

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

82.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

I N D I C E

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (Seguito della discussione ed approvazione):		costruzione di sistemi ferroviari passanti (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4970)	12
Fausti: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans (1456)	3	Testa Antonio, <i>Presidente</i> , (PSI), <i>Relatore</i> f.f.12,	14
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6, 7	Angelini Giordano (PCI)	13
Biafora Pasqualino (DC), <i>Relatore</i>	4, 7	Cursi Cesare (DC)	14
Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	4, 5, 6, 7	D'Amato Carlo (PSI)	13
Votazione nominale:		Matteoli Altero (MSI-DN)	13
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	7	Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	14
Proposta di legge (Discussione ed approvazione):		Votazione nominale:	
Lobianco ed altri; Barzanti ed altri; senatori Micolini ed altri; Scivoletto ed altri; Casadei Lucchi ed altri: Norme sulla circolazione delle trattrici agricole (già approvata in un testo unificato dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (97-2785-B)	8	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	14
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	8, 9	Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Angelini Giordano (PCI)	8	Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (5046)	14
Cursi Cesare (DC), <i>Relatore</i>	8	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	14, 15, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28
Votazione nominale:		Angelini Giordano (PCI)	22, 27, 28
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	10	Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	20, 27
Proposta di legge (Seguito della discussione ed approvazione):		Chella Mario (PCI)	15, 23
Senatori Senesi ed altri: Concorso dello Stato agli oneri sostenuti dagli enti locali per l'accensione di mutui per la		D'Amato Carlo (PSI)	20, 21
		Faraguti Luciano (DC)	22, 23, 28
		Lucchesi Pino (DC), <i>Relatore</i>	15, 25, 26
		Menziotti Pietro Paolo (PCI)	25
		Ridi Silvano (PCI)	18, 20, 21, 25
		Vizzini Carlo, <i>Ministro della marina mercantile</i>	23

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,10.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione della proposta di legge Fausti: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans (1456).

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

Ricordo che nella precedente seduta, svoltasi il 7 novembre scorso, la Commissione ha deliberato di assumere come base per l'ulteriore discussione il testo già adottato, ai fini del trasferimento in sede legislativa, nella seduta del 22 maggio 1990 e che inoltre, sempre il 7 novembre, conclusa la discussione sulle linee generali, è stata comunicata la presentazione di alcuni emendamenti riferiti al testo base. Ricordo altresì che il 3 giugno la I Commissione Affari costituzionali ha espresso, sul testo trasmessole ai fini del trasferimento in sede legislativa e che oggi costituisce base per la discussione, il seguente parere:

« PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

che all'articolo 5, comma 5, la sanzione ivi prevista sia applicata non dal prefetto, ma dall'autorità amministrativa competente;

che all'articolo 8 siano soppressi i commi 1 e 3 in quanto le relative disposizioni sono di oscura formulazione, di difficile interpretazione al punto da creare distorsioni dei principi dell'ordinamento;

e con la seguente osservazione:

si sottolinea la necessità, in relazione all'articolo 2, comma 2, di distinguere tra sosta momentanea e sosta prolungata: quest'ultima per le *autocaravan* non dovrebbe essere consentita nelle sedi stradali ove possa costituire un potenziale intralcio al traffico; si valuti quindi l'opportunità di prevedere una autorizzazione alla sosta fuori dalla viabilità pubblica intesa in senso stretto ».

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

ART. 1.

1. Sono soggetti alle norme della presente legge i veicoli a motore di cui al primo comma, lettere *f*) e *l*), del primo comma dell'articolo 26 del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959,

n. 393, modificato dal terzo comma della legge 10 febbraio 1982, n. 38, definiti « auto-caravan ».

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

ART. 1.

1. Sono soggetti alle norme della presente legge i veicoli a motore di cui alla lettera l) del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, definiti « auto-caravan ».

1. 1.

Il Governo.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Tale emendamento ha un carattere tecnico ed è volto ad eliminare un errato riferimento normativo.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1. 1 del Governo, interamente sostituito dell'articolo 1, accettato dal relatore.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 2, 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

1. Ai fini dell'applicazione dell'ordinanza e degli altri provvedimenti emanati dagli enti proprietari e gestori di strade, autostrade o suoli demaniali o comunali,

soggetti a pubblico passaggio, ai sensi degli articoli 3 e 4 del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale di cui al precedente articolo 1 e della legge 10 febbraio 1982, n. 38, le auto-caravan sono considerate come ogni altro autoveicolo.

2. La sosta dell'auto-caravan, dove consentita, sulla viabilità pubblica, non può essere considerata manifestazione di campeggio, attendamento e simili se il veicolo non è collegato col suolo, salvo le ruote, non emetta deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non sia occupata comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio del veicolo medesimo.

(È approvato).

ART. 3.

1. La regolamentazione prevista dal citato testo unico sulla circolazione stradale per gli autoveicoli in materia di accesso, circolazione, sosta e parcheggio è estesa alle auto-caravan, che in sede di regolamentazione locale, potranno essere oggetto di limitazioni in analogia con le altre categorie di veicoli.

(È approvato).

ART. 4.

1. Le caratteristiche tecniche delle auto-caravan devono essere conformi alle prescrizioni dettate in materia dagli articoli 2 e seguenti della legge 20 febbraio 1982, n. 38, e a quelle che il Ministro dei trasporti stabilirà in applicazione della presente legge.

2. Tra tali caratteristiche assumono particolare rilievo quelle relative agli impianti tecnici propri delle auto-caravan.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

1. Il ministro dei lavori pubblici, d'intesa col ministro del turismo e dello

spettacolo, determina con propri decreti i criteri per la realizzazione di impianti per i servizi igienico-sanitari atti ad accogliere gli effluenti delle auto-caravan, da installarsi sulle strade e autostrade, nelle aree appositamente attrezzate al servizio delle auto-caravan e nei campeggi. È obbligatoria la realizzazione di tali impianti unicamente nelle aree di servizio stradali ed autostradali dotate di impianti di ristorazione, ovvero di officine di assistenza meccanica, comunque con una superficie complessiva non inferiore a 5.000 mq.

2. Ogni impianto deve essere indicato da un apposito simbolo che assumerà valore ufficiale.

3. Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri della sanità e dell'ambiente, fissa, con propri decreti, le caratteristiche dei liquidi e delle materie chimiche impiegate nel trattamento dei residui organici fatti defluire negli scarichi dei servizi previsti dal comma 1.

4. È vietato lo scarico delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori degli impianti di cui al comma 1.

5. I trasgressori saranno puniti con la sanzione amministrativa, applicata dal prefetto, del pagamento di una somma da un minimo di lire 50 mila a un massimo di lire un milione.

Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro del turismo e dello spettacolo e sentito il ministro dell'ambiente, determina, con decreto emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, i criteri per la realizzazione, lungo le strade e autostrade, nonché nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle auto-caravans e nei campeggi, di impianti

igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici raccolti negli appositi impianti interni delle auto-caravans.

1-bis. La realizzazione di tali impianti igienico-sanitari è obbligatoria, lungo le strade e autostrade, unicamente nelle aree di servizio dotate di impianti di ristorazione ovvero di officine di assistenza meccanica ed aventi una superficie complessiva non inferiore a 10.000 metri quadrati.

5. 2.

Sostituire il comma 3 con il seguente:

3. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il ministro della sanità, di concerto con il ministro dell'ambiente, determina, con decreto emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le caratteristiche dei liquidi e delle sostanze chimiche impiegate nel trattamento dei residui organici fatti defluire negli impianti igienico-sanitari di cui al comma 1.

5. 3.

Al comma 5, sopprimere le parole applicata dal prefetto.

5. 1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono favorevole agli emendamenti presentati dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 5. 2 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 5. 3 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 5. 1 del relatore, accettato dal Governo.
(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 5 nel suo complesso, con le modifiche testé apportate.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

1. I campeggi e le aree appositamente attrezzate al servizio delle autocaravan devono essere dotati di punti di scarico, secondo le norme previste dall'articolo 5. Il relativo servizio deve essere fornito anche se l'auto-caravan non sosta nello stesso campeggio. Le tariffe del servizio vengono fissate, d'intesa con le regioni, dal Comitato provinciale prezzi.

2. È fatto obbligo ai proprietari e/o gestori di campeggio ed ai proprietari delle aree appositamente attrezzate al servizio delle auto-caravans di cui all'articolo 5 di fornire il servizio di scarico entro 18 mesi dalla emanazione dei decreti previsti dal comma 1 dell'articolo 5.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 6.

« 1. I campeggi e le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle auto-caravans devono essere dotati degli impianti igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici raccolti negli appositi impianti interni delle auto-caravans secondo le norme previste dall'articolo 5.

2. I proprietari o gestori di campeggi o delle aree attrezzate di cui al comma 1, nonché i proprietari o gestori delle aree di servizio di cui al comma 2 dell'articolo 5, sono obbligati a fornire il servizio di scarico dei residui organici raccolti negli impianti interni delle auto-caravans de-

corsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le tariffe per il servizio di cui al comma 2, sottostanno al regime dei prezzi concordati di cui all'ultimo periodo dell'undicesimo comma dell'articolo 7 della legge 17 maggio 1983, n. 217 ».

6. 1.

L'onorevole Fagni ha presentato il seguente subemendamento all'emendamento del relatore:

All'emendamento 6. 1, comma 2, dopo le parole: negli impianti interni delle autocaravans aggiungere le seguenti: , anche in transito,.

0. 6. 1. 1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono favorevole all'emendamento del relatore e al subemendamento dell'onorevole Fagni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Fagni 0. 6. 1. 1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 6. 1 del relatore così modificato, interamente sostitutivo dell'articolo 6, e accettato dal Governo,

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 7.

1. Trascorsi dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme di cui agli articoli 5 e 6 per quanto riguarda gli effluenti luridi, si applicano anche agli altri veicoli circolanti su strada dotati di impianto igienico interno.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

1. Ad eccezione della permanenza nei campeggi e nelle aree ricettive organizzate, la sosta delle auto-caravans, al di fuori della viabilità, può essere limitata:

a) nei centri urbani: conformemente alle norme previste per gli autoveicoli;

b) fuori dai centri urbani: nelle zone pubbliche previste dalle autorità competenti, a quarantotto ore, similmente agli altri autoveicoli;

c) nelle aree demaniali marittime, fluviali o lacuali, a settantadue ore, similmente agli altri autoveicoli.

2. Inoltre i comuni possono deliberare, con i criteri di cui all'articolo 4 del citato testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, di cui al precedente articolo 1, l'istituzione di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle auto-caravans.

3. Il prefetto, il comandante militare o delle capitanerie di porto possono, per motivi di sicurezza, di pubblico interesse o di difesa nazionale, applicare, se al di fuori della viabilità, misure più restrittive agli autoveicoli.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

ART. 8.

1. I comuni possono deliberare, in conformità dei criteri di cui all'articolo 4 del citato testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dagli articoli 11 e 15 della legge 24 marzo 1989, n. 122, l'istituzione di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle auto-caravans.

8. 1.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Raccomando l'approvazione del mio emendamento, che recepisce una condizione espressamente posta dal parere della I Commissione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 8. 1 del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 8, accettato dal Governo.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 9.

1. Nell'ipotesi di cui al comma 2 dell'articolo 8, l'ente locale, limitatamente ai parcheggi a pagamento, fissa la tariffa per le auto-caravans con la maggiorazione del 50 per cento rispetto alla tariffa cui sono assoggettate le autovetture nei parcheggi della zona.

(È approvato).

La proposta di legge sarà immediatamente votata per appello nominale.

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Fausti: « Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans » (1456):

Presenti e votanti 31
Maggioranza 16

Hanno votato sì 31
Hanno votato no 0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Angelini Giordano, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Canne-longa, Cardinale, Castrucci, Chella, Ciancio, Ciocci, Corsi, D'Amato, Fagni, Faraguti, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Malvestio, Mangiapane, Matteoli, Matulli, Mensurati, Menziatti, Petrocelli, Piredda, Ridi, Ronzani, Savio e Testa Antonio.

Discussione della proposta di legge Lobianco ed altri; Barzanti ed altri; senatori Micolini ed altri; Scivoletto ed altri; Casadei Lucchi ed altri: Norme sulla circolazione delle trattrici agricole (Approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (97-2785-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lobianco, Andreoni, Bruni Francesco Giuseppe, Campagnoli, Contu, Cristofori, Lattanzio, Pellizzari, Rabino, Ricciuti, Rinaldi, Tealdi, Urso, Zambon, Zarro, Zuech, Barzanti, Toma, Binelli, Stefanini, Montecchi, Felissari, Brescia, Lavorato, Nardone, Civita, Poli; dei senatori Micolini, Saporito, Carlotto, Citaristi, Ferrari-Aggradi, Mora, Vercesi, Chimenti; Scivoletto, Cascia, Casadei Lucchi, Lops, Margheriti, Tripodi, Baiardi; Casadei Lucchi, Cascia, Senesi, Lops, Margheriti, Scivoletto e Tripodi: « Norme sulla circolazione delle trattrici

agricole », già approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera nella seduta del 23 maggio 1990 e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 ottobre 1990.

Sulle modifiche introdotte dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Corsi.

CESARE CURSI, *Relatore*. Il Senato ha modificato il testo già approvato dalla nostra Commissione introducendovi per altro modifiche esclusivamente formali.

In particolare, si è scelto di inserire nel corpo del codice della strada la nuova disciplina sulla circolazione delle trattrici agricole, facendone oggetto di un articolo 69-ter, di nuova istituzione, del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959. A tal fine, gli articoli 2, 3, 4 e 5 della proposta di legge sono stati soppressi per trasferirne il contenuto nella suddetta norma.

Inoltre, il Senato ha modificato, tra l'altro, il comma 2 dell'articolo 1 prevedendo che la materia relativa ai pannelli da applicare sulle macchine agricole sia disciplinata con riferimento ad un decreto del ministro dei trasporti.

In conclusione, auspico una sollecita approvazione della proposta di legge in discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

Da parte mia, desidero sottolineare la necessità che, in occasione della discussione del disegno di legge di delega per la riforma del codice della strada, un'apposita direttiva impegni il Governo ad inserire nel nuovo codice la disciplina sulle trattrici agricole oggetto della proposta di legge in esame. In caso contrario, le norme contenute in quest'ultima verrebbero a cadere con l'approvazione del nuovo codice della strada.

GIORDANO ANGELINI. Mi associo alle considerazioni del presidente circa la necessità di recepire, nel nuovo codice

della strada, le norme oggetto della proposta di legge in discussione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

ART. 1.

1. Le trattrici agricole, per circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato in posizione laterale, anteriore o posteriore, devono rispondere alle seguenti caratteristiche tecniche:

a) la lunghezza complessiva dell'insieme trattrice-attrezzo non deve superare il doppio di quella della trattrice isolata non zavorrata, fermo restando l'obbligo di iscrizione nella sagoma limite fissata dagli articoli 32 e 69 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito, il primo, dall'articolo 5 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, e come sostituito, il secondo, dall'articolo 9 della stessa legge n. 38 del 1982 e successivamente modificato dall'articolo 1 della legge 16 ottobre 1984, n. 719;

b) la massa complessiva dell'attrezzo o degli attrezzi portati non deve superare il 30 per cento di quella della trattrice isolata e non zavorrata, con un massimo del 10 per cento per la massa gravante sull'asse di guida, nei limiti delle masse fissate dall'articolo 69 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, e successive modificazioni;

c) quali che siano le condizioni di carico della trattrice, la massa trasmessa sulla strada dall'asse di guida in condizioni statiche non deve essere inferiore al 20 per cento di quella della trattrice stessa in ordine di marcia;

d) il bloccaggio tridirezionale degli attacchi di supporto degli attrezzi impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto alla trattrice.

2. È fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 1.

1. Dopo l'articolo 69-bis del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dall'articolo 2 della legge 16 ottobre 1984, n. 719, è inserito il seguente:

« **ART. 69-ter.** - (*Circolazione delle trattrici agricole*). - 1. Le trattrici agricole per circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato in posizione laterale, anteriore o posteriore, devono rispondere alle seguenti caratteristiche tecniche:

a) la lunghezza complessiva dell'insieme trattrice-attrezzo non deve superare il doppio di quella della trattrice isolata non zavorrata, fermo restando l'obbligo di iscrizione nella sagoma fissata dagli articoli 32 e 69;

b) la massa complessiva dell'attrezzo o degli attrezzi portati non deve superare il 30 per cento di quella della trattrice isolata e non zavorrata nei limiti delle masse fissate dall'articolo 69;

c) quali che siano le condizioni di carico della trattrice, la massa trasmessa sulla strada dall'asse di guida in condizioni statiche non deve essere inferiore al 20 per cento di quella della trattrice stessa in ordine di marcia;

d) il bloccaggio tridirezionale degli attacchi di supporto degli attrezzi deve

impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto alla trattrice;

e) le attrezzature semiportate agganciate all'attacco a tre punti posteriore della trattrice agricola debbono essere equipaggiate con una o più ruote liberamente orientabili intorno ad un asse verticale rispetto al piano di appoggio, ovvero essere munite di dispositivi atti a consentire la corretta iscrizione in curva del complesso trattrice-attrezzo.

2. Gli ingombri a sbalzo derivanti da attrezzature portate o semiportate devono essere dotati di pannelli retroriflettenti e fluorescenti con le caratteristiche colorimetriche e fotometriche di cui al decreto del Ministro dei trasporti 30 giugno 1988, n. 388.

3. Qualora gli ingombri costituiti da attrezzi portati o semiportati occultino la visibilità dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione della trattrice, questi devono essere ripetuti secondo quanto disposto dal regolamento, ovvero dalle prescrizioni dell'allegato 12 al decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1981, n. 212.

4. Le trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato ancorché rientranti nei limiti di sagoma di cui al comma 1, devono essere equipaggiate con il dispositivo a luce lampeggiante gialla previsto dal quinto comma dell'articolo 76.

5. Le trattrici agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato che non rientrano nei limiti stabiliti nel comma 1 sono considerate macchine agricole eccezionali e si applicano ad esse le norme di cui all'articolo 69-bis.

6. Chiunque viola la disposizione di cui al comma 5 è punito ai sensi dell'articolo 69.

7. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centomila a lire quattrocentomila ».

2. Le dimensioni dei pannelli di cui al comma 2 dell'articolo 69-ter del citato

testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dal comma 1 del presente articolo, nonché le relative modalità di applicazione e i tempi di attuazione saranno definiti con apposito decreto del Ministro dei trasporti da emanare, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. All'articolo 70 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è premesso il seguente comma:

« Alle trattrici equipaggiate in posizione anteriore con attrezzature di tipo portato semiportato è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura ».

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo della VIII Commissione permanente del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

ART. 2.

1. Gli ingombri a sbalzo derivanti da attrezzature portate o semiportate devono essere segnalati con materiali autoadesivi fluorescenti e retroriflettenti o con appositi pannelli con le suddette caratteristiche fissabili all'ingombro. Le caratteristiche e le dimensioni minime dei pannelli di cui alla presente legge, nonché di quelli previsti dall'articolo 69-bis del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, introdotto dall'articolo 2 della citata legge n. 719 del 1984, sono stabiliti in tabelle di normalizzazione approvate dal Ministro dei trasporti, ai sensi dell'articolo 462 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. E fatto divieto di circolazione alle trattrici agricole sprovviste di tali dispositivi di segnalamento.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha soppresso. Poiché nessuno ne chiede il ripristino, si intende accolta la soppressione apportata dalla VIII Commissione permanente del Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

ART. 3.

1. Qualora gli ingombri costituiti da attrezzi portati o semiportati occultino la visibilità dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione della trattrice, questi devono essere ripetuti secondo quanto disposto dall'articolo 235 del citato regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 420 del 1959, come sostituito dal decreto del Presidente della Repubblica 2 gennaio 1975, n. 58, ovvero dalle prescrizioni dell'allegato 1 al decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1981, n. 212.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha soppresso. Poiché nessuno ne chiede il ripristino, si intende accolta la soppressione apportata dalla VIII Commissione permanente del Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 4 nel seguente testo:

ART. 4.

1. Le trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato ancorché rientranti nei limiti di sagoma di cui all'articolo 1, devono essere equipaggiate con il dispositivo a luce lampeggiante gialla previsto dal quinto comma dell'articolo 76 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, come sostituito dall'articolo 10 della citata legge n. 38 del 1982.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha soppresso. Poiché nessuno ne chiede il ripristino, si intende accolta la soppressione apportata dalla VIII Commissione permanente del Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 5 nel seguente testo:

ART. 5.

1. Le trattrici agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato che non rientrano nei limiti precisati all'articolo 1, vengono considerate macchine agricole eccezionali. Ad esse, in materia di circolazione, si applica quanto disposto dalla citata legge n. 719 del 1984.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha soppresso. Poiché nessuno ne chiede il ripristino, si intende accolta la soppressione apportata dalla VIII Commissione permanente del Senato.

La proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Lobianco ed altri; Barzanti ed altri; senatori Micolini ed altri; Scivoletto ed altri; Casadei Lucchi ed altri: « Norme sulla circolazione delle trattrici agricole » *(Approvata dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato):*

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Hanno votato sì	29
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Angelini Giordano, Baghino, Barbalace, Biafora, Cannelonga, Chella, Ciancio, Ciocci, Corsi, D'Amato, Fagni, Faraguti, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Matteoli, Matulli, Mensurati, Menzietti, Petrocchi, Piredda, Ridi, Ronzani, Sanza, Savio e Testa Antonio.

Seguito della discussione della proposta di legge senatori Senesi ed altri: Concorso dello Stato agli oneri sostenuti dagli enti locali per l'accensione di mutui per la costruzione di sistemi ferroviari passanti (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4970).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Senesi ed altri: « Concorso dello Stato agli oneri sostenuti dagli enti locali per l'accensione di mutui per la costruzione di sistemi ferroviari passanti », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 13 luglio 1990.

Ricordo che nella seduta del 26 settembre scorso il relatore Ottaviano Colzi ha svolto la relazione, dopo di che la Commissione stessa ha deciso di sollecitare i prescritti pareri.

Poiché il deputato Colzi è momentaneamente impossibilitato ad intervenire e data l'urgenza di approvare definitivamente il provvedimento, lo sostituirò io stesso nell'odierna seduta.

Comunico che sono pervenuti i prescritti pareri dalle competenti Commissioni.

In particolare, dalla I Commissione affari costituzionali è pervenuto il seguente:

« PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione: si invita la Commissione di merito, in relazione all'articolo 1, comma 1, a chiarire l'esatta

portata dell'espressione "già impegnati", riferita ai comuni che hanno titolo per accedere ai mutui ».

Dalla V Commissione bilancio è pervenuto invece il seguente:

« PARERE FAVOREVOLE,

a condizione che all'articolo 1, comma 1, le parole "per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992" siano sostituite con le parole "per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993" e che il comma 4 sia sostituito dal seguente: "All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 36 miliardi per l'anno 1991, lire 72 miliardi per l'anno 1992 e lire 108 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali per la costruzione di sistemi ferroviari passanti (rate ammortamento mutui)" ».

Passiamo all'esame dell'articolo unico, nel testo approvato dal Senato. Ne do lettura:

ART. 1.

1. I comuni già impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti sono autorizzati ad assumere mutui, di durata quindicennale, fino alla concorrenza di lire 300 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992, da destinare al parziale finanziamento delle opere.

2. Con decreto del Ministro del tesoro è stabilita la misura del concorso statale nell'ammortamento dei mutui di cui al comma 1, entro il limite massimo di dodici punti percentuali. Il contributo è disposto in misura costante per tutto il periodo di ammortamento ed è commisurato al capitale iniziale mutuato.

3. I mutui sono assunti dai comuni anche per il finanziamento della quota di spesa posta a carico delle rispettive regioni, in conformità di accordi risultanti da apposite, convenzioni.

4. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 36 miliardi per l'anno 1990, lire 72 miliardi per l'anno 1991 e lire 108 miliardi per l'anno 1992 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1990-1992 al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti ».

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

Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

Al comma 1, sostituire le parole per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992 con le seguenti per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993.

1. 1.

Sostituire il comma 4 con il seguente:

4. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 36 miliardi per l'anno 1991, lire 72 miliardi per l'anno 1992 e lire 108 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali per la costruzione di sistemi ferroviari passanti (rate ammortamento mutui) ».

1. 2.

Ricordo che tali emendamenti sono volti a recepire il parere espresso dalla V Commissione.

Pongo in votazione l'emendamento 1. 1 del relatore, accettato dal Governo.
(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 1.2 del relatore, accettato dal Governo.
(È approvato).

Poiché il provvedimento consta di un unico articolo, sarà direttamente votato per appello nominale.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIORDANO ANGELINI. Esprimo la soddisfazione del gruppo comunista per il ripristino, nel disegno di legge finanziaria approvato dalla Camera dei deputati, dell'accantonamento del fondo speciale a copertura della proposta di legge oggi in discussione. Questo intervento consente, a città di grande importanza nel nostro paese, di completare gli investimenti già avviati nel settore dei passanti ferroviari, tesi ad agevolare la mobilità nelle aree urbane.

Il trasporto su ferro è, infatti, uno dei settori sui quali insistere per risolvere i problemi delle grandi città.

Per tali motivi il gruppo comunista voterà a favore.

CARLO D'AMATO. Preannuncio il voto favorevole del gruppo socialista sul provvedimento in esame che, come è già stato sottolineato, tende a sbloccare una serie di importanti interventi che segnavano il passo per la mancanza di adeguate risorse finanziarie.

In secondo luogo, il provvedimento in discussione consente di incentivare, nelle aree urbane, il trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma. Questo, infatti, è l'unico modo possibile per alleviare la morsa del traffico.

ALTERO MATTEOLI. Pur rendendoci conto che il provvedimento al nostro

esame va incontro all'esigenza di realizzare strutture necessarie per le aree urbane, riteniamo che esso avrebbe dovuto essere inserito nel quadro di una ristrutturazione complessiva del settore ferroviario. Siamo, infatti, contrari in via di principio a qualsiasi intervento disorganico, attuato al di fuori di un quadro.

Sulla base di tali considerazioni, preannuncio l'astensione del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale sul provvedimento in esame.

CESARE CURSI. Ritengo che vadano accolte le sollecitazioni del Governo in ordine all'esigenza di garantire un adeguato sostegno finanziario agli enti locali impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti.

Preannuncio, pertanto, il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana.

PRESIDENTE. Preannuncio il mio voto favorevole sul provvedimento in esame.

Desidero, tuttavia, precisare che, ai fini della sua applicazione, per sistemi ferroviari passanti dovranno intendersi non solo quelli connessi a stazioni di testata, ma, ove sussista l'opportunità di un sistema passante, anche quelli collegati a stazioni non di testata.

Ritengo che questa sia l'interpretazione corretta da dare al provvedimento in esame: infatti, esso deve essere applicato in tutte le situazioni in cui si ponga l'esigenza di attuare un sistema ferroviario passante.

Chiedo al rappresentante del Governo di esprimere una sua valutazione in ordine a tale interpretazione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Condivido l'interpretazione data dal presidente all'espressione « sistema ferroviario passante ».

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico, il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori Senesi ed altri: « Concorso dello Stato agli oneri sostenuti dagli enti locali per l'accensione di mutui per la costruzione di sistemi ferroviari passanti » *(Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (4970):

Presenti	33
Votanti	31
Astenuti	2
Maggioranza	16
Hanno votato sì	31
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Angelini Giordano, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Canne-longa, Chella, Ciancio, Ciocci, Corsi, D'Amato, Fagni, Faraguti, Garavini, Lamorte, La Penna, Leone, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Malvestio, Mangiapane, Matulli, Mensurati, Menzietti, Petrocelli, Piredda, Ridi, Ronzani, Sanza, Savio e Testa Antonio.

Si sono astenuti: Baghino e Matteoli.

Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (5046).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del dise-

gno di legge: « Rifornimento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale ».

Ricordo che nella seduta del 30 ottobre scorso l'onorevole Lucchesi ha svolto la relazione sul provvedimento.

Desidero, altresì, far presente che le risorse stanziare dal disegno di legge con riferimento al 1990 rischiano di andare in economia ove esso non sia approvato entro la fine di quest'anno. Propongo, pertanto, iniziare e di concludere oggi la discussione sulle linee generali, onde acquisire al più presto il prescritto parere della Commissione bilancio.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Ricordo ai colleghi che abbiamo svolto tutte le audizioni programmate con i rappresentanti degli organismi maggiormente interessati al provvedimento in esame, traendone una serie di utili informazioni.

Si pone, a questo punto, l'esigenza di pervenire, almeno presso la Camera, all'approvazione del provvedimento entro al fine di quest'anno. Ritengo, quindi, opportuno concludere nella seduta odierna la discussione sulle linee generali.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MARIO CHELLA. Signor presidente, signor ministro, noi siamo dell'avviso, come dicevo all'inizio della seduta chiedendo conto d'ordine del giorno che ci era stato presentato, che i 490 miliardi accantonati dal 1990 debbano essere utilizzati; e ciò può avvenire soltanto se almeno un ramo del parlamento approva il disegno di legge entro l'anno. Rivolgo però un invito, in particolare al ministro, oltre che ai colleghi della maggioranza: dobbiamo anche cercare di evitare di mettere sempre l'opposizione nella condizione di sentirsi ricattata sui tempi. Siamo ormai nel mese di dicembre, sotto le ferie natalizie, e quindi è chiaro che abbiamo di fronte a noi una settimana o

poco più di tempo per potere approvare un disegno di legge o consentire che si approvi il provvedimento in sede legislativa.

Non so se il ministro ricorda la vicenda della legge n. 234, che si svolse in una situazione ancora peggiore. Dati i gravi ritardi che si registravano nell'applicazione della VI direttiva e data la responsabilità del Governo, fummo posti nelle condizioni di approvare la legge in piena crisi di Governo, perché ne andava di mezzo la situazione dei cantieri, della flotta e dell'armamento. Questi metodi, colleghi della maggioranza sono inaccettabili.

Comunque da parte nostra vi è tutta la volontà di arrivare a definire la questione entro il 31 dicembre. Naturalmente noi porremo delle questioni non dico pretendendo, ma desiderando che vengano esaminate con la dovuta attenzione anche perché ci sembrano questioni che hanno una loro profonda verità e validità. Per spiegare quali sono queste questioni, mi rifaccio rapidamente sia ai problemi della cantieristica, sia a quelli dell'industria armatoriale.

Con la VI direttiva la domanda di naviglio è molto aumentata, ma non tanto in conseguenza di tale direttiva, quanto perché a livello internazionale gli scenari si sono modificati rispetto a quelli che erano dieci e anche cinque anni fa. I traffici marittimi, infatti, sono andati riprendendosi, pur con alcune incertezze, nel 1988, quando sono aumentati del 6 per cento rispetto all'anno precedente; nel 1989 vi è stato un aumento in tonnellate del 5,5 per cento. Dunque, il trend continua nella sua positività. Vi è stato anche un aumento degli ordini, per cui oggi la capacità produttiva dei cantieri a livello internazionale è vicina alla saturazione. Mentre nel 1987 la produzione è stata pari a circa 9 milioni e mezzo di tonnellate, nel 1988 vi sono state ordinazioni che hanno determinato un incremento del 47 per cento rispetto al 1986, quindi nei cantieri vi è una forte spinta all'aumento della capacità produttiva.

Ieri i rappresentanti di Fincantieri, mentendo, hanno dichiarato che la situazione permane grave da questo punto di vista. Questo non è assolutamente vero!

La situazione della cantieristica mondiale è fortemente migliorata e la domanda è notevolmente aumentata. È una domanda non tanto di accrescimento della flotta mondiale, quanto soprattutto, per il 90 per cento, di rinnovo del naviglio. Che la domanda sia fortemente crescita è un dato di fatto assodato, così come è assodato gli studi espletati dai giapponesi, ma anche dall'associazione dei cantieristi europei (UES) hanno stabilito che il *trend* nel decennio è positivo.

La negatività sta semmai nel fatto che la concorrenza a livello mondiale è aumentata, che i cantieri del Sud-Est asiatico continuano ad essere più competitivi dei nostri, che il migliore cantiere europeo ha un differenziale del 14,5 per cento rispetto alla produttività media dei cantieri del sud-est asiatico. Allora il problema è di produttività soprattutto per i nostri cantieri.

Il ministro, insieme ad altri, si è battuto alla CEE perché passasse la VI direttiva secondo la linea che tutti abbiamo auspicato, cioè tre anni di ulteriori aiuti ed di un tetto di contributi che non scendesse troppo rispetto alle richieste di alcuni paesi. Il fatto pietoso è che i tre anni li abbiamo conquistati, sappiamo però che il tetto degli aiuti è in costante discesa. Nel 1993 si vedrà quello che succederà a livello di mercato mondiale, ma il tetto non sarà più del 16 per cento, forse sarà del 5-10 per cento.

Fincantieri sta facendo i conti con questa realtà: forse dirà che questa situazione concerne l'IRI ed il ministro delle partecipazioni statali. Su questo, in parte, ha ragione, perché il ministero della marina mercantile eroga soltanto fondi. Questi contributi della VI direttiva — è quanto stiamo discutendo con questo disegno di legge — debbono servire a far sì che Fincantieri raggiunga quei livelli di produttività che sono necessari per essere competitiva sul mercato anche dopo il

1993. La prima questione che poniamo e che in qualche modo deve poter entrare nel meccanismo della legge riguarda il fatto se i contributi debbano essere finalizzati a questo obiettivo oppure no; altrimenti, continueremo ad erogare contributi che avranno caratteristiche assistenziali e che provocheranno, fra tre o quattro anni, un disastro totale della cantieristica italiana.

Occorre fare dei bilanci. Ieri ho citato qualche dato contenuto nel bilancio del 1989 di Fincantieri, che è pauroso. Non solo ha un passivo di 254 miliardi, ma anche una perdita operativa di 567 miliardi su un fatturato di 1.700 miliardi. Rispetto allo scorso anno il risultato di esercizio è quasi raddoppiato perché nel 1988 esso era passivo di 254 miliardi, nel 1987 di 89 miliardi. Di anno in anno si sta più che raddoppiando il passivo. Lo stesso vale per il reddito operativo che, ripeto, è diventato perdita operativa: nel 1987 quest'ultima era di 85 miliardi, nel 1988 di 271 miliardi, nel 1989 di 567 miliardi. I dati che ho esposto stanno a significare che Fincantieri più fattura, più perde. Quindi, conviene che chiuda e che lo Stato mantenga i 20 mila operai senza ripianare alcun bilancio. Questa è la cruda realtà. Infatti, la Fincantieri continua ad accusare perdite a causa della sua produttività estremamente bassa.

Essa, inoltre, è afflitta da due gravissimi problemi, che si possono identificare sostanzialmente nei servizi esterni e nel costo delle materie prime, troppo alto rispetto al fatturato. Spesso, infatti, si procede ad acquisti di progetti e materiali ormai superati, che tuttavia pesano in misura rilevante sui bilanci.

Inoltre, la cantieristica italiana risente di una rigidità che non si registra neppure in Unione Sovietica e dalla quale derivano enormi perdite. Sarebbe necessario, invece, applicare criteri di maggiore flessibilità operativa all'interno dei cantieri, se veramente si volesse porre fine all'attuale disastro. Infatti, i contributi dovrebbero essere finalizzati (come avviene negli altri paesi europei) al raggiungimento di livelli di produttività tali

da consentire alle società armatoriali di organizzarsi in modo da poter successivamente rinunciare ai contributi stessi. Ritengo che nel provvedimento in esame dovrebbero essere inserite clausole finalizzate al raggiungimento di tale obiettivo.

Al riguardo, sarebbe forse opportuno vincolare la concessione dei contributi alla predisposizione di un rendiconto annuale o semestrale da presentare al Parlamento. In caso contrario, diventremmo corresponsabili dell'erogazione di centinaia di miliardi alla Fincantieri e ad altre aziende private (anche se queste ultime ne riceverebbero certamente di meno, dal momento che la Fincantieri è la principale industria del settore) senza assicurare il raggiungimento di un risultato accettabile.

Saremmo corresponsabili, in sostanza, del disastro finale della Fincantieri. La mia parte politica, invece, non intende assumersi tale responsabilità. Chiediamo, pertanto, che la stessa Fincantieri predisponga un piano di ristrutturazione che sia veramente credibile e non elaborato esclusivamente per prendere in giro i sindacati e soprattutto il Parlamento.

L'altra importante questione su cui intendo soffermarmi è quella connessa agli armatori, i quali, a livello europeo, usufruiscono di contributi ed agevolazioni di vario genere, tra cui i crediti OCSE.

È necessario, pertanto, porre gli armatori italiani su un livello di parità rispetto a quelli europei, pur senza dimenticare i problemi esistenti. In proposito, da un'analisi della nostra struttura armatoriale si traggono dati che dovrebbero indurci a riflettere: infatti, a fronte di una cifra di circa mille navi oltre le 100 tonnellate, vi sono più di 600 imprese di armamento. Se, invece, si considerano gli armatori che dispongano di almeno una nave di 4500 tonnellate, il numero degli operatori diminuisce sensibilmente. Tale cifra si riduce ancora se si prendono in considerazione i raggruppamenti armatoriali che possiedono una flotta di almeno 50 mila tonnellate. Questi raggruppamenti, infatti, sono 27, nell'ambito dei

quali gli operatori pubblici detengono quasi un terzo del tonnellaggio complessivo.

Siamo in presenza — lo ripeto — di 27 gruppi, ognuno dei quali è suddiviso in sottogruppi. In tal modo, infatti, anche se una singola impresa fallisse, le altre potrebbero sopravvivere.

Tuttavia, se si prendono in considerazione i 27 gruppi ai quali ho fatto riferimento, si può constatare che neanche uno è presente in maniera significativa sul mercato internazionale del trasporto delle merci. Nessuno di loro, infatti, rientra tra le prime venti compagnie che detengono circa il 70 per cento del mercato mondiale.

Si pongono, quindi, per i nostri armatori, problemi di competitività. Non è possibile, innanzitutto, che essi continuino ad operare in una sorta di « nicchie protette » come, per esempio, il cabotaggio nazionale. Si tratta, infatti, di protezioni che verranno meno con l'instaurarsi del mercato unico europeo. È necessario, pertanto, consentire alle nostre imprese armatoriali di raggiungere accettabili livelli di competitività, al fine di superare l'attuale situazione in cui la presenza della nostra flotta di bandiera sui mercati internazionali è praticamente irrilevante. Basti pensare, come ho già avuto modo di sottolineare, che nessuna compagnia italiana fa parte dei primi venti gruppi internazionali. Inoltre, la stessa flotta di bandiera nazionale contribuisce soltanto per il 20 per cento al traffico che transita nei porti italiani. La situazione è resa ancor più grave dal pesante *deficit* nella bilancia dei pagamenti in ordine a tale settore.

Al riguardo, è necessario che i contributi agli armatori, finalizzati all'acquisto di nuove navi o alla trasformazione di unità già possedute, siano concessi soltanto sulla base della presentazione di un piano di sviluppo in cui vengano indicati gli obiettivi che l'armatore si propone di conseguire mediante l'acquisto o la ristrutturazione di una nave, in modo tale che lo Stato sappia che il contributo concesso è finalizzato al raggiungimento

di determinati obiettivi in termini di occupazione e di sviluppo del trasporto di cabotaggio.

Credo che ci si debba porre questo problema e dare una risposta positiva. A nostro giudizio è necessario che gli armatori presentino un piano, non solo una domanda di contributo, in maniera che si possa conoscere la finalizzazione del contributo stesso. È il minimo che dobbiamo chiedere, altrimenti si rischia una dispersione di denaro che non comporterà miglioramenti, ragionando in termini di sviluppo economico della nazione, perché la flotta di bandiera non importerà o non esporterà mai più del venti per cento delle nostre merci; il commercio continuerà ad essere nelle mani delle venti grandi compagnie mondiali. È necessario quindi che gli armatori almeno presentino questi piani.

Si può fare qualcosa di più? Credo di sì, perché è possibile finalizzare i contributi al raggiungimento di certe soglie di efficienza, di occupazione, di tonnellaggio, che rendano maggiormente significativa la presenza dell'armamento di bandiera privato e pubblico sui mercati nazionali delle merci. È possibile anche finalizzare i contributi ad eventuali fusioni e concentrazioni. Non vogliamo favorire ancora di più gli armatori, ma pensiamo che anche i piccoli armatori debbano essere posti nelle condizioni di raggiungere i più elevati livelli di efficienza e di competitività: questo può essere favorito se si riuniscono, si fondono, si consorziano. A mio avviso, è possibile erogare a ciò contributi finalizzati. Mi fermo qui. Mi pare di aver posto alcune questioni, che riteniamo decisive anche in merito al nostro comportamento nei confronti del provvedimento, perché riteniamo che continuare a dare contributi in questo modo, senza alcuna finalizzazione, non comporti giovamento a favore dell'industria cantieristica nazionale, che si avvia verso il disastro. Infatti gli armatori, nonostante i contributi dello Stato, non riescono a raggiungere la competitività necessaria per stare sul nuovo mercato comune europeo. Questi sono i problemi che

poniamo. Invitiamo le forze politiche, in particolar modo il Governo e il presidente della Commissione, a riflettere e a darci risposte positive. Ci pare che non siano questioni di parte, ma di grande rilievo nazionale, come le vogliamo intendere. D'altro canto con questi intendimenti noi le abbiamo presentate.

SILVANO RIDI. Volevo riprendere molto brevemente il ragionamento dal punto in cui l'ha lasciato il collega Chella, per dare ad esso un esito concreto. Non è la prima volta, ma anche in questa circostanza sosteniamo l'esigenza che i contributi o il sostegno, sia alla cantieristica, sia all'armamento siano mirati a progetti di ristrutturazione, che siano in grado nel tempo di mettere sia i cantieri, sia la flotta, in condizioni di competitività con gli altri cantieri europei e con la flotta europea. È la terza volta in sei anni che affrontiamo questo discorso; è la terza volta che dobbiamo registrare una sorta di sordità e di continuità nelle risposte, perché ancora una volta il Governo predispone gli strumenti con i quali si pone unicamente l'obiettivo di continuare nell'erogazione dei contributi, quasi che il problema fosse quello di sostenere e di assistere lo *statu quo*.

Questo non è possibile. Se volete portare avanti questa operazione di subsidio dello *statu quo* occorre dare a questa discussione la dignità dell'Aula e non della Commissione. È vero — e di questo debbo dare atto — che la nostra insistenza nell'erogare contributi a fronte di progetti e di piani di reindustrializzazione ha fatto in modo che Fincantieri ci presentasse e illustrasse un piano di ristrutturazione, anche se la stessa cosa non è avvenuta da parte dell'armamento privato. Abbiamo preso atto nel corso delle audizioni che esiste un piano di ristrutturazione di Fincantieri, al quale volevamo che fossero finalizzati i contributi. Si tratta di un piano che ha portato ad una riduzione non solo della potenzialità produttiva installata, ma anche del numero degli addetti in termini di 6-7 mila unità. La nostra parte politica non si

è scandalizzata perché Fincantieri ha finalizzato il contributo dello Stato ad un progetto di reindustrializzazione che fa « dimagrire » fortemente l'organico. Ci siamo scandalizzati perché a questa ipotesi di dimagrimento dell'organico non corrispondeva l'accollo della proposta (che a Fincantieri ha rivolto la nostra parte politica) relativa al prepensionamento.

Abbiamo ascoltato nuovamente il presidente, il quale ha riconosciuto che senza prepensionamento il piano di ristrutturazione non si gestisce. Allora, rimane il problema di completare il disegno di reindustrializzazione e di ristrutturazione in tutti i suoi aspetti, compreso quello.

Rimane irrisolto anche il problema relativo all'armamento privato, che si ostina a presentare continuamente le proprie richieste, non tenendo conto degli sconti importanti che in questo frattempo sono stati effettuati da questa Commissione. Quando si è trattato, infatti, di discutere delle tabelle di armamento, signor presidente, abbiamo effettuato il taglio richiesto; quando si è trattato di discutere dell'ingresso dei marittimi del cosiddetto Terzo mondo, anche qui alcune possibilità sono state offerte alla marinaia nazionale. A fronte di tutto questo sostegno pubblico, a Torre del Greco siamo ugualmente al caos.

Anche questo voglio dire in maniera sotterranea. Certi processi di ristrutturazione sono venuti avanti, ma non nell'ambito di un piano. Abbiamo sostenuto per anni che la vecchia e patriarcale famiglia armatoriale ormai appartiene al passato, poiché sono subentrate le grandi compagnie. Si deve procedere verso un processo, come ricordava Chella, di *joint ventures*, di consorzi, di internazionalizzazione, o se volete, anche di *joint ventures* tra pubblico e privato, perché non regge più la patriarcale famiglia armatoriale. Se ne debbono rendere conto tutti. Lo Stato non può più pagare miliardi per un assetto che rimane fermo ai tempi di « Pappagone », non tenendo conto dei processi che coinvolgono centri di raccolta e di distribuzione delle merci.

L'armamento italiano, infatti, non risulta in grado di adeguarsi a questa logica sistemistica. Pertanto, se lo Stato continuerà a sprecare consistenti risorse, impiegandole in attività non idonee a generare innovazione e salti di qualità, non potremo far altro che confermare le nostre perplessità rispetto alle iniziative proposte. In particolare, se il Governo e la maggioranza sono dell'avviso di continuare a procedere su questa strada e se ogni anno, in prossimità del Natale o del Ferragosto, continueremo a trovarci di fronte ai soliti ricatti, a mio avviso il problema andrebbe più opportunamente affrontato in Assemblea, non certo in questa sede.

Da parte nostra, abbiamo dimostrato in numerose occasioni di essere disponibili a gesti di buona volontà. Se, tuttavia, da parte della maggioranza si avverte l'esigenza di creare le condizioni perché il Parlamento approvi il provvedimento in esame prima della fine dell'anno, nulla impedisce che vi assumiate le vostre responsabilità ricorrendo ad un decreto-legge, perché per parte nostra non intendiamo assolutamente assumerci oneri che non riteniamo di poter condividere. Non avremmo alcuna difficoltà, tuttavia, ad offrire il nostro sostegno nell'ipotesi in cui gli stanziamenti fossero finalizzati a favorire un salto di qualità nel settore e ad avviare progetti di riqualificazione, anche se questi ultimi comportassero effetti negativi sui livelli occupazionali.

In definitiva, se è vostra intenzione destinare al « nulla » il rifinanziamento della legge n. 234 del 1989, la discussione andrebbe più opportunamente trasferita in Assemblea, in maniera tale che nessuno — come è accaduto in passato — possa ironizzare sulla nostra attività. Ricordo, infatti, che qualcuno ha sostenuto che la nostra non sarebbe una Commissione parlamentare, quanto, piuttosto, un luogo di contrattazione...

PRESIDENTE. Onorevole Ridi, non mi risulta che qualcuno abbia formulato la valutazione da lei richiamata.

SILVANO RIDI. Signor presidente, si tratta di un giudizio del presidente della Commissione affari costituzionali, formulato nel momento in cui approvammo una legge, da lui impugnata...

PRESIDENTE. Onorevole Ridi, la prego di fornirmi particolari al riguardo, perché nella mia qualità di presidente della Commissione trasporti intendo assumere precise iniziative.

SILVANO RIDI. Signor presidente, l'episodio al quale mi sono riferito risale alla passata legislatura, ed io ho inteso richiamarlo perché non vorrei che si riproducessero situazioni analoghe.

CESCO GIULIO BAGHINO. La *ratio* del disegno di legge in esame è giustificata dalla constatazione dell'insufficienza dei finanziamenti originariamente destinati alla flotta ed ai cantieri italiani. Ricordo a noi stessi come, nel momento in cui furono previsti i finanziamenti in virtù della legge n. 234 del 1989, fummo costretti a sottrarre 1.163 miliardi ai fini dell'attuazione della V direttiva comunitaria in materia di cantieristica. Successivamente, anche rispetto alla VI direttiva, i finanziamenti previsti sono risultati insufficienti ed inadeguati. Se ci limitassimo a tale constatazione, dovremmo riconoscere che il provvedimento in esame introduce un opportuno rifinanziamento della legge n. 234 a copertura di spese già impegnate, sia pure « sulla parola », al fine di far fronte agli impegni assunti con le precedenti leggi intervenute in materia.

Tuttavia, va considerato che rimangono irrisolti taluni problemi sostanziali, tutti riconducibili alla necessità di procedere all'indispensabile ristrutturazione del settore; in particolare, vanno affrontate le questioni concernenti il prepensionamento, assumendo adeguate iniziative al fine di garantire al settore stesso un elevato livello di competitività.

Sotto questo profilo, si avverte l'esigenza di procedere tempestivamente ad una serie di efficaci interventi. Va consi-

derato, infatti, che il provvedimento in esame non risulta certamente idoneo a favorire la ristrutturazione e l'ammodernamento della flotta italiana, nè a garantire ad essa un elevato livello di competitività.

Per tali ragioni, ritengo che l'odierna discussione possa rappresentare un'utile occasione per assumere impegni precisi volti a far sì che i finanziamenti che saranno concessi d'ora in avanti abbiano come obiettivo fondamentale quello della ristrutturazione e dell'ammodernamento della nostra flotta. Ribadisco, infatti, che il provvedimento in esame non appare idoneo alla realizzazione di tale finalità, soprattutto alla luce dell'urgenza di sottoporre a revisione i piani già adottati nel settore.

CARLO D'AMATO. Signor presidente, negli ultimi giorni abbiamo avuto modo di approfondire, attraverso una serie di audizioni (alcune delle quali interessanti e rivelatrici di una situazione della cantieristica e della flotta che indubbiamente dovrebbe stimolare la Commissione ed il Governo a recepire un'esigenza di progettualità complessiva della quale si avverte l'ineludibile necessità), i problemi avvertiti dagli operatori del settore.

Oggi ci troviamo ad avere come interlocutore il ministro della marina mercantile, al quale va dato atto che le responsabilità in materia non sono tutte riconducibili al suo dicastero, ove si consideri che altri ministeri sono coinvolti nella definizione di iniziative idonee a favorire un effettivo potenziamento della nostra flotta.

Mi riferisco, in particolare, alla competenza dei Ministeri delle partecipazioni statali e del lavoro.

Comunque, vorrei far presente ai colleghi comunisti il fatto che ci troviamo di fronte alla necessità di assicurare la copertura finanziaria ad impegni già assunti dagli imprenditori dei settori cantieristico e armatoriale nel quadro di un *trend* mondiale positivo, che avrebbe po-

tuto assicurare al settore armatoriale la possibilità di inserirsi in un generale processo di ripresa.

SILVANO RIDI. L'acquisto di navi vecchie non era un'iniziativa che potesse essere assunta.

CARLO D'AMATO. Comunque, i beneficiari della legge hanno evidenziato l'assenza di una politica di coordinamento da parte del Governo, che ha impedito ai contributi ed agli investimenti pubblici di avviare un autentico processo di sviluppo nel settore cantieristico ed armatoriale. Infatti, sarebbe stato necessario puntare ad un recupero di economicità e di competitività da parte della flotta armatoriale italiana e, nello stesso tempo, perseguire un obiettivo di ristrutturazione e riconversione della stessa per consentire un suo migliore inserimento almeno nel mercato europeo, se non in quello mondiale.

Pur non essendo un grande esperto del settore, ritengo che, tenendo presenti le condizioni di lavoro nei cantieri nazionali, il nostro punto di riferimento possa essere soltanto a livello europeo, anche se sul piano della competitività i cantieri operanti nei paesi dell'Est sono praticamente irraggiungibili da parte nostra a causa delle condizioni di lavoro tipiche di quei paesi.

In sostanza, è sempre mancato e manca tuttora un raccordo che colleghi l'intervento dello Stato ad una concreta ipotesi di sviluppo dell'attività cantieristica. Tutto ciò ha finito inevitabilmente con il ripercuotersi sul costo del naviglio prodotto.

SILVANO RIDI. Con la legge n. 84 abbiamo introdotto un principio in base al quale, per ogni nave vecchia demolita si elargiva un contributo per consentire la costruzione di una nuova unità.

CARLO D'AMATO. Questo è un elemento aggiuntivo che avrebbe dovuto essere preso in considerazione in vista dell'instaurazione di un rapporto coordi-

nato tra la Finmare e la Fincantieri allorché si procedette all'acquisto di cinque navi da un cantiere olandese.

Si tratta di un fatto che ci pone di fronte a degli interrogativi ai quali è necessario rispondere: infatti, è piuttosto difficile giustificare la necessità di ricorrere a commesse esterne di fronte alla mancata attuazione di un progetto di riconversione e ristrutturazione, da cui è conseguita la necessità di porre migliaia di lavoratori in cassa integrazione.

In sostanza, stiamo operando secondo una logica di pura assistenza, che non dipende dalla responsabilità degli armatori i quali probabilmente trovano utile inserirsi in tale meccanismo per acquisire la maggiore quantità possibile di risorse. È auspicabile, pertanto, un salto di qualità che porti al superamento dell'azienda familiare ed alla sua sostituzione con la struttura della grande impresa, la quale rappresenta l'unico riferimento credibile per acquisire concorrenzialità a livello europeo.

A tale riguardo, manca una visione complessiva che sia in grado di attivare le necessarie sinergie. Approfitto, anzi, dell'occasione per sottolineare come continuiamo ad assistere non solo ad una serie di discrasie tra l'operato della Fincantieri e quello della Finmare, ma addirittura (il dato è estremamente emblematico) ad una sorta di concorrenza tra le aziende operanti nello stesso settore. Potrei citare, per esempio, il rapporto tra la Finmare e la Tirrenia: infatti, a causa dell'assenza di un disegno politico complessivo, quest'ultima (a quanto ci risulta) viene « aggredita » dal progetto di sviluppo della Finmare in rapporto al collegamento con la Sicilia, determinando una situazione piuttosto preoccupante.

Ho fatto riferimento ad un esempio non pertinente alla materia oggetto di discussione, non certo per sottrarmi a quello che il gruppo comunista considera un impegno irrinunciabile, ossia l'approvazione del provvedimento in esame, che appare indispensabile per non perdere i finanziamenti previsti. Intendevo, tuttavia, sottolineare la necessità di recuperare

un disegno globale che sia in grado di avviare un adeguato progetto di ammodernamento del settore cantieristico.

Debbo ringraziare il ministro della marina mercantile il quale ci ha comunicati che, ad esempio, il cantiere di Castellammare non avrà problemi fino al 1994, che ci sono iniziative per arrivare a recuperare il cantiere di Livorno, che vi è però un richiesta di commesse che continua a mantenersi nell'emergenza. È un'attività che, se opportunamente correlata con quelle di altri ministeri (come quello del lavoro e delle partecipazioni statali), potrebbe dare risposte molto più soddisfacenti ed arrivare ad un obiettivo che da un lato rivitalizzi l'attività cantieristica, dall'altro dia corpo e sostanza ad un'attività armatoriale che deve essere sostenuta. Fino a che punto e fino a quando si potranno avere delle risposte?

GIORDANO ANGELINI. Vorrei aggiungere due concetti a quelli espressi dai colleghi. Durante la discussione del precedente decreto, il relatore Lucchesi, a fronte di alcune obiezioni che avevamo sollevato, ha rinviato il confronto su questa legge, ritenendo che per alcune di esse esistessero i motivi per riflettere con maggiore attenzione. Alludo alla questione degli acquisti di naviglio all'estero, non tanto per i contratti già firmati, perché non esistono discussioni in proposito, quanto per il fatto che si possano acquistare all'estero con i contributi dello Stato navi di nove anni. Qualcuno mi deve spiegare se questo è un rinnovamento della flotta. Insisto per capire, per chiedere e per confrontarmi con gli altri gruppi, altrimenti riesce difficile lavorare. Fra quattro anni, peraltro, sarà possibile vendere, pur avendo acquistato le navi con il contributo statale. Il problema è se questa normativa vada o meno «aggiustata»; questo è il confronto che vogliamo portare avanti.

PRESIDENTE. Ritengo che occorra fare il punto. Dobbiamo cercare di tradurre il nostro lavoro in strumenti comprensibili, altrimenti restiamo nella sfera

del dibattito. Noi abbiamo un testo sul quale dobbiamo chiedere il parere della Commissione bilancio. Se potessimo esaminare oggi o domani eventuali posizioni che si traducano in norme, sarebbe un modo per inviare il tutto alla Commissione bilancio e ottenere l'espressione del parere. Personalmente ho presentato due emendamenti in cui ho tradotto il mio pensiero. Uno di essi concerne l'articolo 27 e, in particolare, la questione delle navi acquistate all'estero, in ordine alle quali non ho condiviso e compreso le spiegazioni che ci sono state fornite (altri colleghi, ben inteso, possono avere altre posizioni). Non posso accettare che siano stati firmati i contratti prima che si approvi la legge. Capisco che la legge n. 234 ha avuto una storia molto difficile, ma questo non può continuare all'infinito, perché allora potremo fare a meno di legiferare: non abbiamo nessuna autonomia, se tutto quello che dobbiamo decidere è stato già deciso. È anche inutile tenere audizioni per capire, se successivamente non possiamo tradurre in norme quanto acquisiamo.

Sulla questione degli acquisti ho presentato un emendamento. Invito i colleghi a fare altrettanto, oppure a presentare ordini del giorno, che impegnino il Governo a chiedere quei progetti di cui si è fatto cenno. Il Governo dirà se accetta questa posizione, altrimenti restiamo sempre nella fase di discussione e non riusciamo a vedere nel concreto quali siano le nostre posizioni.

È urgente inviare il testo alla Commissione bilancio, poiché, se non ne otteniamo il parere, il provvedimento non può procedere nel suo *iter*.

LUCIANO FARAGUTI. Non vorrei che vi fossero frantendimenti, perché si tratta di una materia di grande delicatezza. Voglio pertanto dare un contributo alla chiarezza e non complicare la situazione. Noi abbiamo approvato la più volte citata legge n. 234 e ora possiamo con qualche amarezza constatare che le cose non procedono nella direzione in cui legiferiamo. I fatti sono molti e la loro ragione

sta anche nella produzione legislativa. Tale produzione deve prevedere interventi, che attivino processi di organizzazione dei fatti industriali nell'ambito dell'azienda.

Ora il Governo ci presenta un disegno di legge di applicazione della VI direttiva. Nella citata legge n. 234 relativa all'acquisto delle navi all'estero abbiamo previsto la possibilità di aprire una « fila ». Questo è un aspetto indubitabile.

MARIO CHELLA. Purtroppo è così! Il gruppo comunista era contrario.

LUCIANO FARAGUTI. Io sto ricostruendo i fatti. Dicevo che abbiamo aperto la possibilità di formare una « fila », stabilendo a questo fine il termine del 31 dicembre 1990. Quando ci è stato comunicato che erano stati firmati i contratti per acquistare le navi all'estero, è stato anche rilevato che ciò era perfettamente in linea con quanto deliberato. Posso avere l'amarezza di non aver previsto la lunghezza della « fila » che si andava a creare, penso però che la buona fede di ogni singolo legislatore (in questo caso, del deputato Faraguti) sia da presumere. Rivolgendomi non al presidente della Commissione, ma al collega Testa, faccio rilevare che non è possibile meravigliarsi dell'avvenuta stipula dei contratti, perché ciò doveva essere fatto tramite gli istituti a cui si ha accesso attraverso la legge n. 234.

Sono fortemente stimolato ad entrare nei problemi di grande spessore ai quali fanno riferimento alcuni interventi, perché percepisco tutta l'insufficienza della risposta e la carenza dell'attuale politica, per il settore, ma per la verità, chi era favorevole o contrario ad alcune scelte, come quella relativa ai contratti, rimane tale; non si può stigmatizzare il fatto che siano stati accesi dei contratti, perché questo è avvenuto per ottemperare alle prescrizioni della legge da noi approvata.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda le osser-

vazioni di carattere generale — in particolare quelle formulate dal gruppo comunista — desidero dichiarare la mia disponibilità ad essere presente in Commissione, nel momento in cui lo riterrete opportuno, insieme ad altri colleghi di Governo, al fine di affrontare le questioni di ordine generale che caratterizzano il settore, dal momento che nella mia qualità di ministro della marina mercantile non potrei che fornire una risposta assolutamente parziale.

Il problema della ristrutturazione della cantieristica è indubbiamente legato all'attività del dicastero da me presieduto, il quale si preoccupa, conformandosi alle direttive comunitarie e difendendo gli interessi del paese, di portare avanti una politica di aiuto in vista di una ristrutturazione del settore che, comunque, richiede il coinvolgimento di altre funzioni di governo. In definitiva, nel ribadire la mia piena disponibilità, desidero sottolineare che l'impegno ad intervenire sui problemi dibattuti, al quale non intendo sottrarmi, non può comunque essere interamente ricondotto in capo alla mia funzione.

Quanto alla proposta dell'onorevole Chella, desidero rilevare che il discorso relativo alla possibilità di legare i finanziamenti a favore delle imprese armatoriali a piani di sviluppo specifici, mi convince poco. Infatti, la redazione dei precisi progetti da allegare alle domande di finanziamento fa parte di una lunga e consolidata tradizione nel nostro paese, ma si scontra con la constatazione che gli impegni scritti spesso non si realizzano; pertanto, bisognerebbe creare presupposti di azione diversi.

L'aspetto al quale sarebbe opportuno dedicare maggiore attenzione è piuttosto un altro, non certo quello di prevedere specifici piani riferiti al singolo imprenditore (che potrebbero avere un senso solo se inseriti in un contesto generale di ristrutturazione della cantieristica nazionale). Si tratta, invece, di cominciare a verificare nelle aziende (sono consapevole che si tratta di un'iniziativa non gradita al settore, ma mi considero ministro della

Repubblica, non degli armatori della Repubblica), nel momento in cui queste presentano le domande per accedere ai contributi, il rapporto tra mezzi propri ed indebitamento, si da garantirsi preventivamente. In definitiva, è necessario individuare con chiarezza le aziende la cui posizione finanziaria risulti realmente solida.

Ricordo che, nel corso della mia breve esperienza di sottosegretario di Stato per il bilancio, di fronte al fenomeno della presentazione di domande per accedere ai contributi destinati al rinnovamento tecnologico, assunsi l'iniziativa di emettere una delibera in base alla quale si stabilivano accertamenti preliminari volti a garantire che l'attività delle aziende fosse realmente destinata al progresso tecnologico e non soltanto alla risoluzione di pregresse situazioni debitorie.

Quanto alle altre considerazioni, desidero precisare che il provvedimento in esame riguarda l'applicazione della V direttiva, la cui scadenza è prevista per il 31 dicembre prossimo; pertanto, l'avvenuta stipulazione dei contratti rappresenta un presupposto indispensabile per accedere ai finanziamenti, tanto che, per coloro i quali dovessero provvedere a tale stipula in una fase successiva a quella data, dovrà essere presa in considerazione la VI direttiva comunitaria. Se gli operatori si fossero fermati in assenza della legge e non si fossero conclusi i contratti, a questo punto saremmo di fronte ad una situazione disastrosa. In definitiva, ci stiamo occupando di un finanziamento (la cui efficacia scadrà tra 20 giorni) riferito ad attività per le quali è necessario aver stipulato contratti perché, in caso contrario, mancherebbero i presupposti per accedere ai benefici. In tale contesto, il disegno di legge in esame è stato proposto dal Governo perché, nel momento in cui fu approvata la legge n. 234 (all'epoca non ero ancora ministro della marina mercantile), si considerò che le risorse a disposizione del settore erano esigue e che fosse importante dotarsi dello strumento idoneo ad attivarle in modo tale che, nel momento in cui fosse stata garantita la

disponibilità finanziaria, lo strumento operativo sarebbe già stato disponibile. Pertanto, quando sono stati definiti i finanziamenti nell'ambito della legge finanziaria relativa allo scorso anno, ci siamo adeguati ai criteri previsti dalla legislazione vigente. La vicenda, tra l'altro, è stata caratterizzata da ulteriori ritardi, a causa delle note questioni emerse a livello comunitario.

Questo è il problema di fronte al quale ci troviamo. Per quanto mi riguarda, sono disponibile ad esaminare eventuali emendamenti, esprimendo un preciso parere che, ovviamente, non sono in grado di formulare questa sera. In conclusione, con l'auspicio che l'iter procedimentale possa evolvere nel senso auspicato, vorrei avere la ragionevole certezza di discutere su una materia per la quale si ritiene che possa giungersi ad una tempestiva conclusione, così come vorrei avere analoga certezza che la V Commissione esprima il parere in tempi brevi, in modo tale da consentirci di proseguire nell'esame del provvedimento. Infatti, se l'orientamento fosse di aggiornarsi alla nuova legge finanziaria, ho l'impressione che saremmo costretti ad occuparci di questioni per le quali abbiamo tutto il tempo necessario per pervenire ad un adeguato approfondimento.

PRESIDENTE. Vorrei precisare all'amico e collega Faraguti che sull'articolo 27 della legge n. 234 del 1989 si è registrata da parte della nostra Commissione un'accettazione a « scatola chiusa », per ragioni di opportunità politica. Tale disposizione (Contributi all'acquisto di navi all'estero) prevede che le domande vengano presentate entro il 31 dicembre del 1990 e stabilisce che la corresponsione del contributo sia facoltativa, essendo escluso che si tratti di un diritto del proponente. Ciò significa che, nel momento in cui vi saranno acquirenti di navi all'estero, non è detto che tutti ricevano il contributo. Il fatto che si sia formata una « fila » di crediti obbligatori

è una bella immagine, ma non corrisponde ad una corretta lettura della legge.

SILVANO RIDI. Si tratta, infatti, di una lettura forzata.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Nonostante avessimo chiesto con insistenza un chiarimento sulle ragioni per le quali sia stato ritenuto necessario erogare contributi per l'acquisto di navi all'estero, non ci è stata fornita la benché minima motivazione.

Il motivo della nostra perplessità è rappresentato dalla mancanza di una spiegazione. Infatti, la norma in base alla quale si elargiscono contributi finalizzati all'acquisto di navi in Italia diventa contraddittoria nel momento in cui si prevede che la stessa elargizione viene concessa anche per l'acquisto all'estero.

Inoltre, i contributi concessi dalla legge a sostegno di un settore hanno lo scopo di far fronte ad una situazione di emergenza; pertanto, la loro funzione è limitata nel tempo. Nel caso specifico, i contributi stessi dovrebbero essere finalizzati all'attuazione di un processo di ristrutturazione della cantieristica.

Tuttavia, se non si prevede un limite temporale, tale processo non avrà mai fine. Si tratta di una sorta di « catena » che avrà termine soltanto con l'esaurirsi delle disponibilità finanziarie stanziata dalla legge. Nessun impegno, infatti, potrà essere assunto oltre il limite delle disponibilità stesse.

Inoltre, non riusciamo a comprendere in base a quale argomentazione si possa giustificare un finanziamento finalizzato all'acquisto di navi all'estero.

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

PINO LUCCHESI, *Relatore*. La mia replica sarà molto breve, poiché molte delle questioni attinenti al provvedimento in esame sono già state affrontate durante le audizioni dei responsabili delle organiz-

zazioni interessate, mentre altre questioni saranno al centro della nostra attenzione in futuro.

Condivido, comunque, l'impostazione del ministro, mentre riconosco la validità delle osservazioni svolte dai rappresentanti del gruppo comunista.

Ritengo, d'altro canto, che il confronto con le categorie interessate al provvedimento (in particolare la Confitarma, la Finmare e la Fincantieri) abbia evidenziato l'esigenza di chiarire ed approfondire una serie di aspetti, soprattutto sul piano economico.

Non condivido, comunque, alcuni giudizi in base ai quali la situazione del settore cantieristico sarebbe disastrosa, anche se indubbiamente esistono numerosi problemi, ai quali si dovrà porre rimedio facendo appello alla capacità di indirizzo del Parlamento e del Governo.

Desidero, inoltre, precisare che in qualità di relatore non ho predisposto alcun emendamento migliorativo del testo in discussione, in totale contrasto con altre esperienze precedenti. Ciò è dovuto al fatto che ci troviamo di fronte ad un provvedimento di sostanziale rifinanziamento della legge n. 234, adottata in collegamento con la VI direttiva della CEE, che scadrà il 31 dicembre di quest'anno.

Ci muoviamo, pertanto, nell'ambito di una linea di tendenza in qualche modo obbligata a seguito delle decisioni assunte in passato dal Parlamento.

Indubbiamente, dovremo discutere ulteriormente della materia oggi al nostro esame; tuttavia, ciò potrà avvenire in una fase successiva, fatti salvi gli obiettivi miglioramenti che potranno essere apportati al testo del provvedimento.

D'altra parte, la legge n. 234, nonostante qualche difetto, ha offerto prospettive positive per il settore cantieristico. La stessa legge, inoltre, ha consentito di concludere una serie di contratti, già predisposti da mesi, che attendevano soltanto di essere ratificati.

Tra l'altro, il provvedimento al quale ho fatto riferimento ha avviato, nel bene e nel male, un complessivo meccanismo

che ha conferito slancio e serenità alla cantieristica nazionale.

È stata sollevata, inoltre, la questione relativa ad un certo ridimensionamento subito dal settore armatoriale del nostro paese. In proposito, condivido le preoccupazioni espresse in modo particolare dal collega Ridi. Tuttavia, in ordine a tale materia, continuo a pormi anche altri — interrogativi, prendendo in considerazione ciò che è avvenuto, nel settore armatoriale, a livello comunitario, nonché in rapporto al complessivo fenomeno delle bandiere ombra, al quale non si è fatto riferimento nel dibattito odierno e che invece dovrebbe essere preso in considerazione.

È vero che vi sono stati interventi dello Stato, ma è altrettanto vero che essi hanno determinato complessivamente negli ultimi anni una sostanziale situazione di stabilizzazione dell'armamento nazionale, consentendo di superare la fase di recessione che aveva contraddistinto lo stesso armamento negli anni passati. Si è impedito in questo modo che procedesse, come pure era avvenuto in passato per motivi chiaramente di carattere economico, un meccanismo di dismissione riguardante le navi della bandiera nazionale. Ciò consente oggi, se non di pronunciare affermazioni di natura trionfalistica, quanto meno di presentare una flotta ad un certo livello di concorrenza. È lecito a questo punto porsi un interrogativo: cosa sarebbe avvenuto per la flotta nazionale se non fossero state approvate queste forme di intervento da parte dello Stato? Presumibilmente alla fine del 1990 non avremmo avuto più una flotta nazionale. Questi sono complessivamente i dati di riferimento che dobbiamo porci e sui quali dobbiamo ragionare.

Debbo esporre un'ultima considerazione sul problema, che sembra divenuto centrale, dell'acquisto delle navi all'estero. Chi parla — possono essere tranquillamente ricercati i verbali — ebbe ad esprimere alcune perplessità su questo meccanismo, nel momento in cui veniva inserito nella legge. Siamo in una fase nella quale, rispetto alla data di sbarra-

mento che è rappresentata dal 31 dicembre del corrente anno, si sono innescate una serie di aspettative. Anche in questo caso sono portato a valutare che è vera la considerazione dell'onorevole Angelini, cioè che abbia poco senso acquistare all'estero navi di nove anni e rivenderle dopo quattro anni. Rispetto a tale meccanismo troppo flessibile, deve essere richiamata la responsabilità del Governo affinché questi eventi non accadano o accadano nella misura minore possibile. Infatti, secondo la normativa letta dal presidente, l'articolato, da questo punto di vista, concede al ministro non indifferenti facoltà di scelta anche nel merito.

PRESIDENTE. Occorre valutare la congruità del prezzo e anche questo è discrezionale.

PINO LUCCHESI, Relatore. Anche in questo caso non bisogna fare di ogni erba un fascio, come spesso avviene in questa Commissione, valutando che nei prossimi quattro anni la capacità complessiva della cantieristica italiana è sostanzialmente al completo anche rispetto agli accordi raggiunti a livello comunitario. Questo è vero e può comportare qualche problema, ma può indirettamente contribuire a soddisfare un'altra esigenza di fondo che abbiamo mille volte sottolineato e cioè quella di un sollecito svecchiamento della flotta nazionale, che a livello europeo è ancora oggi una delle flotte più « anziane ». L'acquisto di dieci o venti navi usate, ma in buone condizioni, con tre o quattro anni di anzianità, può rappresentare un contributo positivo in questa direzione.

Rispetto ad una norma che nella fase attuale ci pone sostanzialmente di fronte ad una scelta obbligata, non possiamo rischiare di scatenare una tempesta in un bicchiere d'acqua e di parcheggiare il provvedimento all'interno della Commissione, di fronte a stanziamenti che rappresentano, anche rispetto alle cifre messe a disposizione dal provvedimento, un fatto marginale (anche se può essere definito un regalo) che pure ha provocato

qualche aspettativa. La grande cifra di cui si parla è pari a 8 miliardi, rispetto alle cifre già consolidate, alle quali vanno ad aggiungersi altri 20 miliardi. Non mi sembra proprio che si tratti di stanziamenti stratosferici.

Concludo con un problema di carattere formale e sostanziale. Credo che, al di là di qualche difficoltà emersa anche nel dibattito di oggi, l'esigenza che è stata sottolineata da più colleghi di tentare di ottenere l'approvazione del provvedimento prima della fine dell'anno rappresenti un'esigenza reale, da porre completamente alla base del nostro ragionamento e anche del nostro impegno.

Non so come la Commissione vorrà disciplinare i lavori, però sono portato ad immaginare che, se sollecitassimo le Commissioni competenti all'emissione di un parere sul testo del disegno di legge per come è stato presentato dal Governo, poi dovremmo fare grande attenzione al tipo degli emendamenti eventualmente da presentare, perché potrebbe scaturire la necessità di chiedere nuovamente il parere delle Commissioni competenti, in particolare della Commissione bilancio. In tal modo, inevitabilmente, sarebbe rimesso in discussione il già non semplice problema dei tempi.

Sottolineo queste due alternative: o sollecitiamo il parere sul testo oggi acquisito dalla Commissione (con l'impegno formale a mantenere al minimo livello possibile gli emendamenti e ad immaginare emendamenti sui quali non sia necessario richiedere obbligatoriamente il parere di altre Commissioni), oppure iscriviamo il provvedimento all'ordine del giorno della seduta di domani per esaminare gli emendamenti, inviando la richiesta di parere alle Commissioni competenti sia sul testo, sia sugli emendamenti, che dovrebbero essere presentati nella giornata di domani.

PRESIDENTE. La proposta che vorrei fare è funzionale ai nostri lavori. A mio avviso, è opportuno inviare alla Commissione bilancio il testo del provvedimento e di eventuali emendamenti presentati

entro le 12 di domani, per non avere sorprese nell'interpretazione di questi ultimi. In tal modo la settimana prossima potremmo attendere il parere, senza il rischio di sorprese o di dubbi interpretativi che possono intervenire all'ultimo minuto, quando non si riesce a raddrizzare le situazioni, visto che siamo *in limine limitis*.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei che il termine per la presentazione degli emendamenti fosse spostato alle ore 15 di domani. Da parte, posso assicurare che non presenteremo molti emendamenti.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sarebbe opportuno prevedere una seduta dedicata all'esame degli emendamenti, dal momento che non ritengo possibile che si proceda alla loro trasmissione alla V Commissione senza averli preventivamente esaminati e votati.

PRESIDENTE. In realtà, se li inviasimo immediatamente, creeremo i presupposti per una maggiore cautela.

CESCO GIULIO BAGHINO. No, signor presidente, in questo caso saremmo cautelati poco, dal momento che la V Commissione potrebbe essere indotta in errore.

PRESIDENTE. Potremmo precisare a quella Commissione che gli emendamenti trasmessi non sono stati approvati.

CESCO GIULIO BAGHINO. La Commissione bilancio non può essere chiamata ad esprimere un parere su un emendamento se questo non sia stato preventivamente sottoposto ad una valutazione di merito. Infatti, si potrebbe verificare che un emendamento sul quale la Commissione bilancio esprima parere favorevole, non venga successivamente approvato dalla nostra Commissione. Si tratta di un problema che va risolto. Fateceli almeno vedere questi emendamenti!

PRESIDENTE. Ritiro i miei emendamenti e mi riservo di ripresentarli nel prosieguo della discussione.

LUCIANO FARAGUTI. Nella misura in cui non filtriamo con l'approvazione di merito gli emendamenti e li trasmettiamo alla V Commissione, ci mettiamo nelle mani di quest'ultima!

GIORDANO ANGELINI. Numerosi emendamenti presentati dal nostro gruppo non comportano maggiori spese, ma addirittura spese minori.

LUCIANO FARAGUTI. Potremmo inviare il testo alla Commissione bilancio e successivamente, una volta presentati gli emendamenti, potremmo chiedere il parere su quelli che comportino spese.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di trasmettere il

testo in esame alla Commissione bilancio e di sollecitare l'espressione del relativo parere.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 18 gennaio 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO