COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

95.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Sostituzione:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Proposta di legge (Rinvio del seguito della discussione):

FAUSTI ed altri: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans (1437) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3852) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 4, 7, 8, 10

BAGHINO CESCO GIULIO 5

BERNARDI GUIDO, *Relatore* 3, 7, 10

GRADI GIULIANO 4

POTÌ DAMIANO 7

RIDI SILVANO 6, 8

SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 7, 10

PAG.

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato *(Approvato dal Senato)* (4153) 11

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 11, 14, 15, 16, 21, 22, 24, 25, 27, 36, 38, 39, 40, 41, 43, 47, 51, 52, 53, 54

BAGHINO CESCO GIULIO 13, 15, 24, 26, 33, 39, 40, 41, 42, 46, 50, 52, 54

COLONI SERGIO 16

DEGAN COSTANTE, *Ministro della marina mercantile* 14, 15, 24, 36, 40, 42, 46

DUTTO MAURO 23, 25, 26, 27, 31

FAGNI EDDA 20

LUCCHESI PINO, *Relatore* 12, 13, 26, 27, 36, 39, 53

POTÌ DAMIANO 13, 15, 21

PROIETTI FRANCO 31

RICCARDI ADELMO 17

RIDI SILVANO . 11, 13, 15, 24, 25, 26, 27, 46, 54

SALATIELLO GIOVANNI 27

SANGUINETI MAURO 22, 25, 27, 31, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 47, 50

SINESIO GIUSEPPE 11, 14, 23

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14,30.

UGO GRIPPO, *Segretario,* legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, il deputato Mauro Bubbico è sostituito dal deputato Giuseppe Sinesio.

Seguito della discussione della proposta di legge Fausti ed altri: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravans (1437).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Fausti ed altri: « Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans ».

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

(La Commissione approva).

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 1179. – Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3852).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 giugno 1986.

Proseguiamo nella discussione del provvedimento.

GUIDO BERNARDI, *Relatore.* Desidero richiamarmi alla relazione già svolta, nella quale mi rifacevo ad un dibattito molto ampio e sofferto sviluppatosi al Senato e conclusosi in senso positivo.

Ricordo di aver presentato un ordine del giorno, che si aggiunge a quello già accettato dal Governo presso l'altro ramo del Parlamento. Con tale documento ho inteso da un lato fugare i timori di un'applicazione non corretta di questo provvedimento impegnando il Governo a riferire sulle modalità di spesa dei fondi, e dall'altro evitare che proprio a causa di quelle perplessità il disegno di legge torni al Senato. Ciò si rende necessario poiché un prolungamento dei tempi di applicazione rischierebbe di far cadere in perenzione la somma stanziata.

Già nella precedente legislatura il provvedimento si è trascinato per lungo tempo. Poiché le autolinee di competenza regionale non hanno incontrato alcuna difficoltà nell'ottenere contributi da parte delle regioni, un criterio di giustizia distributiva e direi anche un principio di costituzionalità dei nostri atti esigono che anche le linee interregionali vengano tutelate con questa normativa, visto e considerato che dal 1972 non sono oggetto di alcuna disciplina.

Raccomando, dunque, ai colleghi l'approvazione del disegno di legge ed al Governo l'accettazione dell'ordine del giorno.

GIULIANO GRADI. Fatta salva una rapida decisione in senso positivo o negativo sul provvedimento, desidero esprimere il nostro rammarico di non poter esaminare con maggiore attenzione il provvedimento, rimettendoci, così, alle scelte del Governo.

La mancanza del tempo necessario per tentare di introdurre alcuni aggiustamenti e correzioni ha suscitato al Senato, e suscita ancora di più oggi nel mio gruppo, forti perplessità non soltanto in termini formali, ma anche sostanziali. Non mi sembra che l'erogazione di 100 miliardi possa trovare una motivazione nelle carenze verificatesi dal 1972 ad oggi. In particolare, con riferimento alle aziende private, sarebbe stato opportuno considerare la documentazione di tutte qulle che si occupano del trasporto di interesse regionale o interregionale, onde verificare se la loro attività sia reale o sia stata interrotta, ciò che comporterebbe la cancellazione dagli elenchi. Si tratta di una serie di osservazioni inquietanti, per le quali avremmo certamente preferito disporre di quel tempo che sembra non essere a nostra disposizione.

Questo progetto rientra tra quelli giunti in questa Commissione all'ultimo minuto, per cui non ci è consentito di esaminarli. Tale situazione ci fa temere che si proceda all'approvazione di un provvedimento non sufficientemente motivato in ordine alla serietà ed alla fondatezza dei contributi richiesti.

La mancanza dei tempi necessari per un esame approfondito non ci consente di dare la nostra adesione entusiasta. Il comparto da noi considerato è certamente piccolo nell'ambito del trasporto su gomma, ma non è di secondaria importanza, alla luce delle grandi carenze di quello ferroviario; esso vale, ad esempio, a sostituire alcune linee ferroviarie da Roma a Madonna di Campiglio, dato che il finanziamento previsto dalla legge n. 151 non viene erogato.

Si rischia di andare avanti con provvedimenti « a pioggia », senza attuare una politica globale nei trasporti su strada. Già questa considerazione ci induce a manifestare alcune riserve di carattere generale, senza entrare nel merito del provvedimento, che probabilmente, se considerato, determinerebbe l'insorgere di ulteriori dubbi.

PRESIDENTE. Sulla base di informazioni assunte anche a livello governativo – il sottosegretario potrà confermarle – e comunque già ripetutamente rese note, risulta con certezza la perenzione dello stanziamento entro il 31 dicembre 1986, data oltre la quale non ne sarebbe assolutamente possibile l'utilizzazione.

Ricordo che l'ordine del giorno, presentato dal relatore nella seduta del 23 ottobre scorso, è del seguente tenore:

« La X Commissione permanente, in sede di approvazione del disegno di legge n. 3852

impegna il Governo

nella predisposizione del decreto con il quale si erogano i contributi, a stabilire:

a) la misura nella quale i ricavi del traffico devono coprire il costo effettivo del servizio. Le tariffe debbono, comunque, assicurare un incremento del rapporto ricavo-costi;

b) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione ispirata al raggiungimento dell'equilibrio economico di bilancio e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali e territoriali in cui esso viene svolto, nonché all'utilizzazione del personale e dei veicoli;

c) il limite massimo dell'ammontare dei contributi da concedere ai soggetti che esercitano i servizi di cui all'articolo 1, sulla base dei parametri stabiliti nelle precedenti lettere *a)* e *b)*, per coprire la differenza tra costi e ricavi;

d) i criteri e le modalità di erogazione dei contributi.

Impegna altresì il Governo a riferire alla Camera sui lavori svolti dalla commissione interministeriale di cui alla presente legge e sulle somme effettivamente erogate in forza della stessa ».

Ritengo che l'ordine del giorno del relatore possa essere modificato sostituendo l'ultimo periodo, laddove si dice: « Impegna altresì il Governo ». Si potrebbe infatti riformulare questa parte nel modo seguente: « Impegna il Governo a comunicare preventivamente alle competenti Commissioni parlamentari i criteri e le modalità di erogazione del contributo di cui all'articolo 1 ed a riferire sul complesso dei contributi accordati ». Ciò implicherebbe che il Governo, prima ancora di procedere all'esame delle domande, dovrà comunicare alle Commissioni quali sono i criteri e le modalità da adottare: a quel punto, potremmo anche recuperare il principio della non cumulabilità di altri contributi, di cui alla legge n. 151. Potremmo anche fare un riferimento più specifico a precedenti leggi che oggi, naturalmente, non possiamo indicare; inoltre, si potrebbe ottenere anche una relazione sul programma complessivo dei contributi accordati, relazione che metta le Commissioni parlamentari in condizione di conoscere la destinazione attribuita a questi fondi. Credo che questo sia il massimo che noi possiamo fare nel momento in cui siamo costretti ad approvare il provvedimento in tempi così ristretti: infatti, se esso dovesse essere modificato, come giustamente osservava il relatore, non potrebbe venire tempestivamente approvato dal Senato che, ormai, ha avviato la sessione di bilancio.

CESCO GIULIO BAGHINO. Nella precedente seduta avevo già formulato alcune richieste che, in pratica, reiteravano quelle avanzate nella scorsa legislatura, in sede di esame di un analogo provvedimento da parte di questa Commissione. Dal sottosegretario presente alla scorsa seduta ho ricevuto un elenco di cifre che non ho potuto però controllare al fine di trarne le debite conclusioni, negative o positive che fossero; mi debbo, pertanto, attenere al testo in esame e, quindi, questo mio intervento vale anche come dichiarazione di voto.

Io non posso esprimere una parere favorevole sul disegno di legge in discussione solo perché si rischia (non per colpa di questo ramo del Parlamento) di non poter più disporre, tra breve, di quelle somme e, inoltre, di ricevere da alcune parti l'accusa di aver approvato una normativa che non consente di ottenere alcun risultato, nonché, di conseguenza, di aver speso denari del contribuente, anziché tentare di risparmiarli approfondendo bene la materia. Si tratta di una questione di principio; come ho già detto, nella precedente seduta avevo avanzato talune obiezioni che intendo riproporre in questa sede.

Se ho bene inteso, il provvedimento in esame reca praticamente una sanatoria di fatti che risalgono ormai al 1972. È vero che si deve tener conto del tasso d'inflazione che è stato registrato da quell'anno ad oggi, ma come si può stabilire se questo calcolo è stato fatto prendendo in considerazione un'inflazione, a detta del Governo, galoppante in precedenza ed in veloce ribasso attualmente ? In secondo luogo, si prevede addirittura la costituzione di una commissione per determinare le modalità di erogazione del contributo, commissione ai cui componenti è attribuita una specifica indennità. Ora, io mi chiedo per quale motivo questi calcoli non possano essere effettuati dal Ministero. La commissione di cui si tratta, infatti, è composta dal direttore generale della motorizzazione civile (il quale è tenuto ad osservare un determinato orario di servizio), da due dirigenti del Ministero dei trasporti (i quali, del pari, sono sottoposti al medesimo obbligo), da un dirigente del Ministero del tesoro e da un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica: per

quale motivo durante l'orario d'ufficio queste persone non possono riunirsi a quel fine ? Si tratta forse di un lavoro al di fuori di quello svolto per i rispettivi dicasteri ?

Desidero poi ricordare la discussione sviluppatasi al Senato in ordine agli autoservizi internazionali: per quale motivo essi debbono essere limitati soltanto al settore dei frontalieri ? Presso l'altro ramo del Parlamento fu detto che del problema si sarebbe tenuto conto in sede di esame di altro provvedimento.

Ribadisco, in conclusione, il nostro voto contrario al disegno di legge in esame (e mi auguro che questa posizione diventi maggioritaria all'interno della Commissione), in quanto non posso assolutamente condividere la responsabilità di una normativa varata con tanta fretta.

SILVANO RIDI. Prendo la parola perché ritengo che agli atti debba risultare con molta precisione la posizione del gruppo comunista.

Il presidente ha poc'anzi parlato di rischio di perenzione dello stanziamento: ciò è vero, ma tale aspetto, semmai, rafforza le nostre riserve anziché eliminarle. Noi abbiamo delle perplessità su un provvedimento che, ancora una volta, ci giunge dal Senato « immodificabile »: infatti, se dovessimo apportarvi degli emendamenti, il disegno di legge non potrebbe essere riesaminato dall'altra Camera in quanto mancherebbero i tempi tecnici necessari. Pertanto, ancora una volta ci è stato inviato da quel ramo del Parlamento un disegno di legge quasi in termini di ricatto: non ci troviamo quindi nella condizione di dover approvare una pioggia di miliardi a favore delle aziende che effettuano l'autoservizio pubblico di linea; si tratta di una « cascata » di miliardi che, nel modo in cui il disegno di legge è congegnato, non dà alcuna possibilità di valutare i singoli casi. È in gioco una somma non indifferente, nel momento in cui il Governo non ha ancora trovato il modo di garantire un sostegno al servizio pubblico urbano sotto forma di ripiano dei *deficit* di gestione e nel momento in cui intende far gravare sui bilanci dei comuni quei famosi 55 miliardi « estorti » con un apposito « disegnino » di legge il giorno successivo all'approvazione della legge finanziaria. Quindi il Governo non riesce a reperire 55 miliardi e per due volte il decreto di ripiano del *deficit* decade. Improvvisamente, siamo di fronte ad un « disegnino » di legge che addirittura concede 100 miliardi alle aziende di trasporto, le quali non hanno certamente le funzione e il ruolo che assolvono le imprese per il trasporto urbano; si tratta, infatti, in generale di un autotrasporto in concorrenza con le ferrovie dello Stato, per lo meno su alcune grandi percorrenze. Ci opponiamo al modo con il quale si continua ad affrontare il problema, in contraddizione con il piano generale dei trasporti, con la legge n. 151 e con le scelte compiute dal Parlamento.

Si riproporrà in seguito il drammatico problema di cosa fare, perché anche noi siamo certi che tra gli aventi diritto vi sono anche imprese serie e non vogliamo fare di ogni erba un fascio, per non dare agli atteggiamenti dell'opposizione il senso di uno sfogo sterile, di una liturgia; dico che non concordo sulla formulazione dell'ordine del giorno. Solo in caso di una sua modifica la nostra posizione potrebbe divenire meno rigida e ferma. A nostro giudizio l'ordine del giorno dovrebbe essere modificato inserendo un riferimento alle somme che si vorrebbero effettivamente erogare, riservandoci di esprimere in questa sede un giudizio su tali somme, per dar modo al Parlamento di utilizzare le risorse nella direzione giusta. Se vogliamo distribuire le risorse non « a pioggia », ma in maniera mirata sulle autolinee che hanno fornito una prestazione, e per le quali la legge prevede un contributo da parte dello Stato, deve essere effettuata una selezione e, prima dell'erogazione delle somme, il Parlamento deve poter condurre alcune valutazioni

in maniera che sia possibile ricorrere al magistrato, se è vero com'è vero che alcune aziende inesistenti sono state poste in condizione di ottenere questo contributo.

Invito il relatore ad accogliere questa nostra richiesta.

DAMIANO POTÌ. Il gruppo socialista considera urgente l'approvazione del provvedimento che consentirebbe, tra l'altro, di rimettere in sesto alcune piccole aziende che potrebbero svolgere così un ruolo certamente integrativo rispetto a quello delle ferrovie dello Stato, che hanno bisogno di tempi più lunghi per l'ammodernamento.

Colgo l'occasione per raccomandare che nell'approntamento dei programmi queste aziende riferiscano e si dichiarino disponibili affinché negli orari e nei percorsi vi sia effettivamente un ruolo integrativo, mentre in seguito probabilmente il ruolo sarà competitivo con gli altri sistemi di trasporto.

Concordo con la richiesta avanzata dal gruppo comunista di emendare l'ordine del giorno del relatore, affinché il Parlamento possa effettuare un controllo preventivo, utile specialmente se indirizzato verso precise finalità. Il gruppo socialista si associa a tale richiesta.

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

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Premesso che non ho nulla in contrario a che si modifichi l'ordine del giorno presentato vorrei fare una breve riflessione. Dimentichiamo che il Governo aveva presentato un disegno di legge volto non solo a risanare situazioni pregresse, ma anche a disciplinare quelle future. Il dibattito svoltosi al Senato ha condotto all'eliminazione di tale eventualità, per cui il provvedimento è teso solo a sanare il pregresso, riservando al Parlamento, in sede di riforma della legge n. 151, tutto ciò che concerne il futuro.

Quanto alla preoccupazione espressa dall'onorevole Ridi circa alcune aziende che, escluse dal provvedimento, si affretterebbero a divenire aziende ordinarie, ritengo che ciò non abbia nulla a che fare con il disegno di legge, in quanto la normativa non ha valore retroattivo. Qualcuno ha affermato che occorre un magistrato, per evitare il cosiddetto « controllore-controllato »; ma non dimentichiamo che la Corte dei conti controlla e registra le somme – ed era ora che lo facesse – ponendo gli amministratori davanti alle loro responsabilità.

La modifica all'ordine del giorno proposta dal presidente è la più consona alla funzione del Parlamento. Il controllo preventivo delle somme che verranno erogate rientra nella funzione di sindacato ispettivo; altrimenti potremmo decidere di controllare, per esempio, le somme spese dal Ministero dei lavori pubblici per strade ed edifici scolastici, ma non è questo il compito del Parlamento. Dobbiamo essere certi delle modalità e delle condizioni con cui le somme saranno spese e, se vi sarà imbroglio, si risponderà in sede di sindacato ispettivo, con tanto di denuncia all'autorità giudiziaria.

Per questo motivo, pur non essendo contrario alla modifica dell'ordine del giorno nel senso prospettato dal collega Ridi, penso che la modifica proposta dal presidente sia più rispondente alla nostra funzione parlamentare e raggiunga ugualmente lo scopo prefissato, evitando però che il Parlamento si pronunci sull'erogazione di una singola somma ad una singola azienda.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Collegandomi a quanto detto dal presidente sul carattere di urgenza che riveste il disegno di legge n. 3852, desidero aggiungere che tale carattere di urgenza costituisce non l'unico, ma un motivo aggiuntivo per l'approvazione rapida del progetto di legge in esame. Con tale provvedimento, infatti, si intende sanare una grave situa-

zione di disparità che dura da parecchi anni nel settore degli autoservizi pubblici di linea di competenza statale. Il testo normativo è già stato esaminato in maniera molto approfondita dal Senato. La sua approvazione è stata considerata necessaria dall'altro ramo del Parlamento, perché la normativa, sebbene non esaustiva della problematica affrontata, costituisce certamente una risposta soddisfacente rispetto alla situazione attuale.

È per questi motivi che il Governo raccomanda alla Commissione la rapida approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. Ai soggetti che esercitano autoservizi di linea nazionali di competenza statale ed autoservizi internazionali aventi carattere frontaliero, concessi ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, o autorizzati ai sensi del regolamento CEE n. 517/72 del 28 febbraio 1972 e della legge 8 aprile 1977, n. 144, nonché in base ad accordi bilaterali, il Ministro dei trasporti concede un contributo complessivo in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate negli anni di riferimento indicati nell'articolo 2.

2. Per gli autoservizi ordinari già di competenza statale, trasferiti alle regioni a statuto ordinario o speciale, il contributo è concesso per il periodo dal 1° aprile 1972 fino alle rispettive date di decorrenza della competenza regionale.

3. Dal contributo sono esclusi gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni.

4. Entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti, sentito il parere della Commissione di cui all'articolo 4, provvede con propri decreti all'individuazione degli autoservizi internazionali a carattere frontaliero aventi titolo al contributo finanziario limitatamente al periodo per il quale è stato esercitato il servizio frontaliero.

SILVANO RIDI. Dichiaro, a nome del gruppo comunista, l'astensione dalla votazione su questo e sugli articoli successivi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, nel testo approvato dal Senato, cui non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Poiché agli articoli successivi non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura, nel testo approvato dal Senato:

ART. 2.

1. Il contributo di cui all'articolo 1 è corrisposto fino al limite massimo per autobus/chilometro di:

a) lire 75 nel periodo 1° aprile-31 dicembre 1972;

b) lire 105 nell'anno 1973;

c) lire 110 nell'anno 1974;

d) lire 140 nell'anno 1975;

e) lire 175 nell'anno 1976;

f) lire 205 nell'anno 1977;

g) lire 215 nell'anno 1978;

h) lire 235 nell'anno 1979;

i) lire 400 nell'anno 1980;

l) lire 460 nell'anno 1981;

m) lire 535 nell'anno 1982;

n) lire 605 nell'anno 1983;

o) lire 665 nell'anno 1984;

p) lire 715 nell'anno 1985;

q) lire 760 nell'anno 1986.

2. I criteri e le modalità di erogazione del contributo saranno stabiliti, previo parere della Commissione di cui all'articolo 4, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto altresì degli altri interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle regioni o da altri enti pubblici.

3. Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e ne sarà data comunicazione alle regioni interessate.

4. Le perdite o i disavanzi eventualmente non coperti dal contributo di cui al presente articolo restano a carico dei soggetti esercenti gli autoservizi di linea.

5. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di lire 100 miliardi per l'anno 1985 e di lire 25 miliardi per l'anno 1986.

(È approvato).

ART. 3.

1. Sui contributi erogati ai sensi della presente legge non si applicano le disposizioni degli articoli 28, secondo comma, e 29, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni, e si applica la disposizione dell'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597.

(È approvato).

ART. 4.

1. Per l'applicazione delle disposizioni recate dalla presente legge, è istituita una Commissione, nominata con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

2. La Commissione è composta da:

a) il direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che la presiede;

b) due dirigenti del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, designati dal Ministro dei trasporti;

c) un dirigente del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, designato dal Ministro del tesoro;

d) un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica, designato dal Ministro del bilancio e della programmazione economica.

3. Alla Commissione partecipa, a titolo consultivo, un rappresentante per ciascuna delle associazioni nazionali più rappresentative degli esercenti di autoservizi in concessione, designato dalla rispettiva associazione.

4. Per ciascun membro effettivo della Commissione viene nominato un membro supplente, che può partecipare alle riunioni anche in presenza dello stesso membro effettivo, senza diritto di voto.

5. Le funzioni di segreteria sono esplicate da un dipendente del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

6. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno determinate le indennità spettanti al presidente ed ai membri della Commissione.

7. L'onere per il funzionamento della Commissione fa carico allo stanziamento iscritto al capitolo 1554 dello stato di

previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1985 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(È approvato).

ART. 5.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge pari a lire 100 miliardi per l'anno 1985 e a lire 25 miliardi per l'anno 1986 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 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « Interventi urgenti per autoservizi pubblici di linea di competenza statale ».

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

(È approvato).

Gli onorevoli Lucchesi, Ridi, Baghino, Sanguineti e Dutto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione permanente, in sede di approvazione del disegno di legge n. 3852,

impegna il Governo,

nella predisposizione del decreto con il quale si erogano i contributi, a stabilire:

a) la misura nella quale i ricavi del traffico devono coprire il costo effettivo del servizio. Le tariffe debbono, comunque, assicurare un incremento del rapporto ricavo-costi;

b) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione ispirata al raggiungimento dell'equilibrio economico di bilancio e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali e territoriali in cui esso viene svolto, nonché all'utilizzazione del personale e dei veicoli;

c) il limite massimo dell'ammontare dei contributi da concedere ai soggetti che esercitano i servizi di cui all'articolo 1, sulla base dei parametri stabiliti nelle precedenti lettere *a)* e *b)*, per coprire la differenza tra costi e ricavi;

d) i criteri e le modalità di erogazione dei contributi.

Impegna altresì il Governo

a riferire alla Camera sui lavori svolti dalla Commissione interministeriale di cui alla presente legge, sui criteri, le modalità e le somme effettivamente da erogare in forza della stessa ».

0/3852/2/10.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Lucchesi ed altri n. 0/3852/2/10 ?

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accetta, invitando al contempo il relatore Bernardi a ritirare il proprio analogo ordine del giorno.

GUIDO BERNARDI, *Relatore.* Lo ritiro.

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

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:

S. 1179. — Disegno di legge: « Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale » *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3852):

Presenti	24
Votanti	14
Astenuti	10
Maggioranza	8
Voti favorevoli	13
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Guido, Dutto, Gioia, Laganà, La Penna, Lucchesi, Manchinu, Pernice, Quieti, Savio, Sinesio.

Si sono astenuti:

Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Pernice, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani.

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 1491. — Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato (Approvato dal Senato) (4153).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato », già approvato dal Senato nella seduta del 5 novembre 1986.

Proseguiamo la discussione del provvedimento.

GIUSEPPE SINESIO. Desidero intervenire preliminarmente per perorare l'approvazione del disegno di legge nella seduta odierna, in quanto ritengo urgentissima tale normativa anche a fronte delle preoccupanti notizie circa la « tenuta » del Governo.

PRESIDENTE. A seguito di contatti informali con i gruppi, stamane è stata raggiunta l'intesa di approvare rapidamente il disegno di legge n. 4153 trasmesso dal Senato, senza apportarvi alcuna modifica. Ciò consentirebbe il varo di questo provvedimento entro il 22 dicembre prossimo, data in cui probabilmente la Commissione della Comunità europea approverà la VI direttiva. Il Governo potrebbe in sede comunitaria – una volta approvata questa legge – meglio perorare la causa di un sostegno alla flotta italiana. Se non vogliamo far mancare a quest'ultima il previsto contributo di mille miliardi, dobbiamo decidere subito; se non erro, nel corso della mattinata, verso le ore 13, è maturata la convinzione di rinviare la conclusione dell'*iter* del provvedimento a giovedì prossimo. Credo che talune preoccupazioni che sono state espresse potrebbero venir meno qualora i colleghi assumessero l'impegno di svolgere nella giornata di giovedì la discussione sulle linee generali in forma sintetica, trattandosi solo di esprimere le motivazioni politiche del voto di ciascuna parte, rinviando all'esame di altro provvedimento di natura più organica considerazioni specifiche. Quindi, se i gruppi si impegnano ad esaurire nella mattinata di giovedì prossimo la discussione sulle linee generali ed a concludere nella stessa seduta l'*iter* del provvedimento, a mio avviso potremmo anche rinviare il seguito della discussione direttamente a giovedì. Ritengo che questo sia il senso dei contatti informali intervenuti, e della questione posta dal deputato Riccardi.

SILVANO RIDI. Intendo porre una questione cui riconnetto valore pregiudiziale, ferma restando l'indiscutibile urgenza di pervenire alla approvazione del provvedimento, proprio per evitare i rischi cui la flotta pubblica – anzi la flotta italiana in generale – e la cantieristica sarebbero sottoposte se licenziassimo la normativa fuori tempo massimo.

La questione che il collega Riccardi intendeva sollevare è diversa: il disegno di legge presentato dal Governo è stato emendato dal Senato all'ultimo momento, con l'introduzione, all'articolo 15, di una norma volta alla costituzione di una società regionale per la navigazione sarda, sul modello della Caremar, della Siremar, eccetera. Poiché in materia sono stati presentati due progetti di legge, l'osservanza del regolamento ed un principio di correttezza vorrebbero che, a fronte di provvedimenti vertenti su temi analoghi, si procedesse all'abbinamento. Se noi avanzassimo una richiesta in tal senso (che, comunque, non formuliamo), si dovrebbe per lo meno stralciare l'articolo 15 dal testo in esame.

Pertanto, noi chiediamo al presidente, al Governo ed ai gruppi di consentire che quelle due proposte, già all'esame della Commissione in sede referente, vengano trasferite in sede legislativa, affinché la costituzione della società regionale sarda possa essere affrontata in maniera più organica di quanto non sia con il provvedimento in discussione.

Siamo pertanto favorevoli all'approvazione di quest'ultimo, purché il Governo, la presidenza della Commissione ed i gruppi, una volta approvata la normativa per la ristrutturazione della flotta pubblica, accettino di esaminare in sede legislativa l'istituzione della società sarda di navigazione sulla base delle due proposte di legge già in corso d'esame in sede referente.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Il gruppo comunista ha sollevato un problema reale al quale anch'io avevo cercato di fare riferimento nell'ambito della mia relazione. In effetti, corriamo il rischio di innescare un meccanismo che può produrre risultati di un certo tipo. A me pare che la vicenda debba essere gestita in maniera equilibrata, al fine di giungere all'approvazione immediata del provvedimento che ci è pervenuto dal Senato sulla base delle motivazioni testé richiamate dal presidente, ed anche al fine di portare avanti il problema complessivo dei collegamenti con la Sardegna (problema che ha molte sfaccettature) in una sede diversa.

Certo, è quanto meno strano che, a dibattito politico aperto sulla stessa esistenza delle società regionali Caremar, Toremar e Siremar – di fronte a posizioni espresse da alcuni gruppi politici (ma non, per ora, dalla democrazia cristiana) addirittura in favore della soppressione di tali società e della loro riconduzione nell'ambito della Tirrenia, secondo una linea di razionalizzazione del settore sulla quale si può discutere, ma che non può essere contestata in linea di principio – si sia introdotta, nel testo del Senato, in maniera un po' forzata, una norma volta alla creazione di una quarta società per il collegamento marittimo con la Sardegna, anche se è facile intuire le ragioni di tale decisione considerando la composizione del primo gabinetto Craxi.

Ribadisco, quindi, che i problemi cui faceva riferimento il gruppo comunista sono reali. Inoltre, va tenuto conto del fatto che in Parlamento sono state presentate le proposte di legge cui faceva riferimento il collega Ridi, proposte di legge concernenti altri aspetti della vicenda dei collegamenti con l'isola. Osservo fin da ora – perché su questo punto si dovrà discutere – che, a giudizio del gruppo democristiano, non ha senso dibattere e decidere in modo avulso rispetto all'impostazione globale. I problemi del cabotaggio sono problemi di ordine generale per il paese e, come è noto, sono rilevanti anche a livello della Comunità economica europea. È assolutamente scontato che, all'interno del traffico di cabotaggio, il sistema di collegamento fra la Sardegna ed il continente abbia un punto nodale, certamente importante dal punto di vista dell'interesse complessivo del paese. Sull'esigenza di razionalizzare tale sistema abbiamo a lungo discusso in Parlamento anche nelle passate legislature, senza arrivare tuttavia ad una conclusione.

Pertanto, sarei in condizione di dare all'onorevole Ridi la seguente risposta in termini di impegno: nell'ambito di quella

nuova dimensione che tutti – Parlamento e Governo – abbiamo dichiarato di voler conseguire in ordine ai problemi della marina (una dimensione, cioè, che superi la situazione di emergenza e consideri il complesso di questi problemi nella prospettiva europea, con particolare riguardo alla collocazione del nostro paese in tale contesto), credo che si possa assumere l'impegno di verificare in maniera bilanciata le compatibilità, dando una soluzione in termini di razionalizzazione al problema dei collegamenti con la Sardegna, di modo che su tale soluzione non debba poi tornarsi fra uno, due o tre anni, nel maturare di indirizzi comunitari tali da incidere sul quadro di riferimento, cui noi dovremmo dedicare una parte, sia pure minima, delle nostre capacità di elaborazione.

Si tratta, quindi, di un impegno molto serio, non avente fini dilatori. La vicenda della creazione della società sarda può eventualmente essere la sede per una riflessione sui meccanismi di collegamento con la Sardegna, sulle tariffe, sulla necessità di dare una risposta differenziata, come in parte è avvenuto in passato, alle esigenze degli operatori sardi, da una parte, e di coloro che utilizzano i mezzi di trasporto verso la Sardegna per motivi turistici, dall'altra.

SILVANO RIDI. Mi riferisco a due proposte di legge (una del gruppo comunista ed una del consiglio regionale sardo) riguardanti i trasporti interni della Sardegna; non stiamo parlando, quindi, né di cabotaggio mediterraneo né di collegamenti tra isole e continenti. L'articolo 15 affronta unicamente il problema della costituzione di una società regionale sarda, materia sulla quale sono state presentate le due proposte di legge che ho testé citato.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Allora avevo capito bene. Il gruppo della democrazia cristiana ritiene che quello della Sardegna non debba essere esaminato come un problema a sé stante; la nostra disponibilità è verso un quadro di insieme, che comprenda anche i problemi concernenti le società esistenti e i collegamenti con le isole minori.

CESCO GIULIO BAGHINO. Se la richiesta del collega Ridi, relativa alla necessità di esaminare in sede legislativa i due provvedimenti sulla costituzione della società regionale, fosse stata posta al termine della seduta, avrebbe senz'altro avuto il mio assenso. Noi ripariamo all'inconveniente di non avere abbinato tali proposte di legge al provvedimento sulla Finmare, ma l'abbinamento non è stato voluto astutamente, in quanto se avessimo dovuto affrontare tutta la tematica nel suo complesso non avremmo potuto approvare il provvedimento. Questa Commissione, infatti, deve lavorare sempre con l'acqua alla gola.

Mi domando se questa sia la via lecita che dobbiamo continuamente seguire; un provvedimento va approvato perché lo riteniamo giusto ed opportuno, non perché abbiamo l'acqua alla gola.

Ieri in Commissione ho ascoltato alcune osservazioni della maggioranza su questo disegno di legge. Cosa nascerà da tali osservazioni ? Nulla.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Si è trattato di un incontro fra le forze politiche.

CESCO GIULIO BAGHINO. Io ero una forza politica o un intruso ?

DAMIANO POTÌ. Concordo con la proposta formulata dall'onorevole Ridi.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. L'onorevole Ridi ha sollecitato in termini politici l'attenzione dei gruppi presenti su due proposte di legge, sulle quali è già iniziata la discussione all'interno della Commissione.

Una di queste proposte di legge, la n. 3020, è d'iniziativa dei deputati del gruppo comunista ed ha il seguente titolo: « Piano straordinario per il sistema dei trasporti della Sardegna ». In particolare, il titolo IV di tale proposta si occupa dei collegamenti marittimi. Sotto

tale titolo sono disciplinati: le relazioni fondamentali (articolo 13); le opere portuali (articolo 14); la specializzazione dei porti della Sardegna (articolo 15); l'incremento della flotta della Tirrenia (articolo 16); lo studio per un vettore ottimale (articolo 17); il sistema tariffario per passeggeri ed auto al seguito (articolo 18); la tariffa differenziata per residenti (articolo 19); le tariffe portuali (articolo 20); le clausole delle convenzioni di cui alla legge 20 dicembre 1974, n. 684 (articolo 21); la ripartizione degli oneri derivanti dalla introduzione di servizi o di particolari condizioni tariffarie richieste dalla regione (articolo 22); la base d'armamento e turni particolari (articolo 23).

La proposta di legge di iniziativa regionale si occupa, invece, dei collgamenti fra la Sardegna e le sue isole. Se la richiesta del gruppo comunista significa discutere le due proposte di legge (cioè quella sui collegamenti fra la Sardegna e il continente e quella sui collegamenti fra la Sardegna e le sue isole), insieme con i provvedimenti che presumibilmente verranno presentati da altri gruppi parlamentari, dichiaro, a nome della democrazia cristiana, la disponibilità a concedere l'assenso alla sede legislativa per l'esame dei provvedimenti suddetti.

GIUSEPPE SINESIO. Capisco che in certe circostanze vi possano essere validi motivi per proseguire la discussione di un provvedimento. In questo caso, però, la situazione in cui versa la Finmare riveste carattere d'urgenza. La società in questione, infatti, ha bisogno di una boccata di ossigeno, specialmente in un momento così delicato per la vita del nolo e per il controllo del livello occupazionale del nostro paese.

Poc'anzi, l'onorevole Ridi ha formulato una proposta che mi risulta sia stata accettata dal gruppo democristiano, da quello socialista e da quello missino. Non comprendo, pertanto, il motivo di un rinvio del seguito della discussione del provvedimento, a meno che non vi sia una sottostante volontà di un suo « affondamento », come diceva La Malfa quando parlava delle grandi navi. Una rapida approvazione del disegno di legge, inoltre, si impone perché – come sappiamo – il ministro Degan dovrà prossimamente recarsi a Bruxelles dove – se questo provvedimento fosse già diventato legge – potrebbe trattare, in condizioni diverse e con elementi più concreti, a livello comunitario, in occasione della adozione della VI direttiva in materia cantieristica.

Proceduralmente non vi sono ostacoli; sono presenti il relatore e il ministro Degan; ritengo, pertanto, che la discussione possa senz'altro proseguire. D'altronde, il merito del provvedimento è già stato affrontato approfonditamente dall'altro ramo del Parlamento. La Commissione ha anche acquisito il parere della V Commissione bilancio. Mi corre anzi l'obbligo di ricordare come in quella sede il sottoscritto sia riuscito a far esaminare il disegno di legge n. 4153 prima di tanti altri, dopo aver sottolineato il carattere di estrema urgenza che il provvedimento sul Gruppo Finmare riveste. Approvare in tempi rapidi questa legge significa rendere giustizia anche al ministro della marina mercantile, che auspica da molto tempo il varo del provvedimento.

In conclusione, non posso che invitare caldamente la Commissione affinché prosegua la discussione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Molti commissari si sono allontanati dall'aula nella convinzione che non si sarebbe proceduto a votazioni sul disegno di legge n. 4153, in quanto tra poco riprenderà la seduta dell'Assemblea. Ritengo, pertanto, che sarebbe opportuno aggiornare il seguito della discussione del disegno di legge al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile.* Come è a tutti noto, tra i miei impegni prioritari vi è sempre stato quello di portare a conclusione il disegno di legge sulla Finmare e il decreto-legge sui porti. Mi auguro, quindi, che nei prossimi giorni i due provvedimenti pos-

sano vedere la conclusione del rispettivo *iter*. Ciò dico non per affezione personale, ma perché essi tendono a soddisfare necessità assolute per il nostro paese, quali che siano le ragioni di polemica attorno a questi argomenti.

In merito alla proposta dell'onorevole Ridi, il Governo, con tutte le ovvie cautele del caso, dichiara la propria disponibilità; in ordine all'articolo 15, per il quale al Senato il Governo si è rimesso all'Assemblea, secondo quanto risulta dai resoconti, ci si trova oggi a dover dare attuazione alla legge e, rispetto a questo, il Governo può assumere atteggiamenti diversi a seconda che vi sia una chiara volontà politica di applicare o meno quell'articolo in considerazione di *iter* legislativi già avviati.

DAMIANO POTÌ. Pur rendendomi conto della delicatezza del momento politico sottolineata anche dal collega Sinesio, ritengo che il presidente debba mantenere fede agli impegni assunti con i rappresentanti dei gruppi; occorre, dunque, anzitutto contattarli, per riprendere la discussione.

PRESIDENTE. Se il ministro ritiene che andare a Bruxelles dopo aver approvato il provvedimento gli consenta di intervenire con maggior forza nelle discussioni, possiamo anche considerare la possibilità di riprendere i lavori al termine della seduta dell'Assemblea; se, viceversa, il tutto è ininfluente, per il migliore svolgimento dei lavori sarebbe preferibile rinviare il seguito della discussione alla prossima settimana.

SILVANO RIDI. Mi trovo tra coloro che hanno apprezzato stranamente le riflessioni esternate dall'onorevole Sinesio, poiché effettivamente il clima della maggioranza – senza voler strumentalizzare niente – sembra destare qualche preoccupazione, secondo quanto emerge dai giornali. Pur nutrendo il massimo rispetto per gli impegni assunti dal presidente nei confronti di alcuni colleghi, ritengo che la questione sia di grande rilevanza e che, nonostante tutte le riserve e le osservazioni critiche già espresse, sia necessario giungere ad una rapida approvazione.

Nutriamo, dunque, il massimo rispetto per i colleghi e per gli impegni assunti dal presidente, ma riteniamo nel contempo di dover sottolineare come anche noi abbiamo sacrificato altri impegni ed altre esigenze, ritenendo che grande sarebbe il danno arrecato al nostro paese se per qualche incidente non prevedibile l'approvazione del provvedimento venisse rinviata. Riterrei, pertanto, che il presidente dovrebbe valutare seriamente la possibilità di risolvere in qualche modo le difficoltà sollevate in ordine agli impegni assunti.

Non intendo « soffocare » la discussione, come sosteneva l'onorevole Baghino; al contrario, ritengo che si renda necessario procedervi senz'altro al più presto – affrontando anche la questione relativa all'attività svolta « alle spalle » e conclusasi con l'annunciata presentazione del documento – e cioè subito dopo la conclusione dei lavori dell'Assemblea. Il gruppo comunista propone dunque che siano messe in atto tutte le iniziative per procedere, al termine della seduta dell'Assemblea, nell'ulteriore discussione del provvedimento così da giungere nel tempo più rapido possibile alla sua approvazione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono pronto ad assumermi la responsabilità dell'eventuale ritardo nell'approvazione del provvedimento, considerando condizione essenziale la presenza di tutti i membri della Commissione.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Credo sia ovvio il mio atteggiamento favorevole ad una riunione da svolgere in data odierna, avendo dedicato gran parte del mio impegno in questa fase postferiale al varo imprescindibile di questo provvedimento. Ciò si rende necessario sia per la presenza di un elemento ineliminabile, rappresentato dalla data del 22 dicembre, sia per il fatto, a tutti evidente, che qualsiasi ora

guadagnata è comunque un'ora guadagnata per gli adempimenti derivanti dall'approvazione del progetto di legge.

Così come ero disponibile questa mattina, continuerò ad esserlo anche fino a notte inoltrata.

PRESIDENTE. Sulla base delle considerazioni espresse, ritengo possa essere formulata la proposta di proseguire la discussione del provvedimento fino alle ore 16, per poi sospenderla e riprenderla al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

SERGIO COLONI. Penso di poter limitare il mio intervento allo svolgimento di poche considerazioni, facendo presente che, pur non essendo membro di questa Commissione, ho assistito a tutto l'ampio dibattito sul provvedimento di ristrutturazione della flotta pubblica.

Mi riferisco, in particolare, ai problemi che sono stati sviscerati nel corso di una riunione informale – alla quale erano presenti i rappresentanti di tutti i gruppi – in cui le osservazioni del relatore Lucchesi sull'economia marittima e sulle prospettive della flotta sono state focalizzate in modo interessante, a mio giudizio, sia pure senza univocità d'impostazione. Mi sembra che esista una concordanza generale sulla necessità degli interventi in esame: se non fosse approvato questo disegno di legge, la marineria pubblica subirebbe gravi conseguenze cui, del resto, sarebbero sottoposte anche le aziende private ed il settore della cantieristica. Vi è anche un consenso unanime sul fatto che tale provvedimento possa configurarsi come la chiusura di una certa fase, quella iniziata con le delibere del CIPE del giugno 1984, in forza delle quali furono predisposti i piani per la cantieristica, furono adottate diverse misure per i porti e fu ipotizzata la stessa legge per la Finmare (così, a suo tempo, quella normativa venne definita), la cui portata, presso l'altro ramo del Parlamento, fu ampliata anche agli operatori privati.

Come ho detto, quindi, si chiude la fase aperta dalle decisioni del CIPE del giugno 1984. Le difficoltà che sono emerse ulteriormente da atteggiamenti assunti da alcuni paesi della Comunità europea impongono un rilancio dell'azione dello Stato a sostegno della marineria; un rilancio di questo impegno, a mio giudizio, partirà dal programma che la Finmare dovrà predisporre entro 60 giorni e che sarà discusso in Commissione: tale dibattito costituirà la sede per definire non solo l'utilizzo dei finanziamenti disposti con questa legge, ma anche – evidentemente – gli interventi per il rilancio del settore pubblico della marineria. Occorre immaginare un forte coinvolgimento della marineria privata nel provvedimento; del resto, i dati riferiti dall'onorevole Lucchesi all'inizio della sua relazione sono molto eloquenti e mi sembra che su di essi vi sia una larga convergenza di consensi. Tuttavia, talune accentuazioni mi lasciano un po' perplesso: anche alcuni tentativi posti in essere nella zona in cui vivo hanno fatto emergere la difficoltà di passare dalle parole ai fatti. Non mi sembra che siamo in presenza di un settore per il quale vi sia una forte richiesta di investimenti da parte degli imprenditori privati e dal quale la mano pubblica farebbe bene a ritirarsi immediatamente perché c'è già chi è pronto a riempire questo vuoto ed a rilanciare la marineria italiana. Io sarei ben lieto se esistesse una situazione del genere, che però, purtroppo, non c'è.

Quindi, io ritengo che si debba incentivare anche l'impegno privato, che si debbano ricercare tutte le sinergie con tale comparto. Non sono membro della Commissione trasporti, ma in sede di Commissione bilancio, così come nella Commissione bicamerale per i programmi delle partecipazioni statali, non mi sembra sia mai emerso il dato di non considerare strategico questo settore.

Detto questo, sono dell'avviso che si debba accogliere quell'impostazione che tiene conto in misura sempre maggiore dell'appartenenza dell'Italia alla Comunità economica europea: noi dobbiamo porci in una situazione di concorrenza nei confronti del traffico che, proveniente dall'Europa centrale, può far capo ai nostri porti. Certamente, occorre assicurare i necessari supporti ad un servizio rilevante per gli interessi del nostro paese: bisogna cioè sostenere le linee di traffico, di raccordo, tra le isole ed il continente ed alimentare il nostro sistema produttivo sul piano energetico. Abbiamo la possibilità ed anche il dovere di attuare una politica che faccia dei nostri porti – segnatamente di quelli del nord, quindi Genova, Venezia, Trieste – possibili sbocchi per i mercati europei. Se non ci porremo nell'ottica di porre rimedio ad una situazione di subalternità, per cui parte dei traffici riguardanti la pianura padana si dirigono a Rotterdam e persino ad Amburgo, precluderemmo la possibilità di aumentare i traffici stessi e di arrivare a costi non dico competitivi, ma certamente di mercato. La Finmare deve proporsi non solo di recuperare il traffico italiano, ma anche di essere presente là dove esistono marinerie ben più deboli della nostra.

In tal senso preannuncio la presentazione di un apposito ordine del giorno concernente due linee interessate a questo discorso: quella per l'Estremo Oriente (Cina) e quella per la Turchia. Il contenuto dell'ordine del giorno è riferito all'Adriatico, perché si tratta della zona che conosco meglio, ma può, anzi deve essere riproposto con riferimento al versante tirrenico. Infatti, se oggi siamo già fortemente coinvolti in maniera negativa dal sistema del Reno (che fa capo a Rotterdam) e dal sistema del Danubio, maggiori difficoltà potrà incontrare il sistema tirrenico nel momento in cui tra Rodano, Reno e Danubio non vi sarà più continuità.

ADELMO RICCARDI. La relazione svolta dall'onorevole Lucchesi ha offerto alla Commissione – e quindi ad ognuno di noi – uno spaccato molto interessante della situazione, che può indurci ad una seria riflessione sul provvedimento recante misure per la ristrutturazione della flotta pubblica e interventi per l'armamento privato. Ho detto « interessante » perché la relazione mette in luce le tendenze negative che investono la nostra flotta pubblica e privata.

Mi permetto di fare un'osservazione. Quando parliamo dei problemi dell'economia marittima, dobbiamo considerare che abbiamo 8.056 chilometri di coste e che, quindi, esistono interessi riguardanti l'intero paese e non esclusivamente assetti territoriali del nord. I problemi dell'economia marittima sono molto più complessi, articolati ed interessanti rispetto ad una impostazione così territorialmente rigida.

Dalla relazione sono emerse le difficoltà che sta incontrando il nostro armamento. In essa, inoltre, sono contenuti giustamente i precedenti legislativi; infatti, non ci troviamo di fronte ad una legge di tipo nuovo: strumenti legislativi hanno operato anche in passato in relazione all'intervento finanziario sull'armamento pubblico e su quello privato. Inoltre, l'onorevole Lucchesi ha illustrato, dal suo punto di vista, le ragioni che giustificano la normativa al nostro esame.

Occorre considerare che la nostra flotta pubblica e quella privata da diverso tempo si trovano a dover fronteggiare due ordini di difficoltà: uno di natura congiunturale (relativo cioè al tipo di navi, al costo di gestione delle navi stesse, all'impossibilità di affermarsi nelle linee) ed uno di carattere strutturale (con ciò intendendo rifermi ad una diminuzione del peso della nostra flotta rispetto a quella mondiale).

Il disegno di legge al nostro esame, pur contenendo elementi interessanti, presenta alcuni limiti ed affronta alcuni argomenti che sarebbe stato bene non inse-

rire nel testo. Questo provvedimento sarebbe dovuto pervenire nei tempi giusti, quando fu avvertita l'esigenza di uno strumento legislativo. Voglio ricordare, a tale proposito, che all'inizio della legislatura la tendenza era di liquidare la flotta; quindi, i primi atti ai quali ci siamo trovati di fronte, concernenti la presenza della Finmare, andavano nella direzione opposta. In seguito, effettuammo un grande confronto all'interno della Commissione e, considerando le difficoltà esistenti nel settore dell'economia marittima, stabilimmo che occorreva invece affrontare le tematiche riguardanti la flotta, la cantieristica, la portualità.

Il provvedimento è giunto in ritardo. Ripeto: se avessimo avuto questo strumento nel momento in cui il Parlamento aveva avvertito tale esigenza, esso avrebbe avuto effetti maggiormente positivi, anche se non risolutivi, rispetto ai problemi concernenti l'economia marittima.

I nodi fondamentali che abbiamo di fronte sono i seguenti: quale ruolo deve avere la flotta pubblica rispetto all'insieme della flotta del nostro paese ? È pensabile un rilancio dei traffici marittimi, un recupero di quote di traffico, se non si rafforza la flotta pubblica ? Noi comunisti riteniamo che non sia possibile, tenendo conto del tipo di armamento privato presente in Italia. Già in altre occasioni abbiamo affermato che le famiglie tradizionali che rappresentavano o possedevano l'armamento privato (dai Lauro ai Costa, eccetera) si sono notevolmente ridotte; ci troviamo di fronte ad un tipo di armamento molto frastagliato, disarticolato. A nostro giudizio, solo rafforzando il peso della flotta pubblica è possibile affrontare tutta la problematica concernente i comparti dei traffici marittimi.

Passiamo alla seconda questione. Quale peso complessivo deve avere la flotta nazionale rispetto a quella mondiale ? In generale, possiamo dire che molti paesi hanno proceduto e procedono ad una diminuzione generalizzata del peso della propria flotta.

L'onorevole Lucchesi, nella sua relazione, si sofferma sull'argomento in maniera specifica, evidenziando e sottolineando il ruolo della flotta pubblica, la politica del disarmo navale perseguita dall'Italia secondo coefficienti percentualmente più alti rispetto a quelli applicati in altri paesi nel mondo.

Nell'ambito della ristrutturazione e del riordino del settore della marineria in genere sarà opportuno prevedere con legge la fissazione di uno « zoccolo » di tonnellaggio entro cui dovrà attestarsi la nostra flotta, nelle componenti pubblica e privata. È mai possibile, però, discutere e approfondire il tema del riordino della marineria e, quindi, della flotta pubblica e privata senza operare un coordinamento con il piano generale dei trasporti ?

Entrando nel merito della normativa in esame, un certo interesse riveste la previsione di spesa di 785 miliardi, considerata necessaria per interventi tesi a pareggiare il disavanzo di bilancio esistente nel settore, dato dalla differenza negativa fra i costi di gestione e i ricavi della stessa. Il finanziamento di 785 miliardi, come ripiano del *deficit* di bilancio, sarà ripartito nell'arco di un decennio (1985-1995). Un intervento finanziario del genere rappresenta un contributo ed un sostegno rilevanti per la Finmare, che si vedrebbe così garantita in ordine ai criteri di gestione. La Finmare potrebbe successivamente disporre di risorse da destinare a processi di rinnovamento, di costruzione di nuove navi e di ristrutturazione di quelle in attività. Su tale parte del disegno di legge il giudizio espresso dal gruppo comunista è senz'altro favorevole.

Non si tratta di andare ad esaminare nei minimi particolari le implicazioni immediate nel settore della cantieristica, quanto di ricercare un ampio consenso su una legge che non si può fare a meno di considerare come necessitata dalla situazione contingente. Non possiamo, infatti, signor ministro, correre il rischio di costruire e varare navi che, una volta in

mare, si dimostrano subito tecnologicamente sorpassate e pertanto fuori mercato. Già troppe esperienze del genere l'Italia ha vissuto nel settore dell'armamento pubblico! Oggi si parla di naviglio con tipologie e tecnologie avanzate, di navi che appartengono alla quinta generazione, capaci di reggere un confronto competitivo con quelle operanti nel Mediterraneo e che appartengono a compagnie di altri paesi.

Un giudizio relativamente positivo è espresso dal gruppo comunista sul contenuto normativo dell'articolo 3. Dobbiamo infatti registrare che le conseguenze di una certa situazione sono sempre pagate dai lavoratori (mi riferisco al fenomeno « dell'esodo » e alla spesa complessiva di 90 miliardi prevista per gli anni dal 1986 al 1990 per le finalità di cui al comma 9 dell'articolo 3). È inoltre difficile, a tale riguardo, essere d'accordo sul fatto che restino più ufficiali che marinai con l'esodo immaginato. Non è possibile evitare di denunciare l'eventuale squilibrio che si potrebbe determinare nel rapporto con i servizi a terra. Il gruppo comunista considera invece di un certo interesse quella parte della normativa che si riferisce ai contratti di formazione-lavoro. In particolare, per gli allievi ufficiali il disegno di legge prevede in due anni la spesa di 14 miliardi.

La questione dei contratti di formazione-lavoro è assai complessa e delicata ed abbisogna, a nostro avviso, di una soluzione più organica rispetto a quella contenuta nel provvedimento. Dobbiamo preoccuparci di garantire non solo la ristrutturazione ed il riordino della flotta pubblica e dell'armamento privato, ma anche un organico all'altezza della situazione, capace cioè di gestire e governare la flotta: diversamente, correremmo il rischio di creare una vera e propria « giungla » nella formazione degli equipaggi. Un rischio, questo, che non si elimina solamente prevedendo una corretta formazione dei quadri ufficiali, ma anche impartendo una sana e idonea formazione agli equipaggi in genere.

Il gruppo comunista considera negativamente l'inserimento, nell'ambito di un provvedimento concepito per il rilancio della flotta pubblica, di uno stanziamento di 250 miliardi da destinare all'armamento privato.

A mio avviso, in materia di armamento privato il Parlamento dovrebbe indicare come obiettivo l'inizio di un processo di formazione di gruppi più grandi attraverso la costituzione di consorzi e aggregazioni; non si tratta certamente di incentivare una diffusione indiscriminata dell'armamento privato. L'erogazione, infatti, di determinate somme a vantaggio di navi con un determinato tonnellaggio di stazza lorda non rappresenta un valido aiuto, rafforzando piuttosto la tendenza a possedere imbarcazioni per ricevere dallo Stato incentivi e benefici.

Per quanto riguarda le assicurazioni, consideriamo utilissima la previsione di un intervento per una cifra di 16 miliardi. Come Parlamento dobbiamo avere sensibilità in ordine ai problemi connessi al verificarsi di disastri; le assicurazioni sui rischi della navigazione offrono premi assolutamente insoddisfacenti – delle vere e proprie « elemosine » – alle vittime degli incidenti. Riteniamo, quindi, che sia giusto intraprendere questa strada volta ad offrire maggiori garanzie.

Al termine di questo mio intervento, costellato di osservazioni critiche e di valutazioni positive – guardate quanto articolato e responsabile è il nostro atteggiamento – concludo affermando che come gruppo comunista riteniamo di dover facilitare l'approvazione del provvedimento. Ciò si rende necessario sia per lo stato di crisi in cui versa il gruppo Finmare, sia in vista dell'emanazione della VI direttiva della Comunità europea, che senza dubbio potrebbe determinare l'insorgere di numerosi problemi per i comparti dell'economia marittima del nostro paese.

Non è il caso di ripetere che, se avessimo maggior tempo a disposizione, ci batteremmo per introdurre le opportune modificazioni; tuttavia, nella situa-

zione presente riteniamo di dover facilitare una rapida approvazione al provvedimento.

EDDA FAGNI. Non desidero aggiungere molto a quanto è già stato detto dall'onorevole Riccardi. Sebbene taluni aspetti del provvedimento meritino una migliore definizione ed altri forse non avrebbero dovuto essere introdotti, conveniamo sull'urgenza di giungere ad una rapida approvazione dello stesso.

Due giornali di carattere economico di ieri e di oggi, *Il Sole 24 ore* e *Italia oggi*, segnalano alcuni fatti che sono strettamente connessi con il provvedimento al nostro esame.

Su *Il Sole 24 ore* leggiamo del *crack* delle navi *super containers*, cui si aggiunge il fallimento di una delle maggiori compagnie di navigazione, la Mclean, la quale controlla la United States Lines. Si tratta di fatti rilevanti per le ripercussioni che possono avere in tutto il mondo e particolarmente in Italia.

Molte sono le ragioni di certe situazioni: posso ricordare lo squilibrato rapporto spesso esistente tra le *slots* e l'offerta di trasporti nel mondo, nonché un errore, già denunciato da almeno un paio d'anni, nell'approntare le navi di quinta generazione. Tra queste sono ricomprese tutte quelle che necessitano di fondali molto elevati per attraccare. Dell'argomento è stato discusso a proposito del decreto di cui si è parlato ieri, riscuotendo, con qualche riserva, il consenso di tutte le forze politiche.

Occorre riflettere su questi problemi, che si ripercuotono sul naviglio italiano pubblico e privato, imponendo un intervento urgente; come sosteneva il collega Riccardi, meglio sarebbe stato se di questo tema si fosse parlato due anni fa.

L'onorevole Sinesio affermava di essere amico del mare. Credo che ciascuno di noi affermi di esserlo a differente titolo, intendendo con ciò dire che è consapevole della necessità di partecipare ad una cultura marinara, oltre che ad un interesse verso l'economia marittima; ciò significa avere una considerazione complessiva dei problemi dei porti, delle navi, degli armamenti, della cantieristica. Secondo la tendenza attuale, proprio per la crisi relativa alla flotta privata, si va più verso la scelta dei noli che verso quella della costruzione. Nel passato, sono stati compiuti tentativi per cercare di aiutare le società armatoriali nell'operazione di rinnovo del naviglio, ma al momento si presentano problemi piuttosto rilevanti. Non volendo aggiungere altro rispetto a quanto è già stato puntualmente detto dall'onorevole Riccardi, il quale ha ripercorso tutta la relazione e l'intero articolato della legge, dirò che considero dovere della Commissione giungere in tempi brevi all'approvazione della legge. Qualcuno si domandava se ciò sia o meno indifferente rispetto all'impegno del ministro a Bruxelles; non sono in grado di pronunciarmi su questo, ma sono dell'avviso che i tempi siano strettissimi. Anche in questo caso occorre dare qualche boccata d'ossigeno a società pubbliche e private e, quindi, rimettere in moto un comparto economico che ha a che vedere con i problemi della cantieristica ed anche dei trasporti: e ciò prima che vengano emanate nuove direttive CEE che, guarda caso, penalizzano sempre qualche grande settore della nostra economia. Mi riferisco a quanto è accaduto per la siderurgia, per l'agricoltura e per la cantieristica stesse. Un paese come il nostro dovrebbe fare dell'economia marittima globalmente intesa il punto di forza del suo assetto economico-produttivo.

Sono dell'avviso che il provvedimento in esame sia davvero indispensabile, ed ecco perché, rinnovando tutte le riserve espresse dal collega Riccardi, credo che si debba concordare sull'eventualità di una seduta notturna al fine di concludere la discussione e di pervenire all'approvazione del provvedimento, proprio perché vi è la certezza che benefici e ricadute si avranno sul mercato italiano e, quindi, in un settore delicato ed importante quale quello delle costruzioni navali.

DAMIANO POTÌ. Tutti i gruppi ritengono urgente il provvedimento in esame e quindi convengono sull'opportunità di giungere rapidamente alla sua approvazione. Il disegno di legge sulla ristrutturazione della flotta pubblica trae origine dalla consapevolezza che la crisi del settore non può che essere superata, in questo momento congiunturale, tramite l'adozione di provvedimenti essenziali non solo sul piano dei trasporti in generale, ma anche sotto il profilo delle ripercussioni che essi avranno sulla cantieristica italiana, sulla bilancia dei pagamenti, sull'economia marittima, in vista dell'attuazione severa della direttiva comunitaria, che dovrà diventare operante entro la fine di quest'anno o l'inizio del prossimo.

Se non si approvasse il provvedimento all'ordine del giorno, si rischierebbe anche di vanificare lo sforzo compiuto sinora in favore della cantieristica. Si tratta, in sostanza, di prevedere la possibilità di una programmazione nel settore, sia pure in tempi successivi, e, comunque, di affrontare in condizioni non molto difficili la dura trattativa che l'Italia, tramite il ministro competente, sta portando avanti con gli altri *partners* della CEE.

Il gruppo socialista, in varie occasioni, ha manifestato in materia alcune riserve e perplessità; noi abbiamo anche accettato la proposta che, rapidamente, si affrontino i problemi della razionalizzazione del settore, tenendo sempre presente il piano generale dei trasporti, che deve rappresentare il filo conduttore di tutto ciò che « economia dei trasporti » significa nel nostro paese. Al riguardo, esiste anche il problema delle bandiere-ombra, delle bandiere di comodo, del cabotaggio: si tratta di una serie di questioni che il Parlamento avrà comunque tempo di affrontare.

Ribadiamo che, a nostro avviso, si deve giungere rapidamente all'approvazione della normativa in esame. Non ci dilunghiamo, pertanto, sulle questioni di carattere generale che sono state più volte sottolineate. Ci riserviamo tuttavia, in sede di dichiarazione di voto, di esprimere nuovamente quelle perplessità che avevamo già manifestato all'inizio di questa seduta. Nel caso in cui non si riesca nella serata odierna a completare quest'*iter* legislativo, il gruppo socialista è comunque favorevole a che il provvedimento sia definitivamente approvato – e quindi possa entrare in vigore – quanto prima.

PRESIDENTE. Sospendo i lavori della Commissione fino al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea.

La seduta, sospesa alle 15,35, è ripresa alle 19,15.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge n. 4153. Era stato concordato, infatti, di proseguire i nostri lavori al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea, anche per decidere in merito al prosieguo dell'*iter* legislativo del provvedimento.

Desidero ricordare innanzitutto che nel pomeriggio alcuni colleghi si sono allontanati, prima della sospensione della seduta, con la convinzione che essa fosse rinviata alla prossima settimana. Ho provveduto quindi a far reperire tali colleghi per consentire loro di presenziare ai nostri lavori stasera, dopo che era stato deciso, in questa sede, di riprendere la seduta – come ho poc'anzi detto – al termine di quella dell'Assemblea; in particolare, colgo l'occasione della presenza degli onorevoli Sanguineti e Dutto per informarli che in seno alla Commissione è stata formulata la proposta di proseguire oggi stesso i nostri lavori in sede legislativa ed eventualmente giungere ad una rapida approvazione del progetto di legge.

Da parte mia è quasi superfluo sottolineare l'importanza politica e il carattere d'urgenza che il disegno di legge in

esame riveste. Non posso tuttavia fare a meno di sottolineare la preoccupazione che qualcuno ha espresso circa la « tenuta » del Governo, che potrebbe incidere negativamente sullo stesso *iter* del provvedimento. Sappiamo anche che nei prossimi giorni il ministro Degan interverrà ad una riunione comunitaria nella quale sarà discussa, e probabilmente approvata, la VI direttiva CEE. Ne consegue che, per quella data, sarebbe quanto meno opportuno che il disegno di legge in esame fosse approvato. Ciò consentirebbe, nella sede suddetta, maggiori margini di manovra al ministro della marina mercantile.

MAURO SANGUINETI. Colgo l'occasione per ringraziare il presidente di aver condotto i lavori in modo che gli impegni assunti informalmente fossero mantenuti. Voglio ricordare, a tale proposito, che era stato convenuto fra i vari rappresentanti delle forze di maggioranza, alla presenza del ministro Degan, di discutere senz'altro il disegno di legge n. 4153, ma di rinviarne l'approvazione alla seduta di giovedì della prossima settimana.

A me pare che se non si vuole rinviare la discussione del provvedimento a giovedì prossimo, sia possibile fissare fin d'ora una seduta *ad hoc* per la giornata di martedì. In tal modo, il ministro Degan avrebbe sempre un margine temporale sufficiente per partire per Bruxelles e presenziare alla riunione comunitaria di cui abbiamo parlato: egli sarebbe così in grado di prospettare in ambito CEE le particolari motivazioni che deriverebbero dall'entrata in vigore della normativa in esame.

Qualche collega ha posto l'accento sul particolare momento politico che stiamo attraversando. Per quanto mi riguarda, aggiungo che ventilare possibili crisi di Governo di qui all'approvazione definitiva del disegno di legge n. 4153 non compete se non a chi ha le massime responsabilità politiche.

Mi risulta, inoltre, alquanto strano che alcuni colleghi che non partecipano mai alle sedute della Commissione abbiano reazioni un po' scomposte all'indirizzo della Commissione stessa. Singolare è poi il fatto che, mentre il Senato ha « trattenuto » per la discussione e l'approvazione il disegno di legge in esame per 460 giorni, la nostra Commissione lo abbia acquisito da poco e già venga messa di fronte al fatto compiuto. È vero che le molteplici questioni connesse al provvedimento in oggetto sono state affrontate e risolte nel corso del lungo dibattito al Senato, ma è altrettanto vero che era stato convenuto di discutere per un tempo sufficiente la normativa, in questa sede, approfittando della presenza del ministro Degan che ha contribuito, insieme con i rappresentanti dei vari gruppi parlamentari, a dibattere il complesso tema dell'economia marittima portuale. Non vorrei proprio che si ripetesse, in questo caso, una forzatura già avvenuta in una precedente occasione (mi riferisco alla vicenda della flotta Lauro, ultimamente andata all'asta).

Se stamane era stato raggiunto un accordo fra i rappresentanti delle forze politiche di maggioranza per rinviare la discussione alla prossima settimana, non vedo per quale ragione non dobbiamo rispettare tale accordo. Questo è il mio punto di vista. Certamente la Commissione può orientarsi e decidere diversamente, ma in questo caso – lo preannuncio – non esiterò ad adoperare tutti gli strumenti procedurali e regolamentari consentiti per conseguire quel risultato.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere l'invito a rientrare in un clima di serenità. Se i rappresentanti della maggioranza annunciano su determinati provvedimenti questo comportamento, mi domando che cosa accadrà in Commissione a partire dalla prossima settimana per iniziativa dell'opposizione ! Volevo fare questa naturale riflessione, prima ancora che essa venisse formulata dagli amici e dai colleghi

dell'opposizione. Solo dopo avere nuovamente creato un clima di serenità, potremo decidere sull'opportunità o meno di concludere questa sera l'esame del provvedimento.

Invito, dunque, i colleghi a ragionare pacatamente e a non abbandonare i ruoli svolti in Assemblea e in Commissione.

GIUSEPPE SINESIO. Accetto l'invito del presidente; naturalmente a chi ha lanciato il sasso va rivolta la prima reprimenda.

MAURO DUTTO. Desidero anch'io fare alcune precisazioni di carattere procedurale.

È certamente noto al presidente, così come al ministro ed ai colleghi, che il mio gruppo nutriva forti perplessità sul disegno di legge, poiché, ricollocandosi in un quadro di provvedimenti di emergenza, esso non modifica gli *standards* dell'intervento pubblico nel settore. Ciò nonostante, abbiamo acconsentito al suo esame in sede legislativa di fronte all'emergenza posta dal momento e alla possibilità che con la fine di dicembre si rendano inefficaci le provvidenze in esso contenute.

Attraverso un comunicato stampa abbiamo esplicitato la nostra richiesta a che, nel momento in cui si completava l'*iter* del disegno di legge, contemporaneamente venisse assunto un impegno per il futuro circa una diversa programmazione degli interventi nel settore della marina mercantile. Abbiamo rivolto un appello alla maggioranza, la quale ha accettato quest'impegno, aprendo un dibattito svoltosi in maniera informale ieri in Commissione, cui hanno partecipato anche i colleghi dell'opposizione.

Poiché si registravano difficoltà nel raggiungere rapidamente un quadro che consentisse ad ognuno di svolgere il suo ruolo, ha avuto luogo stamattina un ulteriore incontro informale per predisporre un documento che impegnasse la maggioranza – salvo poi estenderlo all'opposizione – nel presupposto che l'*iter* legislativo dovesse essere compiuto senza allungare i tempi fissati per una rapida approvazione. Questa mattina è stata riconfermata la disponibilità ad un'approvazione in giornata ed è stato da noi sollecitato – sottolineo questo aspetto politico – un chiarimento sulle prospettive programmatiche del settore dell'armamento. Tale concetto deve essere indubbiamente accolto, facendo salva la massima apertura verso tutti, ma chiarificando nel contempo i ruoli di ciascuno.

Ricordo le sedute svoltesi nel 1984 con il ministro della marina mercantile del tempo, senatore Carta, quello delle partecipazioni statali, onorevole Darida, e il presidente dell'IRI, dottor Prodi, intorno alle problematiche della ristrutturazione della flotta pubblica; ricordo anche come, in seguito alle difficoltà incontrate e alle proteste suscitate, si determinò una forma di accantonamento del problema da parte delle autorità governative. Oggi si ripropone l'esigenza e la necessità di considerare quali interventi realizzare per riportare ad economicità il settore della marina mercantile, pur rispettando le esigenze di urgenza che abbiamo riconosciuto.

Viene detto – a questo proposito la mia serenità rischia di essere perduta – che sarebbe stato innescato il meccanismo per una crisi di Governo determinata dalla forza politica cui appartengo. Se qualcuno fa di queste operazioni scandalose, esca allo scoperto! In questo dibattito politico si realizza una forma di « terrorismo psicologico », rispetto ad una procedura e ad un esame sereni, per convincere i colleghi ad un determinato atteggiamento.

La scaletta concordata questa mattina in maniera formale con il ministro, secondo cui si sarebbe dovuto concludere nella settimana prossima l'*iter* di approvazione del provvedimento in considerazione dell'emergenza destinata a scattare oltre la metà di dicembre, non « regge più ». Vorrei conoscere il motivo di que-

sto diverso orientamento. Ho posto un problema politico, che non ho difficoltà a rendere esplicito: sono disponibile a compiere ogni sacrificio, proseguendo i lavori anche durante la notte, ma seguendo la procedura che il presidente, il ministro, i colleghi hanno accettato.

SILVANO RIDI. Al termine della riunione di ieri, cui – lo ricordava l'onorevole Dutto – ha partecipato anche l'opposizione, abbiamo maturato la convinzione che l'approvazione del disegno di legge non osti alla prosecuzione di una discussione seria ed approfondita sulla questione più generale della programmazione nel settore armatoriale.

Tale posizione abbiamo dichiarato e ribadiamo in questo momento, specialmente dopo aver preso visione del documento cui ha accennato il collega Dutto. Se facessimo precedere la discussione su di esso a quella sul provvedimento, non arriveremmo mai all'approvazione di quest'ultimo. Pur ritenendo, infatti, che tale documento sia degno di una discussione, non potremmo mai convenire sulla sua filosofia, che attribuisce al pubblico e agli equipaggi lo stato di crisi in cui versa la marineria italiana.

Non sono iscritto, così come non lo sono gli altri membri del gruppo comunista, al libro paga di qualche società armatoriale; non abbiamo interessi da difendere, essendo piuttosto interessati ad insistere nelle scelte operate in epoche non sospette. Se vogliamo discutere, siamo aperti ad un confronto, anche se siamo convinti che i tempi di approvazione del provvedimento slitterebbero di non pochi giorni.

Ritengo, pertanto, che sia opportuno procedere nel modo sul quale avevamo tutti concordato e che, in definitiva, ci avrebbe consentito di licenziare il testo del disegno di legge così come pervenutoci dal Senato. Su questioni più specifiche, attinenti alla gestione di questo comparto di fondamentale importanza per il paese, sarà possibile, in seguito, concordare direttive da indicare al Governo.

Ripeto: noi non siamo tra coloro che non hanno interesse ad approvare il provvedimento in tempi utili, ed è per questo che torno a sollecitare la conclusione del relativo *iter* rinviando ad un successivo momento le questioni più generali contenute nel documento sulla programmazione armatoriale elaborato dalla maggioranza.

PRESIDENTE. Premesso che il collega Dutto ha inteso, nel suo intervento, solo cogliere l'occasione per affrontare un certo discorso, sarebbe forse corretto che la maggioranza presentasse ufficialmente il suo documento dando così modo all'opposizione di confrontarsi con esso.

Al momento resta da decidere su come procedere nell'esame del disegno di legge che ci giunge approvato dal Senato.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, in merito al documento della maggioranza, devo dire che mi trovo nella condizione di non poter esprimere un giudizio perché, a differenza di altri colleghi dell'opposizione, non ho potuto neanche prenderne visione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ho già detto che quel documento non è stato ufficialmente presentato in Commissione.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile.* Desidero anzitutto esprimere il mio personale interesse per ambedue le questioni qui poste; interesse che credo di aver più volte dimostrato partecipando assiduamente alle riunioni della Commissione, tranne quando ciò non mi è stato possibile per impegni del mio dicastero o di altra natura.

Ho altresì dichiarato la mia disponibilità, altrettanto convinta, acconsentendo alla proposta di trasferire in sede legislativa la discussione di altri due provvedimenti aventi connessione con la materia in esame, nonché sollecitando un approfondimento vasto, complessivo ed organico della politica generale del settore della marina mercantile. Certo, la materia è vasta e complessa, ma una discus-

sione è possibile, stante il modo in cui intende affrontarla la maggioranza e stante il rifiuto aprioristico da parte delle opposizioni all'individuazione di una linea di indirizzo generale sulla politica per l'armamento del nostro paese.

La mia opinione è che, in merito a questo specifico settore, la politica che dobbiamo portare avanti debba essere autonoma rispetto a quella della Comunità economica europea; ma perché ciò sia possibile è necessario che l'intera questione sia valutata a livello nazionale ed anche considerando la problematica che sta emergendo a livello europeo. È per tale motivo, infatti, che ho fatto riferimento a direttive già sufficientemente avanzate o comunque tali da indurci ad assumere atteggiamenti e strumenti non meramente difensivi nei confronti della politica europea.

Ribadisco quindi il mio interesse sia al varo sollecito del provvedimento, sia all'effettuazione di un'approfondita discussione sulla politica dell'armamento. Invito pertanto tutti i gruppi a non assumere atteggiamenti o compiere gesti che possano incrinare o rendere difficile l'estrinsecazione di questa volontà del Governo. È evidente che, se ciò non dovesse accadere, mi troverei nella condizione di richiedere alla Commissione di esprimere linee di indirizzo utili al prosieguo di una proficua azione nell'ambito del settore della marina mercantile. Credo che stia maturando l'ipotesi dell'apertura di un dibattito in questa Commissione sugli indirizzi programmatici di settore.

MAURO SANGUINETI. Ritengo sia opportuno rinviare il seguito della discussione del disegno di legge alla prossima settimana.

SILVANO RIDI. Di fronte alla richiesta di rinvio della discussione del disegno di legge alla prossima settimana, preannuncio il voto contrario del gruppo comunista.

MAURO DUTTO. Propongo alla Commissione di sospendere brevemente la seduta per consentire lo svolgimento di una riunione della maggioranza.

PRESIDENTE. Condivido la proposta testé avanzata dall'onorevole Dutto.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sospendo pertanto brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 20, è ripresa alle 20,20.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge n. 4153.

MAURO SANGUINETI. A me pare che l'intervento del ministro Degan abbia posto sostanzialmente in luce sia il carattere d'urgenza che riveste il disegno di legge in esame, sia la sua disponibilità all'approfondimento richiesto. Da parte mia ritengo che vi sia tempo sufficiente per una discussione seria ed approfondita sulla materia oggetto del provvedimento, pur dichiarandomi d'accordo sul fatto che la normativa venga approvata nel testo pervenutoci dal Senato.

D'altra parte, ritengo che la Commissione dovrebbe riflettere sulle stesse considerazioni svolte dal ministro e sulle sue proposte politiche tese a ricercare il maggior consenso possibile ed a ritrovare un clima di serenità nell'attuale dibattito sul disegno di legge. Ritengo inoltre che il ministro Degan, intervenendo, abbia contribuito in maniera decisiva a ripristinare un fattivo confronto tra le diverse forze politiche, sgombrando il campo da inutili contrapposizioni sorte fin dall'inizio della nostra discussione.

PRESIDENTE. Pensando di interpretare correttamente il suo pensiero, avevo ritenuto che l'onorevole Sanguineti intendesse rinunciare alla richiesta di rinvio della discussione. Invece, egli si è soffermato sull'intervento del ministro Degan

e, in particolare, su un documento – peraltro non ancora formalizzato e quindi non ufficiale – riguardante il settore della cantieristica marinara. Si tratta di un documento agli atti non ancora esistente e che dovrebbe essere il frutto di intese fra le forze della maggioranza. Su di esso, peraltro, il gruppo comunista si è già dichiarato contrario, ribadendo per altro verso la richiesta di concludere l'*iter* legislativo del disegno di legge n. 4153 questa sera.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non posso accettare che da qualche parte si accenni all'esistenza di un documento, il cui contenuto francamente ignoro, dal momento che all'ordine del giorno è la discussione di un progetto di legge.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. In considerazione dell'ora tarda, prego i colleghi di non calibrare ad una ad una le mie parole, poiché non vorrei provocare inavvertitamente motivi di contrasto; il mio intervento, al contrario, è finalizzato alla ricerca di una soluzione che ci consenta di uscire dalla situazione in cui ci troviamo in questo momento.

Il ministro della marina mercantile, nel corso del suo intervento, ha detto qualche cosa che, pur essendo sfuggita ai più, considero molto interessante. Dobbiamo considerare che il documento di cui si parla è un atto che vincola le forze della maggioranza ed il Governo ad una determinata azione a livello parlamentare. Invito, ancora, i colleghi a prendere positivamente atto della disponibilità del ministro a riferire in Commissione sui problemi di carattere specifico. Ritengo sia possibile costruire intorno ai temi che verranno affrontati nelle dichiarazioni dell'onorevole Degan un dibattito parlamentare approfondito ed ampio.

Per quanto più particolarmente concerne l'andamento dei nostri lavori, tenendo conto delle esigenze appalesate da tutti i gruppi politici, ritengo che si potrebbe procedere nel seguente modo: esaurire questa sera la discussione sulle linee generali e passare alla votazione dell'articolato, sospendere, quindi, la seduta – venendo in tal modo incontro all'onorevole Sanguineti – ed aggiornarla a martedì pomeriggio. In tal modo, sarebbe possibile utilizzare questo lasso di tempo per la formulazione di ordini del giorno e l'impostazione delle dichiarazioni finali di voto, con le quali esplicitare in termini più compiuti la propria posizione sui problemi in esame. Si tratterebbe, quindi, di rinviare a martedì pomeriggio l'esame degli ordini del giorno, le dichiarazioni di voto e l'approvazione finale del disegno di legge.

Attraverso questa soluzione intermedia, con uno sforzo di buona volontà si potrebbe realizzare una convergenza all'interno della Commissione.

MAURO DUTTO. Dichiaro di accogliere la proposta dell'onorevole Lucchesi, che considero ragionevole. Con essa, da un lato, viene dato pieno valore alle procedure parlamentari – raramente in questa Commissione un provvedimento è stato approvato senza una adeguata discussione – e dall'altro viene rispettata l'esigenza di procedere con ritmi serrati; ritengo che in tal modo possa essere eliminata questa forma di contenzioso sui tempi, che sostanzialmente si risolve in un ostacolo alla conclusione dell'*iter* legislativo.

La soluzione dell'onorevole Lucchesi consente, dunque, un dibattito ampio e completo. D'altra parte, un provvedimento rimasto per 460 giorni al Senato merita certamente una settimana di riflessione presso questo ramo del Parlamento.

SILVANO RIDI. Ho l'impressione che si cerchi di prendere tempo, dal momento che partiamo da dati ben precisi. Secondo quanto ha dichiarato lo stesso relatore, ci troviamo in presenza di un disegno di legge per il quale sussistono particolari motivi di urgenza. È vero che al Senato si è discusso su questo provvedimento per 460 giorni, ma è altrettanto vero che in quella sede la situazione era estremamente diversa: innumerevoli persone si presentavano con le loro proposte,

il che autorizzava a dedicarsi al progetto di legge per tutto il tempo necessario per comporre le diverse posizioni. Come ha detto il relatore, noi ci troviamo nell'impossibilità di aggiungere una virgola all'articolato, per cui, senza voler sottrarre valore al dibattito, viene spontaneo domandarsi quale senso possa avere votare gli articoli e rinviare il seguito dell'esame ad altra seduta. Se non fosse successo quello che è successo, se non fossero intervenute tutte le discussioni che conosciamo, questa procedura potrebbe anche essere accettata con molta tranquillità. Tuttavia, il punto centrale può essere racchiuso nella seguente domanda: a che cosa serve tutto questo ?

Abbiamo l'impressione che siano venuti fuori dei problemi, che non ci interessano ma per i quali abbiamo il massimo rispetto. Abbiamo dimostrato la nostra piena disponibilità e volontà di pervenire alla conclusione dell'*iter* di questo provvedimento, ed è per questo che non comprendiamo il senso della proposta testé avanzata, ovverosia di limitarci all'approvazione degli articoli e di rinviare la votazione finale. Vogliamo o no approvare il testo che ci viene dal Senato ? Se la risposta è affermativa, per quanto ci riguarda possiamo anche proseguire fino all'alba i nostri lavori, purché ciò ci consenta di approvare questo disegno di legge. Come gruppo politico siamo certo tra quelli che avrebbero molte osservazioni da fare, ma il fatto di rinunciarvi deve essere inteso non come un atteggiamento di incoerenza, ma invece di grande correttezza.

Dunque, chiarito che non insistiamo nelle nostre posizioni per puro puntiglio, dichiaro che siamo disponibili ad una discussione ampia e chiarificatrice non appena avremo licenziato questo provvedimento. Del resto, che senso avrebbe un rinvio della discussione ? Quello di dare a ciascuno di noi la possibilità di argomentare meglio le proprie posizioni sul testo in esame ? Se così è, a parte il fatto che avete avuto già modo di farlo, torno a ripetere che il nostro interesse è quello di produrre fatti e non di ascoltare chiacchiere !

MAURO DUTTO. Ma è una bella legge quella che volete approvare ?

SILVANO RIDI. Su questo disegno di legge abbiamo già detto tutto quello che potevamo dire sia al Senato, sia in questa Commissione.

GIOVANNI SALATIELLO. Pur comprendendo lo sforzo dell'onorevole Lucchesi per trovare una soluzione al problema, mi chiedo se sia il caso di ipotizzare l'andamento dei nostri lavori così come egli propone. Infatti, perché prevedere sin d'ora di rinviare ad altra seduta la votazione finale quando il tempo impiegato per la discussione di ogni singolo articolo potrebbe essere tale da renderla possibile anche questa sera ?

La mia proposta, quindi, è quella di iniziare subito i nostri lavori senza prestabilire un termine della discussione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Dichiaro di ritirare la mia proposta di rimandare la discussione degli ordini del giorno e l'approvazione finale alla prossima settimana.

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione sulle linee generali.

MAURO SANGUINETI. L'intervento che mi accingo a svolgere sarà probabilmente assai poco organico, perché non prevedevo che il prosieguo della discussione sarebbe avvenuto questa sera.

Ciò premesso, voglio subito esternare una mia convinzione, e cioè che senza ombra di dubbio quella che ci accingiamo a varare è una delle peggiori leggi che il Parlamento italiano abbia fin qui licenziato; ed è una convinzione, questa, che mi deriva dalle espressioni usate dai gruppi politici sia al Senato sia alla Camera. Con un provvedimento quale quello al nostro esame noi interveniamo in un settore in crisi, in difficoltà, un settore in cui è assente qualsiasi politica imprenditoriale e nei confronti del quale si è

spesso proceduto con misure di tipo assistenziale. Abbiamo definito urgente l'emanazione di un provvedimento che, come i colleghi ben sanno, è stato oggetto di trattative politiche o di altro tipo per oltre 400 giorni! A mio avviso, sono individuabili responsabilità precise su come si sta portando avanti la discussione di questo disegno di legge, in primo luogo quelle di talune forze economiche e sociali, le quali hanno fatto pressioni con il risultato di peggiorare presupposti di per sé legittimi e positivi. Infatti, è stata stravolta la concezione che si intendeva attribuire a questo provvedimento, ovverosia quella del risanamento e del rilancio della flotta pubblica.

Come forza politica siamo stati tra i primi ad affermare che il contenuto della legge doveva estendersi anche ai privati, ma non nel modo in cui ciò è previsto. Questo disegno di legge presenta incongruenze anche dal punto di vista dei dati, dal momento che quelli riferiti all'*import-export* differiscono nel confronto tra quelli cui si è riferito il relatore al Senato e quelli della tabella del Ministero suggerita dalla Finmare. Anche questo dimostra la confusione esistente nella gestione del settore, nonché, ovviamente, l'incapacità o la mancanza di volontà nel definire la questione.

Per quanto riguarda la flotta pubblica, ritengo che sarebbe stato estremamente opportuno che la Camera, al di là dei dati informali, fosse informata del programma di ristrutturazione e di rilancio della Finmare. Invece, il progetto di legge in discussione rinvia a sessanta giorni dopo l'entrata in vigore della legge la presentazione di questo programma, impedendo così il controllo sull'utilizzazione del pubblico denaro.

Avevamo anche suggerito che il programma di costruzione di nuovi vettori per la flotta pubblica ne verificasse la capacità di ammortamento e di ammodernamento rispetto alle esigenze di mercato, e che non si andasse, quindi, ad una trattativa globale che prevedesse, nel programma originario, l'ordinazione di 17 navi ai cantieri marittimi. Ciò per evitare il ripetersi dell'insuccesso della legge n. 684 del 1984. Con questa normativa, infatti, anziché pervenire a risultati positivi (ricordo che all'epoca erano stati stanziati nel programma 500 miliardi), si giunse alla costruzione di navi che dopo pochissimi anni erano da considerarsi fuori mercato mentre altre, da crociera, vennero vendute in Italia o all'estero sotto costo e, in certi casi, addirittura regalate. Ciò ha determinato un aggravamento della situazione del trasporto marittimo, soprattutto dal punto di vista occupazionale, e il conseguente intervento finanziario successivo da parte dello Stato per l'istituzione di società miste.

A me pare, tuttavia, che questa « lezione » non sia stata completamente recepita dai soggetti pubblici chiamati ad occuparsi di queste cose. Ne è prova la grave carenza di controllo esistente nel settore.

Sarebbe poi interessante conoscere come i soldi verranno utilizzati; si sa che società armatoriali bene gestite hanno un costo-vettore del 45 per cento ed un costo a terra del 55 per cento. La Finmare registra attualmente un costo inferiore del 30 per cento a terra e superiore del 40 per cento sul mare: un dato, questo, preoccupante per investimenti di natura pubblica e tale da indurre ad una seria riflessione. *A latere* di questa legge, si pone anche la necessità di predeterminare indirizzi precisi, tesi ad obbligare i gruppi dirigenti della società di gestione ad adottare comportamenti conseguenti alla situazione esistente.

Uno spreco di risorse si ha anche con la sovrapposizione di costi che si determinano per non aver pensato all'unificazione dei centri logistici, magari per motivi campanilistici. Ritengo che su tutto ciò la Camera abbia il diritto-dovere di acquisire una formale e specifica documentazione.

Una considerazione particolare merita, a mio avviso, il meccanismo dei contributi per nuove costruzioni e per l'avviamento del programma dei prossimi cinque anni. Il meccanismo previsto comporta, a fronte di cento lire prodotte, un

esborso dello Stato di ben 160 lire. Di fronte ad uno spreco simile è chiaro che risulterebbe più utile e meno dispendioso per lo Stato comprare direttamente i vettori presso i cantieri e consegnarli alla Finmare. Simili proposte normative sono, a mio avviso, meritevoli di attenta riflessione e ritengo che debbano essere prese in seria considerazione nel corso dell'esame di provvedimenti futuri, stante la necessità di una modifica del meccanismo dei contributi.

In questa sede, è mia intenzione chiedere formalmente al ministro di far conoscere quanto un armatore paghi le navi a fronte di determinate capacità di trasporto.

Da un punto di vista generale, la mia opinione è che ci troviamo dinanzi ad un disegno di legge con l'obiettivo di sostenere la flotta nazionale e il settore della cantieristica; è un disegno di legge che considero, tuttavia, imperfetto, perché riserva cospicue risorse finanziarie all'armamento privato senza, però, vincolarlo a nessuna nuova costruzione, e ciò in contraddizione anche con l'impostazione costantemente seguita dal Parlamento. Non solo, ma ci troviamo dinanzi ad un provvedimento la cui normativa contiene una vera e propria « perla », quale è quella di una retroattività di due anni. Tornando sul merito dell'articolato, penso che non si possa prescindere da un'attenta valutazione economica del costo *standard* dei vettori, parametrando lo stesso a quello medio europeo. È per questo motivo – come ho detto poc'anzi – che assume rilevante importanza conoscere quanto un armatore italiano paghi le navi a fronte di determinate capacità di trasporto.

In conclusione, possiamo dire che quella al nostro esame è una normativa che suscita non poche osservazioni e perplessità ed evidenzia senz'altro alcune contraddizioni. D'altra parte, contraddittorio è il comportamento di questa Commissione, che ha approvato provvedimenti comportanti oneri finanziari rilevanti, destinati a favorire la demolizione di vettori con una certa anzianità, ed ora intende varare una legge che prevede finanziamenti per vettori che meriterebbero senz'altro di essere demoliti.

Le considerazioni che ho testé sviluppato sono peraltro contenute nella stessa relazione dell'onorevole Lucchesi, relazione che avrei potuto benissimo svolgere anch'io se avessi avuto a disposizione il tempo necessario, secondo quanto stabilito all'inizio della discussione. La realtà ha poi evidenziato una trattazione della materia frammentaria e disarticolata, capace di approfondire soltanto alcuni dei molteplici complessi aspetti della problematica in oggetto.

Venendo ad affrontare l'argomento della flotta pubblica, va considerato il problema delle tre società operative – la quarta è la Tirrenia – la cui attività sul mercato sarebbe interessante conoscere dal punto di vista dell'individuazione delle linee strategiche: occorrerebbe sapere come e con quali privati realizzano gli accordi, nonché in base a quali conti. Probabilmente, se il ministro – che pure si è dimostrato attento ed ha sempre accolto ogni invito o sollecitazione da parte della Commissione – accertasse questi ed altri fatti nel rapporto tra flotta pubblica e flotta privata, si potrebbe accorgere che l'armamento privato ha più passaggi – non uno solo – di sostegno.

Questo ragionamento non vale per la Tirrenia e forse neppure per l'Adriatica, poiché non mi risulta che questa abbia realizzato un accordo con l'armamento privato, agendo sul mercato in modo autonomo.

Per quanto riguarda la Tirrenia, sono assolutamente d'accordo sulla necessità di individuare un meccanismo che ne modifichi il funzionamento. Registro, per l'intanto, che nell'arco di dieci anni la situazione si sarebbe potuta evolvere in modo migliore se fossero state firmate le convenzioni. Si tratta di un atto politico, che poteva essere compiuto indipendentemente dall'approvazione della legge e che ancora oggi non viene realizzato; ciò comporta un onere finanziario di decine di migliaia di miliardi all'anno.

Prendiamo atto del fatto che la legge introduce nuovi parametri di valutazione

del costo *standard*; pur convenendo su tale elemento, riteniamo che l'identificazione di tale costo debba avvenire in maniera estremamente definita, sufficientemente documentata, nonché scattare a partire dalla nuova gestione.

Sotto il profilo amministrativo, occorre intervenire sulla struttura tariffaria della Tirrenia. Nella situazione presente, per ogni cento lire incassate, rimane alla società una parte largamente inferiore. Non sono in grado di indicare la percentuale, ma posso citare alcune voci che sottraggono un'aliquota della tariffa in modo improprio; mi riferisco ai costi portuali, ai quali spesso non corrisponde la prestazione di un servizio, nonché a quelli dei portabagagli, anch'essi sopportati senza alcuna contropartita. Ciò potrebbe anche porre questioni di legittimità.

Non appena sarà convertito in legge il decreto-legge sui porti attualmente all'esame della Camera, un'ulteriore riduzione di manodopera aggraverà maggiormente la questione relativa a queste strutture, i cui costi vengono caricati su quelli tariffari della Tirrenia. Rispetto al processo – da noi condiviso – di ristrutturazione dell'azienda, vi è un articolo che istituisce una nuova società in modo del tutto estemporaneo. Credo che sia corretto il criterio secondo cui occorre intervenire in termini globali e non settoriali, evitando di concentrare gli sforzi unicamente su tratti di costa in cui ciò risulta più comodo. Da questo punto di vista, ritengo sia possibile introdurre nel provvedimento in discussione un discorso più definito in ordine allo sviluppo futuro. Mi riferisco ancora alla flotta pubblica, avendo riguardo sia agli spazi che questa deve avere nell'esercizio delle linee soprattutto internazionali per ragioni strategiche, sia all'attuazione di una politica riferita al Mediterraneo sotto il profilo di cabotaggio soprattutto periferico e dei collegamenti con le isole; sotto questo aspetto, si rende necessario un atteggiamento attento a conservare la continuità territoriale con la Sardegna. Desidero sottolineare come questo provvedimento, che avrebbe potuto agire in prospettiva, si sia trasformato un realtà in un provvedimento assistenziale.

Per quanto riguarda la flotta privata, nel confermare la nostra contrarietà alla formazione di monopoli, sosteniamo la necessità di realizzare un equilibrio di mercato tra la componente pubblica e quella privata. Rivendichiamo il fatto di avere per primi prospettato la necessità di affrontare nel provvedimento la questione attinente all'eventuale contributo ai privati; dobbiamo registrare che questa posizione, pur essendo stata accolta, non lo è stata nel senso opportuno. Avevamo detto, e riconfermiamo in questa sede, che, per la crisi del settore dovuta a ragioni di carattere internazionale e nazionale, occorre aiutare quegli imprenditori privati che hanno realizzato investimenti, esercitato le linee e contribuito a mantenere una quota di flotte di bandiera in Europa e nel mondo. In realtà, essi sono stati trattati come quelli che non svolgono questo tipo di funzioni strategiche e che magari hanno già, in modo indiretto, ottenuto aiuti dal potere pubblico, soprattutto attraverso gli enti che gestiscono, per conto dello Stato, settori importanti, quali quello dell'energia e dell'approvvigionamento delle materie prime. Ad esempio, proprio lo scorso anno, il Ministero della marina mercantile ha avallato un accordo che ha riservato una quota consistente di carico per l'armamento privato, definendo anche i noli, che sono risultati superiori a quelli di mercato. In definitiva, quell'accordo è stato in palese contraddizione con la necessità di ridurre i costi della flotta pubblica e di dare un aiuto a chi, in termini privati, operava nel settore.

Questo disegno di legge prevede, inoltre, che ulteriori contributi assistenziali vengano erogati a favore di chi ha già avuto una tutela in qualche modo ufficializzata dalla firma apposta dallo stesso ministro della marina mercantile a quell'accordo cui mi sono riferito poc'anzi. Né può essere dimenticato che possibilità di aiuti finanziari sono state previste a favore di chi ha in esercizio navi da cro-

ciera, la cui attività risulta essere senza dubbio redditizia. Tra l'altro, è noto che oggi almeno due navi da crociera esercite dall'armamento privato sono o di *ex* proprietà pubblica o in affitto o vendute o affittate a prezzi di favore. Ebbene, ciò nonostante si erogano contributi senza che, dall'altra parte, vi sia un qualche impegno, e senza richiedere, in qualche modo, che si operi per un vero ammodernamento del settore e per rendere possibile qualche nuova costruzione ai cantieri.

Ma la contraddizione maggiore, quella che finirà con l'aggravare la situazione dei cantieri, verrà a verificarsi con il contenuto della VI direttiva europea, che sta per essere varata, e che è una delle ragioni di questo provvedimento. Detta direttiva, come i colleghi sanno, ridurrà o impedirà per il futuro ulteriori aiuti sia all'armamento che ai cantieri. Ebbene, sia lo Stato sia la maggioranza parlamentare trovano il modo di finanziare navi che meriterebbero di essere inviate alla demolizione! Tutto ciò rischia di accadere senza alcuna contropartita e senza che venga realizzata qualche nuova costruzione, ovviamente commissionata in tempi brevi, prima della direttiva europea, prima che vengano bloccati possibili aiuti ai cantieri.

Altre osservazioni potranno essere fatte nel corso della discussione degli articoli ed in sede di dichiarazione di voto, perché un conto è prendere atto del lungo tempo che il Senato ha impiegato per esaminare questo provvedimento, ed un conto è la necessità di poterlo licenziare, così com'è, entro il 20 dicembre. Proprio questa ultima ipotesi mi induce ad una considerazione, e cioè che nella mia qualità di parlamentare mi trovo nella condizione di non potermi sufficientemente esprimere, per questioni di tempo, a causa del comportamento dei colleghi del Senato e di quello che la Commissione ha deciso di adottare in relazione all'approvazione di questo provvedimento. È vero, infatti, che contano gli atti che si compiono, e cioè l'approvazione o no di una legge, ma è anche vero che la questione non può ridursi semplicemente a questo, perché significherebbe sminuire e ridurre non solo il ruolo della maggioranza ma anche quello dell'opposizione, opposizione che stasera si è comportata come se fosse maggioranza. Ma di questo prenderemo atto...

FRANCO PROIETTI. Il partito socialista italiano ha il dovere di dimettersi se non condivide i provvedimenti del Governo!

MAURO SANGUINETI. Le critiche maggiori riguardano le modifiche introdotte dal Senato e non il provvedimento come deliberato dal Consiglio dei ministri. Su quelle modifiche si potrebbe discutere sia per il modo in cui sono state introdotte, sia per le pressioni che ne sono state all'origine.

Nell'avviarmi a concludere questo mio intervento, desidero svolgere un'ultima osservazione: non si comprende con quale criterio una parte di naviglio venga esclusa dai contributi « a pioggia » introdotti dagli emendamenti approvati al Senato. È stato adottato un atteggiamento discriminatorio, e probabilmente ciò è accaduto perché in sede di Confitarma la rappresentanza di un certo tipo di naviglio è stata debole, e forse anche perché il consenso elettorale che poteva derivarne è stato considerato esiguo da questo punto di vista e quindi non meritevole di essere sostenuto.

MAURO DUTTO. Signor presidente, ribadisco le perplessità del mio gruppo su un provvedimento che, a mio giudizio, può essere considerato di emergenza, nel senso che tiene conto di obiettive situazioni di crisi che caratterizzano il settore, ma che, nel cammino percorso presso l'altro ramo del Parlamento, non è riuscito a raggiungere un contenuto tale da poter rappresentare un salto di qualità rispetto a quei passati provvedimenti legislativi verso i quali avevamo rivolto le nostre critiche.

Ritengo di dover dire che l'andamento nervoso che caratterizza questa discussione è dimostrativo del fatto che attorno

a questo provvedimento la concentrazione di interessi è tale da rendere impossibile qualsiasi ragionamento di carattere generale.

Devo far riferimento al curioso andamento delle convocazioni odierne della nostra Commissione in sede legislativa. Abbiamo avuto, infatti, una prima convocazione nella fase intermedia dei lavori dell'Assemblea e, precisamente, tra la seduta antimeridiana e quella pomeridiana. Una successiva convocazione è stata poi prevista al termine dei lavori dell'Assemblea. È evidente che di fronte a situazioni del genere, con un procedere « a singhiozzo » dei nostri lavori, i rappresentanti dei piccoli gruppi parlamentari subiscono i danni maggiori perché, impegnati su più « fronti », non riescono ovviamente ad essere dappertutto. È solo per questa ragione, onorevole Ridi, che siamo costretti necessariamente ad essere assenteisti !

Ora, il gruppo repubblicano, pur evidenziando fin dall'inizio obiezioni e perplessità sul disegno di legge, sul cui carattere d'urgenza nulla ha da dire, è costretto a rilevare che tale normativa non è riuscita affatto a rappresentare un salto di qualità rispetto alle passate misure. D'altronde – come ho appena detto – l'andamento nervoso del dibattito dimostra che dietro il provvedimento vi è una vera e propria concentrazione d'interessi che ne rende oltremodo difficoltoso l'*iter* legislativo.

Il gruppo repubblicano intende dare un segnale su un provvedimento che, pur necessario, non può essere considerato buono. Reputiamo indispensabile uno sforzo parlamentare e politico perché si creino i presupposti affinché nel futuro simili episodi non abbiano a ripetersi. Per questo motivo sosteniamo che ogni futura normativa in materia debba agganciarsi al piano generale dei trasporti ed a scelte riconducibili alla programmazione di settore. È, questo, un problema politico cui il gruppo repubblicano riconnette una grande importanza. Indubbiamente, se ci comportassimo diversamente, finiremmo per affermare anche noi quanto ha poc'anzi detto l'onorevole Ridi: « C'è qualcuno segnato sul libro paga » ! Il fatto poi che questa normativa non disciplini l'attività di tutti i soggetti che operano nel settore della ristrutturazione della flotta pubblica e dell'armamento privato è una conferma che stiamo esaminando una legge che non ha una valenza *erga omnes*.

Desidero ricordare che poco tempo fa mi è pervenuta da Ravenna una lettera in cui si chiede perché mai una nave che fa trasporti agricoli di 2.900 tonnellate non è ricompresa nei contributi, mentre lo sono altre navi che stazzano da 400 a 2.500 tonnellate. Non vi è una risposta logica e, d'altra parte, non intendo assolutamente presentare emendamenti in tal senso al disegno di legge. Diversamente, potremmo senz'altro dare la stura a facili illazioni e favorire pressioni esterne.

In tale situazione il gruppo repubblicano richiede da parte delle altre forze politiche un preciso impegno, sottolineando il significato politico che riveste l'obbligo, almeno per la maggioranza, di superare l'emergenza (non è più infatti il caso di porsi l'interrogativo dicotomico: legge sì, legge no) con l'approvazione del disegno di legge n. 4153, già licenziato dal Senato. Questo comportamento nulla toglie all'affermazione del gruppo repubblicano di non ritenersi soddisfatto della normativa in esame; siamo convinti che lo stesso Governo non è felice di questo testo, pur necessitato dalla situazione attuale. Dinanzi poi alla difficoltà di considerare il provvedimento come idoneo al risanamento ed alla ristrutturazione di un importante settore quale è quello della flotta pubblica e dell'armamento privato, acquista forza il discorso di fondo sul trasporto marittimo del nostro paese, considerato alla luce degli indirizzi del piano generale dei trasporti. Gli orientamenti comunitari (e in questo senso una dimostrazione ci viene data anche dalle informazioni fornite dal ministro in questi giorni) non fanno che tratteggiare una situazione complessiva di difficoltà. In alcuni paesi europei si sta procedendo alla formazione delle cosiddette « bandiere na-

zionali di comodo », per cui non è affatto pensabile che l'Italia presuma di risolvere tutto nel suo piccolo con provvedimenti meramente assistenziali.

A suo tempo sono stato relatore per la legge sulla cantieristica (anch'essa urgente); ricordo inoltre che la Commissione non molto tempo fa ha approvato la cosiddetta legge sulla rottamazione. Ritengo che nel corso della disamina di tali problemi si debba affrontare anche quello delle tariffe. Al riguardo, il nostro compito dovrebbe essere quello di individuare i criteri più idonei per alleviare l'armamento dall'onere di costi indiretti, sì da arrivare ad un'economicità di gestione verificabile in ognuno dei segmenti di attività del settore.

In questo senso, mi sembra importante stabilire che la politica da svolgere per la marina mercantile deve identificare alcuni settori specifici d'intervento. Tra questi permettetemi di sottolineare quello del cabotaggio, che, dopo essere stato al centro di dibattiti, di convegni e di discussioni anche in relazione al piano generale dei trasporti, non è stato assolutamente considerato in sede di intervento legislativo.

Credo si possa pensare a forme nelle quali il ruolo della flotta pubblica – di cui pure viene riconosciuta la funzione strategica sia attraverso il ricorso a fondi di dotazione, sia attraverso l'assistenza finanziaria – sia posta in condizioni di parità rispetto all'armamento privato; se, infatti, ne riconosciamo il ruolo determinante, non possiamo accontentarci di una sua gestione assistenziale.

Non desidero intervenire sugli articoli, che l'onorevole Ridi afferma essere stati elaborati secondo l'interesse del « libro paga ». Chiedo, dunque, l'intervento dei gruppi, tanto della maggioranza quanto dell'opposizione, per assicurare il necessario sostegno al ministro.

CESCO GIULIO BAGHINO. Gradirei che nessuno considerasse il mio atteggiamento come dettato da motivi diversi dalla volontà di realizzare un intervento effettivamente positivo per migliorare la condizione della flotta pubblica e privata. Non ho adoperato certi strumenti né ieri, né questa mattina, mentre assistevo continuamente alla trattazione di questioni soltanto procedurali in ordine ad un provvedimento tanto importante. Se siamo giunti ad un'ora così tarda, evidentemente dipende da comportamenti assunti da gruppi diversi da quello del MSI-destra nazionale.

Detto questo, mi devo complimentare con il relatore, poiché in trentanove pagine ha esaminato il provvedimento articolo per articolo, evidenziando – laddove riteneva esistessero – le carenze ed esaltando gli elementi positivi del provvedimento. Tuttavia, è necessario mettere in luce anche il quadro generale della situazione, dato che da esso deve dipendere il nostro giudizio sul provvedimento, inducendo il Parlamento a fare qualcosa di concreto e, direi, di definitivo. Altrimenti, anche in questa circostanza finiremmo per approvare una « legge-tampone », considerata da qualcuno assistenziale, dai più moderati di emergenza, da altri congiunturale. In realtà, si tratta di un'erogazione di fondi.

Come evidenziava il relatore, la crisi dei trasporti marittimi è in continua evoluzione. Dobbiamo anzitutto stabilire che esiste una responsabilità da parte di chi doveva impegnarsi nel tentativo, se non di invertire la rotta, almeno di frenare tale processo di degrado. La situazione, al contrario, peggiora, anche perché questa Commissione, sempre sollecitata ad un'attività frenetica sotto la minaccia di danni gravi e irreparabili, è stata indotta ad approvare alcuni provvedimenti che, se hanno tamponato la situazione stessa, non hanno certamente offerto soluzioni definitive. Manca, infatti, il quadro generale. Vogliamo, dunque, ovviare a tale lacuna ?

Si afferma che i noli nei carichi secchi sono diminuiti del 53 per cento, nei carichi liquidi del 37 per cento, mentre continua incessantemente il disarmo e la demolizione e il 57 per cento del naviglio è vecchio di oltre dieci anni. Il provvedimento non considera questa situazione,

prevede dei finanziamenti, ma con quale fine? Nel disegno di legge ciò non viene indicato. Il relatore è stato ottimista nell'affermare che la flotta è passata da 11 milioni 695 mila tonnellate di stazza lorda a 7 milioni 900 mila tonnellate; tre mesi fa era già pari a 7 milioni 575 mila tonnellate. Nell'ultimo anno la diminuzione è stata pari a un milione 900 mila tonnellate di stazza lorda. Nel provvedimento al nostro esame non è neppure dato cogliere un'indicazione circa l'intenzione di considerare i movimenti della bandiera ombra. Questa è stata suddivisa dal relatore in tre categorie: quella vera e propria, quella dei nuovi Stati che svolgono sostanzialmente la stessa funzione e quella degli addetti ai traffici, un « terzo mondo » che si preoccupa di prendere ovunque e a qualunque costo pur di essere in attività (mi sembra che quest'ultima sia stata definita « bandiera di convenienza »).

Tutti questi problemi vengono considerati, in occasione di un provvedimento così rilevante, mirato ad avviare prima il salvataggio e quindi la ristrutturazione del settore, solo nella fase della relazione illustrativa. Probabilmente, saranno stati valutati in sede di Consiglio dei ministri o al Senato, così come dal nostro relatore; tuttavia, ciò non ha comportato nessuna conseguenza.

Non voglio dilungarmi su altre questioni che potrebbero allargare il discorso alla cantieristica, ma la proposta della Fincantieri era quella di un ridimensionamento e di un ammodernamento dei congegni, in modo da ridurre i costi e favorire conseguentemente la competitività. Intendo dire che la preoccupazione di una riappropriazione delle linee non è neanche abbozzata, tant'è che all'articolo 1 di questo disegno di legge è detto che entro due mesi dall'entrata in vigore del provvedimento il programma è approvato dal ministro della marina mercantile di concerto con i ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, sulla base delle proposte formulate dalla Finmare. Dunque, tra un anno avremo la relazione, tra un anno conosceremo l'impostazione adottata e potremo quindi esprimere un giudizio. Ma che significato e che responsabilità potremo avere noi se dobbiamo attendere un anno per conoscere quell'impostazione? Le scelte, le linee indispensabili da prendere e da individuare non sono oggetto di questa legge, che in definitiva si limita ad erogare finanziamenti e che giustamente qualcuno ha dichiarato essere semplicemente assistenziale.

Il piano della Finmare è approvato dal Governo, per cui il Parlamento ne è tenuto accuratamente fuori. È vero che ad esso concorrerà il ministro della marina mercantile, ma è anche vero che egli non è il solo a decidere, e in ogni caso non si comprende con quali criteri verranno scelte le linee indispensabili di quel piano: con quello, ad esempio, di una valutazione complessiva della flotta italiana o con quello, invece, riconducibile ad una mentalità riduttiva, una mentalità che come tale escluderà magari ulteriori finanziamenti? Opportunamente, il relatore ha sottolineato che i contributi sono finalizzati a garantire, grazie ad un ulteriore periodo di sostegno dello Stato, il mantenimento delle linee marittime riconosciute indispensabili per l'economia nazionale. Ma le scelte spettano ad altri, e l'approvazione del programma quinquennale esula dall'autorità statale.

L'onorevole Lucchesi ha mosso qualche critica alla legge n. 684, ma io devo dire che essa aveva proprio l'intenzione di sanare il tutto, di far assumere dalla Finmare le linee delle società a carattere pubblico, così da portarle ad un aumento di attività, e conseguentemente ad un vantaggio economico. Certo, quella legge non ha ottenuto i risultati sperati, ma per carenze imputabili a chi? Non mi si dica che, improvvisamente, sono aumentati i costi delle linee, non mi si dica che sono aumentate le tariffe. È aumentato il *deficit*, ma nessun provvedimento è stato assunto per ridurlo! Ditemi come mai sono state acquistate navi che non servivano a nulla, navi inadatte e dannose!

Tutte le critiche espresse nei confronti di questo provvedimento devono essere comunque ben presenti, anche se tutti sostengono che esso deve essere approvato e anche se, probabilmente, sarò io stesso complice della sua approvazione. Ma questo « sacrificio » deve avere un significato, deve recare in sé una promessa perché, altrimenti, avremo solo sprecato il denaro del contribuente e fra un anno, quando inevitabilmente ci troveremo a dire che quel programma era sbagliato, i colpevoli saranno anche coloro che lo hanno reso operativo.

Ci troviamo obbligati ad approvare un provvedimento che il Senato ha trattenuto per 460 giorni – come ha detto l'onorevole Sanguineti – e che noi dobbiamo licenziare soltanto con qualche ora di lavoro, e per di più ad un'ora così tarda della sera. Dobbiamo approvare un provvedimento nonostante che tutti i gruppi affermino che molte cose avrebbero da dire su di esso, che molte cose dovrebbero essere corrette. Tutti riconoscono che questo provvedimento è inidoneo, ma tutti raccomandano agli altri di approvarlo, perché così è deciso! È una situazione, questa, che va posta in evidenza, perché noi siamo responsabili delle norme che compongono i provvedimenti. Onorevole Dutto, onorevole Sanguineti, stando così le cose, è inutile presentare un documento della maggioranza, perché questo non vi aiuterà a liberare la vostra coscienza, né vi esimerà dall'essere ugualmente corresponsabili di un atteggiamento a dir poco contraddittorio, ovverosia quello di dichiarare che questo provvedimento non va bene e allo stesso tempo insistere perché sia approvato.

Mi riservo di intervenire nel corso dell'esame degli articoli perché il mio intervento, in sede di discussione sulle linee generali, non può necessariamente approfondire in maniera esaustiva tutti gli aspetti della complessa problematica che abbiamo dinanzi. Ho seguito con attenzione quanto ha detto il relatore e mi sono reso conto dell'opportunità di alcune osservazioni. L'onorevole Lucchesi, nel suo intervento, ha rappresentato un quadro generale della flotta nazionale dal 1974 ad oggi, in termini di unità e di tonnellaggio. In particolare, si è soffermato sulla tipologia del naviglio e sull'indicazione delle unità già costruite e di quelle in via di costruzione. A fronte della critica situazione in cui versano i nostri cantieri, abbiamo 71 navi di nuova costruzione, ma 44 (cioè oltre il 60 per cento) sono navi già utilizzate e acquistate da paesi stranieri. Indubbiamente, il mio intervento, in ordine a questi problemi, non ha la stessa profondità degli interventi di altri colleghi. Ciò è dipeso dall'andamento frammentario della discussione.

Tornando al merito della normativa, stigmatizzo l'esistenza delle cosiddette bandiere ombra; un fenomeno, questo, presente anche in altri paesi. Vi è già chi pensa di utilizzare tali bandiere ombra alla stregua di « bandiere di convenienza ». Nel nostro paese, a tale riguardo, la misura di utilizzazione delle bandiere ombra è del 52 per cento rispetto al totale dei servizi di trasporto merci di linea. Chi è il responsabile di questa situazione e perché non si è pensato al fatto che l'Italia dipenderà sempre più da navi straniere per il suo approvvigionamento e per il suo traffico *import-export* commerciale?

In questi ultimi anni la diminuzione quantitativa del naviglio commerciale e l'insufficienza dell'attività di trasporto ferroviario hanno determinato necessariamente un appesantimento del traffico commerciale su strada (con riferimento particolare ai TIR), a livelli ormai intensissimi fra i porti del nord Europa e i singoli paesi. La situazione si è determinata a causa della non attuazione di un programma e della mancanza di un impegno specifico nell'ambito della politica marinara.

Si ha indubbiamente bisogno che il Parlamento indichi al Governo le linee di azione da adottare e, nel contempo, l'interpretazione di determinati articoli del disegno di legge. Una politica marinara vera, infatti, è l'unica in grado di salvaguardare il naviglio e la navigazione nel

nostro paese. D'altra parte, tale politica marinara è anche il presupposto indispensabile per porre in essere giusti impulsi nel settore della cantieristica. È questo l'unico modo per incidere su un settore che è in crisi e per favorire l'occupazione. Dobbiamo – lo ripeto – indicare all'esecutivo alcune iniziative da assumere obbligatoriamente, nonché il modo in cui ogni articolo deve essere applicato nella fase successiva all'approvazione del provvedimento. Altrimenti, rischieremmo di arrecare un danno gravissimo, poiché il denaro pubblico verrebbe utilizzato secondo finalità diverse da quelle prefissate. Chiunque questa sera, pur essendo convinto della necessità di introdurre modificazioni, si astiene dal farlo, compie un atto gravissimo se, immediatamente dopo l'approvazione del provvedimento, non s'impegna a predisporre gli elementi necessari per garantire un corretta interpretazione di ogni articolo. Dobbiamo individuare la strada giusta per salvaguardare non soltanto il valore commerciale ed ideale – se parlo di onore, tutti si scandalizzano – della bandiera italiana, ma anche l'attività dei lavoratori del settore. Solo impegnandoci a raggiungere attraverso quest'erogazione lo scopo di una ripresa nell'ambito della politica marinara, che coinvolga il traffico, il naviglio, i cantieri, i marittimi, gli allievi dell'Istituto nautico – a questo riguardo spero che qualcuno intervenga quando giungeremo all'esame dell'articolo relativo – potremo salvare la nostra coscienza. Altrimenti, vorrà dire che avremo approvato una « legge-tampone », senza aver favorito un incremento delle linee, garantito una loro efficienza e realizzato i necessari interventi – anche nel campo delle riparazioni navali – per i porti di Napoli, Genova e Palermo. Tutto ciò non è previsto dal disegno di legge ! O provvederemo in tal senso immediatamente dopo la sua approvazione, oppure avremo commesso una nefandezza, dalla quale almeno vorrei essere esente.

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

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Prendo atto delle dichiarazioni, sostanzialmente convergenti, volte ad esprimere alcune valutazioni critiche, nonché la necessità conseguente di un ripensamento su taluni punti del disegno di legge. Ringrazio i colleghi che hanno avuto l'amabilità di far riferimento in termini positivi alla relazione introduttiva, ai dati riportati e alle considerazioni di natura politica che della stessa erano momento basilare, e ribadisco la proposta già formulata di approvare il provvedimento senza introdurre alcuna variazione rispetto al testo licenziato dal Senato.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio il relatore e tutti coloro che sono intervenuti. Data l'ora tarda, mi limiterò, sperando che non si vogliano offendere per questo coloro ai quali non potrò fornire puntuali risposte, a formulare una considerazione di carattere generale.

La lamentela più diffusa, sia di quanti hanno sostanzialmente accettato il contenuto dell'articolato, sia di quanti hanno espresso critiche e perplessità (pur consentendo tutti sull'opportunità che esso venga varato nel testo predisposto dal Senato), riguarda il carattere congiunturale del provvedimento, tale da non offrire prospettive generali. In proposito, devo riprendere le annotazioni già fatte quando ci siamo attardati sulle questioni di natura procedurale. L'unico metodo per evitare di trovarci presto o tardi di fronte a simili provvedimenti consiste nel decidere con anticipo. Non possiamo lamentarci per il fatto di essere costretti ad operare in condizioni di urgenza, senza avere il tempo di formulare una valutazione complessiva, se poi rispetto alle questioni che riteniamo essere ragionevolmente destinate a porsi di fronte a noi non assumiamo delle posizioni preventive. Ciò non vuol dire essere privi di una volontà di indirizzo, ma solo essere consapevoli che è stata la mancata assunzione in passato di tempestive decisioni ad avere imposto poi scelte delle quali tutti ci rammarichiamo. Mi sembra di dover rilevare nel

dibattito di questa sera una contraddizione tra l'espressione di una serie di critiche, su cui tutti convergono, e il fatto di attardarsi nei lavori della Commissione per giungere all'approvazione del disegno di legge.

Per tale motivo, come ho detto precedentemente, è mio vivo interesse a che si proceda ad una discussione che sia in grado di fornire indicazioni rispetto alle quali sia possibile muoversi con grande coerenza, perché il sistema del non decidere per la preoccupazione di scegliere o del decidere immaginando che l'urgenza ci esima dallo scegliere è un sistema che esenta tutti da responsabilità, ma che certo non è utile al paese. La necessità di decidere con urgenza deve essere affrontata con grande serietà, anche se il Senato ha avuto molto più tempo a disposizione. Né può essere misconsiderata la pressione di un fatto esterno, quale è quello che si sta verificando a Bruxelles attraverso l'adozione della VI direttiva in materia di cantieristica. È evidente che dobbiamo prendere delle decisioni e, nell'esprimere l'augurio che queste siano le più opportune possibili, da parte mia assicuro che collaborerò affinché ciò possa accadere.

Per quanto riguarda il disegno di legge in esame, devo ricordare che esso era stato concepito al fine di rifinanziare e riorganizzare la Finmare. Da questo punto di vista, credo che il provvedimento dia risposte sufficientemente organiche, tant'è che non sono state espresse critiche al riguardo. Ai colleghi che si sono addentrati in una serie di valutazioni non sarà sfuggito che, sia pur in una situazione di urgenza, talune modificazioni sono intervenute rispetto all'ipotesi di rinvio ad una specifica commissione per esaminare le modalità con cui riorganizzare il sistema delle convenzioni nei confronti della Finmare. Ebbene, per impulso del Governo non si è provveduto ad un rinvio ma ad una decisione. Sono stati previsti correttivi, che pur non costituendo un cambiamento di tendenza possono comunque offrire soluzioni per far sì che la flotta pubblica, nella sua imprescindibile necessità di servire il paese, debba ritenersi esente da qualsiasi tipo di parametro o dalla necessità di rendersi competitiva.

In questa direzione ci siamo mossi superando polemiche e resistenze, e ritengo che ciò debba essere doverosamente messo in rilievo non tanto per avervi contribuito quanto perché anche il Parlamento, votando il testo al nostro esame, è chiamato ad invertire quella tendenza che aveva reso inapplicabili gli strumenti che la legge aveva indicato dieci anni or sono.

Ritengo sostanzialmente condivisibile il fatto che il provvedimento si sia occupato anche della flotta privata, stante la situazione di crisi di cui anch'essa soffre. Quella crisi potrà essere analizzata quanto si vuole, ma che sia reale è indiscutibile, altrimenti tutte le lamentele in merito alla sua riduzione, alla perdita di competitività, eccetera, sarebbero solo vaniloquio. Tuttavia, mi rendo conto che da questo punto di vista l'articolato può essere oggetto di numerose critiche. Il Governo e chi vi parla si sono comunque mossi con la coscienza del fatto che quando le cose avvengono nell'arco di poco tempo offrono facilmente il destro a non poche critiche. Ma personalmente ritengo che il dovere del politico sia anche quello di scegliere secondo un proprio giudizio, secondo ciò che giudica essere il modo migliore per concretizzare le scelte indicate. In questo caso, il Governo si è mosso partendo da un dato iniziale, e cioè della prevalente volontà di venire incontro anche alla flotta privata.

La strada che esso ha seguito certo può dar adito a critiche, ma ritengo che queste siano senz'altro inferiori ai rilievi che sarebbero stati espressi se si fosse continuato a percorrere l'altra strada iniziata, ovverosia quella dell'individuazione specifica, non nominativamente precisata da particolari condizioni. Si potrà fare molta dietrologia, ma il Governo si è mosso in base a due indirizzi: quello dell'individuazione specifica di condizioni particolari di difficoltà, che si distinguano nel contesto di una situazione di crisi

generalizzata, e quello di evitare che i contributi, protraendosi su gestioni future, ponessero automaticamente le premesse di come sovvenire ad attività gestionali di privati.

Chi vi parla ha scelto la linea di dati certi e consolidati. È un capitolo che resta aperto. Il Governo – lo dichiaro fin da adesso – è disposto, anche a seguito di quanto si sta evidenziando a livello comunitario, ad approfondire l'argomento, che potrebbe probabilmente essere anche oggetto di una specifica risoluzione. È chiaro, tuttavia, che, se da parte di tutti non vi sarà una disponibilità concreta e fattiva per la « costruzione » di una linea comune, il 1987 diventerà un anno di gravi assunzioni di responsabilità. Sul versante interno ed esterno alla CEE si stanno prospettando decisioni rilevanti che non è possibile immaginare vengano gestite prescindendo dal contributo del rappresentante del Governo italiano, come purtroppo è accaduto in altre occasioni in cui l'esecutivo ha dovuto limitarsi a prendere atto di quanto deciso.

PRESIDENTE. Prima di passare all'esame degli articoli, desidero ricordare che la prassi costantemente seguita da questa Commissione è stata quella di dare rilievo alle posizioni politiche senza mai consentire cadute di tono fra i commissari. La discussione, il dialogo, un sereno confronto hanno caratterizzato sempre i nostri lavori. È per questo motivo che, prima di iniziare l'esame e le votazioni sui singoli articoli, mi auguro vivamente che tale atteggiamento prevalga anche ora. Auspico, in altre parole, che, pur salvaguardando e garantendo le posizioni politiche di ciascun gruppo, ogni commissario si affranchi da interessi e da suggestioni momentanei.

MAURO SANGUINETI. Debbo osservare che è la seconda volta che, di fronte a problemi che non rivestono carattere di estrema urgenza, si vogliono adottare forzature, disattendendo i termini dell'accordo raggiunto stamane a tutto danno di una fattiva e serena collaborazione pur nella diversità delle opinioni dei singoli gruppi. Ritengo francamente incomprensibile il perché di un tale modo di procedere.

Mi auguro che le altre forze di maggioranza siano in grado di onorare gli impegni assunti e non persistano oltre nel disattenderli. Non posso consentire, per quanto mi riguarda, che una volta che altri abbia « rotto i cocci », si pensi di rimetterli insieme con molta facilità.

PRESIDENTE. Nel mio intervento di poco fa ho voluto sottolineare il clima e, diciamo, lo stile che hanno caratterizzato i lavori di questa Commissione negli ultimi tre anni e mezzo. Mi corre anche l'obbligo, tuttavia, di un particolare riconoscimento all'indirizzo dell'opposizione, che ha svolto il proprio ruolo informandolo a princìpi di grande lealtà, mai ricorrendo a strumenti o ad atteggiamenti meramente ostruzionistici.

Onorevole Sanguineti, in verità debbo dare atto che stamattina è sembrato si potesse rinviare la discussione del disegno di legge. Successivamente, però, è stata la stessa maggioranza della Commissione ad orientarsi diversamente. Personalmente, a quel punto, non ho potuto che prenderne atto.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

TITOLO I

PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA

ART. 1.

1. I servizi di trasporto merci di linea, di cui all'articolo 1, lettera *b)*, della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, esercitati, nel periodo dal 1° gennaio 1975 alla data di entrata in vigore della presente legge, da società del Gruppo Finmare, per i quali è riconosciuta l'impossibilità di conseguire l'equi-

librio economico della gestione e la loro indispensabilità per l'economia nazionale, sono oggetto di un programma di ristrutturazione e di sostegno finanziario da parte dello Stato.

2. Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il programma di cui al comma 1 è approvato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, sulla base delle proposte formulate dalla Società finanziaria marittima (Finmare). Al fine di conseguire la maggiore possibile economicità della gestione dei servizi è consentita l'intercambiabilità, tra le società del Gruppo Finmare, dei mezzi nautici e delle linee o tratti di linea compresi nel programma.

3. Il Ministro della marina mercantile, d'intesa con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, riferisce annualmente al Parlamento sullo stato di attuazione del programma di cui al comma 1.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il disposto normativo di questo articolo prevede che entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge il programma di cui al comma 1 sia approvato dal ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, sulla base delle proposte formulate dalla società finanziaria marittima Finmare. Il programma in ispecie dovrà riconoscere l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione e l'indispensabilità per l'economia nazionale dei servizi di trasporto merci di linea. Mi domando, però, se dovremo attendere un anno prima di conoscere l'esito della decisione sul programma. Probabilmente sarebbe opportuno prevedere un impegno da parte del ministro del lavoro sulle proposte eventualmente formulate dalla Finmare. A tal fine, e per evitare di approvare « a scatola chiusa » una norma che preveda un'autorizzazione alla Finmare di redigere programmi e di compiere scelte che appartengono ad una politica marinara, quale dovrebbe scaturire dalla nostra impostazione, potrebbe essere opportuno, a mio avviso, approvare un ordine del giorno.

MAURO SANGUINETI. Su questo articolo l'amministratore delegato della Finmare aveva dichiarato la sua disponibilità a consegnare al Parlamento, sia pure in modo non definitivo, il programma; devo sottolineare che la discussione è stata organizzata in modo tale da impedire l'adempimento di questo impegno.

PRESIDENTE. Considero improprio riferire in Commissione in ordine a colloqui che si sono svolti in sede non parlamentare. Comunque, possiamo recuperare questo impegno, trasferendolo in un ordine del giorno, così da fissare quest'obiettivo, indipendentemente da quanto l'amministratore delegato della Finmare abbia potuto dire.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Faccio notare ai colleghi come sul piano formale l'articolo preveda che il Ministro della marina mercantile riferisca annualmente al Parlamento sullo stato di attuazione della legge. Sul piano dei rapporti di natura istituzionale tra Parlamento e Governo, credo non manchino le occasioni di natura regolamentare per stabilire al più presto con l'esecutivo un confronto su questo programma che, se anche viene presentato dalla Finmare, è però sottoposto all'approvazione del Ministro della marina mercantile.

Poiché i tempi a questo proposito non sono grandemente dilatati – si tratta di sessanta giorni – sono portato a immaginare che – e penso che questa idea possa essere accolta dai colleghi – quando il ministro deciderà di confrontarsi con la Commissione, non vi saranno difficoltà in linea di principio a prendere atto del programma della Finmare, dopo di che il

ministro potrà dire quali sono le determinazioni raggiunte in questa materia.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile.* Indubbiamente, il problema sollevato esiste.

Per quanto mi riguarda, sono disponibile a lasciare aperti gli « armadi » del Ministero della marina mercantile, affinché ognuno possa consultare le carte relative agli atti, che comunque devono susseguirsi secondo una procedura già di per sé pubblica. Desidero per annotazione generale – non la ripeterò più – rivendicare le responsabilità del Governo, poiché mi sembrerebbe improprio che una legge, nella quale vengono indicati princìpi, direttive e modalità di comportamento, com'è previsto dall'ordinamento costituzionale italiano, diventasse poi sul versante amministrativo e operativo soggetta in maniera continuativa all'indicazione vincolante del Parlamento. Sono pronto a rendere conto delle mie azioni, a discutere per raccogliere eventuali indicazioni, ma non fino al punto di diventare irresponsabile dei miei atti.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non è mia intenzione sottrarre responsabilità al ministro e al Governo. Ritengo, tuttavia, che attraverso un ordine del giorno o un impegno diversamente stabilito – non sono interessato alla votazione del mio ordine del giorno – si possa decidere o relativamente ad una comunicazione pura e semplice del programma presentato da parte della Finmare ovvero, cortesemente, dal ministro, oppure in merito ad una comunicazione del Governo immediatamente dopo l'approvazione dello stesso programma; a mio avviso, infatti, la relazione dopo un anno deve racchiudere i risultati di quanto è stato impostato nell'arco di dodici mesi. In conclusione, dichiaro di astenermi dal voto sull'articolo 1.

MAURO SANGUINETI. Concordo con il ministro circa le responsabilità governative, anche se quella primaria deve essere attribuita alla Finmare. Si tratta di un fatto puramente politico, consistente nel registrare la responsabilità di informare il Parlamento. Dichiaro quindi di astenermi dal voto sull'articolo 1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, al quale non sono stati presentati emendamenti, nel testo approvato dal Senato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Per i servizi di trasporto merci di linea previsti dall'articolo 1, il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a corrispondere per un quinquennio, a decorrere dal 1° gennaio 1985, il contributo annuo di avviamento previsto dall'articolo 4, lettera *a)*, della legge 20 dicembre 1974, n. 684, limitatamente al periodo di esercizio dei servizi con navi di proprietà delle società indicate nell'articolo 1.

2. Nei casi in cui in base al programma di cui all'articolo 1 le navi assegnate ai servizi saranno sostituite con navi di proprietà di nuova costruzione, il contributo annuo di avviamento, commisurato al nuovo investimento, è parimenti corrisposto per un quinquennio dall'entrata in servizio delle nuove unità.

3. In attesa che entrino in servizio le nuove navi, il contributo spettante per le navi che verranno sostituite sarà corrisposto per un periodo non superiore a quattro anni.

4. La concessione del contributo di cui al comma 2, pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento, è subordinata al prezzo di acquisto a livelli medi europei accertato, entro due mesi dall'ordinazione di ciascuna nave, da una apposita Commissione interministeriale, nominata dal Ministro della marina mercantile e composta da sei membri in rappresentanza dei Ministeri della marina

mercantile, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali. Il Presidente della Commissione è designato, tra i suoi componenti, dal Ministro della marina mercantile ed il suo voto prevale in caso di parità. La Commissione si avvale del giudizio di congruità espresso dal Ministero della marina mercantile, nonché, se del caso, di perizie tecniche da parte di esperti nazionali o stranieri.

5. Con la stessa procedura di cui al comma 1 è autorizzata la corresponsione del contributo in dipendenza dell'eventuale trasferimento, nel periodo di contribuzione, della proprietà delle navi tra le società del Gruppo Finmare o della immissione in servizio delle navi di proprietà di nuova costruzione.

6. In detta ipotesi spetta alla società cui è trasferita la proprietà della nave la quota residua del contributo.

7. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1985 al 1995, la spesa complessiva di lire 785 miliardi ripartita in ragione di lire 36 miliardi per il 1985, lire 36 miliardi per il 1986, lire 31 miliardi per il 1987, lire 30 miliardi per il 1988, lire 74 miliardi per il 1989, lire 80 miliardi per il 1990, lire 138 miliardi per il 1991, lire 132 miliardi per il 1992, lire 122 miliardi per il 1993, lire 53 miliardi per il 1994, lire 53 miliardi per il 1995.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, desidero formulare una precisazione su quanto è detto al terzo comma di questo articolo, e cioè che il contributo spettante per le navi che verranno sostituite sarà corrisposto, in attesa che entrino in servizio le nuove navi, per un periodo non superiore a quattro anni. Questa disposizione risulta essere, a mio avviso, diminutiva rispetto a quanto previsto nel comma precedente.

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

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

1. Il programma di cui all'articolo 1 deve contenere l'indicazione dei contingenti, divisi per qualifica, del personale, amministrativo e navigante, esuberante sia in relazione ai servizi svolti al 1° gennaio 1985, sia in dipendenza dell'attuazione del programma medesimo, e delle relative variazioni.

2. Agli appartenenti alle qualifiche per le quali sono previste esuberanze di personale, che abbiano compiuto 55 anni di età se uomini e 50 se donne ed abbiano maturato i requisiti di contribuzione per la pensione di vecchiaia, è data facoltà di presentare domanda irrevocabile di pensionamento anticipato. Al maturare delle esuberanze in relazione all'attuazione del programma di cui al comma 1, le società ne danno di volta in volta comunicazione ai lavoratori in possesso dei predetti requisiti i quali, entro 60 giorni dalla ricezione della comunicazione, possono presentare la domanda. A tali lavoratori non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 54.

3. Qualora il numero dei lavoratori che hanno presentato la domanda di pensionamento anticipato nel termine di cui al comma 2 risulti eccedente rispetto a quello delle esuberanze previste nel programma, la società interessata individua coloro che, in possesso dei requisiti previsti dal medesimo comma, debbano fruire del pensionamento anticipato, secondo il criterio prevalente della maggiore età, tra gli interessati che hanno fatto domanda.

4. Nel caso in cui le domande di pensionamento anticipato risultino inferiori alle esuberanze di personale di cui al predetto programma, la società interessata individua il personale che, in possesso dei

requisiti previsti dal comma 2, deve essere collocato in pensionamento anticipato, seguendo il criterio della maggiore età e fino al raggiungimento dei limiti numerici indicati nel programma medesimo.

5. L'accoglimento della domanda, o l'adozione del provvedimento di cui al comma 4, comporta la risoluzione del rapporto di lavoro alla scadenza del mese in cui ha luogo l'accoglimento o l'adozione medesima. Il trattamento di pensione decorre dal primo giorno del mese successivo.

6. Il trattamento di pensione è liquidato sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella di compimento dell'età per la pensione di vecchiaia.

7. Agli effetti del cumulo del trattamento di pensione di cui al presente articolo con la retribuzione, si applicano le norme relative alla pensione di anzianità di cui all'articolo 22 della legge 30 aprile 1969, n. 153.

8. Il trattamento di pensione di cui al presente articolo non è compatibile con prestazioni a carico dell'assicurazione contro la disoccupazione.

9. Sono posti a carico dello Stato i contributi assicurativi per l'aumento dell'anzianità contributiva e l'ammontare delle mensilità di pensione anticipatamente corrisposte fino al raggiungimento della normale età pensionabile che sarà dimostrata all'ente assicuratore con scadenza annuale. Per tali finalità è autorizzata, per gli anni dal 1986 al 1990, la spesa complessiva di lire 90 miliardi ripartita in ragione di lire 20 miliardi per l'anno 1986, lire 25 miliardi per l'anno 1987, lire 20 miliardi per l'anno 1989 e lire 25 miliardi per l'anno 1990.

10. Il regime giuridico ed economico per il personale di stato maggiore navigante delle società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia, nonché delle società Caremar, Toremar e Siremar disciplinate con regolamento organico ai sensi dell'attuale normativa, resta in vigore per il solo personale iscritto alla data di entrata in vigore della presente legge.

MAURO SANGUINETI. Signor presidente, su questo articolo desidero fare un'osservazione per puntualizzare un suggerimento dei sindacati in merito alla formulazione del secondo comma, dove è detto che è data facoltà di presentare domanda irrevocabile di pensionamento anticipato agli appartenenti alle qualifiche per le quali sono previste esuberanze di personale. Mi è stato detto che vi sono esuberanze di personale che non ha raggiunto i limiti di età previsti nella norma e che, di contro, vi sono restrizioni di personale per il quale non vi è invece esuberanza.

Ritengo, quindi, che non si debbano creare scompensi nella flotta pubblica, nel senso di dar luogo a carenze o ad esuberi in talune categorie. Concordo pertanto con il suggerimento del movimento sindacale, il quale invitava il ministro a fornire delucidazioni su questo particolare aspetto.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, a proposito della norma prevista al terzo comma, ovverosia che ai fini dell'eventuale godimento del pensionamento anticipato il criterio prevalente per l'individuazione dei soggetti che possano beneficiarne debba essere quello della maggiore età, riterrei opportuno, magari attraverso un ordine del giorno, invitare il Governo a tener presente anche altri requisiti, quale quello della composizione familiare, ad esempio, che potrebbe avere un'incidenza più elevata del requisito dell'età.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile.* Il problema posto dall'onorevole Sanguineti è stato a lungo discusso anche al Senato.

Siamo di fronte ad un programma di ristrutturazione ed era quindi necessaria una valutazione qualitativa che consentisse di finalizzare il tutto ad una maggiore efficienza. Si è quindi ritenuto di mantenere il testo così come predisposto,

anche se è chiaro che esso può essere supportato da un ordine del giorno al cui contenuto il Governo si adeguerebbe, rispettando così lo spirito di cordialità e di trattativa intrattenuto con i sindacati.

Per quanto riguarda l'osservazione dell'onorevole Baghino, devo dire che nel caso specifico si è seguito un criterio prevalente, cioè quello maggioritario.

MAURO SANGUINETI. Sono soddisfatto delle dichiarazioni del ministro, ovverosia dell'impegno di intrattenere rapporti con i sindacati per definire le questioni riguardanti l'esubero dei lavoratori della Finmare.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3, al quale non sono stati presentati emendamenti, nel testo del Senato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

1. Per le navi già assegnate ai servizi di cui all'articolo 4, lettera *a)*, della legge 20 dicembre 1974, n. 684, che non dovessero essere utilizzate nei servizi compresi nel programma di cui all'articolo 1, o che venissero sostituite con naviglio di proprietà tecnologicamente idoneo ed adeguato alle prevedibili quote di carico, sono riconosciute alle società interessate, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, le eventuali perdite patrimoniali, costituite:

a) dalla differenza tra il valore residuo delle navi, calcolato su una vita utile di 12 anni, e il prezzo di realizzo della loro vendita a livelli medi europei, accertato dalla Commissione interministeriale di cui al comma 4 dell'articolo 2;

b) limitatamente ad un anno, dai costi di disarmo delle navi dalla data di radiazione alla loro vendita, nonché dagli altri oneri di cui alle lettere *b)* e *c)* dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501.

2. Sono altresì riconosciuti alle società, con la stessa procedura di cui al comma 1, gli oneri finanziari sul valore residuo delle navi di cui alla lettera *a)* e sui costi ed oneri di cui alla lettera *b)* in base al tasso di interesse determinato dalla media ponderata tra i tassi dei mutui agevolati e quelli del mercato a breve, determinati questi ultimi dalla media ponderata dei tassi bancari effettivamente sostenuti dalle società in ciascun anno.

3. Per ciascuna società il totale delle minusvalenze da riconoscere, tenuto conto di tutti gli elementi sopra indicati, sarà determinato al netto delle eventuali plusvalenze realizzate.

4. La società è tenuta a comprovare la piena idoneità tecnico-commerciale delle navi immesse in sostituzione di quelle precedenti.

5. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per gli anni dal 1986 al 1989, una spesa complessiva di lire 71 miliardi ripartita in ragione di lire 50 miliardi per il 1986, lire 3 miliardi per il 1987, lire 18 miliardi per il 1989.

MAURO SANGUINETI. Voglio sottolineare che in questo articolo sono previsti criteri di valutazione a mio avviso incoerenti per quanto riguarda i calcoli riferiti alle navi della flotta pubblica ed alla flotta privata, nel senso che le prime, dopo una vita utile di dodici anni, devono andare fuori servizio, mentre le seconde si vedono riconosciuta l'erogazione di un contributo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4, al quale non sono stati presentati emendamenti nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 5 e 6 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura, nel testo approvato dal Senato.

ART. 5.

1. Le somme da erogare per le finalità di cui agli articoli 2, 3 e 4 sono corrisposte con decreto del Ministro della marina mercantile, in rate mensili posticipate in misura pari, nel loro totale, all'importo previsionale nell'ambito di quanto fissato per ciascun anno dalla presente legge.

2. Nell'ultimo anno gli acconti mensili di cui al comma 1 saranno pari al 90 per cento.

3. Entro il 30 giugno di ciascun anno immediatamente successivo si procederà, previo accertamento, ai saldi delle somme dovute per i titoli di cui al comma 1, che comunque non potranno superare i residui annualmente iscritti in bilancio.

(È approvato).

ART. 6.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1987, per l'effettuazione della navigazione richiesta, secondo la vigente legislazione, per il conseguimento dei titoli professionali marittimi di aspirante capitano di lungo corso e di aspirante capitano di macchina, è consentito l'imbarco, su navi mercantili nazionali, in soprannumero alle tabelle di armamento, di due diplomati degli Istituti tecnici nautici con contratto di formazione e lavoro di cui all'articolo 3 del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863, di durata non inferiore a 18 mesi, dei quali uno con la qualifica di allievo ufficiale di coperta ed uno con la qualifica di allievo ufficiale di macchina.

2. Per ciascun allievo ufficiale imbarcato è corrisposto all'armatore un contributo pari a lire 1.000.000 al mese.

3. Le modalità di attuazione del presente articolo verranno determinate con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale e con il Ministro del tesoro.

4. Il contributo di cui al comma 2 è cumulabile con le altre agevolazioni previste dal comma 6 dell'articolo 3 del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863.

5. Per le finalità di cui al presente articolo, è autorizzata, per il biennio 1987-1988, la spesa complessiva di lire 14 miliardi ripartita in ragione di lire 7 miliardi per ciascun anno.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 7.

1. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è autorizzato a concedere un contributo straordinario, nel limite complessivo di 238 miliardi di lire, ripartito in ragione di 98 miliardi di lire per l'anno 1986, 62 miliardi di lire per l'anno 1987 e 78 miliardi di lire per l'anno 1988, alle imprese armatoriali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, effettuino:

a) servizi regolari di linea, trasporto merci alla rinfusa ovvero servizio crocieristico con proprie navi o galleggianti, battenti bandiera italiana, di almeno 2.500 tonnellate di stazza lorda;

b) collegamenti internazionali con navi, costruite in Italia o nei Paesi della CEE, iscritte in matricole nazionali, di stazza lorda non inferiore a 10.000 tonnellate e di età non superiore a 5 anni, mediante servizi regolari di linea o trasporto di merci secche alla rinfusa.

2. Il contributo è concesso unicamente per le navi che risultino armate per almeno 300 giorni nel corso di ciascun periodo compreso tra il 1° novembre 1984 e il 31 ottobre 1985 e tra il 1° novembre 1985 e il 31 ottobre 1986. Ai fini del calcolo del periodo di attività sono conteggiate le soste per lavori di manutenzione e riparazione purché non eccedenti i 30 giorni complessivi. Per le navi ultimate, trasformate o modificate dopo il 1° novembre 1984 ed entrate in esercizio

successivamente a tale data, il contributo è corrisposto in proporzione al periodo di armamento.

3. Per le navi entrate in esercizio o riarmate durante il periodo compreso tra il 1° novembre 1985 ed il 30 settembre 1986, il periodo di armamento di 300 giorni, valido ai fini della corresponsione del contributo, decorre dalla data di entrata in esercizio o di riarmo della nave e deve essere completato nell'anno solare successivo.

4. Per le imprese armatoriali di cui al comma 1, lettera *a)*, la misura del contributo da concedersi per ciascuno dei periodi di cui al comma 2 è così calcolata:

a) lire 40.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età non superiore a quattro anni;

b) lire 30.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età compresa tra quattro e otto anni;

c) lire 20.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età compresa tra otto e dodici anni;

d) lire 15.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di età compresa tra dodici e quindici anni, di stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate, adibite a trasporto di merci secche alla rinfusa.

5. Per la determinazione della stazza lorda compensata di cui al comma 4 si tiene conto dei criteri fissati dal decreto del Ministro della marina mercantile 22 marzo 1985, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 3 luglio 1985.

6. Per le imprese armatoriali di cui al comma 1, lettera *b)*, il contributo di cui al comma 4, da concedersi per ciascuno dei periodi di cui al comma 2, è calcolato in misura rivalutata mediante un coefficiente correttivo ragguagliato all'investimento per nuova costruzione ovvero per trasformazione o modificazione. Il suddetto coefficiente è dato dal rapporto tra il valore complessivo, assunto in milioni di lire, della nuova iniziativa, ritenuto congruo ai fini della determinazione del contributo del credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e alla legge 10 giugno 1982, n. 361, e successive modificazioni, e il numero delle tonnellate di stazza lorda compensata arrotondate all'unità; il coefficiente così determinato è moltiplicato per il numero fisso 4,5.

7. Ai fini della concessione dei contributi di cui ai commi 4 e 6, l'età della nave è calcolata con riferimento alla data del 1° novembre 1985.

8. Nel caso di navi sulle quali siano stati effettuati lavori di trasformazione o modificazione di importo non inferiore a 4 miliardi di lire successivamente al 1° novembre 1979, l'età va valutata con riferimento alla data di ultimazione dei lavori.

9. Sono escluse dai contributi le imprese armatoriali beneficiarie dei contributi dello Stato ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni e della legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, e quelle che, nel periodo tra il 1° novembre 1984 e il 31 ottobre 1986, abbiano utilizzato la propria flotta, in misura superiore al 50 per cento, per il trasporto di carichi propri o del gruppo finanziario di cui fanno parte.

10. I contributi di cui al comma 1 sono erogati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, in rate annuali e in misura proporzionale all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge. In caso di eccedenza degli importi rispetto al limite complessivo di 238 miliardi di lire, fissato dal comma 1, i contributi saranno ridotti in misura proporzionale.

11. Le imprese armatoriali aventi diritto ai contributi ai sensi del presente articolo sono tenute a presentare domanda documentata al Ministro della marina mercantile entro il termine perentorio di 60 giorni dalla entrata in vigore della presente legge.

12. La vendita all'estero dell'unità per la quale sono stati concessi i contributi di cui al presente articolo, intervenuta

prima del 31 dicembre 1990, comporta la decadenza dal beneficio e l'obbligo della restituzione delle somme percepite, maggiorate degli interessi da calcolarsi nella misura del tasso ufficiale di sconto.

13. La disposizione di cui al comma 12 non si applica nel caso di sostituzione con unità di bandiera italiana di più recente costruzione e comunque di età non superiore a dieci anni.

14. Le imprese beneficiarie dei contributi di cui al presente articolo, all'atto dell'erogazione delle singole rate, dovranno dimostrare di continuare ad esercitare l'attività armatoriale.

MAURO SANGUINETI. Desidero riconfermare, sostanzialmente, quanto già detto nel corso della discussione sulle linee generali. L'articolo in questione introduce un principio che il mio gruppo condivide, ovverosia quello di prevedere contributi a favore dei privati. Desidero qui anche rivendicare la posizione politica di aver per primo affermato l'esigenza di intervenire a favore della flotta pubblica per le considerazioni fatte anche dallo stesso ministro.

L'articolo in questione è tuttavia caratterizzato da talune incongruenze. La prima è quella di non impostare una politica che determini prospettive per il futuro: lo stesso relatore – la cui relazione non ho ancora avuto modo di apprezzare – ha concluso il suo intervento facendo riferimento ai provvedimenti che il governo francese sta prendendo oggi in esame nei confronti della marineria. Ad esempio, per quanto riguarda l'anzianità delle navi, risultiamo essere in contraddizione quando affermiamo che intendiamo riferirci a provvedimenti che altri governi hanno assunto o intendono assumere nel settore, mentre, in verità, le scelte portate avanti dal Governo non sono compiute né in termini di anzianità, né in prospettive future. Inoltre, il contributo ai privati poteva essere dato a chi esercisce le linee e non invece a chi svolge un altro tipo di attività armatoriale, un'attività già finanziata e sostenuta dallo Stato.

Per non tediare i colleghi, concludo riconfermando che i criteri di anzianità delle navi previsti per la concessione dei contributi indicano un atteggiamento in palese contrasto con l'esigenza di rinnovare l'armamento ed i cantieri, nonché con quella di rilancio della flotta. In definitiva, questa norma è puramente assistenziale.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi auguro che questo vantaggio (e in materia preannuncio la presentazione di un ordine del giorno) vada effettivamente nell'interesse della categoria degli armatori che dovranno imbarcare (come è previsto dall'articolo 6 della stessa normativa) due diplomati degli Istituti tecnici nautici con contratto di formazione e lavoro di cui all'articolo 3 del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863.

SILVANO RIDI. Il gruppo comunista esprime un'opinione diversa, rispetto ad altre qui formulate, sull'articolo 7 del disegno di legge. Non apprezziamo, infatti, quei gruppi politici che dicono di essere riusciti a « scippare », dal totale degli investimenti, stanziamenti per alcuni miliardi come aiuto per la flotta pubblica. Prendiamo atto della soluzione normativa approvata dal Senato e ribadiamo, in questa sede, la dichiarazione di voto di astensione del nostro gruppo.

Colgo l'occasione, in ogni caso, per invitare i membri delle forze politiche di maggioranza a non « infierire » con questo loro comportamento. Qualora dovesse continuare, infatti, questa forma di « aggressione », avverto fin d'ora la Commissione che noi comunisti siamo ancora in grado di far « saltare » questa legge addossando tutte le responsabilità a chi di dovere.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile.* Si tratta di un articolo abbastanza controverso. Il Governo, tuttavia, si è fatto e si fa carico di rispettare le indicazioni politiche recate dalle di-

verse proposte emendative presentate durante la discussione al Senato.

MAURO SANGUINETI. Condivido il principio in base al quale si prevede un contributo per gli armatori privati. Ed è per questa ragione che il mio voto sull'articolo sarà favorevole. Ciò nonostante riconfermo le perplessità già espresse nel corso della discussione sulle linee generali, ribadendo le necessità di compiere scelte coerenti con la volontà da più parti enunciata di aiutare la flotta pubblica, senza che ciò rivesta carattere meramente assistenziale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7 al quale non sono stati presentati emendamenti, nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 8.

1. Il Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero del tesoro, è autorizzato a concedere contributi straordinari nel limite complessivo di 30 miliardi di lire, alle imprese armatoriali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, hanno effettuato trasporto merci, con proprie navi del tipo da carico secco o liquido di prodotti esclusivamente agricoli. Il contributo è riservato alle navi aventi un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a 2.499,99 e, comunque, non inferiore a 400.

2. Il contributo è concesso unicamente per le navi che risultino armate per almeno 300 giorni nel periodo compreso tra il 1° novembre 1983 e il 31 ottobre 1986, sempre che siano rimaste in classe RINA.

3. La misura del contributo è determinata in ragione di lire 120.000 per tonnellata di stazza lorda compensata.

4. Si applicano le disposizioni contenute nei commi 3, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 dell'articolo 7.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in lire 15 miliardi nel 1987 e in lire 15 miliardi nel 1988, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo parzialmente utilizzando la proiezione della voce: « Interventi a favore delle ferrovie concesse e riscatto di alcune di esse ».

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

(È approvato).

ART. 9.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1987, le assicurazioni contro i rischi della navigazione e assimilate di cui all'articolo 2 della tariffa di cui all'allegato *A* della legge 29 ottobre 1961, n. 1216, e successive modificazioni, sono soggette ad imposta con aliquota del 6 per cento.

2. Per le finalità di cui al comma 1 è autorizzata la spesa complessiva di 16 miliardi di lire per il biennio 1987-1988, ripartite in ragione di 8 miliardi di lire per ciascun anno.

(È approvato).

ART. 10.

1. Le scritte sui *containers* indicanti il nome del proprietario o dell'utilizzatore non costituiscono oggetto per l'applicazione dell'imposta sulla pubblicità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 639.

(È approvato).

TITOLO II

SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI DI COLLEGAMENTO CON LE ISOLE MAGGIORI E MINORI

ART. 11.

1. Le convenzioni previste dall'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e dagli articoli 2 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, come modificata dal decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, debbono regolare le gestioni dei servizi a partire dal 1° gennaio 1988 e debbono indicare:

a) l'elenco delle linee da svolgere;

b) la frequenza di ogni singola linea;

c) i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea;

d) la sovvenzione di equilibrio, rappresentata dalla differenza tra i proventi del traffico e il costo del servizio, determinato con riferimento a parametri medi obiettivi, ivi compresa una adeguata remunerazione del capitale investito.

2. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle partecipazioni statali e del tesoro, è nominata una Commissione interministeriale composta da rappresentanti dei Ministeri indicati, la quale esprime il parere sulle sovvenzioni di equilibrio da riconoscere.

3. La sovvenzione di equilibrio è determinata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri della partecipazioni statali e del tesoro, sentita la Commissione interministeriale indicata nel comma 2, con riferimento ai proventi e ai costi dell'anno precedente.

4. Le convenzioni di cui al comma 1 indicano i parametri che devono essere presi in esame ai fini del calcolo della sovvenzione annua, le procedure e i tempi di liquidazione, la corresponsione di interessi commisurati secondo il tasso di riferimento determinato dal Ministero del tesoro per l'eventuale ritardo dell'erogazione. In mancanza della convenzione la sovvenzione annua è determinata sulla base dei parametri di cui al comma 1, individuati con criteri di comune esperienza; detta sovvenzione ha carattere di definitività e non può dar luogo a conguaglio.

5. La sovvenzione di equilibrio determinata con i criteri indicati nel comma 1 sarà corrisposta a decorrere dalla gestione dei servizi relativi all'anno 1988. Fino a tale data la sovvenzione continua ad essere commisurata secondo i criteri e con le modalità attualmente vigenti.

6. Fino alla data di erogazione della prima sovvenzione di equilibrio determinata con i criteri indicati nel comma 1, il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle partecipazioni statali e del tesoro, è autorizzato a concedere anticipazioni in conto della eroganda sovvenzione rapportate nella misura alla sovvenzione riconosciuta nell'anno precedente; tale anticipazione è portata in detrazione alla sovvenzione di equilibrio da liquidarsi per l'ultimo periodo di vigenza della convenzione.

7. Al fine di consentire il graduale riequilibrio economico delle società incaricate della gestione dei servizi, le convenzioni possono prevedere per i primi cinque anni di esercizio una sovvenzione aggiuntiva commisurata alla differenza tra il costo effettivo del servizio sostenuto dalle società e la sovvenzione determinata con i criteri indicati al comma 1, in misura comunque non superiore, per il primo anno, al 50 per cento di tale differenza, e per gli anni successivi rispettivamente al 40, 30, 20 e 10 per cento della suddetta differenza.

(È approvato).

ART. 12.

1. Le tariffe del trasporto di passeggeri e merci sui servizi indicati nell'articolo 11 sono determinate con decreto del

Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Commissione interministeriale indicata nell'articolo 11, entro il 31 luglio di ciascun anno.

2. A tal fine le società indicate nell'articolo 11, contestualmente alla presentazione della richiesta di sovvenzioni, formulano le proposte di variazioni tariffarie ritenute necessarie. Sulle proposte esprime il parere la Commissione interministeriale indicata nell'articolo 11, tenuto conto delle eventuali variazioni dell'importo delle sovvenzioni.

3. Variazioni tariffarie possono essere anche disposte in corso di anno, con la procedura indicata nel comma 1.

(È approvato).

ART. 13.

1. A parziale modifica dell'articolo 1-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, i collegamenti tra Trieste, altri scali del Friuli-Venezia Giulia e la costa istriana sono trasferiti dalla società Lloyd Triestino di navigazione alla società per azioni Adriatica a decorrere dal 1° gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. La gestione economico-patrimoniale dei servizi esercitati dalla società Lloyd Triestino dal 1° gennaio 1979 alla data del trasferimento è definitivamente regolata e formalizzata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali.

3. La società Adriatica è tenuta ad assumere il personale amministrativo e navigante, che ne faccia richiesta, effettivamente necessario e impiegato per la gestione dei predetti collegamenti alla data del 31 dicembre immediatamente precedente il trasferimento dei servizi. Al personale amministrativo e navigante così assunto sono riconosciuti, a tutti gli effetti, l'anzianità di servizio, nonché il grado e la qualifica raggiunti alla medesima data del 31 dicembre.

4. A decorrere dal 1° gennaio successivo all'entrata in vigore della presente legge, i collegamenti misti (passeggeri/merci) tra Trieste ed altri scali del Friuli-Venezia Giulia ed i collegamenti tra la costa occidentale e la costa orientale del medio e del basso Adriatico, nonché i collegamenti dello Jonio e del Mediterraneo orientale, in essere al 1° gennaio 1986 ed esercitati dalla società Adriatica di navigazione del Gruppo Finmare, sono soggetti alla stessa disciplina di cui agli articoli 8 e 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni.

5. Per le finalità di cui al comma 4 è autorizzata per gli anni 1987 e 1988 la spesa complessiva di 19 miliardi di lire, in ragione di 9 miliardi per il 1987 e di 10 miliardi per il 1988.

(È approvato).

ART. 14.

1. Entro il termine di due anni i rapporti economico-patrimoniali per i titoli di cui agli articoli 4, lettere *a)* e *b)*, 7, 8, 16 e 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, all'articolo 2 della legge 19 maggio 1975, n. 169, all'articolo 1-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, e all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 676, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 marzo 1980, n. 40, sono definitivamente regolati e formalizzati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, assumendo gli importi iscritti quali crediti verso lo Stato sui bilanci delle società dell'anno 1984, approvati a norma di legge, con la sola esclusione dei crediti iscritti *ex lege* 19 marzo 1983, n. 72, e di quelli iscritti in applicazione dell'articolo 17 della legge n. 684 del 1974 per l'anno 1982 e seguenti, sulla base delle determinazioni di apposita Commissione interministeriale, nominata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, che procede

con la metodologia a campione all'accertamento della pertinenza dei dati di bilancio con la contabilità relativa ai servizi marittimi interessati.

2. Le società interessate sono tenute a fornire la documentazione e le notizie che saranno richieste dalla Commissione di cui al comma 1.

3. La Commissione di cui al comma 1 è composta da:

a) due rappresentanti effettivi ed uno supplente del Ministero della marina mercantile;

b) due rappresentanti effettivi ed uno supplente del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato;

c) un rappresentante effettivo ed uno supplente del Ministero delle partecipazioni statali.

4. Le funzioni di segretario sono esplicate da un dipendente del Ministero della marina mercantile - Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo.

5. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno determinate le indennità spettanti ai membri della Commissione di cui al comma 1.

6. Alla copertura della spesa per il funzionamento della Commissione di cui al comma 1 sono corrisposti alle società, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, acconti nella misura massima del 70 per cento dei residui crediti iscritti nei bilanci sociali dell'anno 1984.

8. Sono riconosciuti alle società di oneri finanziari effettivamente sostenuti dal 1° gennaio 1985 alla data di emanazione dei decreti ministeriali di cui ai commi precedenti per i titoli ove detti oneri sono previsti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

1. L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole minori sarde e con la Corsica, gestiti dalla società Tirrenia di navigazione, sarà affidato con le modalità previste dalla legge 19 maggio 1975, n. 169, in quanto applicabili, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad una apposita società di navigazione a carattere regionale, con sede in Cagliari, al cui capitale la società Tirrenia di navigazione partecipa in misura non inferiore al 51 per cento. La parte del capitale rimanente, fino al limite massimo del 49 per cento, sarà sottoscritta dalla Finmare.

2. La società di navigazione regionale di cui al comma 1 rileverà dalla società Tirrenia di navigazione il personale amministrativo e navigante necessario per la gestione dei servizi nonché il naviglio adibito alle linee, ai valori di bilancio. A tale personale saranno riconosciuti, a tutti gli effetti, l'anzianità di servizio, il grado e la qualifica raggiunti alle dipendenze della società Tirrenia fino alla data di assunzione da parte della società di navigazione regionale.

MAURO SANGUINETI. Vorrei sottolineare l'estemporaneità di questo articolo rispetto ad una comune volontà di introdurre nella normativa idonei elementi per la riorganizzazione e la ristrutturazione della società di navigazione Tirrenia. Pertanto, preannuncio che voterò a favore di tale articolo solo per le note ragioni di urgenza del disegno di legge in esame. Non è certamente con norme di questo genere che si risolvono i problemi della società Tirrenia di navigazione e, in generale, dei servizi di collegamento fra la Sardegna e le sue isole.

CESCO GIULIO BAGHINO. Nel dichiarare che voterò a favore di questo articolo, ribadisco l'opportunità dell'esame da parte della Commissione in sede legislativa della nostra proposta di legge sui trasporti interni della Sardegna, anche nel rispetto della proposta che in tal senso aveva avanzato la regione sarda.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 15, al quale non sono stati presentati emendamenti, nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 16 e 17 non sono stati presentati emendamenti, e nessuno chiedendo di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

TITOLO III

DISPOSIZIONI VARIE

ART. 16.

1. Nell'articolo 3, secondo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, le parole « nei successivi dodici mesi » e « nel termine di trenta mesi » sono sostituite rispettivamente dalle parole « nei successivi diciotto mesi » e « nel termine di trentasei mesi ».

2. Nell'articolo 8, primo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 599, le parole « entro ventiquattro mesi » sono sostituite dalle parole « entro trenta mesi ».

3. Nell'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è inserito, dopo il primo, il seguente comma:

« Ove il contratto preveda la costruzione di più navi dello stesso tipo, il termine di cui al primo comma è aumentato di dodici mesi, limitatamente alla costruzione della seconda nave, e di sei mesi per la costruzione della terza ».

4. Nell'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 599, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« I termini di cui al primo e secondo comma possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che l'inosservanza è dovuta a causa non imputabile al cantiere ovvero a ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale ».

5. Nell'articolo 3, secondo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 600, come modificato dall'articolo 20 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, le parole « entro dodici mesi » sono sostituite dalle parole « entro ventiquattro mesi ».

6. Nell'articolo 3, terzo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 600, come modificato dall'articolo 20 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, le parole « entro il termine di ventiquatro mesi » sono sostituite dalle parole « entro il termine di trenta mesi ».

(È approvato).

ART. 17.

1. Il Ministro della marina mercantile, in deroga agli articoli 316 e seguenti del codice della navigazione, può autorizzare l'armatore ad appaltare ad imprese nazionali o straniere che abbiano un raccomandatario o un rappresentante di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera.

2. Tali servizi sono svolti dall'appaltatore con gestione ed organizzazione propria ed il relativo personale non fa parte dell'equipaggio pur essendo soggetto alla gerarchia di bordo prevista dall'articolo 321 del codice della navigazione.

3. Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 18.

1. Agli enti previdenziali indicati al primo comma dell'articolo unico della legge 4 giugno 1963, n. 311, sono aggiunte le Casse marittime Adriatica, Meridionale e Tirrenia.

2. La durata in carica dei presidenti delle suddette Casse marittime viene elevata a cinque anni.

CESCO GIULIO BAGHINO. Debbo rilevare, con riferimento a questo articolo, la grave condizione in cui si trovano i sindacati circa il versamento dei contributi previdenziali. Questa norma aggrava, a mio avviso, l'attuale situazione, che vede l'armatore versare ai sindacati i contributi trattenuti sulle retribuzioni dei lavoratori. Mentre attualmente occorrono circa due mesi per l'effettuazione di tali versamenti, nell'ipotesi che la nuova legislazione preveda la corresponsione dei contributi da parte dell'armatore a favore della Cassa marittima, i tempi per la riscossione di questi stessi contributi dall'INPS e dall'INAIL saliranno a uno o due anni. La conseguenza pratica è che i sindacati non potranno usufruire di fondi costituiti dall'ammontare dei versamenti contributivi. Non so come ciò potrà essere evitato, ma certamente rappresenta un gravissimo inconveniente e un danno nei confronti dei sindacati e dei lavoratori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 18, al quale non sono stati presentati emendamenti, nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 19, 20, 21 e 22 non sono stati presentati emendamenti, e nessuno chiedendo di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI E NORME FINANZIARIE

ART 19.

1. La ritenuta del 2 per mille sulle somme pagate per sovvenzioni e contributi, di cui all'articolo 13 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è ridotta nella misura dell'1 per mille ed è utilizzata per la vigilanza ivi prevista e per impegni di carattere internazionale nell'interesse delle società di navigazione, nonché per il funzionamento della Commissione interministeriale di cui all'articolo 14 della presente legge, per gli accertamenti tecnici della Commissione interministeriale di cui al comma 4 del precedente articolo 2 e per il funzionamento della Commissione di cui all'articolo 11 della presente legge.

(È approvato).

ART. 20.

1. L'ultimo comma dell'articolo 7 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, riguardante la determinazione in via definitiva della sovvenzione spettante alle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale per l'esercizio 1974, è applicato, per il periodo 1° luglio 1974-30 giugno 1975, anche alle società che hanno cessato i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dei settori « E » (Medio Adriatico) ed « F » (Alto Adriatico) ai sensi dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, modificato dal decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42.

(È approvato).

ART. 21.

1. Tutte le norme delle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, e 19 maggio 1975, n. 169, e successive modifiche e integrazioni, e del regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, sono applicabili, salvo incompatibilità, a quanto non esplicitamente e diversamente disciplinato dalla presente legge.

2. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, saranno emanate le norme regolamentari per l'adeguamento

del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, alle disposizioni recate dalla presente legge.

(È approvato).

ART. 22.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 240 miliardi per il 1986, a lire 145 miliardi per il 1987 ed a lire 133 miliardi per il 1988, ivi comprese le minori entrate di lire 8 miliardi per ciascuno degli anni 1987 e 1988 di cui all'articolo 9, si provvede:

a) quanto a lire 9 miliardi per l'anno 1986, a carico dello stanziamento iscritto sul capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Ristrutturazione dei servizi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale »;

b) quanto a lire 64 miliardi per l'anno 1986, a carico dello stanziamento iscritto sul capitolo n. 3061 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1985;

c) quanto a lire 142 miliardi per l'anno 1986, a lire 70 miliardi per il 1987 ed a lire 133 miliardi per il 1988, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Industria armatoriale e ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale »;

d) quanto a lire 25 miliardi per l'anno 1986 e a lire 75 miliardi per l'anno 1987, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 luglio 1978, n. 392 (equo canone) ».

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

(È approvato).

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Sperando che il mio intervento non valga a peggiorare i difficili rapporti registrati nella seduta odierna, vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi e in particolare dei rappresentanti del gruppo comunista sulla proposta già avanzata in precedenza.

Ritengo, infatti, che si potrebbero a questo punto sospendere i lavori, rinviandoli a martedì pomeriggio, quando verrebbero presentati gli ordini del giorno, effettuate le dichiarazioni di voto, nonché la votazione finale del provvedimento. A mio avviso, essendo ormai giunti all'approvazione senza modificazioni dell'articolato, abbiamo già dato una consistente e significativa risposta a livello politico, smentendo ogni preoccupazione circa la possibilità di introdurre variazioni al testo approvato dal Senato.

La sospensione dei lavori si rende opportuna non solo per questioni relative ai rapporti tra le forze di maggioranza, ma anche per motivi ai quali posso tranquillamente fare cenno; mi riferisco al percorso parlamentare di provvedimenti attualmente al nostro esame, che a giorni verranno trasmessi all'Assemblea. Ritengo che in quella sede – la conversione del decreto-legge sui porti – i gruppi politici potrebbero esprimere un avviso sostanzialmente positivo alla conversione in legge del provvedimento nel testo pervenuto dal Senato, assumendo un atteggiamento coerente rispetto alla linea adottata in questa circostanza.

PRESIDENTE. Sull'onda delle osservazioni del relatore, vorrei rivolgere una preghiera a tutti i colleghi. In effetti, nel passato abbiamo sempre deciso di sospendere l'esame di un provvedimento quando

si doveva passare alla fase riguardante gli ordini del giorno; ciò al fine di consentire ai gruppi, nell'apprestamento di tali atti di indirizzo, una riflessione che risultasse utile ad una meditata convergenza. Come ha già sottolineato il relatore, gli obiettivi prefissati da ognuno di noi sono stati raggiunti. Vorrei, dunque, che il rinvio della seduta fosse deciso senza dover ricorrere ad una votazione formale.

SILVANO RIDI. Qualora accettassimo l'invito rivolto dal presidente, si potrebbe concludere che il nostro atteggiamento non è coerente fino in fondo. Francamente non ci sembra che attraverso un rinvio ad altra seduta e un'ulteriore pausa di riflessione si possa aggiungere qualche nuovo elemento rispetto a quanto è già stato detto con ampia libertà da ciascun membro della Commissione. D'altra parte, non riteniamo che l'approfondimento degli ordini del giorno rappresenti un argomento degno di considerazione, dal momento che si è a lungo lavorato attorno ad un documento, affidando ad esso e ad una discussione successiva l'obiettivo di giungere ad un'indicazione in ordine ai criteri e alle modalità di attuazione di questo disegno di legge. A nostro avviso, le questioni che si vorrebbero risolvere attraverso la presentazione di ordini del giorno possono essere affrontate nella discussione che dovremo svolgere all'indomani dell'approvazione del provvedimento.

Sebbene dispiaciuti di non poter accogliere l'invito del presidente, per ragioni di coerenza e di opportunità, riteniamo che l'aggiornamento dei lavori debba essere deciso attraverso una votazione formale da parte della Commissione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ove dovessimo continuare i nostri lavori, chiederei di disporre del tempo necessario per la stesura degli ordini del giorno da me preannunciati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore Lucchesi di rinviare il seguito della discussione del provvedimento a martedì 2 dicembre, alle ore 18.

(È approvata).

La seduta termina alle 23,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO