanto l'approvazione integrale della proposta di legge nel testo pervenutoci dal Senato.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Concordo su quanto ha detto il relatore ed anch'io raccomando alla Commissione la rapida approvazione del provvedimento al nostro esame.

PRESIDENTE. Poiché siamo in attesa dei prescritti pareri, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO